



Le magazine du Port Autonome d'Abidjan • Juillet-Août 2023 • n° 112

Une Référence Internationale

PAA-Infos

M A G A Z I N E

UN TERMINAL CÉRÉALIER POUR FAIRE DU PORT D'ABIDJAN, UN HUB CÉRÉALIER



LONDRES A CÉLÉBRÉ LA 2^{ÈME} ÉDITION DE LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME DU SECTEUR MARITIME



DOSSIER : PORT D'ABIDJAN, DEVENIR UN SMART PORT



IMMERSION AU SEIN DE LA DIRECTION DU SYSTÈME D'INFORMATION NUMÉRIQUE

NOTRE PORT

- **1^{ER} PORT AFRICAIN CERTIFIÉ À LA VERSION 2015 DES NORMES INTERNATIONALES ISO 9001 ET ISO 14001**
- **UN PORT SÛR, CONFORME AUX EXIGENCES DU CODE ISPS**
- **1^{ER} PORT THONIER D'AFRIQUE ET 1^{ER} PORT AFRICAIN EXPORTATEUR DE CONSERVES DE THON**
- **UNE GESTION FINANCIÈRE RASSURANTE : ATTRIBUTION PAR L'AGENCE DE NOTATION FINANCIÈRE BLOOMFIELD INVESTMENT, DE LA NOTE A1- PERSPECTIVE STABLE POUR LE COURT TERME ET AA- PERSPECTIVE STABLE POUR LE LONG TERME**
- **UNE AUGMENTATION DE CAPITAL : LE CAPITAL SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTAT PORT AUTONOME D'ABIDJAN EST PASSÉ DE 16 À 100 MILLIARDS DE F CFA EN 2021. CETTE AUGMENTATION DE CAPITAL, GAGE DE CONFIANCE POUR LES PARTENAIRES FINANCIERS ET AUTRES BAILLEURS DE FONDS INTERNATIONAUX QUI ACCOMPAGNENT LE PAA SUR SES DIFFÉRENTS PROJETS, VISE À HARMONISER L'ACTIF IMMOBILISÉ DE L'ENTREPRISE AVEC SON CAPITAL SOCIAL.**
- **UN PORT RÉSOLUMENT ENGAGÉ À GARANTIR UNE QUALITÉ DE SERVICE OPTIMALE À SA CLIENTÈLE**



FICHE DE NOTATION						
BLOOMFIELD INVESTMENT		CREDIT RISK MANAGEMENT BEYOND NUMBERS				
● CÔTE D'IVOIRE, PORT AUTONOME D'ABIDJAN (PAA)						
Fiche de Notation Financière			Validité : Juillet 2020- juin 2021			
Catégorie	Echelle de notation	Moins	Note actu.	Note Préc.	Date d'exp.	Perspective
Long Terme	Moyenne locale	CFA	AA-	AA-	30/06/2021	Stable
Court Terme	Moyenne locale	CFA	A1-	A1-	30/06/2021	Stable
Informations financières de base						
(En millions de FCFA)						
Actif immobilisé	570 717	110 260				
Epaves et quasi-épaves	24 742	28 787				
Dettes financières*	376 396	442 191				
Capital propre	131 334	140 828				
Résultat net	18 378	8 817				
Chiffre d'affaires	84 418	88 028				
Endettement Brut d'exploitation	47 723	55 243				
Résultat d'exploitation	28 873	21 309				
Stabilité net après impôts	21 174	15 574				
* Hors provisions financières pour risque et charges						
Présentation						
Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) est un établissement public à caractère industriel et commercial qui a été officiellement créé par l'arrêté n° 02-86/TP du 10 novembre 1950 portant organisation et fonctionnement de ses services						
En 1990, le PAA devient un établissement public, puis est transformé en société d'Etat par le décret N°92-940 du 23 décembre 1992.						
Depuis juillet 2012, par le décret n° 2012-425, le PAA a été placé sous tutelle technique et administrative du Ministère des Transports et sous tutelle financière du Ministère de l'Economie et des Finances et du Ministère du Budget et du Portefeuille de l'Etat						
Son capital est de 10 000 millions de francs CFA à fin 2019 et entièrement détenu par l'Etat de Côte d'Ivoire.						
Justification de la notation et perspective						
Sur le long terme :						
Qualité de crédit très élevée. Les facteurs de protection						
sont très forts. Les changements néfastes au niveau des affaires, des conditions économiques ou financières vont accroître les risques d'investissement quoique de manière très peu significative.						
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 :						
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une bonne capacité à faire croître de manière continue le niveau du trafic global ■ Une bonne flexibilité financière à court terme ■ Un état d'avancement satisfaisant du programme de modernisation des infrastructures portuaires ■ Un soutien de l'Etat dans un contexte de crise sanitaire 						
Les principaux facteurs de fragilité de la qualité de crédit sont les suivants :						
<ul style="list-style-type: none"> ■ Une trésorerie nette en baisse ■ Un déséquilibre financier qui se creuse ■ Un environnement socio-politique fragile 						



sommaire



Éditorial p.02

Échos du secteur p.05

À la une

L'infrastructure du terminal céréalier du port d'Abidjan, mise en exploitation p.13

Au port d'Abidjan

Actualités p.11

Lucarne

2^{ème} édition de la journée internationale des femmes du secteur maritime p.49

Dossier

Port d'Abidjan, devenir un Smart Port p.57

Innovations et développements

La révolution de l'intelligence artificielle (IA) : des enjeux globaux aux impacts sur le Port Autonome d'Abidjan p.65

Découvrons ensemble

La direction du système d'information numérique p.70

Détente

Mots cachés p.79

PAA-Infos MAGAZINE

Publication d'informations
du Port Autonome d'Abidjan

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

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Hien Y. SIÉ
Directeur Général du PAA

DIRECTEUR DE RÉDACTION
Dr Titi PALÉ
Directeur commercial,
marketing, et de la
communication

RÉDACTEUR EN CHEF
Céna RICHMOND. D

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
Clarisse K. TRAORÉ

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

PHOTOGRAPHIE
Anicet ADJOBI,
Katianafowa SORO
Armand MISSIBA

RELECTURE : Alakagni HALA

PUBLICITÉ
AFRIQUE MEDIAS CÔTE D'IVOIRE

CONCEPTION ET RÉALISATION
TRC

IMPRESSION
Offset 5 Imprimeur



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

LA DIGITALISATION, UN OUTIL INCONTOURNABLE POUR RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU PORT D'ABIDJAN

L'avenir est à la digitalisation des espaces portuaires. Un enjeu de taille pour, à terme, une logistique rapide, efficace et intelligente. Dans ce domaine, le port d'Abidjan, port leader de la Côte Ouest Africaine, fait office en plus de plusieurs projets structurants initiés pour moderniser davantage le port d'Abidjan et qui constituent une réelle valeur ajoutée à sa compétitivité, multiplie des réformes pour se mettre au niveau d'un port intelligent.



Dr Titi PALÉ

de figure de proue en misant sur les nouvelles technologies.

Portée par l'ambition de faire du port d'Abidjan un hub principal sur la Côte atlantique d'Afrique, l'autorité aortuaire,

Tourné vers la modernisation de ses services au bénéfice de ses clients, le port d'Abidjan a décidé de digitaliser certaines opérations pour devenir un Smart port dans l'avenir, c'est-à-dire un port qui utilise l'automatisation et les technologies nouvelles comme l'intelligence artificielle, le Big Data, l'Internet des objets (IoT), la blockchain, pour améliorer ses performances et sa compétitivité.

Le processus de digitalisation dans lequel le port d'Abidjan est engagé depuis quelques années et qui permet d'offrir à ses clients, aux opérateurs ainsi qu'aux différents intervenants, un ensemble de services digitaux permettant de fluidifier les opérations de passage de marchandises à travers la zone

portuaire et l'optimisation du temps de transit, englobe, notamment le Guichet Unique du Commerce - Extérieur Côte d'Ivoire (GUCE-CI).

En effet, pour booster l'efficacité des flux physiques au sein du port d'Abidjan, l'État ivoirien a placé la dématérialisation des documents parmi ses priorités. La réforme majeure observée dans ce secteur est la mise en place du GUCE-CI qui permet aujourd'hui de fédérer tous les paiements. À travers ce programme ambitieux, visant à assurer une gestion optimisée des flux, un changement positif et progressif est désormais reconnu par l'ensemble des acteurs portuaires. Aussi, la présence du GUCE-CI a apporté davantage d'efficacité dans tous les projets de dématérialisation engagés par le Port d'Abidjan et les autres administrations.

Ce projet vise également à faire en sorte que les performances de la Côte d'Ivoire en matière de facilitation des formalités du commerce atteignent les standards des pays de l'Organisation de coopération et de développement économique (Ocdé).

Le GUCE-CI se matérialise par le déploiement de E-Voyage et du E-Manifest. Au guichet unique du Commerce Extérieur, s'ajoutent également la mise en place du Système d'Information Numérique, la digitalisation progressive des processus métiers, l'introduction des IOT (Internet des Objets : désigne des appareils, capteurs, logiciels connectés à internet pour collecter et partager des données) sur le périmètre portuaire, la réduction de temps de facturation des prestations à moins de 20 jours.

Devenir un « Smart Port » présente

plusieurs avantages pour le port d'Abidjan. Que ce soit sur le plan économique, environnemental, social, ou sécuritaire, la transformation digitale permet au port d'Abidjan d'améliorer entre autres, sa compétitivité, d'accroître son attractivité, de faciliter et de simplifier ses procédures administratives, d'améliorer son transit-time, de réduire les coûts, de réaliser des économies sur les frais de communication et de traitement de données.

Toujours en termes de plus-value, la dématérialisation permet en outre la diminution des nuisances portuaires, la réduction des empreintes carbone, l'amélioration de la sécurité au sein du port, l'amélioration de l'image du port d'Abidjan et bien d'autres.

Les différents principes de la dématérialisation peuvent être résumés ainsi : simplifier, harmoniser et automatiser les données.

Cette dématérialisation traduit la volonté de l'autorité portuaire de faire du port d'Abidjan un hub logistique sans oublier la dynamique de l'amélioration du climat des affaires en Côte d'Ivoire, chère au Président de la République SEM. Alassane OUATTARA et prônée par le Doing business. Certes les nouvelles technologies peuvent servir de levier de croissance pour le port d'Abidjan, mais l'implication effective de tous les acteurs portuaires est nécessaire pour que les initiatives entreprises en matière de digitalisation, obtiennent des résultats probants.

N° 2015/66472.6

Page 1 / 1

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

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

pour les activités suivantes :
for the following activities:

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

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

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

ISO 14001 : 2015

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

BP V 85 ABIDJAN – COTE D'IVOIRE

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

2021-04-22

Jusqu'au
Until

2024-04-21



Julien NIZRI
Directeur Général d'AFNOR Certification
Managing Director of AFNOR Certification

Seul le certificat électronique consultable sur www.afnor.org fait foi en temps réel de la certification de l'organisme. The electronic certificate only, available at www.afnor.org attests in real-time that the company is certified. Accreditation COFRAC n° 4-0001. Certification de Systèmes de Management. Portée disponible sur www.cofrac.fr.
COFRAC accreditation n° 4-0001. Management Systems Certification. Scope available on www.cofrac.fr.
AFAQ est une marque déposée. AFAQ is a registered trademark. CERTIF 0958 9/07/2020

échos du secteur

PORTS NATIONAUX

• LES TERMINAUX DU PORT D'ABIDJAN ADOPTENT LA SOLUTION SUPER WIFI D'ALTAI TECHNOLOGIES

Les deux terminaux à conteneurs du port d'Abidjan, ont adopté la solution Super WiFi d'Altai Technologies, un fournisseur de technologies WiFi déployées dans 200 ports à conteneurs à ce jour. CIT, le deuxième terminal à conteneurs d'Abidjan, a été le premier à déployer la solution de connectivité qui utilise une technologie d'antenne intelligente brevetée et un système de gestion basé sur le cloud. Après ce déploiement réussi, Altai a élargi son réseau sans fil jusqu'au 1^{er} terminal de Côte d'Ivoire, Abidjan Terminal.

La solution Super WiFi d'Altai a été choisie par les opérateurs des deux terminaux pour répondre aux attentes élevées en matière de connectivité sans fil. Le réseau sans fil doit contribuer à repositionner durablement le port d'Abidjan comme une plateforme logistique de référence de la côte ouest-africaine.

• SAN PÉDRO EST BIEN PLACÉ POUR DEVENIR LE DEUXIÈME PORT D'EXPÉDITION DU LITHIUM DE GOULAMINA

Leo Lithium a lancé des négociations avec le port de San Pédro en Côte d'Ivoire pour le stockage et le chargement du minerai à expédition directe (DSO) qui sera produit à partir du second semestre à sa mine de lithium en construction de Goulamina au Mali. C'est l'annonce faite le 5 avril 2023 par la compagnie minière australienne. Notons que le port de San Pédro est le deuxième choix de Leo Lithium pour l'exportation de la production de Goulamina. « Les ports de San Pédro et d'Abidjan sont tous deux des opérations bien gérées, et le potentiel de rechargement dans les deux options devrait permettre d'améliorer la rentabilité et nous donner une grande flexibilité dans nos opérations de transport », a commenté Simon Hay, Directeur Général de Leo Lithium.

PORTS RÉGIONAUX ET SOUS-RÉGIONAUX

• NIGÉRIA : LE GOUVERNEMENT APPROUVE 3 PROJETS PORTUAIRES POUR 4,7 MILLIARDS USD

Après le port de Lekki, d'autres projets portuaires d'envergure sont annoncés au Nigéria. L'État affiche ainsi sa volonté de renforcer sa chaîne d'approvisionnement. Le gouvernement fédéral du Nigéria a donné son approbation pour la construction de 3 ports polyvalents dans les États d'Ondo, de Lagos et de Delta. Ces projets évalués à 4,7 milliards USD au total, seront réalisés suivant un modèle PPP, selon les explications du ministre d'État aux Transports, Prince Ademola Adegroye.

Le projet de port d'Ondo représente un investissement de 1 480 465 253 USD, et sera concédé à des exploitants pour une période de 50 ans, tandis que la plateforme prévue dans l'État de Delta coûtera 1 285 005 818 USD et sera attribuée à un concessionnaire pour 40 ans. Le projet portuaire de Lagos vaut quant à lui 974 185 203 USD, sa durée de concession étant de 45 ans.



• SÉNÉGAL : DP WORLD DÉMARRE LA CONSTRUCTION DU PORT DE NDAYANE

DP World Dakar et le gouvernement du Sénégal ont officiellement démarré les travaux du Port de Ndayane à environ 50km de Dakar. Le port représente un investissement de plus d'un milliard de dollars (US). Prévu pour être opérationnel en 2026, le port de Ndayane offrira des infrastructures modernes. La première phase de la construction inclura un chenal maritime de 5 km et un terminal à conteneurs disposant d'un quai de 840 mètres. Le

port de Ndayane ambitionne de traiter 1,2 million EVP par an. La seconde phase verra la construction d'un quai supplémentaire de 410 mètres.

• PORT DE LEKKI (NIGÉRIA) : L'ÉTAT DE LAGOS APPROUVE L'INSTALLATION D'UN SYSTÈME DE GESTION AUTOMATISÉ DES FLUX DE CAMIONS

Construit pour absorber une partie du trafic des ports d'Apapa et de Tin Can Island, le port de Lekki se dote progressivement des équipements et dispositifs nécessaires pour jouer pleinement ce rôle. Le gouvernement de l'État de Lagos au Nigéria, a approuvé le projet d'installation d'un système électronique de gestion des flux de camions pour le nouveau port en eau profonde de Lekki, dont la mise en service occasionne déjà l'encombrement du réseau routier. « La mise en place du système e-call up aiderait à synchroniser le mouvement des camions opérant depuis/vers Lekki Deep Seaport à partir de la jonction Eleko jusqu'à la zone franche de Lekki », a expliqué Frederic Oladeinde, commissaire d'État aux Transports de la municipalité de Lagos. Ce nouveau complexe portuaire a manutentionné sa première cargaison au mois d'avril 2023, une opération qui a occasionné une forte congestion sur les routes d'accès, selon les médias locaux.



Photo © DR

• PORT DE TANGER MED (MAROC) : APM TERMINALS RENFORCE SES ÉQUIPEMENTS AVEC 2 NOUVEAUX PORTIQUES DE QUAI

Tenant une fonction logistique clé dans les échanges entre l'Afrique et l'Europe, le port de Tanger Med enregistre d'importants flux de conteneurs et se voit confronté à la nécessité d'adapter ses capacités opérationnelles à la croissance des volumes. APM Terminals MedPort Tanger a mis en service 2 nouveaux portiques STS au terminal à conteneurs qu'il exploite au port de Tanger Med. Ces engins dédiés à la manutention bord-terre des porte-conteneurs sont capables de manipuler chacun des cargos de 24 000 EVP. Ils constituent le premier lot d'une série de 8 unités commandées à 117 millions d'euros, et qui seront déployées par le groupe dans le cadre de la 3^{ème} phase du programme de développement du terminal.

Cet investissement vise à répondre à « la demande croissante de services de manutention de conteneurs et à fournir à nos clients des équipements de pointe pour améliorer les opérations de leur chaîne d'approvisionnement », a déclaré Magnus Lundberg, directeur de l'exploitation d'APM Terminals MedPort Tanger.

• GUINÉE : TANGER MED ENGINEERING ÉVOQUÉ POUR RELANCER LA REMISE À NIVEAU DES PORTS DE KONTA, DOBALY ET GONZALEZ

La Guinée mise sur l'accélération des projets d'infrastructures dédiées, comme la construction de ports spécialisés raccordés à des lignes de chemins de fer pour mieux faire face aux contraintes logistiques liées à l'expédition de ses minerais. Tanger Med Engineering (TME), filiale de TMSA Holding en charge du développement et de la gestion du complexe portuaire Tanger Med, est sur le point de récupérer les contrats d'aménagement des ports minéraliers de Konta (préfecture de Forécariah), de Dobaly (au Nord de Conakry) et de Gonzalez (au large de l'embouchure de Rio Nunez), selon Africa Intelligence. En novembre 2022, TMSA avait signé un contrat d'assistance technique avec la



Photo © DR

Société navale guinéenne (SNG), pour la construction d'un quai et d'une digue de protection au port de Sandervalia. La société est connue pour avoir été le principal acteur du développement du port de Tanger Med

• MAROC - TRAFIC MARITIME : REPRISE CONFIRMÉE EN 2022

Le volume du trafic maritime au Maroc a dépassé les 195 millions de tonnes en 2022, contre 67 millions de tonnes en 2006, soit un bond de 192 %, a indiqué le 09 mai 2022 devant la Chambre des représentants, le ministre marocain du transport et de la logistique, Mohamed Abdeljalil. Dans une intervention devant les membres de la Commission des infrastructures, de l'énergie, des mines et de l'environnement, il a précisé que le trafic portuaire en 2022 a été dominé par l'activité du transbordement à hauteur de 43% avec un volume totalisant les 85 millions de tonnes, suivie par les importations (34 %), les exportations (18 %), le cabotage maritime (4 %) et enfin l'approvisionnement en carburant des navires avec seulement 1%.



Photo © DR

• MODERNISATION DU PORT DE LUANDA : LE PLAN DIRECTEUR DES INVESTISSEMENTS SUR LES 20 PROCHAINES ANNÉES, DÉVOILÉ

L'autorité en charge du port de Luanda a dévoilé un nouveau plan directeur qui met en lumière les grands travaux prévus sur les 20 prochaines années pour accroître les capacités techniques et opérationnelles de cette plateforme. Le plan consiste entre autres en la construction d'un nouveau terminal destiné à porter la capacité annuelle du port à 3 millions d'EVP, contre 800 000 actuellement. Les projets intègrent aussi des travaux de modernisation des terminaux existants, de construction d'un chantier naval, d'un terminal pour passagers, des jetées de cabotage, un pont jeté pour les navires de croisière, etc. Selon Alberto BENGUE, président du conseil d'administration du port, le modèle d'investissement retenu dans le cadre du projet prévoit que les travaux seront financés par les opérateurs privés concessionnaires des infrastructures. Actuellement le port de Luanda dispose de 8 terminaux mis en concession en grande partie.



Photo © DR

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

• BOLLORÉ LOGISTICS A ACCEPTÉ LA PROMESSE D'ACHAT DE L'ARMATEUR CMA CGM

L'armateur français était entré en « négociations exclusives » avec le groupe Bolloré pour acquérir ses activités de transport et de logistique, sur la base d'une valeur d'entreprise de 5 milliards d'euros. Bolloré Logistics, entité regroupant les activités de transport et de logistique du groupe Bolloré, a affirmé lundi 8 mai 2023, avoir accepté la promesse d'achat de l'armateur français CMA CGM (Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime), sur la base d'une valeur d'entreprise de 5 milliards d'euros. Selon Bolloré, « le prix de cession s'établirait à 4,65 milliards d'euros avant calcul de la dette et de la trésorerie à la date de réalisation ». Les deux entreprises étaient entrées le 18 avril 2023 en négociations exclusives, avant que l'armateur ne remette cette promesse d'achat sur 100 %

des activités de Bolloré Logistics. « Le Groupe Bolloré a accepté cette promesse en tant qu'offre », affirme dans un communiqué l'entreprise, qui veut se recentrer sur les médias.

• LE HAVRE MET LE CAP SUR LES CROISIÈRES

Le Havre engage un grand projet d'aménagement pour porter le développement des croisières sur son territoire. Avec une enveloppe de près de 100 millions d'euros au total, et la construction d'un nouveau terminal croisière, la Ville veut être en mesure de doubler le nombre de passagers en transit dans le port normand d'ici à 2030. Passer d'une capacité d'accueil de 400 000 passagers en 2018, aux 600 000 passagers en transit attendus dans le port du Havre d'ici à 2030 (soit +45 % selon les projections réalisées à partir du trafic européen des croisières et la croissance du marché des croisières), c'est le défi du grand projet d'aménagement du nouveau terminal de croisière porté par le groupement d'intérêt public (GIP) Le Havre Croisières. En 2018, l'accueil de navires de croisière au Havre a généré plus de 35 millions d'euros de retombées économiques.

• TANGER MED DANS LE TOP 4 MONDIAL

Tanger Med a décroché la quatrième place selon le World Container Port Performance Index (CPPI) 2022, développé par la Banque mondiale et S&P Global Market Intelligence. L'indice CCPI permet de comparer les performances de 348 ports à conteneurs dans le monde selon leur efficacité, en mesurant le temps écoulé entre l'arrivée au port d'un navire, et son départ du quai, une fois l'échange de marchandises effectué.

Le dernier rapport (3^{ème} édition) sur le World Container Port Performance Index (CPPI), montre que le port chinois de Yangshan arrive en tête du classement. Il indique à nouveau la bonne performance des installations au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Trois ports de la région occupent les cinq premières places du classement, le second revenant à Salallah (Oman), le troisième à Khalifa (Abu Dhabi) et le quatrième donc à Tanger Méditerranée (Maroc).

• 2M ÉTOFFE SA FLOTTE DÉPLOYÉE ENTRE ASIE ET EUROPE

Le port de Victoria numérise l'ensemble de ses services d'ici à octobre 2023, pour son 50^{ème} anniversaire. Antony DERJACQUES, le ministre des Transports, a lancé le lundi 27 mars 2023, au New Port à Victoria, le projet de mise en place du système d'information de gestion du port de Victoria (PVMIS). « Le système rationalisera les processus avant l'arrivée des navires, optimisera les flux de marchandises et améliorera l'efficacité des opérations en donnant à toutes les parties prenantes, l'accès à des informations de qualité via une application web unique », a expliqué Egbert Moustache, le directeur général adjoint de la Seychelles Ports Authority (SPA), selon des propos rapportés par l'Agence de presse des Seychelles.

Le projet est le fruit d'une collaboration entre la SPA, InfoPort et 4SH, deux sociétés basées à la Réunion (un département français d'outre-mer), et l'Union européenne dans le cadre de son initiative Africa RISE.



Photo © DR

• LOGISTIQUE : LES MEILLEURS PAYS AFRICAINS SELON LA BANQUE MONDIALE

La Banque mondiale (BM) a publié son 7^{ème} classement des pays selon leur performance logistique. Chaque année, elle publie le Logistic Performance index qui établit un classement de la performance logistique de chaque pays.

L'indice de la Banque mondiale mesure la qualité des services logistiques plutôt que la quantité. Singapour décroche la palme avec un indice de 4,3 points, conservant ainsi sa première place. Suivent la Finlande puis le tiercé se termine avec le Danemark. Les pays africains occupent en grande partie le bas du milieu du classement. Le premier pays du continent est le Botswana qui domine le continent

à la 23^{ème} place à égalité avec l'Afrique du Sud. Ces deux pays totalisent un score de 3,7 à la 24^{ème} place. Du côté des pays les moins bien notés se retrouvent, en dernière position, la Libye, derrière l'Afghanistan, la Somalie, Haïti et le Cameroun. Ces pays ont réalisé un score compris entre 1,9 et 2 points.

• PORT D'ALGER : LE TRAFIC GLOBAL AFFICHE UNE HAUSSE DE 14% AU PREMIER TRIMESTRE 2023

Selon le nouveau schéma directeur dévoilé par l'exécutif algérien, le pays va capitaliser sur les exportations hors hydrocarbure et diversifier l'économie. Un plan pour lequel les installations des 11 ports commerciaux nationaux, sont cruciales. L'entreprise portuaire d'Alger (EPAL) qui exploite le port local, a annoncé une hausse de 14% du trafic global au cours du 1^{er} trimestre 2023, comparé aux 3 premiers mois de 2022. Le volume de conteneurs traités sur la période a atteint 55 955 Equivalent Vingt Pieds (EVP). Les chiffres montrent que 377 navires ont accosté au port sur la période indiquée. Le temps d'attente est passé de 0,88 jour au 1^{er} trimestre 2022 à 0,58 jour en 2023. Et le séjour moyen à quai a été de 3,54 jours, contre 3,78 jours l'année précédente.



Photo © DR

ENVIRONNEMENT / PORTS CITOYENS ENTREPRISES MARITIMES CITOYENNES

• DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME : LES PAYS DU G7 S'ALIGNENT SUR LES PARTISANS D'UNE LIGNE DURE

Les ministres de l'Énergie, du Climat et de l'Environnement des pays industrialisés du G7, réunis au Japon en avril 2023, se sont rangés derrière les partisans de la révision de la stratégie de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour en resserrer les objectifs. Ils ont en outre plaidé pour la mise en œuvre de 14 corridors verts. Le groupement, qui comprend les États-Unis, le Japon, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie et le Canada (soit 40 % de l'économie mondiale, 30 % de la demande d'énergie et 25 % des émissions de CO2 du système énergétique), s'était déjà engagé l'an dernier à décarboner majoritairement le secteur de l'électricité d'ici à 2035, un objectif confirmé à l'occasion de ce nouveau rendez-vous. Tout comme la neutralité carbone énergétique d'ici à 2050 « au plus tard ».



Photo © DR

En ce qui concerne la décarbonation du transport maritime, les sept pays les plus développés se sont alignés sur l'atteinte d'un zéro net émission, ensemble du cycle de vie compris, d'ici à 2050 au plus tard. Pour ce faire, le G7 entend « inciter les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) à introduire des objectifs intermédiaires pour 2030 et 2040 » dans le cadre de la révision de la stratégie de l'OMI sur les objectifs en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est l'un des débats qui ont parcouru les sessions de l'autorité de régulation du transport maritime au niveau

international. Une ligne de partage apparaît nettement entre deux clans, l'un (emmené par la Chine) prônant le statu quo et l'autre (bloc occidental dont la France) pour un resserrement des objectifs jugés peu ambitieux.

• TRANSITION ÉCOLOGIQUE : À QUAND DES TRANSPORTS MARITIMES PLUS VERTS ?

Compte tenu de l'attention croissante portée à la durabilité environnementale dans le monde, l'industrie maritime et navale du Canada explore activement les pratiques de transport maritime écologique et les corridors verts. Comme dans les autres secteurs économiques, l'industrie canadienne du transport maritime doit investir dans les technologies moins polluantes, les carburants de substitution et la réduction des émissions CO₂. Au menu, les corridors verts, c'est-à-dire des routes maritimes zéro émission entre deux ports ou plus, et les carburants de substitution.

Objectif ? La carboneutralité d'ici à 2050. Survol des options envisageables : la production d'ammoniac, de méthanol ou de méthane synthétique avec l'hydrogène permet d'aller un peu plus loin, mais la production d'une quantité suffisante d'hydrogène vert pour décarboner le secteur mondial du transport maritime reste un défi de taille.

• LA SÉCHERESSE MENACE LE TRAFIC DANS LE CANAL DE PANAMA

La sécheresse menace le trafic maritime dans le canal de Panama, passage obligé pour 6 % du trafic maritime mondial entre océans Atlantique et Pacifique. Deux lacs artificiels, celui d'Alhajuela et le lac Gatun, fournissent le canal en eau, nécessaire au fonctionnement des écluses du canal de Panama. Mais leur niveau a drastiquement baissé en raison de la sécheresse qui frappe le bassin hydrographique. Face à cette situation, l'autorité du canal de Panama (ACP), pour la cinquième fois durant cette saison sèche, a dû limiter l'accès à la voie interocéanique par où passent 6 % du commerce maritime mondial, principalement des États-Unis, de Chine et du Japon. Durant l'année fiscale 2022, plus de 14 000 embarcations transportant un total de 518 millions de tonnes de cargaison, sont passées par le canal, rapportant 2,5 milliards de dollars à l'État du Panama.



Photo © DR

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ MARITIME

• WASHINGTON VA « RENFORCER » SA PRÉSENCE MILITAIRE DANS LES EAUX DU GOLFE PERSIQUE

Les États-Unis vont engager une série d'actions pour renforcer leur posture défensive dans le Golfe persique, a indiqué le 12 mai 2023, un porte-parole de la Maison Blanche. Cette décision se veut une réponse à la saisie par l'Iran de navires commerciaux dans la zone, dont un pétrolier battant pavillon des Îles Marshall à destination des États-Unis, fin avril 2023. « Les États-Unis condamnent fermement toutes les actions qui menacent et perturbent le trafic maritime commercial au Moyen-Orient », a déclaré John Kirby, porte-parole du Conseil de sécurité nationale, lors d'un entretien avec des journalistes.

• UN PÉTROLIER SINGAPOURIEN VICTIME DE PIRATERIE EN HAUTE MER, RETROUVÉ PAR LA MARINE IVOIRIENNE

Un pétrolier singapourien qui a été la cible d'une attaque de pirates dans les eaux internationales le 10 avril 2023, à environ 600 km au sud d'Abidjan, a été retrouvé et sécurisé par la marine nationale ivoirienne. Dès la survenue de cet événement, la Marine nationale a déployé le patrouilleur de haute mer, Contre-Amiral Fadika, avec pour mission de localiser le navire et porter secours à l'équipage. Au terme de cinq jours de recherche en mer et en coordination avec un aéronef de la Marine française stationné à Dakar, le pétrolier a été retrouvé et sécurisé. Le navire a été escorté, le 15 avril 2023 au port d'Abidjan par les marins ivoiriens pour les formalités d'enquête. Quant à l'équipage, il est sain et sauf et fait l'objet d'une prise en charge psychologique.

• NIGÉRIA / GOLFE DE GUINÉE : LA MARINE MAINTIEN SA SURVEILLANCE CONTRE LA PIRATERIE

La marine nigériane affirme avoir maintenu la présence de ses navires et instruit les bases d'opérations de renforcer les efforts visant à dominer leurs zones d'opérations, en réponse à la récente flambée de piraterie dans le Golfe de Guinée. Le directeur de l'information de la marine nigériane, le commandant Adedotun Ayo-Vaughan, a déclaré dans un communiqué à Abuja, que la vague de piraterie dans le Golfe de Guinée au cours des 10 dernières années avait atteint un niveau historiquement bas en 2022. Selon lui, alors que des efforts concertés sont déployés pour réduire la piraterie dans le Golfe de Guinée à son minimum, deux incidents malheureux ont été enregistrés dans la région au cours des trois dernières semaines. Il s'agit du détournement du pétrolier MONJASA REFORMER, le 25 mars 2023 à 144 milles nautiques à l'ouest-sud-ouest de Pointe-Noire en République du Congo, et du détournement du MT SUCCESS-9, à environ 306 milles nautiques au sud-ouest de la bouée du chenal d'Abidjan en Côte d'Ivoire.

La Marine nigériane a continué à utiliser son infrastructure de surveillance pour contrôler les activités de transport maritime dans l'environnement maritime du Nigéria. Elle continuera à exploiter les renseignements pour suivre les activités des criminels.

Une sélection de Céna RICHMOND.D



à la une

L'infrastructure du terminal céréalier du Port d'Abidjan
mise en exploitation

TERMINAL CÉRÉALIER DU PORT D'ABIDJAN L'INFRASTRUCTURE MISE EN EXPLOITATION

Après l'inauguration du deuxième terminal à conteneurs, le 2 décembre 2022 par le Vice-président de la République, SEM. Tiémoko Meyliet KONÉ, a eu lieu le mardi 30 mai 2023, la cérémonie de mise en exploitation des infrastructures du nouveau terminal céréalier du port d'Abidjan, en présence du ministre des Transports, M. Amadou KONÉ.

Cette infrastructure tout aussi stratégique que les précédents ouvrages réalisés, vient une fois de plus booster la compétitivité du port d'Abidjan.

Lancé, le 16 Janvier 2020, pour un coût de 70 milliards de F CFA, ce nouveau terminal permettra au port d'Abidjan de pouvoir entre autres, accueillir et traiter des navires vraquiers de 13,5 m de Tirant d'Eau (contre 9 m de TE avant le projet) et de 70 000 Tonnes de capacité (contre 35 000 anciennement), d'améliorer les cadences de traitement des navires et des marchandises, l'offre de services maritimes et portuaires aux chargeurs ainsi que les performances logistiques du port d'Abidjan, de réduire les temps d'attente des navires, d'accroître l'attractivité du port d'Abidjan pour les armateurs et de contribuer à la réduction de la cherté de la vie.

Bâti sur une superficie de 9 hectares de terre-plein dont 7 seront affectés à la réalisation d'entrepôts et de silos de stockage, le nouveau terminal céréalier qui a accueilli ses deux premiers navires le jeudi 27 avril 2023, dispose de 1 010 m de linéaires de quai.

Ce terminal a par ailleurs un impact social avec 400 emplois directs générés lors des travaux d'infrastructures et 300 emplois directs, en phase d'exploitation.

Lors de son intervention, le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, a indiqué que l'objectif en réalisant cet ouvrage, était de faire du port d'Abidjan, un hub céréalier par la performance de la manutention et des capacités de stockage qu'offrira désormais ce terminal, avant d'indiquer que la réalisation des superstructures sera finalisée dans le cadre d'un partenariat public et privé.

Fier de cette réalisation, le premier responsable du PAA a exprimé sa gratitude au Président de la République SEM. Alassane OUATTARA, dont la vision de développement vaut au port d'Abidjan de disposer aujourd'hui d'infrastructures de premier plan. Il a aussi salué M. Amadou KONÉ, ministre des Transports, pour son accompagnement sans relâche à la mise en œuvre de ces grands projets de développement.

M. Hien SIÉ a par ailleurs félicité et remercié le Japon, pays qui a financé ledit projet, par le biais de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), TOA Corporation, l'entreprise japonaise d'exécution du projet, la Communauté Portuaire d'Abidjan, les équipes techniques du PAA et l'ensemble du personnel.

Pour le ministre des Transports, M. Amadou KONÉ, la réalisation de cet ouvrage sur la plateforme portuaire d'Abidjan, le tout premier terminal céréalier dans le Golfe de Guinée, revêt un enjeu de sécurité alimentaire pour les populations ivoiriennes et celles de la sous-région, dans la mesure où les céréales constituent des produits de premières nécessités.

M. Amadou KONÉ a profité de cette tribune pour réitérer les félicitations du gouvernement au Président du Conseil d'Administration du PAA, M. Abdou TOURÉ, au Directeur Général, M. Hien SIÉ, à tous les acteurs de la plateforme portuaire d'Abidjan et à tous les partenaires au développement de la Côte d'Ivoire.

Pour terminer, le ministre des Transports a annoncé pour les semaines à venir, le début des travaux de réhabilitation du boulevard du port, projet financé à hauteur de 40 milliards de F CFA, par le Millenium Challenge Corporation (MCC).

L'ambassadeur du Japon en Côte d'Ivoire, SEM IKKATAI Katsuya, était également présent à cette cérémonie. Il a indiqué que la réalisation de cet ouvrage dénote de la solidité, de l'amitié et de la coopération bilatérale entre son pays et la Côte d'Ivoire.

Le diplomate a émis le souhait que la réalisation de ce terminal contribue à intensifier davantage les relations de coopération entre le Japon et la Côte d'Ivoire, qu'il a qualifiée de « locomotive de la sous-région ouest-africaine ».

Quant au Directeur Projets de TOA Corporation, M. Kyota NORIZUKI, il a exprimé sa gratitude à l'autorité portuaire pour la confiance placée en TOA Corporation pour la réalisation des travaux. Il s'est félicité de la finalisation de ce projet malgré les difficultés rencontrées, dues notamment aux effets de la crise sanitaire mondiale, la COVID-19, durant la phase de lancement des travaux.

Rappelons que depuis 2012, le Port Autonome d'Abidjan a entrepris d'importants travaux de modernisation de sa plateforme portuaire contenus dans les deux plans nationaux de Développement (PND) successifs 2012-2015 et 2016-2020. Ainsi, ont pu être réalisés, le môle du terminal à pêche, les travaux d'élargissement et d'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi élargie et approfondie, le remblaiement de la baie de Vridi-Biétry par la réalisation de 43 ha de terrains industriels, un terminal roulier, un deuxième terminal à conteneurs et aujourd'hui un nouveau terminal céréalier.

Ces infrastructures modernes qui ont vu le jour, sont le fruit de la croissance économique dynamique que la Côte d'Ivoire connaît depuis une décennie, sous l'impulsion de la vision et de l'ambition du Chef de l'État, SEM. Alassane OUATTARA.

Clarisse K. TRAORÉ

GALERIE PHOTOS DE LA CÉRÉMONIE DE MISE EN EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES DU TERMINAL CÉRÉALIER



Le site du terminal céréalier d'Abidjan a accueilli l'évènement.



M. Amadou KONÉ, ministre des Transports, saluant chaleureusement les agents du PAA, à son arrivée sur le site de la cérémonie.



M. Amadou KONÉ, ministre des Transports (à gauche), a adressé les félicitations du gouvernement au Président du Conseil d'Administration du PAA, M. Abdou TOURÉ.



M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du PAA, aux côtés de son ministre de tutelle, M. Amadou KONÉ, ministre des Transports, lors de la cérémonie de mise en exploitation des infrastructures du terminal céréalier.



Les acteurs de la Communauté Portuaire d'Abidjan (CPA), une fois de plus aux côtés de l'autorité portuaire, à l'occasion de cette célébration.



Les membres du comité de direction du PAA, fiers du travail abattu, étaient présents.



Les pilotes du PAA étaient fortement représentés.



Les agents du PAA ont répondu présents à cette belle cérémonie.



Des représentants des syndicats dockers ont pris part à la cérémonie (tee-shirts PAA).



L'artiste humoriste Le Magnifique a égayé la cérémonie.



Garants de la tradition, les chefs coutumiers et traditionnels, ont procédé à la libation, avant la mise en exploitation officielle du terminal céréalier d'Abidjan.



M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du PAA, a indiqué que l'objectif de cet ouvrage, est de faire du port d'Abidjan, un hub céréalier.



M. Kyota NORIZUKI, Directeur Projets de TOA Corporation, a exprimé sa gratitude à l'autorité portuaire pour la confiance placée en son entreprise pour la réalisation des travaux.



SEM. IKKATAI Katsuya, Ambassadeur du Japon en Côte d'Ivoire, a indiqué que la réalisation du terminal céréalier dénote de la solidité, de l'amitié et de la coopération bilatérale entre la Côte d'Ivoire et le Japon.



M. Amadou KONÉ, ministre des Transports, a rappelé que la réalisation du terminal céréalier d'Abidjan, revêt un enjeu de sécurité alimentaire pour les populations ivoiriennes et celles de la sous-région ouest-africaine.



M. N'DOLI Kouadio André, Directeur de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrages (DIMO), a présenté au ministre des Transports et aux officiels, les étapes de la construction du terminal céréalier d'Abidjan.



Les officiels ont chacun reçu un tableau en guise de présent, de la part du Directeur Général du PAA (à gauche).



La coupure de ruban par M. Amadou KONÉ, ministre des Transports, officialisant la mise en exploitation du terminal céréalier du port d'Abidjan.



Le terminal céréalier du port d'Abidjan, fin prêt.



Chaude poignée de mains entre le ministre des Transports, M. Amadou KONÉ, et le Directeur Général du PAA, M. Hien Yacouba SIÉ, heureux devant le fruit de cette collaboration réussie.



Les officiels ont immortalisé cette cérémonie par une photo de famille.

LES RAISONS DE LA CONSTRUCTION D'UN TERMINAL CÉRÉALIER

Les céréales constituent pour les populations ivoiriennes et celles de la sous-région ouest-africaine, des produits de première nécessité dont le besoin augmente régulièrement avec la croissance démographique.

Cette situation se traduit au niveau du port d'Abidjan, par un regain de trafic de céréales qu'il n'était pas en mesure de traiter convenablement, aussi bien au niveau nautique (les quais) qu'au niveau logistique terrestre.

Aussi, est-il apparu nécessaire pour l'autorité portuaire, d'initier la création d'un nouveau terminal céréalier, pour répondre à la demande grandissante relative au transport, à la manutention et au stockage de produits céréaliers, et contribuer ainsi au développement économique de la Côte d'Ivoire et de la région.

Ce terminal permettra au Port Autonome d'Abidjan de poursuivre et de consolider sa stratégie de spécialisation des quais sur le segment des céréales. Plus précisément, la réalisation d'un terminal moderne à forte capacité, dédié au traitement des céréales, et qui permet d'/de :

- Accueillir et traiter des navires vraquiers avec 13,5 m de tirant d'eau (contre 9 m de TE avant le projet) et de capacité 70 000 tonnes (contre 35 000 anciennement) ;
- Améliorer les cadences de traitement des navires et des marchandises ;

- Réduire les temps d'attente des navires ;
- Améliorer l'offre de services maritimes et portuaires aux chargeurs ;
- Accroître l'attractivité du port d'Abidjan pour les armateurs ;
- Améliorer les performances logistiques du port d'Abidjan ;
- Saisir les opportunités apportées par la qualité de la destination Côte d'Ivoire ;
- Répondre aux besoins des populations et contribuer à la réduction du coût de la vie.

GOVERNANCE DU PROJET

- Maître d'ouvrage : MINISTÈRE DES TRANSPORTS
- Maître d'ouvrage délégué : PORT AUTONOME D'ABIDJAN
- Maîtrise d'ouvrage : Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrages (DIMO/PAA) avec l'appui du Groupement OCG – ECOH CORPORATION INGEROSEC
- Entreprise d'exécution : TOA Corporation (Entreprise Japonaise)

LES COMPOSANTES DU PROJET

Le projet se décline en deux (02) grandes composantes que sont :

- La composante « Infrastructures » ;
- La composante « Tour de la Capitainerie ».

LA CONSISTANCE DES TRAVAUX

• La composante « Infrastructures »

- Réalisation de 700 ml de quai (3 postes à quai), de 13 m et 14 m de profondeur ;
- Dragage et réalisation d'un chenal d'accès et d'un cercle d'évitage (14 m de profondeur) ;
- Création de 9,5 ha de terre-plein (y compris VRD) ;
- Réalisation de 310 m linéaires de quai pour les pilotines et les remorqueurs ;
- Construction de nouveaux locaux (administratifs et d'ateliers techniques) pour l'opérateur du remorquage.

• La composante « Tour de la Capitainerie »

La tour de la Capitainerie est un bâtiment de type R+4 avec un sous-sol d'une surface (Hors tout) de 2 280 m². Il comportera :

- Des bureaux ;
- Des salles de réunions ;
- Un parking (sous-sol) d'une vingtaine de véhicules.

LE COÛT DES TRAVAUX

Un accord de prêt d'un montant total de 13 324 000 000 Yens (73 282 000 000 F CFA) a permis de financer le projet de construction du terminal céréalier. La ventilation de ce montant s'établit comme

suit (en Yens japonais) :

- Le poste « infrastructures » : 10 417 559 175 Yens soit 57 297 000 000 F CFA
- Le poste « Contrôle – supervision » y compris les frais financiers : 2 263 440 825 Yens soit 12 448 924 538 F CFA
- Le poste « Tour de la Capitainerie » : 643 000 000 Yens soit 3 537 000 000 F CFA

Le coût des volets « Infrastructures » et « Contrôle – supervision » déjà exécutés, s'élève à la somme de : 12 412 000 000 Yens soit 68 266 000 000 F CFA

QUELS SONT LES IMPACTS DU PROJET ?

• Impacts sur l'économie

- Économie d'échelle pour les chargeurs et les armateurs ;
- Faire du port d'Abidjan une plateforme de référence pour le traitement et l'éclatement des céréales dans la sous-région ouest-africaine ;
- Accroître l'attractivité du port d'Abidjan.

• Impacts sociaux

- Phase des travaux d'infrastructures : 400 emplois directs
- Phase d'exploitation : 300 emplois directs

• Impacts sur les infrastructures

	Superficies de terrains additionnels	Linéaires de quais additionnels	Évolution du tirant d'eau à quai
Au quai Ouest	-	-	9,5 m à 12 m
Môle du Port de pêche	8 ha	450 m	7 à 11 m
Terminal RORO	56 ha	500 m	10,5 m à 14 m
Terminal à conteneurs TC2		510 m	11,50 m à 16 m
Terminal céréalier	9,5 ha	1010 m	9,5 m à 13,5 m
Canal de Vridi	-	-	13,50 m à 16 m
Remblaiement de la baie	40 ha	-	-
	113.5 ha	2 470 m	

ÉVOLUTION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES DU TERMINAL CÉRÉALIER DE JANVIER 2020 À MAI 2023



Pose de la première pierre, le 16 janvier 2020, par le ministre des Transports, M. Amadou KONÉ.



Situation avant projet.



Début du remblai au moyen d'une drague auto-porteuse.



Évolution du remblai au moyen d'une drague auto-porteuse.



Fin du remblai.



Travaux de battage des palplanches de quai.



Évolution du battage des palplanches de quai.



Fin des travaux de battage des palplanches de quai.

Confection des éléments préfabriqués de la poutre de couronnement.



Réalisation de la poutre de couronnement en béton armé.

Début des travaux d'aménagements des bords à quai en pavés.



Fin des travaux de construction du terminal céréalier à fin mars 2023.

Accueil des navires test en avril 2023.



au Port d'Abidjan

COOPÉRATION MILITAIRE CÔTE D'IVOIRE-GHANA DES OFFICIERS GHANÉENS VISITENT LE PORT D'ABIDJAN

Dans le cadre du renforcement de la coopération militaire entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, une délégation de vingt-trois (23) cadres militaires, officiers supérieurs et officiers stagiaires du 44^{ème} Cours Supérieur d'État-Major du Collège d'Enseignement supérieur des Forces Armées du Ghana (GAFSCS), a effectué fin avril 2023, un voyage d'étude en Côte d'Ivoire.

Sur l'initiative du Ministère d'État, ministère de la Défense, représenté par le Lieutenant-Colonel YEBOUA Kouakou Florent, et de la Direction Générale des Affaires Stratégiques dudit ministère, cette délégation a été reçue au Port Autonome d'Abidjan (PAA), le vendredi 05 mai 2023 par le Colonel COFFI Yao Emmanuel, Commandant du port d'Abidjan, représentant le Directeur Général du PAA, M. Hien Yacouba SIÉ. Lors des échanges, le Colonel Emmanuel TETE DOKE qui conduisait la délégation ghanéenne, a indiqué le motif de leur présence au port d'Abidjan.

Il s'agissait non seulement de s'enquérir des dispositions mises en œuvre par le port d'Abidjan pour faire face aux menaces sécuritaires, mais également de s'informer sur les mesures prises sur le plan logistique, dans le cadre de l'initiative d'Accra.

À l'issue des éléments de réponse donnés par le Commandant du port d'Abidjan, une visite des installations portuaires, notamment sur les terminaux spécialisés (Céréaliier, Pêche, Roro, deuxième terminal à Conteneurs), a permis aux militaires ghanéens de mieux découvrir le port d'Abidjan, maillon essentiel de l'économie ivoirienne.

Pour rappel, lancée en 2017, l'initiative d'Accra vise à intensifier les efforts régionaux pour faire face aux différentes menaces sécuritaires dans la sous-région ouest-africaine.

Clarisse K. TRAORÉ



La délégation ghanéenne est venue s'enquérir des dispositions mises en œuvre par le port d'Abidjan pour faire face aux menaces sécuritaires.



Le Chef de la délégation ghanéenne a reçu un présent du Commandant du port d'Abidjan.



Une visite des installations portuaires a permis aux militaires ghanéens de mieux découvrir le port d'Abidjan.

PORT D'ABIDJAN OUTIL DE DÉCENTRALISATION ÉCONOMIQUE

Le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, était l'un des principaux panélistes de l'édition 2023 des Conférences Risques-Pays

Le Directeur général du Port Autonome d'Abidjan, Hien Yacouba SIÉ, a pris part aux échanges lors de la 7^{ème} édition des Conférences Risques-Pays organisées par l'Agence Bloomfield Investment, le 4 mai 2023, au Sofitel Abidjan Hôtel Ivoire. Invité à intervenir sur le thème « Quelle est la meilleure stratégie pour la décentralisation économique effective en Côte d'Ivoire ? », il a expliqué que l'amélioration significative des capacités logistiques et opérationnelles du port d'Abidjan, au cours de ces dernières années, vise non seulement à booster sa compétitivité mais aussi à accompagner le gouvernement ivoirien dans la mise en oeuvre de sa politique de décentralisation économique.

Il a saisi cette opportunité pour présenter le port d'Abidjan, un pilier important de l'économie ivoirienne.

La 7^{ème} édition des Conférences Risques-Pays a réuni des cadres des secteurs public et privé, des chefs d'entreprises et des personnalités politiques, qui ont échangé sur les potentialités économiques de référence, en vue de comprendre les risques et opportunités d'investissement en Côte d'Ivoire.

M. Stanislas ZÉZÉ, PDG de Bloomfield Investment Corporation, présentant le rapport risque-pays de la Côte d'Ivoire, a annoncé que les fondamentaux du pays demeurent solides, ce qui lui permet de conserver sa précédente note de 6,2 avec des perspectives stables.

Pour sa part, M. Adama Coulibaly, ministre de l'Économie et des Finances, a affirmé que le rapport de cette agence financière confirme la poursuite de la bonne dynamique amorcée par l'économie ivoirienne. « Je me réjouis que le risque-pays de la Côte d'Ivoire ait été maintenu à un niveau faible. Ce qui montre que malgré le contexte qui prévaut à l'international et au niveau sous-régional, les investissements peuvent se faire sans difficulté en Côte d'Ivoire », a-t-il déclaré.

Notons que le Port Autonome d'Abidjan, grâce à ses performances, a obtenu de l'agence de notation financière Bloomfield Investment, la note A1- à court terme et AA- à long terme avec des perspectives stables, sur la période de juillet 2022 à juillet 2023.



Échange de civilités entre les les officiels.



Le PAA était bien représenté à cette conférence.



M. Adama Coulibaly, ministre de l'Économie et des Finances, s'est réjoui que le risque-pays de la Côte d'Ivoire ait été maintenu.

Fathime D. DIÉNÉPO



Le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, était l'un des principaux panélistes de l'édition 2023 des Conférences Risques-Pays.



Les panélistes du thème relatif à la meilleure stratégie pour la décentralisation économique effective en Côte d'Ivoire, en fin de présentation.

CULTURE DU GENRE EN ENTREPRISE VERS L'ENGAGEMENT DU PAA DANS UN PROCESSUS DE LABÉLISATION

Dix travailleurs du PAA, dont 6 femmes parmi lesquelles, la Directrice Commerciale, Marketing et Communication, Dr Titi PALÉ, et 4 hommes, sont inscrits en tant qu'auditeurs de la 6^{ème} promotion de la formation en Ingénierie du Genre de la Chaire UNESCO « Eau, Femmes et Pouvoir de Décision ».

À leur propos, le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, Hien Yacouba SIÉ, espère qu'ils reviendront avec suffisamment de connaissance et de maîtrise pour engager le PAA dans la perspective de la certification GECE (Genre Et Compétitivité des Entreprises).

Aussi, espère-t-il tirer profit des connaissances que vont acquérir ses collaborateurs grâce à la formation en ingénierie du genre qu'ils suivent, afin d'arriver à un cadrage du genre au PAA.

Le Directeur Général du PAA a fait ces remarques, le 3 mai 2023, à la suite de la présentation que lui a faite une délégation de la Chaire UNESCO « Eau, Femmes et Pouvoir de Décision » conduite par Mme Valérie N'TAKPÉ SÉRI, en charge du Développement Commercial.

Cette rencontre d'échanges a été l'occasion pour ladite Chaire, de présenter à l'autorité portuaire, l'approche genre et développement et l'importance de son implémentation en entreprise.

M. Alexis TCHIAKPÉ, Administrateur, a procédé à la présentation de la Chaire UNESCO EFPOD, dont l'ancienne ministre, Mme Euphrasie KOUASSI YAO, en est la titulaire, et Dr YAO KOFFI Blaise, co-titulaire. Il a indiqué que cette formation sur le genre, dispensée par la Chaire, vise à promouvoir la lutte contre les inégalités homme/femme dans différents domaines. Pour ce faire, la Chaire est chargée du renforcement des capacités des cadres d'entreprises en termes de Genre, à travers une formation qualifiante et des activités de développement.

Mme Véronique BAKAYOKO de la même organisation, a dressé le catalogue des différentes formations à savoir le séminaire de formation pour les décideurs (3 ou 5 jours), l'Ingénierie du genre (9 mois de formation), et les samedis de la Chaire (environ 4 heures tous les week-ends). Comme nouveauté, un master en Genre, Économie et Gestion Durable de l'Eau, est proposé.

M. Gérard ATTOUNGBRÉ a quant à lui présenté la certification GECE qui permet de corriger les inégalités et disparités liées au genre, en vue de permettre à l'entreprise qui s'y engage, de disposer de ce label. Comme toute certification, celle-ci est soumise à des étapes que doit satisfaire chaque entreprise qui souhaite l'obtenir. Cette labellisation vise à apporter de la crédibilité à l'entreprise certifiée, qui pourra ainsi en tirer des avantages auprès des organisations internationales.

Les représentants de la Chaire UNESCO EFPOD, ont indiqué que l'aboutissement de leur formation est de mettre en place en entreprise, une cellule genre afin de réduire les écarts entre hommes et femmes. Ils ont émis le vœu que le PAA poursuive la démarche jusqu'à l'obtention de la labellisation. Message bien reçu par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan qui, convient-il de le rappeler, a été le parrain de la 5^{ème} Promotion des Experts (es) en Ingénierie du Genre de la Chaire UNESCO « Eau, Femmes et Pouvoir de décision ».

Serge KIMOU



Une délégation de la Chaire UNESCO Eau, Femmes et Pouvoir de Décision, a fait une présentation de son programme, au Directeur Général du PAA.



Le Directeur Général du PAA, remettant un présent à Mme Valérie N'TAKPÉ SÉRI, Cheffe de la délégation de la Chaire UNESCO Eau Femme et Pouvoir de Décision.



Photo de famille entre le Directeur Général du PAA, les représentants de la Chaire UNESCO EFPOD et les auditeurs du PAA inscrits au programme.

INSTITUT PASTEUR DE CÔTE D'IVOIRE 50 ANS AU SERVICE DE LA SANTÉ

L'Institut Pasteur de Côte d'Ivoire (IPCI) a célébré du 02 au 06 mai 2023, à l'hôtel Palm Club d'Abidjan-Cocody, son cinquantenaire autour du thème « 50 ans au service de la population : défis et innovations ».

Le Port Autonome d'Abidjan, partenaire de cet événement, y tenait un stand pour promouvoir son engagement sociétal.

La cérémonie de lancement a eu lieu en présence de M. Arsène Toka KOBÉA, Directeur de cabinet, représentant le Pr Adama DIAWARA, ministre de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique, et du Pr Mireille DOSSO, Directrice Générale de l'IPCI.

Les festivités de ce cinquantenaire ont permis à ce maillon important du système de santé de la Côte d'Ivoire de mieux se faire connaître à travers ses missions, ses domaines de compétences et d'activités. Ce fut également l'occasion pour les responsables de l'Institut Pasteur de faire le bilan des activités en mettant en exergue les succès et les challenges.

Créé en 1972, l'Institut Pasteur de Côte d'Ivoire a été inauguré par le Président Félix Houphouët-Boigny et le Pr Jacques Monod, alors Directeur de l'Institut Pasteur de Paris.

Jérôme K. SANSAN



M. Arsène Toka KOBÉA, Directeur de cabinet, représentant le Pr Adama DIAWARA ministre de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique, lors de son allocution d'ouverture.



Les festivités de ce cinquantenaire ont permis à l'IPCI de mieux se faire connaître.



Pr DOSSO Mireille, directrice de l'Institut Pasteur de Côte d'Ivoire, a visité le stand du PAA, partenaire de l'évènement.



50 ans au service de la santé, ça se célèbre.

CÉLÉBRATION DE LA FÊTE DU TRAVAIL 2023 LA DIRECTION GÉNÉRALE RÉVÈLE LA PRISE EN COMPTE DE « BEAUCOUP DE PRÉOCCUPATIONS DES TRAVAILLEURS »

Les trois (3) syndicats du Port Autonome d'Abidjan (PAA), à savoir le Syndicat Unique des Travailleurs du Port Autonome d'Abidjan (SUTRAPAA), le Syndicat Libre des Agents du Port Autonome d'Abidjan (SYLAPAA) et le Renouveau Syndical des Agents du Port Autonome d'Abidjan (RESAPAA), ont organisé, avec le soutien de la Direction Générale du PAA, la traditionnelle fête du Travail, le 1^{er} mai 2023, au Seamen's Club à Abidjan-Treichville.

Cette cérémonie a été l'occasion pour ces trois syndicats, de traduire leur reconnaissance à l'endroit de M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, pour toutes les mesures sociales prises au profit des travailleurs depuis 2011. Mais également de présenter des revendications dans le sens de l'amélioration des

conditions de travail et de vie des agents.

À leur suite, Mme BIDIA Monique DUNCAN, Directrice Adjointe des Ressources Humaines, au nom de Mme FOFANA Salimata MÉITÉ, a promis de transmettre fidèlement leurs desideratas au Directeur Général. Elle a également rassuré les partenaires sociaux de la bonne compréhension et de la prise en compte de leurs préoccupations. Elle a exhorté les agents à continuer à être à la tâche en bonne intelligence avec la Direction Générale, afin d'atteindre les objectifs de l'entreprise.

« De nouvelles badgeuses seront mises en place pour rapprocher les travailleurs des lieux de pointage. Beaucoup de préoccupations des travailleurs sont en cours de résolution par la direction générale. (...) au titre de la décoration des



Les portuaires sont venus nombreux prendre part à la fête.



Mme FOFANA Salimata MÉITÉ, a exhorté les agents à continuer à être à la tâche en bonne intelligence avec la Direction Générale.



M. TOURÉ Zoumana, Directeur du Patrimoine et du Domaine, au nom du Directeur Général, a indiqué toute sa fierté face au sens de la responsabilité individuelle et collective des agents.



La fête fut belle et enjouée.

travailleurs, elle est actée et nous nous en tenons au calendrier du ministère de l'Emploi. (...) Il y a eu la mise en place d'un comité de prévention des risques psycho-sociaux, afin d'améliorer la qualité de vie des travailleurs, la reprise des missions d'assistance décès et la revalorisation de l'aide à l'assistance décès. Concernant la revalorisation des salaires liée à l'augmentation du SMIG, la Direction générale, en tenant compte des dispositions gouvernementales, a indiqué

être en attente de la signature du décret, par le président de la République, avant l'application effective de cette grille. », a-t-elle souligné.

Pour sa part, M. TOURÉ Zoumana, Directeur du Patrimoine et du Domaine, au nom du Directeur Général, a indiqué toute sa fierté face au sens de la responsabilité individuelle et collective des agents. Toute chose qui a permis au PAA d'atteindre des performances opérationnelles en 2022, malgré le contexte difficile. « Je salue et je remercie tous les travailleurs du PAA. Le Directeur Général que je représente, reconnaît votre valeur et votre implication à ses côtés dans la réalisation de tous les grands projets qui ont vu le jour au port d'Abidjan depuis quelques années et dans les différentes performances opérationnelles réalisées », a-t-il dit.

Fathime D. DIÉNÉPO



Les responsables syndicaux en compagnie de M. Serge KIMOOU, président des délégués du personnel (à l'extrême droite).



Photo de famille des officiels en fin de célébration.

SOCIÉTÉ MATHÉMATIQUE DE CÔTE D'IVOIRE LE PORT SPONSOR POUR 5 ANS

La Direction Générale du PAA a servi de cadre, le 27 avril 2023, au lancement officiel de la 17^{ème} édition du concours « Miss Mathématique » Côte d'Ivoire.

Durant les cinq prochaines années, le Port Autonome d'Abidjan sponsorisera le concours Miss Mathématique.

Le 27 avril 2023, l'autorité portuaire a signé à cet effet une convention avec la Société Mathématique de Côte d'Ivoire (SMCI), initiatrice de ce concours. C'était à l'occasion de la cérémonie de lancement de la 17^{ème} édition dans les locaux du PAA.

Expliquant les raisons qui l'ont amené à associer l'image de l'entreprise qu'il dirige à cette prestigieuse compétition, le Directeur Général du PAA, M. Hien Yacouba SIÉ, a fait savoir que « consciente des enjeux de la promotion des

mathématiques pour l'avenir de notre pays, la société d'État Port Autonome d'Abidjan, avec sa fière allure retrouvée grâce à la vision du Chef de l'État SEM. Alassane OUATTARA, a décidé d'accompagner la SMCI, pour inculquer le goût des mathématiques à nos enfants (...) ». Et que « le PAA étant une entreprise citoyenne, il a pour devoir de soutenir la promotion de l'excellence dans le milieu éducatif ».

Aux candidates de la 17^{ème} édition, ses filleules, le premier responsable du PAA a prodigué des conseils, afin qu'elles participent à leur tour, à l'éclosion d'une élite intellectuelle féminine en Côte d'Ivoire.



La cérémonie a accueilli du beau monde.



Une vue des officiels (de gauche à droite), Professeur Saliou TOURÉ, Président de la SMCI, M. KOUAMÉ Koua Jacob, représentant la ministre Mariatou KONÉ, et M. Hien SIÉ, DG du PAA.



Le président de la Société Mathématique, le Professeur Saliou TOURÉ, a salué le PAA pour l'accompagnement qu'il apporte ainsi au système éducatif ivoirien.



Les candidates de la 17^{ème} édition du concours Miss Mathématique Côte d'Ivoire.

Le président de la Société Mathématique, le Professeur Saliou TOURÉ, a salué le PAA pour l'accompagnement qu'il apporte ainsi au système éducatif ivoirien, action qui s'inscrit dans la droite ligne de la volonté du Président de la République de faire de 2023, « l'Année de la Jeunesse ».

Poursuivant, il a exprimé sa gratitude au parrain, M. Hien SIÉ et à la ministre de l'Éducation nationale et de l'Alphabétisation, Mme Mariatou KONÉ, représentée à cette cérémonie par M. KOUAMÉ Koua Jacob, directeur de la Vie Scolaire. Pour M. Hilaire ATINDEHOU, président de la Commission « Miss Mathématique », ce concours vise non seulement à créer une saine émulation entre les établissements d'enseignement secondaire, mais aussi surtout à aider les filles à vaincre leur « peur » de rivaliser avec les garçons, quand il s'agit de mathématiques.

Les candidates sont des élèves des classes de 3^{ème} et de Terminale C et E. Cette année, les épreuves se sont déroulées, le 27 mai 2023. Les résultats seront connus lors de la cérémonie de récompense prévue pour le 27 juillet 2023.

Le concours Miss mathématique a pour objectif d'encourager les jeunes filles à s'intéresser davantage aux matières scientifiques, particulièrement les mathématiques, afin d'acquérir des bases solides pour jouer pleinement leur partition dans le développement du pays.

Notons que le Président du Conseil d'Administration du PAA, M. Abdou TOURÉ, était présent à la cérémonie de lancement.

Fathime D. DIÉNÉPO



Signature du protocole d'accord entre la SMCI et le PAA.



Le Directeur Général a rappelé que le PAA étant une entreprise citoyenne, il a pour devoir de soutenir la promotion de l'excellence dans le milieu éducatif.



Échange de parapheurs entre le Professeur Saliou TOURÉ (à gauche) et M. Hien SIÉ, Directeur Général du PAA.

Photo de famille du Directeur Général du PAA et ses filleules de la 17^{ème} édition du concours Miss Mathématique.



JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA SECRÉTAIRE CACHET SPÉCIAL AU PAA

Prévue, le 14 avril de chaque année, la Journée Internationale de la Secrétaire a été célébrée, le mercredi 26 avril 2023, au Port Autonome d'Abidjan (PAA).

L'Union des Secrétares du Port Autonome d'Abidjan (USPAA) a donné un cachet particulier à la commémoration de la Journée Internationale de la Secrétaire, le 14 avril dernier, à travers un programme aussi bien pédagogique que festif. La présidente de l'USPAA, Mme KONAN Mariette ALANY AKA, a saisi l'occasion pour rendre hommage à ses collègues venues nombreuses à la salle de conférences de la Direction Générale du PAA. Elle a surtout relevé le gros travail qu'elles abattent au quotidien pour l'atteinte des objectifs des directions sectorielles, et partant, du Port Autonome d'Abidjan. Elle les a exhortées

à plus d'ardeur à la tâche et à s'adapter à l'évolution rapide dans ce secteur d'activités. Elle a aussi remercié les représentants de la Direction Générale du PAA et les partenaires sociaux pour leur présence et leur soutien.

Au nom de la Direction Générale, Mme BIDIA DUNCAN Monique, Directrice Adjointe, représentant la Directrice des Ressources Humaines, s'est félicitée de l'importance de cette corporation en entreprise. Elle a souligné le soutien de la Direction Générale dans le cadre de l'amélioration des conditions de travail des secrétaires et assistantes de direction.



Les secrétaires du PAA ont répondu présentes à l'appel.



M. Macky SANGARÉ, représentant du Directeur Général du PAA, a promis de soutenir les secrétaires à travers la formation sur les innovations numériques.



Mme BIDIA, Directrice des Ressources Humaines adjointe, s'est félicitée de l'importance de cette corporation en entreprise.



Mme KONAN Mariette ALANY AKA, présidente de l'USPAA, a exhorté les secrétaires à plus d'ardeur à la tâche.

Une conférence avec pour thème : « Les opportunités offertes par l'innovation numérique aux assistantes du PAA » a été animée par M. Dosso Alassane Vassaly, Chef du Département Méthodes et Projets Informatiques à la Direction du Système d'Information Numérique (DSIN). Présent à cette cérémonie, le Directeur du Système d'Information Numérique, M. Macky SANGARÉ, qui représentait M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du PAA, s'est engagé à soutenir les secrétaires à travers des modules de formation sur les innovations numériques.



M. Dosso Alassane Vassaly, conférencier, a entretenu les secrétaires sur les opportunités offertes par l'innovation numérique aux assistantes du PAA.

Serge KIMOU



M. KALOU Sylvanus de la DCAQ, lors d'une séance de sensibilisation sur l'entreprise-famille.



Des secrétaires immortalisent leur présence à la fête.



Photo souvenir en fin de célébration.

FEMUA : LE PAA PARTENAIRE DE LA 15^{ÈME} ÉDITION

La 15^{ème} édition du Festival des Musiques Urbaines d'Anoumabo (FEMUA) a ouvert ses portes, le mardi 25 avril 2023, à la place principale d'Anoumabo (Marcory), en présence de plusieurs membres du gouvernement, dont la Ministre d'État, ministre des Affaires Étrangères, de l'Intégration africaine et de la Diaspora, Mme Kandia CAMARA, du Ministre d'État, ministre de l'Agriculture et du Développement rural, M. Kobenan Kouassi ADJOUANI, de la ministre de la Culture et de la Francophonie, Mme Françoise REMARCK, des présidents d'institutions dont MM. Adama BICTOGO et Aka AOUÉLÉ, respectivement Président de l'Assemblée Nationale et Président du Conseil économique, social, environnemental et culturel, ainsi que de plusieurs personnalités. Le Port Autonome d'Abidjan était également présent à ce lancement en tant que partenaire traditionnel de cet événement à caractère social. Placée sous le thème : « Sécurité alimentaire et agriculture durable », cette édition avait pour invitée spéciale, la République du Togo dont de

nombreuses délégations ont fait le déplacement à Abidjan, pour l'occasion.

M. TRAORÉ Salif, dit A'Salfo, lead vocal du groupe Magic System, et Commissaire général de ce festival, a remercié le Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA d'avoir accepté d'intégrer le FEMUA, dans les lignes budgétaires de l'État.

Le festival s'est déroulé du 25 au 30 avril 2023, à Abidjan et à Bouaké, avec les prestations d'une douzaine d'artistes ivoiriens et étrangers.

Notons que le Port Autonome d'Abidjan, en tant qu'entreprise citoyenne, est partenaire de cet événement socio-culturel depuis plus d'une décennie.

Fathime D. DIÉNÉPO



M. Adama BICTOGO, Président de l'Assemblée Nationale, a marqué sa présence à cette cérémonie.



M. TRAORÉ Salif, dit A'Salfo, Commissaire Général du FEMUA, lors de son allocution d'ouverture.



La 15^{ème} édition du FEMUA a ouvert ses portes en présence de plusieurs membres du gouvernement.



Le Ministre d'État, M. Kobenan Kouassi ADJOUANI, lors de son allocution.

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES LA BOAD S'ENQUÈRE DES DISPOSITIONS AU PAA

Une délégation de la Banque Ouest-Africaine de Développement conduite par Mme Valérie Noëlle KODJO DIOP, Directrice de l'Innovation et du Développement Durable, a effectué une visite au Port Autonome d'Abidjan, le mercredi 26 avril 2023.

Cette visite s'inscrit dans le cadre de la mise à jour des enjeux RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) prioritaires de cette banque, pour répondre non seulement aux attentes de ses parties prenantes dont le Port Autonome d'Abidjan, mais également pour assurer sa performance économique.

Mme KODJO DIOP a indiqué que les échanges permettent d'affiner la stratégie RSE de la BOAD. Étant donné que les enjeux des parties prenantes peuvent évoluer en fonction de plusieurs facteurs, notamment le temps, les changements réglementaires, les attentes des parties prenantes, les risques émergents, et les évolutions sociétales.

Le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ a salué cette démarche et a indiqué que le développement durable est un sujet d'intérêt général. Il a par ailleurs rappelé que l'Organisation Maritime Internationale

(OMI) a émis des directives en la matière et que le Port Autonome d'Abidjan s'est engagé depuis plusieurs années au respect des normes environnementales et sociétales.

Tous les projets réalisés au port d'Abidjan, a affirmé M. SIÉ, le sont en tenant compte des normes environnementales pour protéger les populations, leurs écosystèmes et leur cadre de vie.

Ces normes environnementales, a-t-il mentionné, en outre, sont préalablement validées par des structures mises en place par l'État de Côte d'Ivoire, dont le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL) et l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE).

Rappelons que le Port Autonome d'Abidjan est certifié à la norme environnementale ISO 14001 version 2015 depuis 2018.

Serge KIMOU



Cette visite s'inscrit dans le cadre de la mise à jour des enjeux RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) prioritaires de la BOAD.



Le Directeur Général du PAA remettant un présent à Mme Valérie Noëlle KODJO DIOP, Directrice de l'Innovation et du Développement Durable, Chef de la délégation de la BOAD.



Une photo de famille en fin de la rencontre.

MARCHANDISES MALIENNES AU PORT D'ABIDJAN LE MALI VEUT ACCROÎTRE LE VOLUME DE SON COTON

Le lundi 24 avril 2023, une délégation de la Compagnie malienne pour le Développement du Textile (CMDT) a été reçue par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan.

Le Président Directeur Général de la Compagnie malienne pour le Développement du Textile (CMDT), Dr Nango DEMBÉLÉ, à la tête d'une délégation, était dans locaux du Port Autonome d'Abidjan, le 24 avril 2023. Objectif principal de cette visite : réaffirmer la volonté de la CMDT de renforcer ses relations commerciales avec le port d'Abidjan. De façon précise, cette entreprise publique malienne entend accroître le volume de son coton exporté par ce port ivoirien.

Appréciant à sa juste valeur la promesse de la délégation malienne, le Directeur Général, Hien Yacouba SIÉ, a rassuré ses hôtes sur la vision du Port d'Abidjan qui est de jouer pleinement sa partition pour le succès de l'intégration sous-régionale. « C'est pour cela que nous travaillons à être un port toujours plus performant », a-t-il rappelé.

C'est aussi, a-t-il poursuivi, le sens de toutes les mesures mises en place pour booster la compétitivité de la plateforme portuaire d'Abidjan et offrir les meilleurs services à la clientèle. Pour corroborer cet état de fait, M. Hien SIÉ, a réitéré l'engagement de l'autorité portuaire à accompagner les chargeurs maliens,

en apportant régulièrement des solutions aux problèmes qu'ils rencontrent au cours de leurs activités au port d'Abidjan : « Notre ambition est que ceux qui passent par le port d'Abidjan soient toujours satisfaits... Notre volonté est que les relations entre la Côte d'Ivoire et le Mali demeurent bonnes et que les relations commerciales soient au beau fixe. » a-t-il conclu. Il convient de noter que le volume de trafic malien en transit au port d'Abidjan connaît une tendance haussière. Il a ainsi cru de 1,3% entre 2021 et 2022, correspondant à 8 686 tonnes de marchandises additionnelles sur cette période, principalement du fait du riz vrac, sac et conditionné, des minerais de fer et des sucres, sel glucose et mélasse.

Pour maintenir ce cap, de nombreuses facilités sont mises en place par l'autorité portuaire à l'endroit des opérateurs économiques maliens. Il s'agit, entre autres, de facilités domaniales avec la mise à disposition d'entrepôts couverts et de terre-pleins pour le stockage des marchandises, des espaces aménagés pour faciliter les opérations de transit.

Sur le plan sécuritaire, la mise en place du



Une forte délégation de la CMDT était présente au PAA pour réaffirmer la volonté de l'entreprise de renforcer ses relations commerciales avec le port d'Abidjan.



Une projection a été réalisée, présentant les atouts du port d'Abidjan.

Tracking des camions qui est une solution logistique et technologique permettant de repérer et géolocaliser les camions et conteneurs en transit au port d'Abidjan et au bureau de la douane ivoirienne, depuis le départ du Mali jusqu'à l'entrepôt à Abidjan. De plus, l'autorité portuaire travaille à la mise à disposition de parkings de stationnement additionnels.

Par ailleurs, le PAA accorde du prix à la bonne et franche collaboration avec les opérateurs économiques maliens. Pour ce faire, plusieurs représentations maliennes telles que le Conseil Malien des Chargeurs (CBC), les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) et le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR), ont leurs sièges sur la plateforme portuaire d'Abidjan.

Soucieux de resserrer les liens interprofessionnels en développant des synergies entre tous les intervenants portuaires et les clients du port, l'autorité portuaire d'Abidjan a fait des représentants des chargeurs maliens en Côte d'Ivoire, des membres à part entière du comité de veille de la Communauté Portuaire d'Abidjan où tous travaillent à la fiabilité du passage portuaire. Dans cette même veine, une représentation du PAA est implantée à Bamako en vue de se rapprocher de sa clientèle et être à l'écoute de

l'ensemble de ses préoccupations.

Dans le but d'améliorer la compétitivité et de renforcer le positionnement de la plateforme d'Abidjan, des actions de sensibilisation, des activités de lobbying et des missions commerciales de prospections sont régulièrement organisées en direction des opérateurs maliens tant en Côte d'Ivoire qu'au Mali.

À ce propos, au nombre des arguments de compétitivité que la Communauté Portuaire d'Abidjan peut mettre en avant désormais, il y a le récent bond qualitatif en termes de développement de ses infrastructures. Il s'agit, notamment, du second terminal à conteneurs inauguré, le 2 décembre 2022, et le terminal céréalier mis en exploitation le 30 mai 2023.

Ces deux terminaux viennent ainsi renforcer la capacité du port à traiter dans des conditions optimales, les marchandises maliennes, spécifiquement les conteneurs et les céréales, et offrir les meilleurs services aux opérateurs économiques.

Clarisse K. TRAORÉ



La rencontre a été immortalisée par une photo souvenir.

RÉHABILITATION DU BOULEVARD DU PORT D'ABIDJAN ON SE PRÉPARE POUR LE DÉMARRAGE DES TRAVAUX

Une délégation de la société RAZEL-BEC Côte d'Ivoire, adjudicataire de plusieurs marchés de travaux publics dont celui de la réhabilitation du boulevard du Port, a été reçue par M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), ce 25 avril 2023.

Selon le chef de la délégation, M. Mathieu GOUPIL, Directeur d'Exploitation Matériel de ce groupe, l'objectif de cette rencontre était de mettre en place un cadre d'échanges en vue d'une bonne collaboration pendant la phase de réalisation des travaux dudit projet.

Vue l'importance dans l'exploitation du port d'Abidjan, de ce boulevard qui part de la descente du pont Félix HOUPHOUËT-BOIGNY à Vridi-RAN,

il est important que les travaux soient exécutés avec diligence, a indiqué M. Hien SIÉ, qui a par ailleurs exprimé sa satisfaction face au choix de RAZEL-BEC Côte d'Ivoire, qui justifie de solides compétences dans le domaine des travaux publics.

Soulignons que la réhabilitation de ce tronçon qui démarrera bientôt, est une phase majeure du projet Abidjan Transport (ATP) du Millennium Challenge Account (MCA) Côte d'Ivoire. Ce projet consistera à restaurer près de 32 km de routes critiques et d'infrastructures adjacentes au port d'Abidjan.

Fathime D. DIÉNÉPO



L'autorité portuaire a eu une séance de travail, le 25 avril, avec des responsables de l'entreprise RAZEL-BEC, adjudicataire des travaux.



M. Mathieu GOUPIL, Directeur d'Exploitation Matériel de RAZEL-BEC Côte d'Ivoire, sollicitant la mise en place d'un cadre d'échanges en vue d'une bonne collaboration pendant la phase de réalisation du projet.



Photo de famille en fin de rencontre.

ÉCO-DIPLOMATIE L'AMBASSADEUR DE CÔTE D'IVOIRE EN AUTRICHE PROMET DE FAIRE LA PROMOTION DU PORT D'ABIDJAN

Le lundi 24 avril 2023, le nouvel Ambassadeur de la Côte d'Ivoire en Autriche, Son Excellence Monsieur Yacouba CISSÉ, a rendu une visite de courtoisie au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ.

Cette rencontre a été l'occasion pour le diplomate de rappeler la volonté du gouvernement ivoirien de faire de l'éco-diplomatie un instrument stratégique de développement économique et de création de richesses en Côte d'Ivoire.

C'est dans cette optique qu'avant sa prise de fonction à Vienne, il a voulu s'imprégner des différents secteurs d'activités à fort impact économique, dont le secteur maritime et

portuaire. Il a donc exprimé son désir de s'investir pleinement pour susciter l'intérêt des investisseurs autrichiens pour les projets de développement et de modernisation du port d'Abidjan, premier port ivoirien.

À ce propos, l'autorité portuaire d'Abidjan qui est totalement en phase avec cette politique d'éco-diplomatie, a exprimé sa totale disponibilité à étudier toutes les opportunités de partenariats, particulièrement celles avec des ports autrichiens.

Fathime D. DIÉNÉPO



L'Ambassadeur de Côte d'Ivoire au Congo-Brazza, a voulu s'imprégner des différents secteurs d'activités à fort impact économique, dont le secteur maritime et portuaire.



Le Directeur Général du PAA, remettant un présent au diplomate ivoirien.

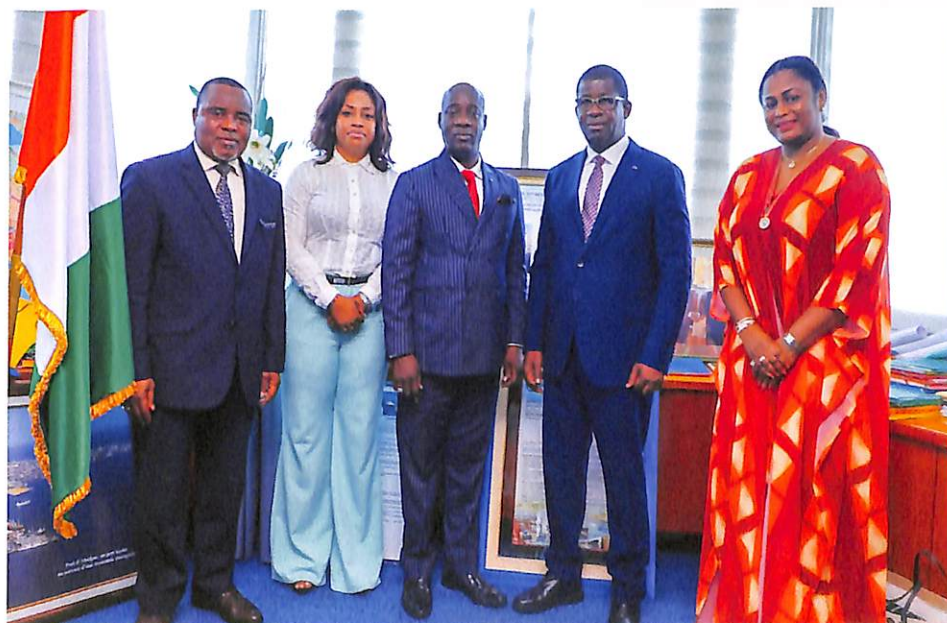


Photo souvenir en fin d'audience.

TRANSPORT MARITIME CMA- CGM VEUT ACCROÎTRE SES ACTIVITÉS AU PORT D'ABIDJAN

Une délégation du groupe CMA-CGM, conduite par M. Stéphane COURQUIN, Vice-Président Ligne Afrique, a rendu une visite de courtoisie au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, le 19 avril 2023.

Cette rencontre a été non seulement l'occasion pour M. COURQUIN de réitérer la volonté de son

groupe de développer davantage ses activités au port d'Abidjan, et de contribuer à en faire un hub port important en matière de transbordement sur le continent africain, mais également de solliciter, pour ce faire, l'accompagnement de l'autorité portuaire d'Abidjan.

Exprimant sa satisfaction sur l'initiative de cette visite, le premier responsable du Port Autonome d'Abidjan a rassuré son hôte de la disponibilité de l'institution qu'il dirige à tout mettre en œuvre pour lever les éventuelles entraves au développement des activités de CMA-CGM, comme elle le ferait pour toutes les parties prenantes au développement du port d'Abidjan. Troisième armateur mondial en porte-conteneurs, le groupe CMA-CGM est présent en Côte d'Ivoire, à travers des agences à Abidjan et à San Pédro, où il assure la consignation des navires, le transport des marchandises, la gestion des opérations de manutention et le transbordement.



M. Stéphane COURQUIN, Vice-Président Ligne Afrique de CMA CGM, a réitéré la volonté de son groupe de développer davantage ses activités au port d'Abidjan.

Serge KIMOU



M. Hien SIÉ a rassuré la délégation, de la disponibilité du PAA à tout mettre en œuvre pour lever les éventuelles entraves au développement des activités de CMA-CGM.

MANUTENTION DES CÉRÉALES L'OPÉRATEUR MASS CÉRÉALES AL MAGHREB SOLLICITE UN PARTENARIAT AVEC LE PAA

En mission de prospection économique à Abidjan, M. DEBBARH Hafid, Directeur Général de MASS Céréales Al Maghreb, a été reçu en audience le mercredi 12 avril 2023 par M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA).

Accompagné pour la circonstance par M. Julien KRONGRAD, directeur des investissements à A.P. MÖLLER Capital, M. DEBBARH a évoqué avec M. SIÉ, l'intention de son entreprise de signer un partenariat pour la manutention des importations de céréales. Il a également félicité l'autorité portuaire d'Abidjan pour la réalisation des travaux d'infrastructures de qualité, dont le nouveau terminal céréalier.

Pour sa part, le Directeur Général du PAA a salué l'initiative de cette visite et l'intérêt du groupe marocain pour le port d'Abidjan, assurant M. DEBBARH de sa disponibilité à étudier toutes propositions qui pourraient être faites, dans l'éventualité d'un futur partenariat.

Notons que Mass Céréales Al Maghreb, est une filiale du groupe marocain HOLMARCOM et de la société de gestion danoise, A.P. MÖLLER Capital. Depuis 2008, elle est présente dans les ports de Casablanca et de Jorf Lasfar, où elle assure la manutention des importations de céréales en vrac.

Fathime D. DIÉNÉPO



M. DEBBARH Hafid, Directeur Général de MASS Céréales Al Maghreb, a évoqué l'intention de son entreprise de signer un partenariat pour la manutention des importations de céréales.



M. DEBBARH Hafid (à gauche) recevant un présent du Directeur Général du PAA.



Une photo souvenir en fin de rencontre.

PROJET WECAPS LE PORT D'ABIDJAN FÉLICITÉ POUR SON BON NIVEAU DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ

Le projet WeCAPS est arrivé à son terme après 4 ans de présence au port d'Abidjan. Une réunion bilan s'est tenue à cet effet le 6 avril 2023, à la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan



Importante rencontre entre le PAA et les principaux acteurs du projet WeCAPS.



Le Directeur Général du PAA en compagnie de Mme Anne Catherine CLAUDE, Cheffe de la délégation.

(PAA), en présence du Directeur Général, M. Hien Yacouba SIÉ et des principaux acteurs du projet, conduits par Mme Anne Catherine CLAUDE, chef de coopération à l'Union Européenne.

De ce bilan il ressort principalement les différentes actions ayant significativement contribué au renforcement des capacités des ports des sous-régions ouest et centre-africaine, en matière de sûreté et de sécurité.

À ce titre, le port d'Abidjan a été félicité pour les démarches entreprises afin d'atteindre le niveau actuel de sécurité et de sûreté, conforme aux exigences internationales. « Le Port d'Abidjan reste un modèle pour les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en termes de sûreté et de sécurité », a révélé M. Nico VERTOGEN, le chef d'équipe Wecaps, qui a profité de l'occasion pour exhorter l'autorité portuaire d'Abidjan, à maintenir voire renforcer les acquis, en vue d'améliorer la compétitivité du port.

Le Directeur Général du PAA, tout en se réjouissant du bilan satisfaisant du projet WeCAPS au port d'Abidjan, a adressé ses vifs remerciements à l'Union Européenne, à Expertise France et à toute l'équipe du projet en Côte d'Ivoire.

Financé par l'Union Européenne et mis en œuvre par Expertise France, le projet WeCAPS vise à améliorer la sécurité et la sûreté des ports en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Fathime D. DIÉNÉPO



Les deux parties ont immortalisé leur rencontre.

TC2
**DE HAUTS RESPONSABLES ONT ÉCHANGÉ
 AVEC LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PAA**

Une délégation de Côte d'Ivoire Terminal (CIT), entreprise en charge de l'exploitation du deuxième terminal à conteneurs (TC2) du port d'Abidjan, a été reçue en audience, le mardi 4 avril 2023 par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ.

M. Klaus Holm LAURSEN, Directeur région Europe – Afrique, chargé des partenariats APM Terminals, accompagné du Directeur Général de CIT, M. Koen DE BACKKER, a saisi l'opportunité de sa présence en Côte d'Ivoire pour présenter ses civilités à l'autorité portuaire.

La rencontre entre les deux parties a été

l'occasion de passer en revue les activités du groupe au port d'Abidjan. Les deux parties ont aussi évoqué les actions à mener en vue d'accroître le trafic de transbordement.

M. Hien Yacouba SIÉ, tout en se réjouissant de cette visite, a affirmé son engagement et sa disponibilité à œuvrer de manière collégiale, avec toutes les parties prenantes impliquées dans l'exploitation du TC2, afin d'améliorer les performances dudit terminal.

Naférima CISSÉ



M. Klaus Holm LAURSEN, Directeur région Europe – Afrique, chargé des partenariats APM Terminals, et le Directeur Général du PAA, ont passé en revue les activités du groupe au port d'Abidjan.



Le Directeur Général du PAA remettant un présent à son hôte.

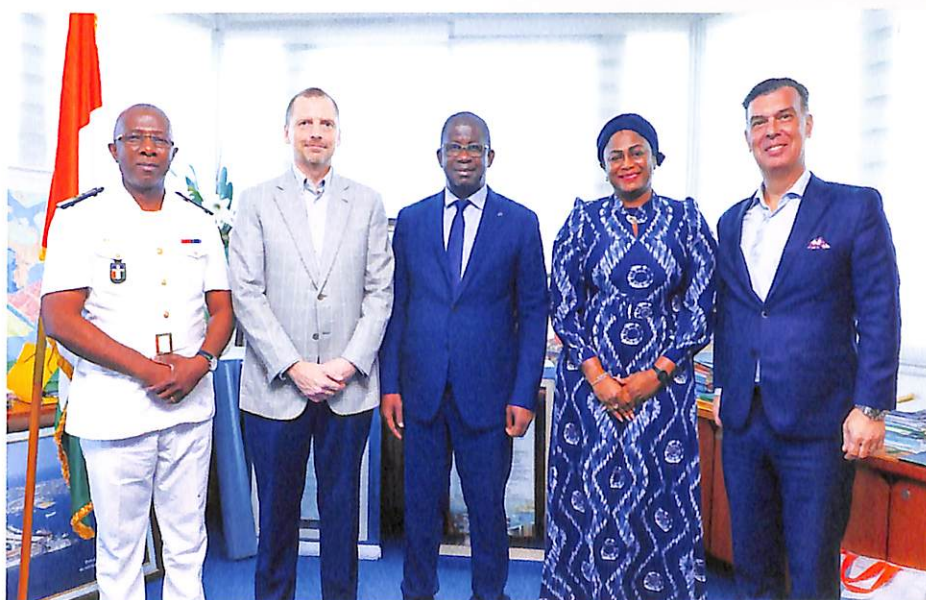


Photo souvenir entre les deux délégations.

FILIÈRE DU CAJOU LE PAA AU SALON INTERNATIONAL DES ÉQUIPEMENTS ET DES TECHNOLOGIES DE TRANSFORMATION DE L'ANACARDE

La 4^{ème} édition du Salon International des Équipements et des Technologies de Transformation de l'Anacarde (SIETTA 2023), s'est tenue du 6 au 8 avril 2023, au Palais de la Culture de Treichville.

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA), partenaire, y a animé un stand au cours de ce salon qui s'est déroulé autour du thème : « Contribution de l'industrie du cajou à la résilience des économies africaines face aux défis économiques mondiaux ».

Lors de la cérémonie d'ouverture de cette rencontre internationale, le Ministre d'État, ministre de l'Agriculture et du Développement rural, M. Kobenan Kouassi ADJOUANI, a situé l'importance de la filière cajou dans le développement du secteur agricole en Côte d'Ivoire dont la nouvelle orientation est axée sur la transformation. Il n'a pas manqué de fustiger les pratiques de certains intermédiaires qui achètent

aux paysans à bas prix, le kilo de cajou, en violation du prix officiel fixé par le gouvernement. Il a par ailleurs indiqué les mesures vigoureuses mises en place pour freiner ce fléau.

La cérémonie d'ouverture a enregistré la présence du président sortant du Conseil International Consultatif du Cajou (CICC), M. Gabriel MBAÏROBE, par ailleurs ministre camerounais de l'Agriculture et du Développement rural, de quelques membres du gouvernement ivoirien, du Directeur Général du Conseil Coton-Anacarde, Dr Adama COULIBALY, et de plusieurs personnalités étrangères venus des 11 pays membres de cette organisation.

Pendant trois jours, par le biais de panels et



La 4^{ème} édition du Salon International des Équipements et des Technologies de Transformation de l'Anacarde, a accueilli un grand monde.



Le PAA, partenaire de ce grand rendez-vous mondial de l'industrie du cajou, a marqué sa présence au SIETTA en y animant un stand.



Le Dr Adama COULIBALY, Directeur Général du Conseil du Coton et de l'Anacarde, Commissaire Général du SIETTA, lors de son allocution d'ouverture.

d'ateliers, les acteurs se sont penchés sur tous les aspects de la chaîne de valeurs de la filière cajou en vue de l'émergence d'une véritable industrie de l'anacarde en Côte d'Ivoire et dans les pays de la sous-région. Ils entendaient ainsi traiter des questions liées aux stratégies à mettre en œuvre pour attirer les investisseurs, accroître la production et rentabiliser la commercialisation.

Le Port Autonome d'Abidjan honoré

Au cours de la cérémonie de clôture, qui s'est déroulée en présence du ministre du Commerce, de l'Industrie et de la Promotion des PME, M. Souleymane Souleymane DIARRASSOUBA, le Port Autonome d'Abidjan, partenaire de ce grand rendez-vous mondial de l'industrie du cajou, a reçu deux trophées, à savoir le prix spécial des partenaires techniques et financiers, et le prix spécial des exposants.

Faisant le bilan de cette 4^{ème} édition, le Dr Adama COULIBALY, Directeur Général du Conseil du Coton et de l'Anacarde, Commissaire Général du SIETTA, a d'abord remercié toutes les parties prenantes qui ont contribué à la réussite de cet événement. Il a ensuite indiqué que le SIETTA 2023 a enregistré 11 pays, plus de 13 000 participants (exposants et visiteurs), 16 sponsors, et 07 partenaires techniques et financiers. L'édition 2023 a été également marquée par plusieurs activités. Il s'agit de la réunion des experts du Conseil International Consultatif du Cajou (CICC), la réunion des partenaires techniques et financiers du secteur

anacarde, de panels, de rencontres B to B, ainsi que d'expositions d'équipements et de produits dérivés de l'anacarde.

Le ministre Souleymane DIARRASSOUBA, s'est réjoui de la réussite de cet événement qui gagne en « maturité et en notoriété ». Il a saisi l'occasion pour rendre hommage aux producteurs ivoiriens, aux organisations du cajou, ainsi qu'aux partenaires techniques et financiers, avant de lancer un appel à œuvrer de concert avec les partenaires au développement, pour la promotion d'une véritable industrie de transformation de l'anacarde.

Au cours de son intervention, le ministre a, par ailleurs, annoncé que le Cameroun a passé le flambeau de la présidence du CICC à la Côte d'Ivoire, à l'issue de la 5^{ème} session du Conseil des ministres des pays membres qui s'est tenue, le 06 avril 2023.

La 5^{ème} édition du SIETTA aura lieu au Ghana

Soulignons que depuis quelques années, la culture de l'anacarde constitue pour la Côte d'Ivoire, une filière stratégique en raison des volumes importants produits, qui positionnent le pays au rang de 1^{er} producteur et 1^{er} exportateur mondial de noix de cajou.

Le port d'Abidjan a traité en 2022, plus de 800 mille tonnes de noix de cajou à l'export.

Clarisse K. TRAORÉ



De nombreuses personnalités ont pris part à la cérémonie d'ouverture du Salon.

GESTION DES COMMUNES LA GÉO INFORMATION AU SERVICE DES ÉLUS LOCAUX

Démarrées le 27 avril 2023, les portes de la 6^{ème} édition du Salon international de la Géomatique se sont refermées le vendredi 28 avril 2023 au Sofitel Hôtel Ivoire d'Abidjan.

« Géoinformation et Gouvernance des Territoires : quel apport des solutions de géoinformation à la gestion des communes africaines pour un développement durable ? », tel est le thème de l'édition 2023 du Salon international de la géomatique qui s'est déroulée les 27 et 28 avril 2023. Cette 6^{ème}



Dr Edouard FONH-GBEI, Directeur Général du Centre National de Télédétection et d'Information Géographique en Côte d'Ivoire (CNTIG) et par ailleurs Commissaire général du Salon.

édition avait pour cible spécifique les élus locaux, les maires et gouverneurs, les experts de la géoinformation, de même que les acteurs scientifiques et technologiques.

En effet, face à la pression de l'urbanisation couplée à celle de la croissance des populations urbaines africaines annoncée par les statistiques à l'horizon 2050, ainsi que les défis auxquels seront confrontés les élus locaux des collectivités africaines, les problématiques majeures de développement que suscitent cette situation méritent que l'on s'emploie dès maintenant, à rechercher des ébauches de solutions et à proposer aux élus locaux des outils à la pointe de la technologie qui pourront permettre d'anticiper



Coupure de ruban, ouvrant officiellement le Salon.



Le Port Autonome d'Abidjan était présent à ce salon en tant que partenaire.



De nombreuses personnalités ont marqué leur présence à la cérémonie d'ouverture du Salon.

les corollaires de cette pression démographique et urbaine annoncée pour le long terme.

Au cours de la cérémonie de clôture, le 28 avril 2023, Dr Edouard FONH-GBEI, Directeur général du Centre National de Télédétection et d'Information Géographique en Côte d'Ivoire (CNTIG) et par ailleurs Commissaire général du Salon, a rappelé l'importance de ce rendez-vous de la géomatique qui vise à mettre en application des propositions d'actions et de solutions concrètes au moyen des outils de la géo-information.

Il a indiqué, lors de son intervention, que cette édition qualifiée d'édition de la maturité, a accueilli 4000 participants et 32 exposants venus d'Afrique, d'Asie et d'Europe.

Au regard de la réussite de cet évènement, il a remercié toutes les parties prenantes à son organisation notamment les institutionnels, les partenaires et les sponsors dont le Port Autonome d'Abidjan, qui a marqué sa présence à travers la tenue d'un stand.

« Je vous remercie chaleureusement pour votre participation et je vous encourage à toujours soutenir le Salon International de la Géomatique pour le développement des Nations » a-t-il indiqué.

Le Salon International de la Géomatique est une innovation dans le secteur des sciences de la

géo-information en Côte d'Ivoire et en Afrique. Depuis 2012, année de la 1^{ère} édition du salon, les thèmes abordés visent à apporter, au moyen de la géo information, des pistes de solutions aux problématiques majeures auxquelles sont confrontés les décideurs, pour un développement durable.

L'édition 2023 était placée sous le Patronage de Son Excellence Monsieur le Premier Ministre Patrick ACHI et sous le parrainage du ministre de la Communication et de l'Économie Numérique, Monsieur Amadou COULIBALY.

Le Port Autonome d'Abidjan qui mise fortement sur la transformation digitale de ses activités pour un développement durable, était présent à ce salon en tant que partenaire.

La cérémonie d'ouverture a enregistré la présence de plusieurs personnalités dont le ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, le Général Vagondo DIOMANDÉ, le ministre des Sports, M. DANHO Paulin, par ailleurs président de l'Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire (UVICOCI), Mme Jeanne PEUHMOND, vice-présidente de l'Assemblée nationale, représentant M. Adama BICTOGO, président de cette institution, et le Maire de la Commune de Cocody, M. Jean-Marc YACÉ.

Clarisse K. TRAORÉ

L'APPEL D'AMADOU COULIBALY

Parrain de l'évènement, le ministre Amadou COULIBALY, a indiqué à la cérémonie d'ouverture, que le thème choisi cadre parfaitement avec la vision du Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA, de faire de la transformation digitale un levier puissant de la croissance économique de la Côte d'Ivoire. Il a par ailleurs, invité tous les acteurs des secteurs public et privé, à s'approprier ce salon qui est la réponse à leurs préoccupations dans la recherche et dans plusieurs domaines d'activités.

Il faisait ainsi écho au Directeur Général du CNTIG et Commissaire général du Salon, Dr Edouard FONH-GBEI, qui a situé les enjeux de ce grand évènement. Celui-ci a souligné que le développement global de l'État et de ses entités territoriales, ne peut se passer de la tendance mondiale à la numérisation des activités. Surtout que l'environnement dans lequel fonctionnent les services des secteurs public et parapublic, trouve dans les nouvelles technologies, des leviers d'amélioration et d'efficacité.

Clarisse K. TRAORÉ

RELATIONS ÉCONOMIQUES CÔTE D'IVOIRE-CONGO L'AMBASSADEUR DE CÔTE D'IVOIRE POUR UN PARTENARIAT ENTRE LES PORTS D'ABIDJAN ET DE POINTE-NOIRE

Présent en Côte d'Ivoire dans le cadre d'une mission de travail, l'ambassadeur de la Côte d'Ivoire au Congo-Brazzaville, SE Mme TOURÉ Maman KONÉ, a été reçue, le mardi 09 mai 2023, par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ.

L'objectif de cette rencontre selon la diplomate, est de créer un cadre d'échanges en vue du renforcement de la coopération économique entre les deux pays, étant donné que le port d'Abidjan est un pôle économique très stratégique pour la Côte d'Ivoire.

Au cours de cette entrevue, les deux personnalités ont exploré les axes potentiels d'un partenariat fructueux entre le Port Autonome d'Abidjan et le Port Autonome de Pointe-Noire.

Au terme de ces échanges, l'autorité portuaire a salué la démarche initiée par SE Mme TOURÉ Maman KONÉ, qui s'inscrit dans le cadre du développement de l'éco-diplomatie prônée par le Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA.

Fathime D. DIÉNÉPO



M. Hien SIÉ a salué la démarche initiée par SE Mme TOURÉ Maman KONÉ, qui s'inscrit dans le cadre du développement de l'éco-diplomatie.



Le Directeur Général du PAA remettant un cadeau souvenir à SE Mme TOURÉ Maman KONÉ.



Les deux parties ont immortalisé cette rencontre.

L'AUTORITÉ PORTUAIRE VISITE LE « SEVEN SEAS MARINER » EN ESCALE AU PORT D'ABIDJAN

Le navire de croisière Seven Seas Mariner, battant pavillon Bahamien, a accosté le mardi 16 mai 2023 au port d'Abidjan, pour une escale de quelques heures. Permettant ainsi à ses plaisanciers de visiter quelques sites attractifs du Grand Abidjan.

D'une longueur de 117 m pour 28,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 7m, ce luxueux paquebot en provenance de Takoradi au Ghana, comptait à son bord 1 044 personnes, dont 585 passagers-plaisanciers et 459 membres d'équipage.

L'autorité portuaire a saisi l'opportunité de cette escale pour effectuer une visite guidée sur le navire de croisière. Le Directeur Général

du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, accompagné du Commandant du port et de certains Directeurs sectoriels, ont ainsi pu apprécier, grâce aux riches explications du Commandant du Seven Seas Mariner, les différents niveaux et compartiments du bateau, ainsi que toutes les commodités offertes (piscine, espace de jeux, sports, détente...) par ce paquebot de luxe aux passagers-plaisanciers qui prennent part à cette croisière.

Le Seven Seas Mariner après Abidjan, avait pour prochaine destination Dakar au Sénégal.

Serge KIMOU



D'une longueur de 117 m pour 28,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 7 m, le luxueux navire de croisière Seven Seas Mariner, battant pavillon Bahamien, a accosté le mardi 16 mai 2023 au port d'Abidjan.



L'autorité portuaire a effectué une visite guidée sur le Seven Seas Mariner.



Le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, accompagné du Commandant du port et de certains Directeurs sectoriels, face à ce mastodonte de croisière.

COOPÉRATION JAPONAISE UNE DÉLÉGATION DE LA JICA VISITE LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

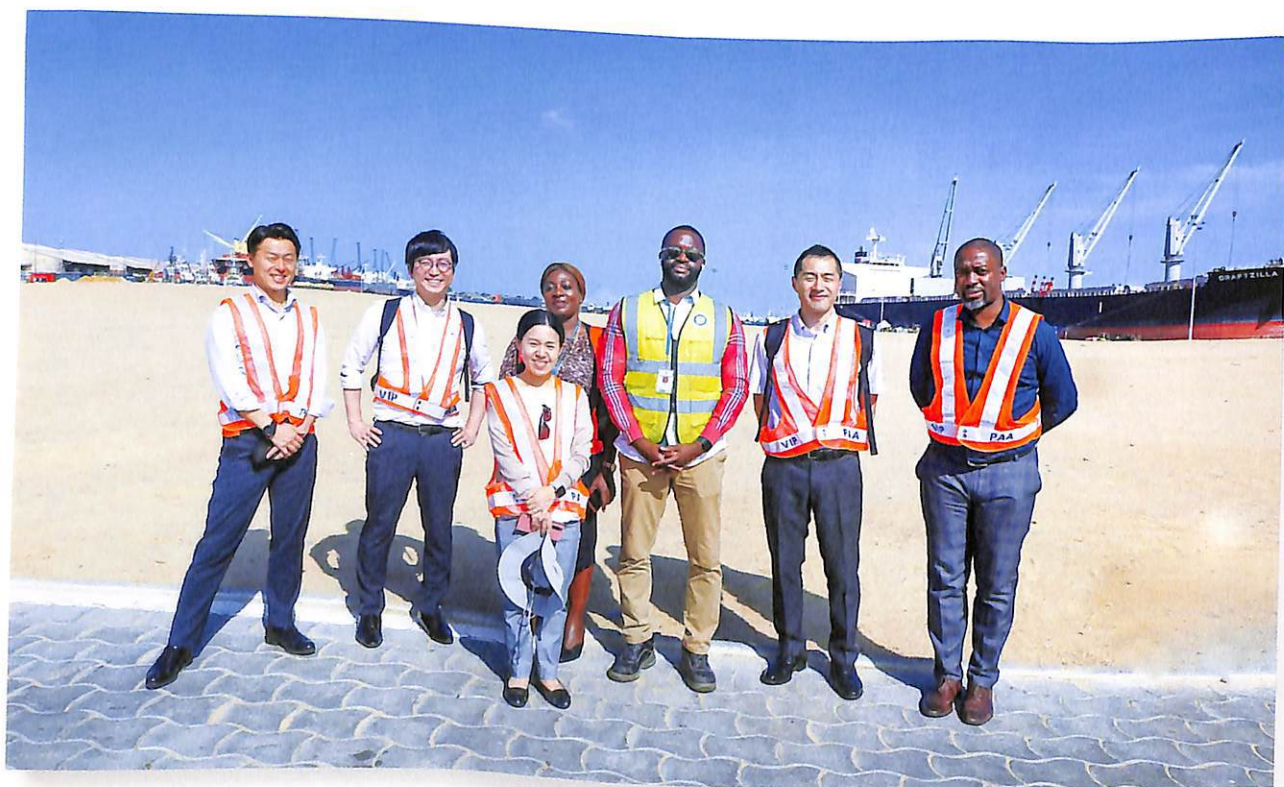
Une délégation de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) conduite par son Directeur Afrique Francophone, M. KASAHARA Soichiro, a effectué une visite des projets de développement du port d'Abidjan, le 17 mai 2023. Avant de procéder à cette visite, la délégation a été reçue par le Directeur des Opérations Maritimes, de la Sécurité et de l'Environnement (DOMSE), le colonel COFFI Yao Emmanuel, qui s'est félicité des excellentes relations qui existent entre la Côte d'Ivoire et le Japon. Toute chose ayant permis au Port Autonome d'Abidjan d'obtenir le financement du nouveau terminal céréalier, fruit de la coopération Ivoir-Japonaise. La délégation a ainsi pu visiter les terminaux à conteneurs (TC1 et TC2) et le nouveau terminal Roro. Elle a toutefois mis un point d'honneur sur le nouveau terminal céréalier d'Abidjan.

Notons que cette visite s'inscrit dans le cadre d'une mission d'évaluation en Côte d'Ivoire, des différents projets financés par l'État japonais à travers la JICA.

Fathime D. DIÉNÉPO



Le colonel COFFI Yao Emmanuel s'est félicité des excellentes relations qui existent entre la Côte d'Ivoire et le Japon.



La délégation de la JICA a effectué une visite sur le nouveau terminal céréalier d'Abidjan, livré le 20 avril 2023.

Lucarne

2^{ème} édition de la journée internationale
des femmes du secteur maritime

REPMP-AOC
NWMPP-WCA
AMPSP-ACO

JOURNÉE INTERNATIONALE DES FEMMES DU SECTEUR MARITIME



M. Kitack LIM, Secrétaire Général de l'OMI, a rappelé lors de son allocution d'ouverture, l'importance de l'égalité femmes-hommes, pilier essentiel pour un avenir durable.



Allocution de Mme Maria NOCETI, Responsable du programme WIMA à l'OMI.



Dr Titi PALÉ, Présidente du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de Côte d'Ivoire (RFPMP-CI), une des représentantes de la Côte d'Ivoire lors de cette Conférence mondiale.



Mme Florentine GUIHARD-KOIDIO, du Port Autonome d'Abidjan, Présidente du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP - AOC), lors de sa présentation.

LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN PRÉSENT À LA 2^{ÈME} ÉDITION À LONDRES

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a célébré pour la 2^{ème} fois, l'événement dans la capitale anglaise, siège de l'institution, en présence de nombreuses délégations venues du monde entier.

L'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), en application de la résolution A.1147(31), intitulée « Préserver l'héritage du thème de la Journée mondiale de la mer de 2019 et mettre en place un environnement de travail exempt d'obstacles pour les femmes dans le secteur maritime », a adopté lors de sa 32^{ème} session qui s'est tenue du 06 au 15 décembre 2021, la résolution A.1170(32) proclamant la Journée internationale des femmes du secteur maritime, désormais célébrée, le 18 mai de chaque année.

Pour rappel, cette Journée a pour objectifs de célébrer la place des femmes dans le secteur maritime afin de promouvoir de façon continue leur recrutement, leur maintien en service, et la durabilité de leur emploi. Il s'agit également de donner davantage de visibilité aux femmes de ce secteur d'activités, de renforcer l'engagement de l'OMI en faveur de l'ODD n°5, et de soutenir les travaux en cours, visant à remédier aux inégalités actuelles entre les sexes dans le secteur maritime.

À la suite de la 1^{ère} célébration qui a eu lieu le 18 mai 2022 sous le thème : « Formation-Visibilité-Reconnaissance : soutenir la mise en place d'un environnement de travail exempt d'obstacles », pour la 2^{ème} édition de cette journée, une Conférence mondiale organisée par les huit associations régionales de femmes du secteur maritime, s'est tenue les 18 et 19 mai 2023 au siège de l'OMI à Londres (Royaume-Uni) autour du thème : « Mobiliser les réseaux en faveur de l'égalité femmes-hommes ».

Le Port Autonome d'Abidjan y était. L'institution était représentée par Dr Titi PALÉ, Directeur Commercial, Marketing et de la Communication, par ailleurs Présidente du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et portuaires de la Côte d'Ivoire (RFPMP-CI), et par Mme Florentine GUIHARD-KOIDIO, Chef du Département Relation client et qualité à la Direction du Système d'Information Numérique, par ailleurs Coordinatrice Générale du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP-AOC).

Cette deuxième édition a été l'occasion pour M. Kitack LIM, Secrétaire général de l'OMI, de rappeler les actions de l'Organisation en vue de soutenir l'égalité femmes-hommes par l'intermédiaire de son programme sur les femmes du secteur maritime, qui vise à renforcer l'autonomie des femmes dans ce secteur par la formation, la visibilité et la reconnaissance. Il a également souligné que la collaboration et la mise en réseau dans le

secteur maritime constituant un moyen d'accélérer la réalisation de l'égalité femmes-hommes.

Ce grand rendez-vous international fut également l'occasion de présenter aux femmes du secteur maritime, d'une part, le programme « Femmes en mer » via la diffusion de la vidéo « Women in Maritime Can ! », et d'autre part, les associations des femmes du secteur maritime (WIMA : Women In Maritime).

À cet effet, en sa qualité de présidente régionale du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de l'Ouest et du Centre (RFPMP - AOC), Mme Florentine GUIHARD-KOIDIO, a fait à travers un exposé, l'état des lieux de ce Réseau auquel la Côte d'Ivoire fait partie.

Plusieurs interventions et tables rondes ont par ailleurs meublé ces deux jours d'échanges. Elles se sont articulées autour de plusieurs thèmes, entre autres : « Les hommes, alliés de l'égalité femmes-hommes », « Tirer parti des réseaux et des mentorats de l'Université Maritime Mondiale (WMU : World Maritime University) et de l'Institut de Droit Maritime International (IMLI : l'International Maritime Law Institute) », « Briser le plafond de verre », et « WIMA, IMOGENder (IMO's gender programme) et WISTA International (Women's International Shipping and Trading) : des occasions futures de multiples coopérations ».

Des journées riches en partages d'expériences qui ont permis d'organiser des séances de formation destinées aux WIMA au sujet du renforcement de leur visibilité sur les médias sociaux et sur les sites web publics, d'élaborer un projet de stratégie mondiale pour les WIMA de l'OMI, en vue de parvenir à terme, à l'objectif de développement durable n°5 de l'Agenda 2030 de l'Organisation des Nations Unies : l'égalité hommes-femmes.

Pour rappel, WISTA International, partenaire de l'évènement, est une organisation internationale dont la mission est d'accroître le nombre de femmes occupant des postes de direction dans les secteurs maritime, commercial et de la logistique, et de leur apporter son soutien à cet égard.

WISTA International a obtenu un statut consultatif auprès de l'OMI en 2018.

Prix pour l'égalité des sexes

Par ailleurs, une initiative et non des moindres lors de cette 2^{ème} édition, fut l'annonce de la création du Prix de l'OMI pour l'égalité des sexes 2024, afin de mener des actions novatrices visant à accélérer le changement en faveur de l'égalité de genre dans le secteur maritime et portuaire.

Céna RICHMOND. D

Les Femmes du secteur maritime mondial ont immortalisé la rencontre.



Les participants ont mené des réflexions sur la représentativité du genre à l'OMI.



Mme Makerita Atonio, Vice-présidente de l'Association des Femmes Maritimes du Pacifique, lors de la présentation de son Réseau.



Les Femmes du secteur maritime mondial ont immortalisé la rencontre.



M. Kitack LIM, Secrétaire Général de l'OMI, entourée par Dr Titi PALÉ et Mme Florentine GUIHARD-KOIDIO (à gauche), et Mme THADEES Magali Line Victoire, Présidente du RFPMP du Congo (à droite).



KITACK LIM, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OMI :

« Égalité femmes-hommes, pilier essentiel pour un avenir durable »



Le 18 mai, nous célébrons la Journée internationale des femmes du secteur maritime.

Les femmes travaillent dans tous les aspects du secteur maritime à travers le monde, à terre et en mer, afin de soutenir la transition du secteur maritime vers un avenir décarboné, numérique et plus durable.

Il existe toujours des inégalités importantes entre les hommes et les femmes dans le secteur maritime. Certes, les temps changent, mais le changement doit être plus rapide. Les avantages d'une plus grande diversité de la main-d'œuvre pour l'ensemble du secteur sont évidents.

Le thème de cette année est intitulé "Mobiliser les réseaux en faveur de l'égalité femmes-hommes", ce qui souligne l'importance de la collaboration et de la mise en réseau pour parvenir à l'égalité des sexes dans le secteur maritime. Les associations des femmes du secteur maritime créées par l'OMI sont un exemple de ces réseaux. Elles ouvrent la voie en soutenant les femmes du secteur maritime à travers le monde, et en encourageant la prochaine génération à entrer dans le secteur maritime.

C'est important, car l'égalité femmes-hommes est reconnue comme un pilier essentiel pour un avenir durable. Elle est inscrite dans l'objectif de développement durable 5, qui fait partie des 17 objectifs sur lesquels repose le programme de développement durable des Nations Unies, que des pays du monde entier se sont engagés à mettre en œuvre.

Depuis plus de trente ans, l'OMI soutient l'égalité femmes-hommes par l'intermédiaire de son programme sur les femmes du secteur maritime, qui vise à renforcer l'autonomie des femmes dans ce secteur par la formation, la visibilité et la reconnaissance. L'OMI travaille en partenariat avec de nombreuses entités partageant les mêmes idées, notamment IMOGEN. Qui sont nos diplomates maritimes pour l'égalité femmes-hommes et WISTA International. En interne, au sein du Secrétariat, notre groupe de travail interdivisions chargé de traiter les questions de genre et de diversité a entrepris un travail remarquable.

C'est la deuxième fois que nous faisons du 18 mai une journée clé de notre calendrier pour célébrer le rôle des femmes dans le secteur et promouvoir le recrutement, le maintien en service et l'emploi durable des femmes dans le secteur maritime.

La journée permet également de donner davantage de visibilité aux femmes du secteur maritime, de renforcer l'engagement de l'OMI en faveur de l'Objectif de développement durable n° 5 (Égalité entre les sexes) et de soutenir les travaux en cours visant à remédier au déséquilibre actuel entre les femmes et les hommes dans le secteur maritime.

Profitons une fois de plus de cette occasion pour célébrer les nombreuses femmes qui contribuent à l'avenir du secteur maritime : navigatrices, officiers mécaniciennes, inspectrices, PDG, cadres, représentantes des entités gouvernementales et du secteur, présidentes de réunions de l'OMI, et les femmes occupant divers rôles au sein du secteur.

Excellente Journée internationale des femmes du secteur maritime !

FLORENTINE GUIHARD-KOIDIO

Atteindre la parité homme/femme au niveau des postes de responsabilité

Lors de la rencontre de Londres, Mme Florentine GUIHARD-KOIDIO, présidente du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP - AOC), a fait une importante communication sur l'organisation qu'elle dirige depuis plusieurs années.

On retient de son exposé, que la naissance du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP - AOC), est consécutive à plusieurs constats.

Elle a expliqué qu'il s'agissait, notamment de l'absence de femmes en qualité de Directrices Générales dans le secteur, de même qu'une représentativité de moins de 5% de femmes dans les équipes managériales des organisations du secteur maritime et portuaire. Les femmes y étaient peu visibles. Et cela était flagrant car moins de 10% de femmes étaient présentes dans les différentes délégations du secteur maritime, lors de grandes rencontres.

L'idée a donc germé, de faire naître une union pour corriger cette inégalité, mieux, pour être reconnues pour leurs compétences. Il fallait pour cela, passer par le renforcement des capacités des femmes de ce secteur et par le renforcement de leur visibilité.

Si les idées y étaient déjà, de nombreuses opportunités se sont quant à elles présentées et ont favorisé le processus.

La première d'entre elles fut de façon inéluctable, la Résolution de la Conférence de Pékin en 1995, et surtout le soutien de l'OMI à l'engagement de la communauté internationale pour l'égalité entre les sexes.

Il faut également noter les opportunités de formation par le biais de l'IPER (Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche /HAVRE, l'OMI, et le Port de Las Palmas, qui ont permis de renforcer les capacités des femmes du secteur maritime et portuaire.

En février 2004, a eu lieu l'élection de la première femme au poste de Secrétaire Générale de l'AGPAOC, depuis sa création en 1972. Ce signal fort a été le véritable déclencheur de la marche vers une formalisation du Réseau.

S'en est ainsi suivie une réunion en décembre 2006,

d'un groupe de femmes des pays membres de l'AGPAOC à Lagos (NIGÉRIA) pour la création du Réseau qui fut effectif en février 2007 à Cotonou (BÉNIN) grâce à l'OMI, avec l'appui de l'IPER. L'objectif principal étant le renforcement des capacités des femmes.

Le bureau exécutif du Réseau est dirigé par une coordonnatrice générale. Depuis sa création, quatre (04) coordonnatrices générales se sont succédé à la tête du réseau. Il s'agit de Mme Batoura NIANG du Sénégal de 2007 à 2010, Mme Angèle BIAOU du Bénin de 2010 à 2013, Mme Esther DONGO du Ghana de 2013 à 2017, et Mme Florentine GUIHARD-KOIDIO de la Côte d'Ivoire depuis octobre 2017.

À ce jour, plusieurs actions ont été initiées et réalisées. Entre autres : l'obtention de la bourse de l'OMI pour la participation au programme de Gestion portuaire au féminin de l'IPER ; la convention avec la fondation port de Las Palmas pour la formation et l'échange d'expériences ; la reconnaissance des dirigeants portuaires sous-régionaux faisant du réseau un organe spécialisé de l'AGPAOC ; le sponsoring par un port membre de l'AGPAOC, du séminaire annuel sur les enjeux du secteur maritime et portuaire ; la promotion de plusieurs femmes du réseau aux postes de ministres et Directrices Générales ; l'obtention de deux prix de Las Palmas ; l'obtention en 2014 du Prix d'encouragement de la fondation du port de Las Palmas pour l'excellent travail en faveur de la femme maritime et portuaire ; et plus récemment, l'obtention en 2021 du Prix de la meilleure institution non gouvernementale œuvrant dans le secteur « Genre et Développement » décerné par le gouvernement de Gran Canaria.

De plus, le Réseau, au titre de ses perspectives, ambitionne de poursuivre les actions pour la promotion et la visibilité de la femme maritime et portuaire. Il veut réaliser des statistiques sur la participation des femmes à tous les niveaux (management, navigation, sûreté/sécurité...) Il ambitionne d'analyser et de proposer des solutions adéquates pour combler les écarts entre hommes et femmes dans le secteur. L'objectif visé par ce programme est d'atteindre



la parité homme/femme au niveau des postes de responsabilité d'ici à 10 ans. Il s'agit aussi de constituer un vivier d'expertes pouvant intervenir sur les enjeux du futur, susciter l'intérêt des jeunes filles pour le secteur maritime, agir pour la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité.

Les femmes du secteur informel ne sont pas oubliées. Elles peuvent compter sur des actions du Réseau en leur faveur.

Afin d'avoir l'opportunité de partager son expérience lors des rassemblements de femmes à l'Organisation des Nations Unies, le RFPMP-AOC met, entre autres, un point d'honneur à renforcer ses échanges avec des associations similaires à travers le Monde.

Tout un ambitieux, mais réaliste programme, pour faire briller haut, le savoir-faire de la femme maritime.

INTERVIEW

La nouvelle Présidente du Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de Côte d'Ivoire (RFPMP-CI), partage ses impressions après sa participation à la 2e édition de la Journée Internationale de la Femme Maritime.



Dr TITI PALÉ :

« Nous nous ferons l'écho d'une réelle mobilisation des réseaux en faveur de l'égalité femmes-hommes. »

Vous avez récemment pris part à Londres, à la Conférence mondiale des associations des femmes du secteur maritime (WIMA) de l'OMI. En tant que nouvelle présidente du RFPMP-CI, quel est votre sentiment après cette première participation ?

J'ai effectivement pris les rênes du RFPMP-CI, le 23 mars 2023. La Conférence mondiale des associations des femmes du secteur maritime (WIMA) de l'OMI à laquelle j'ai assisté, est ma première participation à l'international au titre du Réseau. Cette conférence a été l'occasion de rencontrer en un même lieu, des personnalités et figures de proue féminine de divers horizons du secteur maritime mondial. Ce rendez-vous a été surtout riche en partage des expériences rencontrées dans chacun de nos ports. C'est un sentiment de satisfaction que je ressens au regard de la pertinence des thématiques abordées et de la portée des grands défis à relever. Nous avons eu un programme enrichissant pendant les deux journées d'échanges et de réflexions.

L'OMI déploie des efforts afin d'accroître la place des femmes dans le secteur maritime. Quelles sont les actions menées dans ce sens au niveau sous-régional par le RFPMP de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ?

Je dois vous dire que le continent africain regroupe à lui seul trois associations féminines du secteur maritime. Une couvrant la région de l'Afrique de l'Est et Australe, et deux pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (une francophone et la seconde, anglophone). C'est dire à quel point la lutte contre les inégalités de genre dans le secteur maritime africain est un cheval de bataille dans nos ports.

Pour rappel le RFPMP-AOC francophone, fondé en février 2007, a pour Coordonnatrice Générale depuis octobre 2017, Madame GUIHARD-KOUIDIO Florentine du Port Autonome d'Abidjan. De nombreuses actions principalement axées sur la formation, ont été menées sous sa coupole. Nous pouvons citer entre autres la formation sur la gestion portuaire au féminin de l'IPER avec une bourse de l'OMI, la convention avec la fondation port de Las Palmas pour la formation et l'échange d'expériences, et la tenue d'un séminaire annuel sur les enjeux de notre secteur sponsorisé par un port membre de l'AGPAOC.

Plusieurs autres actions seront initiées. À savoir la promotion et la visibilité de la femme maritime et portuaire en vue de susciter l'intérêt des jeunes filles pour le secteur maritime, la constitution d'un vivier d'expertes pouvant intervenir sur les enjeux du futur et le renforcement du partage d'informations et d'expériences avec des associations similaires à travers le monde.

M. Kitack Lim, Secrétaire Général de l'OMI, a souligné dans son intervention d'ouverture, l'importance de la collaboration et de la mise en réseau pour parvenir à l'égalité des sexes dans le secteur maritime. Quelles sont vos perspectives à court et moyen terme pour parvenir à ce but ?

Au sortir de cette Conférence mondiale, nos perspectives à court et moyen terme ne souffrent d'aucune ambiguïté. Nous nous ferons l'écho d'une réelle mobilisation des réseaux en faveur de l'égalité femmes-hommes. Des actions de promotion des métiers portuaires à l'attention des jeunes filles seront menées afin d'encourager la prochaine génération à intégrer le secteur maritime. Nous soutiendrons à travers des programmes adaptés, les femmes du secteur maritime. Nous renforcerons la formation des femmes afin d'atteindre d'ici à 10 ans, la parité hommes-femmes au niveau des postes dans ce secteur. Notamment des postes à responsabilité. Nous nous ferons fort de contribuer au mieux à l'atteinte de l'objectif de développement durable n°5, l'égalité hommes-femmes, pilier essentiel pour un avenir durable.

L'innovation majeure de cette 2^{ème} édition est le Prix de l'OMI pour l'égalité des sexes 2024. Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Il s'agit d'une excellente initiative qui tombe à point nommé en vue de susciter une saine émulation entre les hommes et les femmes, dans la recherche et la mise en œuvre d'actions concrètes à mener en faveur de l'égalité des sexes dans le secteur maritime. Sans nul doute que ce coup de pied à l'étrier donnera un coup d'accélérateur pour procéder au changement tant souhaité de la configuration actuelle des inégalités entre les sexes dans ce domaine.

Interview réalisée par Céna RICHMOND. D

ELLES ONT DIT

L'organisation des Femmes du secteur Maritime de l'Organisation Maritime Internationale, crée la plateforme pour que nous continuions à nous soutenir et à nous encadrer mutuellement, pendant que nous évoluons dans nos carrières au sein de ce dynamique secteur maritime.


Iyihin Asamo Dauda Odu
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Notre engagement dans les WIMAs de l'OMI, nous a permis d'être connectées avec d'autres professionnelles du domaine, d'avoir une plus grande confiance en nos capacités et d'être professionnellement plus épanouies.

Florentine Guillard-Keldin
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Nous fournissons un soutien et une formation pour donner à la prochaine génération, les compétences nécessaires pour prospérer dans l'environnement maritime concurrentiel.

Eng. Hessa Al Malek
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Par-dessus-tout, notre capacité à faire grandir la jeunesse, nous permettra de multiplier le nombre de femmes dans le secteur maritime.

Capt. Lonty Ngonbo
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Red MAMLa m'a beaucoup apportée, comme l'opportunité de porter haut la voix des femmes latino-américaines sur les scènes internationales, de donner de la visibilité au travail technique que nous faisons, et de formaliser plus de 10 précieuses alliances stratégiques.

Elvis Bustavino
Présidente Red MAMLa



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

La clé de la durabilité, c'est nous. Nous sommes le changement que nous voulons voir. Ensemble nous le pouvons.


Terrisa Lowe-James
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Créons plus d'espaces pour que les femmes libèrent leur potentiel, grandissent et innovent. Et laissez cet espace servir de catalyseur pour le changement.

Marle Jimenez-San Pedro
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Seule, une femme peut résister aux épreuves et aux tribulations de la vie, mais ensemble, les femmes résistent aux épreuves de tous les temps.

Rosemary Olla
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

Grâce à une entière collaboration, nous apporterons un réel changement pour tous


Elpi Petraki
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

C'est en comparant les notes et en travaillant avec d'autres organisations aux points de vue similaires et tournées vers l'avenir, que nous pouvons réussir à convaincre les autres, des avantages d'une main-d'œuvre maritime véritablement inclusive, basée sur la compétence et non sur le genre.

Ann Fenech
Présidente WIFMA



#WomenInMaritimeDay IMO WOMEN IN MARITIME

dossier

Port d'Abidjan, devenir un Smart Port

PORT D'ABIDJAN : L'ENGAGEMENT RENOUVELÉ D'UN PORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

La digitalisation concerne tous les secteurs d'activités, au premier rang desquels le secteur du transport de marchandises. Plus de 80% du commerce mondial circule par bateau. La préparation, le chargement des marchandises, l'expédition des conteneurs, leur traçabilité et leur livraison au client final, sont autant d'enjeux à maîtriser impérativement. De nombreuses entreprises ont conscience de la nécessité de repenser leurs processus internes pour bénéficier des gains de productivité permis par cette technologie.

LA TRANSFORMATION DIGITALE DES PORTS : UNE VOCATION POUR LES PORTS DE LA SOUS RÉGION OUEST-AFRICAINE

La transformation digitale des ports et la dématérialisation des processus portuaires, ouvre aujourd'hui le chemin vers une plus grande collaboration à l'échelle régionale pour une facilitation des échanges commerciaux.

C'est fort de l'importance de la digitalisation que les ports de l'Afrique de l'ouest et du Centre, réunis du 29 novembre au 03 décembre 2021 à Douala au Cameroun, lors du 41^{ème} Conseil de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), ont planché sur le thème « Port digitalisé comme modèle d'efficacité portuaire ».

Ce thème a donné l'occasion aux experts portuaires d'échanger et de partager leurs expériences sur la digitalisation des activités dans les ports africains.



Ce Conseil a abouti à d'importantes résolutions. Ainsi sur le plan technique, les membres ont pu mesurer l'importance et la nécessité d'accélérer le processus de digitalisation dans les ports. Et cela, grâce aux partages d'expériences qui auront meublé les travaux de la conférence thématique.

Les nouvelles technologies naissantes (Blockchain, IoT, etc.) ne feront que consolider cette volonté d'un échange régional des informations clefs concernant le commerce, en facilitant notamment l'acquisition et le partage des données tout au long de la chaîne logistique globale.

LE PORT D'ABIDJAN DANS LE PROCESSUS DE DIGITALISATION

Les ports dans le monde se livrent une bataille en vue de la digitalisation des services portuaires pour améliorer leur compétitivité en tant que hub logistique et complexe industriel, non seulement en termes de taille, mais aussi de qualité. Sur la Côte Ouest Africaine (COA), le port Autonome d'Abidjan (PAA) fait partie des ports qui innovent dans cette course. Il est engagé dans la numérisation afin de rendre sa plateforme portuaire et sa chaîne logistique, encore plus efficaces.

En effet, le PAA s'est lancé dans un processus de digitalisation et de dématérialisation depuis plusieurs années. Ces démarches innovantes ont pour ambition de placer cette infrastructure dans la dynamique des ports Smart.

LA NOTION DE PORT INTELLIGENT, PORT VERT (SMART PORT, GREEN PORT)

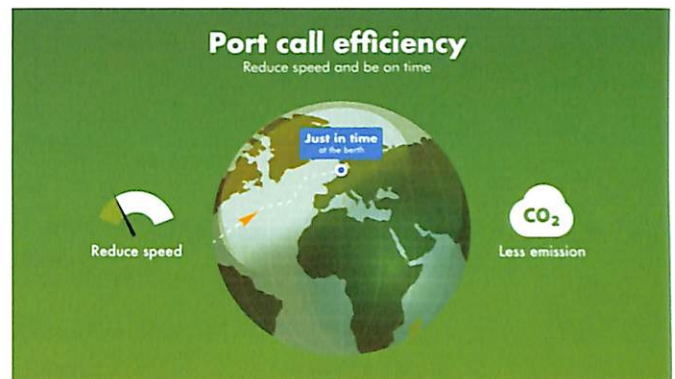
Un port intelligent, en anglais smart port, est une installation portuaire utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour augmenter son efficacité et garantir la sécurité des opérations de transbordement.

Un « smart port » pourrait être aussi défini comme un port qui utilise l'automatisation et les technologies innovantes, notamment l'intelligence artificielle, le Big Data, l'Internet des objets et la blockchain, pour améliorer ses performances.

D'après les techniciens de l'espace portuaire, le besoin d'évoluer et de devenir « smart » est encore plus important aujourd'hui avec les exigences changeantes du commerce mondial. Car les navires sont de plus en plus gros, les marchandises se déplacent rapidement et les enjeux géopolitiques créent de nouveaux défis pour les ports du monde entier.

L'industrie portuaire a déjà adopté de nombreuses technologies émergentes telles que :

- Les jumeaux numériques (digital twin),
- L'optimisation et la visualisation des flux de marchandises offrant aux clients une transparence de bout en bout du parcours de leur cargaison tout au long de l'approvisionnement,
- L'émergence de la 5G avec une faible latence de la connectivité pour améliorer les opérations portuaires.



SITUATION DU PORT D'ABIDJAN EN 2011

- Limitation des capacités d'exploitation (Canal étroit, navires < 250 m, quais à 11,5M max ; offre domaniale restreinte, baisse du trafic vers l'Hinterland) ;
- Guichet communautaire portuaire non-fonctionnel ;
- Système d'information portuaire défaillant ;
- Transactions commerciales avec les opérateurs peu digitalisées ;
- Délais de facturation des prestations élevés, etc.

SITUATION DU PORT D'ABIDJAN DE 2012 À CE JOUR

- Les capacités d'exploitation du port d'Abidjan ont évolué. Le canal de Vridi élargi et approfondi a un tirant d'eau de 16 m et peut recevoir des navires sans limitation de longueur ;
- L'offre domaniale est élargie. Le deuxième terminal à conteneurs (TC2) ainsi que les terminaux Ro-Ro, pêche et minéralier sont opérationnels. Les travaux d'infrastructures du terminal céréalier sont terminés ;
- Le trafic en transit est en hausse ;
- Le Guichet Unique du Commerce Extérieur Côte d'Ivoire GUCE-CI est déployé à travers le E-Voyage et le E-Manifest ;
- Le Système d'Information Numérique est dynamique avec la digitalisation progressive des processus métiers ;
- Les IOT (Internet des objets) sont introduits sur le périmètre portuaire ;
- Le temps de facturation des prestations est réduit à M+20 jours ;
- Etc.

LE PORT D'ABIDJAN DANS LE PROCESSUS DE DIGITALISATION

ACTIVITÉS DIGITALISÉES

MÉTIERS	SERVICES / ACTIVITÉS	DESCRIPTION	OBSERVATIONS
DOMAINE	GESTION EXONÉRATIONS	https://portabidjan.ci	En exploitation
DOMAINE	SYSTÈME D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE	https://sig.paa.ci/portal/home Interfaçage avec le système de facturation	En exploitation
CORPORATE / FINANCE	GESTION ÉLECTRONIQUE DOCUMENTAIRE	Digitalisation des éléments comptable et d'exploitation	En exploitation
CORPORATE	SIGNATURE ÉLECTRONIQUE	Dématérialisation des signatures des documents internes	Prêt à être exploité
OPÉRATIONS MARITIMES	PROGRAMMATION DES NAVIRES	Dématérialisation de la procédure de programmation des navires https://conference.paa.ci	Phase pilote en cours MEP Janvier 2022
OPÉRATIONS MARITIMES	E-VOYAGE	Demande d'escale navire https://guce.gouv.ci/	En exploitation
FACTURATION MARCHANDISES	E-MANIFEST	Transmission des Manifestes sous format électronique	En exploitation Temps de facturation réduit : J+20 Réduction rejets factures.
INFRASTRUCTURES TÉLÉCOM	MAILLAGE DU PORT PAR LA FIBRE OPTIQUE	MAILLAGE DU PORT PAR LA FIBRE OPTIQUE	En cours de déploiement
GESTION ÉNERGÉTIQUE	SYSTÈME DE TÉLÉMÉTRIE POUR LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE	Télégestion des installations électriques de la plateforme portuaire (collecte de données de comptage, télémaintenance, etc.)	En cours de déploiement

ACTIVITÉS EN COURS DE DIGITALISATION

MÉTIERS	SERVICES / ACTIVITÉS	DESCRIPTION	OBSERVATIONS
FINANCE	DÉMATÉRIALISATION DES PAIEMENTS ACCÈS	Interfaçage des moyens de paiement grand public (mobile money)	Phase pilote en cours
OPÉRATIONS MARITIMES	GESTION ÉLECTRONIQUE DES TITRES D'ACCÈS	Dématérialisation des titres d'accès au domaine portuaire	En cours de déploiement
RESSOURCES HUMAINES	GESTION DES DEMANDES DU PERSONNEL	Dématérialisation des demandes de prestations du personnel.	Exploitation et en cours de déploiement
OPÉRATIONS MARITIMES	PORT CALL OPTIMISATION	<ul style="list-style-type: none"> • Escale Navire (Just in time) • Horodatage des prestations du pilotage dématérialisé 	<ul style="list-style-type: none"> • Phase d'étude : ok • Phase de mise en œuvre des recommandations : 2022-2024 • Horodatage : actif
OPÉRATIONS MARITIMES	CYBERSÉCURITÉ		<ul style="list-style-type: none"> Phase d'étude : ok Phase de mise en œuvre des recommandations : 2022-2024

DIGITALISATION DANS LE CONTEXTE DE LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID 19

La crise de la Covid-19 s'est révélée être un accélérateur de la digitalisation déjà en cours dans de nombreuses entreprises.

Cette crise de la Covid-19 a provoqué un choc économique de la demande et de l'offre sans précédent dans l'histoire. La production des entreprises, les investissements, les échanges commerciaux, la consommation des ménages, les institutions ... autant de domaines qui ont été affectés par l'arrêt brutal de l'activité économique classique. Pourtant, et cela malgré la situation inédite, un élément stratégique a permis de poursuivre la plupart des activités : il s'agit de la transformation digitale.

Le port d'Abidjan a réussi à relever le défi de la continuité de ses services, grâce à la digitalisation et à la dématérialisation des processus portuaires mis en place par l'autorité portuaire d'Abidjan.

Le port d'Abidjan a assuré en effet, la continuité des chaînes d'approvisionnement de la Côte d'Ivoire en produits stratégiques, en maintenant le débouché des exportations nationales vers les marchés étrangers.

ACTIVITÉS CONCÉDÉES ET PROJETS PARTENAIRES AU DÉVELOPPEMENT À FORT IMPACT DIGITAL

- Terminal à conteneurs
- Terminal céréalier
- Transport multimodal (BARGING – rail)
- Parkings d'appel / décongestion
- Gestion énergétique

QUAND DIGITALISATION RIME AVEC COMPÉTITIVITÉ

La digitalisation du transport maritime, a plusieurs incidences directes sur tous les acteurs du secteur :

- Une amélioration visible de leurs performances opérationnelles (réduction du délai de livraison, amélioration du taux de service, hausse de la productivité, etc.) ;
- Une amélioration de la fiabilité et de la sécurité des transactions ;
- Une meilleure connaissance des clients, une efficacité plus importante du service clients et une compréhension plus fine de leurs exigences. Cela permet de créer des solutions davantage personnalisées et pertinentes pour répondre à leurs besoins ;
- Une meilleure compréhension de la demande et une amélioration de l'offre ;
- Une meilleure organisation en interne.

Les exigences actuelles de compétitivité et de performance de nos ports, nous imposent la digitalisation de nos activités.

Pour le port d'Abidjan qui s'est déjà inscrit depuis plusieurs années dans un programme visant la transformation digitale, le contexte de la crise sanitaire a contribué à l'accélération du déploiement de sa vision de SMART PORT, qui vise à atteindre le « Zéro papier ».

Le programme SMART PORT ambitionne, à travers l'exploitation des opportunités offertes par le digital, et de manière générale par les nouvelles technologies, à consolider la compétitivité du port d'Abidjan.

Néanmoins pour sa réussite, cette « révolution » doit être soutenue par une synergie réelle et franche entre toutes les parties prenantes de la plateforme portuaire d'Abidjan.



Clarisse K. TRAORÉ

Sources :

Présentation_DSIN-PAA_Digitalisation Maj Mar 2023

supplychaininfo.eu/digitalisation-secteur-maritime

<https://maritimafrika.com/ports-africains-lobligatoire-marche-vers-la-digitalisation/>

Port Technology ; article original : <https://www.porttechnology.org/news/what-is-a-smart-port/>

<http://www.bsi-economics.org/1240-transformation-digitale-en-temps-de-covid-19-note>

innovations et développements

La révolution de l'intelligence artificielle (IA) : des enjeux globaux aux impacts sur le Port Autonome d'Abidjan

LA RÉVOLUTION DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (IA) :

DES ENJEUX GLOBAUX AUX IMPACTS SUR LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN.

Cet article est proposé dans le cadre des analyses visant à cerner et à mettre en évidence les contributions de l'Intelligence Artificielle (IA) à l'économie maritime, qui est devenue un secteur structurant des échanges internationaux grâce à l'importance croissante des activités portuaires. En effet, du moment où les chaînes d'approvisionnement de ces échanges ne peuvent plus se passer des ports, le commerce maritime devient le centre des échanges marchands internationaux. Des données tirées du rapport récent de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (UNCTAD) indiquent que 80% du volume du commerce mondial est transporté par les navires (United Nations, 2022). Trois facteurs décisifs ont largement contribué à cet essor du commerce maritime. D'abord, le fait que « la mondialisation a entraîné une forte hausse du commerce maritime à partir des années 1990, le volume de fret annuel étant passé de 4 000 millions de tonnes de marchandises chargées en 1990 à environ 11 000 millions de tonnes en 2021 (retour au niveau pré-pandémie après une légère baisse en 2020) » (Gaudiaut, 2023). Ensuite, la puissance du déplacement de la production marchande par conteneurs : « De nos jours, le transport par conteneurs est devenu incontournable pour les échanges internationaux de marchandises. Il est estimé qu'environ un sixième du fret maritime

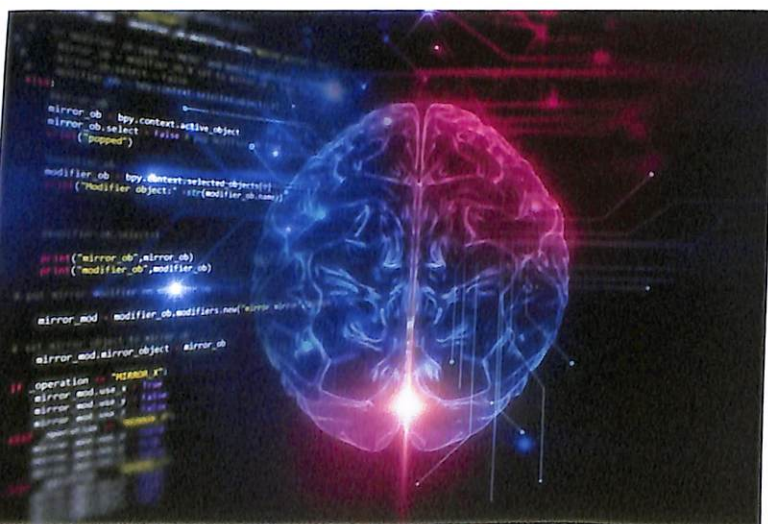
mondial concerne le transport par conteneurs et, avec lui, essentiellement des produits manufacturés et marchandises destinés à la grande distribution » (Gaudiaut, 2023). Enfin, le troisième facteur est l'intelligence artificielle (IA), qui a été définie comme un « ensemble de théories et de techniques mises en œuvre en vue de réaliser des machines capables de simuler l'intelligence humaine » (larousse.fr). À ce titre, l'IA produit des outils informatiques et logistiques pour rationaliser les processus de distribution, élargir les réseaux et sécuriser le stockage et la circulation des marchandises par les ports et les navires.

Antihumanisme radical ou progrès révolutionnaire ?

Dans la littérature scientifique, on peut véritablement parler d'un enjeu IA, tant l'irruption et finalement l'invasion de cette innovation de la société industrielle est perçue et traitée de manière contrastée par les chercheurs universitaires et spécialisés. Le clivage est tel que l'on distinguera d'un côté les sceptiques de l'IA, qui y voient une innovation liberticide, et de l'autre les enthousiastes, qui parlent d'une « nouvelle civilisation » qui marque un bon de l'industrie et un progrès essentiel des sociétés humaines.

Pour analyser la position des sceptiques, il faut dire d'emblée que l'avènement des applications issues du développement de l'informatique dans différents secteurs des activités économiques n'a pas toujours suscité l'enthousiasme des chercheurs. Pour dire vrai, du côté des philosophes, des commentateurs de cette irruption de l'IA lui montrent une nette hostilité. Si plusieurs travaux ont exprimé leur scepticisme à l'égard des différentes révolutions et incursions de l'IA dans le champ des activités économiques et managériales, Eric Sadin (2018) peut être considéré comme la tête de proue d'une telle opposition.

L'intelligence artificielle est appelée, du haut de son autorité, à imposer sa loi, orientant la conduite des affaires humaines » (Sadin 2018 : résumé).



Au fond, l'IA marque un changement de civilisation : le nouveau contexte dans lequel l'humanité est engagée montre que cette « technologie revêt un « pouvoir injonctif » entraînant l'éradication progressive des principes juridico-politiques qui nous fondent, soit le libre exercice de notre faculté de jugement et d'action » (Sadin, *idem*).

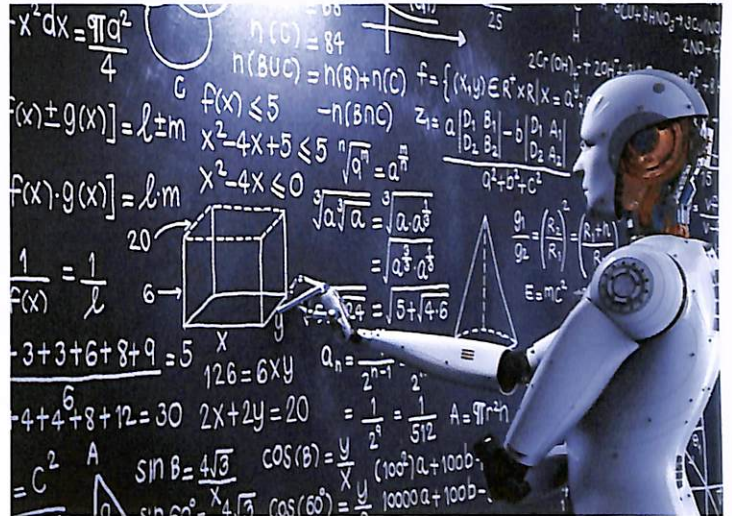
Les comptes rendus de lecture consacrés à ce livre montrent par leurs commentaires satisfaits, que l'essai de Sadin a mis le doigt sur l'essentiel. Selon ces commentaires, de dangereuses transformations accompagnent l'essor de l'IA, qui « recouvre désormais l'ensemble des réalités que l'on rassemblait auparavant sous le concept de technique. En effet, rien n'échappe plus aux algorithmes, ni à l'industrie des données » (Besnier 2019 : 20).

Il n'est pas excessif de dire que Sadin est loin d'imaginer et de mesurer le potentiel et les impacts réels et positifs de l'IA sur l'organisation de la chaîne de production et la vie quotidienne des entreprises ou des autres structures de gestion de la société.

Il faut donc raison garder. Les spécialistes enthousiasmés par les prouesses de l'IA permettent de dépasser les inquiétudes de Sadin. En tout cas, l'ouvrage de Luc Julia (2019) réfléchit dans un tel cadre d'objectivité scientifique. Pour ce dernier, il s'agit d'une pratique innovante en informatique et d'une simple évolution normale des disciplines de recherche et d'ingénierie connexes. Ce qu'on présente comme une révolution est le résultat ordinaire d'un développement de la pensée technoscientifique fondé essentiellement sur une recherche passionnée qui mène à des applications concrètes dans divers champs d'activités industrielles et quotidiennes.

L'IA et les transformations du travail et du management

Le monde des entreprises se soucie peu des débats philosophiques et techniques engagés sur l'IA, même si ceux-ci sont importants et mettent en relief la complexité épistémologique des problèmes parfois nouveaux engrangés, et dont la résolution permet de résoudre certains défis de cette innovation technoscientifique. Ce qui semble le plus préoccupant pour les entreprises, c'est la mise en place d'un management et d'une organisation du travail à la hauteur des contraintes techniques dont la résolution exige de nouvelles compétences et la reconfiguration des profils métiers en IA. Du coup, le management d'entreprise n'aborde cette révolution aux effets



planétaires que sous l'angle de ses retombées économiques exponentielles et de ses apports multidimensionnels au relèvement du niveau de sécurité, de l'optimisation et de la fluidité opérationnelle. Dans le monde des entreprises, l'IA est perçue à travers sa fonction opérationnelle, comme « l'ensemble des technologies visant à réaliser par l'informatique, des tâches cognitives traditionnellement effectuées par l'humain » (France stratégie, 2018 : 7).

En effet, en matière d'organisation performative de la production, on doit reconnaître à l'IA d'avoir bouleversé au moins deux niveaux de rapports : le rapport au travail et le rapport au management. Dans le secteur des transports, « un scénario plutôt progressif dans les transports publics » se dessine : le recours à l'IA répond à une vraie demande sociale par segments. Ainsi, sur un segment comme le train et le tramway autonome, « un scénario progressif paraît plus vraisemblable, compte tenu des contraintes réglementaires, de l'organisation institutionnelle avec un monopole (local dans le cas du transport ferré urbain), invitant à un dialogue social pour accompagner les évolutions » (France Stratégie, 2018 : 40).

Dans le secteur de la banque où la numérisation est plus ancienne, les utilisations potentielles de l'IA touchent plusieurs secteurs : chatbot, algorithmes prédictifs, orientation vers des produits adaptés, gestion de la relation client, service client, etc.

Enfin, dans le secteur de la santé, l'IA « pourrait produire des transformations majeures sur le travail. La robotisation médicotechnique est déjà importante en biologie, en pharmacie ou en chirurgie. Les logiciels d'aide à la prescription voire à la décision médicale – à l'instar du logiciel Watson Healthcare développé par IBM – s'améliorent constamment grâce à l'IA » (France

Stratégie, 2018 : 53).

La transformation du travail par l'IA est donc un fait réel qui exige quelques précautions pour s'adapter à la nouvelle donne dans l'industrie et anticiper ses effets de réinvention de la productivité dans les chaînes de production. Il s'ensuit trois défis à relever dans le domaine de l'organisation du travail :

« (1) conduire, à l'échelle de la branche ou de la filière, des travaux de prospective sur le potentiel de l'IA, pour assurer un bon niveau d'information et d'anticipation des acteurs ; (2) assurer la formation des travailleurs aux enjeux de demain : former des travailleurs très qualifiés pour produire de l'IA, et des travailleurs conscients des enjeux techniques, juridiques, économiques, éthiques soulevés par l'utilisation de ces outils ; (3) renforcer les dispositifs de sécurisation pour les quelques secteurs ou sous-secteurs qui seraient fortement impactés par le risque d'automatisation » (France Stratégie, 2018 :71).

Points d'impacts de l'IA au Port Autonome d'Abidjan

Répondre à la question des points d'impacts de l'IA sur la gouvernance et le management du Port Autonome d'Abidjan (PAA) peut consister à repérer d'emblée l'ensemble des contributions de cette nouvelle technologie à l'essor des activités portuaires en général. Sur ce point, on notera que le secteur portuaire est entré comme bien d'autres dans cette dynamique d'époque que constitue la digitalisation.

L'IA apparaît comme un ensemble rationalisé de processus d'imitation de l'intelligence humaine pour résoudre des problèmes de santé, de traitement bancaire des fonds, et de développement des transports urbains. Tout comme dans ces domaines, le secteur portuaire a recours à l'IA parce que celle-ci permet de créer et d'appliquer des algorithmes destinés à être exécutés dans un environnement informatique dynamique dont le but est de sérier, de contrôler et d'optimiser les activités de transit et de stockage des marchandises. Aussi, la principale attente du Port Autonome d'Abidjan (PAA) à l'égard de l'IA est que celle-ci permette de doper les activités et la productivité portuaire en mettant en place des ordinateurs et un système informatique capables de penser et d'agir comme des êtres humains, mais de manière optimale et plus coordonnée. Il s'agit donc pour le PAA de se développer davantage en considérant et en intégrant les trois

composantes de base suivantes, nécessaires à une entrée complète dans la culture numérique et plus largement de l'IA. D'abord, le PAA a besoin de renforcer sa dotation en systèmes informatiques équipés d'applications et des logiciels récents et compétitifs utilisés dans la production et l'exploitation des ressources humaines du secteur de l'économie maritime. Ensuite, la problématique d'intégration de l'IA au PAA se pose en termes de données identifiées, compilées et articulées à des systèmes de gestion digitalisés et performants. Enfin, ces évolutions pour la performance de la production, de la gouvernance et du management d'entreprise au PAA exigent la maîtrise des algorithmes d'IA avancés, notamment des codes comme ceux d'IBM et de Google.

D'après la direction informatique du PAA que nous avons rencontrée dans le cadre de la collection des informations nécessaires à cet article, l'ambition ultime d'une telle mise à niveau technique du PAA est la construction d'un Smart Port à brève échéance. Pour les cadres de la branche informatique du PAA, « Un Smart Port est un port digitalisé. Smart signifie être plus attractif, plus innovant et plus compétitif » (entretien au PAA, avril 2023). En effet, selon les informaticiens du PAA, « Un port digitalisé utilise les nouvelles technologies regroupant l'intelligence artificielle, le Big Data, les technologies block Chain, les technologies vertes... afin d'optimiser la logistique, l'environnement industriel, tout en respectant l'environnement marin » (entretien au PAA, avril 2023). La digitalisation du PAA implique donc un changement de cap qui intègre la prise en compte des contraintes nouvelles de la transition écologique depuis la COP 21 (2015). Cela exige aussi une nécessaire mise à niveau technique pour intégrer les contraintes d'exploitation et de conformité aux diverses normes techniques qui s'imposent à une économie maritime mondialisée et soucieuse d'être non polluante. Concrètement, le PAA avait fait le choix stratégique de réformer son secteur informatique pour le mettre à niveau de procéder à la migration vers l'IA écologique et économique. Depuis trois ans, le projet du Smart Port fonctionne à plein régime, avec le déploiement des systèmes d'informations de dernière génération. Dans ce cadre, la sécurisation des installations physiques et informatiques bénéficie désormais des configurations et des outils techniques de sécurisation des installations et des activités impulsés par l'IA, comme DarkTrace et Sentinelone.

L'apparition de ces outils et des applications associées boucle le cycle long d'un tâtonnement généralisé en matière de sécurité, de productivité et de gouvernance de l'entreprise portuaire. Jusque-là, le PAA se contentait en effet de suivre la pratique avérée et le retour d'expériences comme cela se faisait dans la plupart des ports. Ce qui était la règle, c'était le recours aux technologies éprouvées et parfois sans théorie ni ingénierie aucune, uniquement en phase avec des bonnes pratiques. En tendant essentiellement à favoriser l'exploitation et les échanges de données entre les processus, l'IA introduit une nouvelle manière de faire, dans laquelle les applications et les modélisations réduisent les écarts entre les entreprises et les systèmes d'exploitation portuaire. L'environnement inédit ainsi créé, déploie une codification ayant vocation à être universelle dans l'ensemble du secteur ou des systèmes d'exploitation identiques ou tout au moins compatibles. Avant l'avènement de ces outils révolutionnaires de l'IA, le PAA était englué dans l'évidence d'un tâtonnement sur sa planification, son développement et sa mise en réseau. Tâtonnements et hésitations sont caractéristiques de tous les systèmes d'exploitation qui fonctionnent à vue. Pour résoudre ces problèmes, on peut considérer que la création de la direction informatique au PAA en 2007 est en soi un déclic. Cette création marque le début de la grande transformation par l'IA.

Ajoutons que si la digitalisation ne fonctionne à flot au PAA qu'à partir de 2020, c'est bien beaucoup plus tôt, en 2013, que le PAA s'est résolu à marcher à grands pas vers cette révolution. De cette année-là, date le contrat de modernisation de l'outil de l'informatique de gestion signé avec la Soget, une société française qui fait ses preuves depuis trente ans au port du Havre. La Soget a remporté en 2013 « l'appel d'offres pour équiper le port d'Abidjan d'un nouveau système d'information portuaire, qui devrait fluidifier les escales et assurer une meilleure facturation des prestations »¹. En réalité, la mise en place de ce « nouveau système d'information portuaire (SIP) » était un investissement stratégique dans la modernisation du port, et dont l'objectif était pour le PAA d'« améliorer les outils de gestion et d'exploitation de ses terminaux ». On peut donc dire que c'est l'équipement en ce SIP de dernière génération qui est le véritable point de départ de la poussée du PAA dans l'ère de l'IA. En effet, ce nouvel outil « joue le rôle d'un guichet unique,



regroupant en direct, à l'intérieur d'une plateforme électronique, automatisée et entièrement sécurisée, l'ensemble des procédures logistiques et douanières liées aux escales de navires et au passage des cargaisons»². Cet équipement va aussi au-delà de la synchronisation des procédures pour représenter une énorme compression du temps de travail et du management. Ainsi, avant le SIP, la gestion des documents et des données se faisait manuellement et prêtait le flan à une bureaucratie par la connexion des agents et la dictature du support papier. Cette gouvernance manuelle du PAA faisait subir aux containers un contrôle long : les documents dédiés aux transactions de passage au PAA circulaient entre prestataires, agents maritimes, transitaires, douanes et autorités portuaires. Avec le SIP et d'autres applications ajoutées, le mouvement des documents à l'intérieur de l'administration du PAA, qui pouvait durer une semaine avant la sortie des containers de l'espace portuaire ou leur mise en haute mer, est aujourd'hui passée à l'automatisation et à la gestion en temps réel. Cette automatisation fait passer la gestion des liasses de papiers aux clics sur les applications installées sur les ordinateurs du système informatique du PAA.

Depuis lors, l'IA a transformé de manière profonde et irréversible la programmation et la pratique professionnelle au PAA. Ce qui est frappant, c'est que ce sont des pans entiers du management et de la logistique qui sont totalement transformés et irriguent désormais plusieurs secteurs. À l'observation, tous les corps de métiers du PAA sont touchés par cette

¹ Jeune Afrique, « Côte d'Ivoire : Le port d'Abidjan se dote d'un nouveau système d'information », article d'Olivier Caslin publié le 21 juin 2013 à 14:56, disponible sur <https://www.jeuneafrique.com/18741/economie/c-te-d-ivoire-le-port-d-abidjan-se-dote-d-un-nouveau-syst-me-d-information/>
² Idem.



révolution de l'IA, notamment au niveau de la rationalisation et de l'automatisation des outils de sécurité informatique. La dynamique en cours, montre à l'œuvre une planification d'intégration de l'IA au port d'Abidjan, notamment au travers des processus conçus et drainés par le schéma directeur informatique.

Cette mutation a deux objectifs clairement affichés par la direction générale du PAA, et techniquement exécutés et mis en mode opérationnel par les services spécialisés qui pilotent le secteur informatique de cette entreprise. Le premier de ces objectifs est d'atteindre les objectifs stratégiques du PAA qui prévoient notamment de battre la concurrence à brève échéance et de faire d'Abidjan une référence incontournable dans l'économie maritime de la sous-région. Le second objectif est de faire du PAA un Smart Port à l'horizon 2025. Au regard du rythme de la digitalisation en cours des services, des outils de gestion et d'exploitation, il est clair que le PAA est en passe de réaliser ces deux objectifs stratégiques et opérationnels. Certes, le premier objectif stratégique (battre la concurrence) peut éventuellement souffrir des aléas et des facteurs internes de développement (performance des ports secs, inflation des tarifications douanières, etc.), géopolitiques (évolution en crise de l'environnement international et sous-régional, etc.), ou des anticipations des autres ports majeurs de la sous-région (Lomé, Cotonou, Lagos, etc.). Mais il est certain que le second objectif stratégique (la dématérialisation de la gestion) sera totalement atteint à terme : au moment où nous écrivons cet article (avril 2023), le taux d'exécution du schéma directeur informatique 2021-2022 est atteint à 90%.

Les différents points d'impacts de cette innovation sur le travail et le management montrent que plusieurs secteurs sont lourdement et utilement impactés par l'avènement et l'implémentation rigoureuse de l'IA. Pour cela même, et en dépit de l'hostilité de certains philosophes, on ne peut pas dire tout de go que l'avènement de l'IA représente un danger ou peu de choses.

Désormais, l'IA au PAA est un fait avéré. La digitalisation de la gestion quotidienne de cette entreprise est transversale et touche tous les services. Toutefois, cela suscite de nouveaux enjeux touchant plusieurs aspects en l'occurrence le fonctionnement et l'anticipation des crises internes à l'entreprise, ainsi que la formation du personnel portuaire à l'utilisation de l'IA.

Dans tous les cas, l'autonomie d'exploitation du système portuaire devrait impliquer à terme que la digitalisation et les outils qui accompagnent l'IA, fassent l'objet d'un transfert de technologie ou de cession de brevet en faveur de la Côte d'Ivoire, pour une meilleure et durable implémentation de ce système intelligent.

Dr Titi PALÉ

Bibliographie :

- Besnier, J. (2019) « L'intelligence artificielle ou l'enjeu du siècle: Éric Sadin ». Pour la Science, 495-, 20-20, disponible sur <https://doi.org/10.3917/pls.495.0020>
- Daniault, J. (2019) "L'intelligence artificielle (2018)." Notes de lecture, Saint-Ismier 19/04/2019.
- France Stratégie (2018), Intelligence artificielle et travail, rapport à la ministre du Travail et au secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé du Numérique. Rapporteurs Salima Benhamou et Lionel Janin Avec la contribution de Agnès Bocognano, Julia Charrié et Guillaume Thibault.
- Haton, J.-P., et al. (1991) Le raisonnement en intelligence artificielle. InterEditions.
- Heidegger, M. (1958) Essais et conférences. La question de la technique. Paris. Ed. Gallimard.
- Julia, L. (2019) L'intelligence artificielle n'existe pas. First.
- Leon, E., and Cecile Dejoux (2018), Métamorphoses des managers... à l'ère du numérique et de l'intelligence artificielle, Pearson.
- Marquis, P., Odile Papini, Henri Prade (2014). Panorama de l'intelligence artificielle, ses bases méthodologiques, ses développements. Editions Cepaduès, Toulouse.
- Sadin, Éric (2018), L'Intelligence artificielle ou l'Enjeu du siècle, L'Échappée.
- Statista, « L'essor du commerce maritime mondial, disponible sur <https://fr.statista.com>.
- United Nations (2022) Review of maritime transport, United Nations Publications, New York.

découvrons ensemble

La direction du système d'information numérique

DIRECTION DU SYSTÈME D'INFORMATION NUMÉRIQUE

Immersion au sein de la DSIN

La Direction du Système d'Information Numérique (DSIN) est dirigée par M. Macky SANGARÉ.

Cette Direction a pour missions d'aligner la stratégie informatique sur la stratégie d'entreprise, en mettant à la disposition des utilisateurs du Port Autonome d'Abidjan (PAA), un système d'informations répondant à leurs attentes. Cette mise à disposition intègre également, un support opérationnel aux utilisateurs dans le cadre d'incidents et/ou de demandes de services.

La DSIN définit la stratégie du système d'information numérique. Elle gère les projets, fournit les services informatiques (IT), gère les changements, administre et supervise le Système d'Information (SI), et assure l'assistance aux usagers.

La DSIN assure la digitalisation des activités du PAA. Elle veille à la cyber sécurité du système informatique et développe la Business Intelligence.

La direction compte en son sein, cinq départements et une dizaine de services.

Il s'agit du Département Méthodes et Projets Informatiques (DMPI) qui assure la gestion des projets et la Gouvernance Informatique. Il est doté de deux (2) services que sont le Service Projets et Intégration et le Service Gouvernance.

Le 2^{ème} département est le Département Infrastructure informatique (DII), en charge de la gestion du matériel (Actifs informatiques, Réseau). Il s'appuie sur trois (3) services. À savoir les services Bureautique, Réseaux et Administration Système.

Le 3^{ème} département est le Département Production Informatique (DPI). Il a pour rôle la gestion, la supervision et la mise en production des applications. Ce département compte trois (3) services que sont les services Exploitation, Maintenance Applicative et Supervision, et Réseaux et sécurité.

Le 4^{ème} département est le Département Relation Clients et Qualité (DRCQ). En relation avec le client, il s'assure de la qualité des services. Il est composé de deux (2) services que sont les services Assistance aux Utilisateurs et, Qualité et Performance.

Le 5^{ème} département est le Département Sécurité du Système d'Information. Le Chef de cette entité est chargé avec son assistant, de la sécurité des systèmes d'information.

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

Serge KIMOU

M. Macky SANGARÉ :

« Nous disposons d'outils pratiques »

Le Directeur du Système de l'Information Numérique du Port Autonome d'Abidjan explique le fonctionnement de sa Direction, dans cet entretien.



Monsieur le Directeur, quelles sont brièvement les missions de votre Direction ?

Ingénieur informaticien de formation et également titulaire d'un Master en Administration des Affaires et d'un Exécutive MBA, j'ai intégré le PAA en février 2012, en qualité de Directeur du Système d'Information (DSI). Auparavant, j'ai occupé successivement les fonctions d'Administrateur Système, de Chef de Département et de DSI dans diverses entreprises nationales et multinationales, telles que BULL, DHL International, Air Liquide, Orange, et UNACOOPEC.

La Direction que je pilote, a des missions multiples et variées. Cependant je souhaiterais que l'on retienne ici les plus pertinentes qui sont : la définition de la politique du système d'information numérique ; la contribution à la gestion des informations et des performances du PAA ; la gestion de la conception des projets et applications, ainsi que leur évolution ; l'administration et la sécurisation des données de l'entreprise ; la continuité des activités informatiques et le support aux usagers.

Quels sont les objectifs du système d'information dans une entreprise comme le Port Autonome d'Abidjan ?

Pour mieux appréhender les objectifs assignés à une direction informatique dans un environnement portuaire, il est bon de souligner au préalable que les ports sont classés comme des Organismes d'Importance Vitale (OIV), du fait de leur dimension politique, logistique, économique et sociale. Partant de cela, notre principal objectif est de maintenir en bon état de fonctionnement, les plateformes informatiques de l'entreprise, afin de garantir la bonne gestion des opérations maritimes, des activités commerciales, et des communications intra et inter.

Par ailleurs, il nous incombe également de garantir la fiabilité et l'exhaustivité des données échangées entre le PAA et les différents acteurs de la plateforme portuaire. Enfin, il nous revient d'assister l'ensemble des directions sectorielles du PAA dans la gestion informatique de leurs activités.

Quel rôle joue votre direction sectorielle pour accompagner, conformément à sa vision managériale, la Direction Générale dans l'atteinte de ses objectifs ?

À l'instar de toute organisation importante, le PAA dispose de documents stratégiques (schémas directeurs, plans stratégiques, ...) qui lui permettent de réaliser ses missions en vue d'atteindre les objectifs assignés par l'État de Côte d'Ivoire. La contribution de la DSIN consiste principalement à accompagner la Direction Générale dans ce processus majeur, à travers l'exécution d'un portefeuille de projets et d'actions significatives, alignées sur les objectifs globaux annuels.

Nous sommes aujourd'hui dans un monde où la digitalisation en entreprise est en plein essor. Face à cette situation, comment comptez-vous la déployer au Port Autonome d'Abidjan ?

Bien avant, il faudrait comprendre que la digitalisation est un processus qui vise à dématérialiser, optimiser, sécuriser et tracer les processus métiers et supports. Pour revenir à votre question, en effet, comme c'est le cas dans tous les secteurs d'activités, la digitalisation s'impose de plus en plus dans la gestion portuaire, du fait de la complexité des processus, des exigences au niveau de la qualité

des prestations fournies, notamment en termes de fiabilité, de rapidité et de traçabilité.

En outre, le transport maritime s'appuie sur tout un écosystème composé de plusieurs acteurs qui ont besoin d'être interconnectés pour faciliter leurs échanges. Et c'est en ce sens que la digitalisation permet d'apporter une réponse durable à ces questions.

Nous assistons aujourd'hui à l'émergence de certains concepts tels que les SmartPort (Port intelligent). En la matière, les ports les plus évolués sont considérés comme port de 5^{ème} génération. Dans cette classification, le PAA se situe au troisième niveau. Bien entendu, notre objectif est de faire évoluer notre système vers les niveaux supérieurs.

Pour l'heure, nous avons initié divers projets. Certains sont déjà en exploitation. Et d'autres, en phase de finalisation. Nous pouvons citer par exemple :

- La digitalisation des processus métier de la DOMSE avec pour finalité, une optimisation de l'accueil navire (la e-conférence Maritime, le Projet Port Call Optimization) ;
- La digitalisation des activités spécifiques du Terminal à Pêche.

Au titre de nos processus internes, nous pouvons également citer :

- La mise en place d'une plateforme de signature électronique des documents internes ;
- La collecte des données et la gestion des time-sheets (acconage) ;
- La gestion électronique documentaire qui s'applique à toutes les directions.

Par ailleurs, il est important d'insister sur les facteurs clés de succès d'un processus de digitalisation, qui repose sur une bonne expression des besoins de la part des usagers, un strict respect des règles d'utilisation des outils, et enfin, l'engagement et l'appropriation par les usagers, car l'introduction de nouveaux outils entraîne de nouvelles habitudes de travail. C'est en cela que la conduite du changement est très importante.

Toutefois, il faut souligner que la digitalisation présente des risques élevés de sécurité. Aussi est-il nécessaire dans sa mise en œuvre, de tenir compte de tous les aspects relatifs à la cybersécurité.

Quel bilan faites-vous de vos activités et quelles en sont les perspectives ?

Je pense qu'il revient aux usagers de nous juger. Mais si nous devons le faire, nous pouvons affirmer que le système d'information du PAA a évolué de façon significative depuis 2012.

Nous sommes passés d'un système d'information qui présentait d'importantes failles en termes de gouvernance, de technologie et de sécurité, à un système d'information métier qui nous permet de traiter la quasi-totalité de nos activités, de facturer et de sécuriser nos revenus.

Nous pouvons également enregistrer comme acquis, la mise en place d'outils de communications, l'accroissement du parc informatique, le renforcement du partage de données avec les acteurs de la place portuaire, de même que l'amélioration de la performance et de la sécurité de nos actifs informationnels.

En termes de perspectives comme nous l'évoquions plus haut, nous envisageons de faire évoluer le port d'Abidjan, à moyen terme, vers la 4^{ème} génération des SmartPorts, avec le soutien de la Direction Générale et l'implication de tous les agents de l'entreprise.

Cependant à court terme, il s'agira de finaliser le projet de la chaîne logistique à travers un Port Community System (PCS) qui intègre tous les acteurs portuaires, sous la conduite du GUCE-CI (Guichet unique du commerce extérieur Côte d'Ivoire), via les échanges de données informatisées (EDI). Ensuite, viendra la consolidation de nos systèmes supports internes (Finances, Ressources Humaines, Achats, etc.) pour une meilleure interactivité entre les directions sectorielles, à travers un ERP (Enterprise Resource Planning) de Gestion. Enfin, l'introduction progressive de l'internet des objets et la certification de notre système d'information à la norme ISO 27001 se fera au cours de cette année 2023.

Je tiens à remercier la Direction Commerciale Marketing et de la communication pour l'opportunité qui nous est donnée de présenter notre direction ainsi que nos activités. Nous disposons d'outils pratiques qui peuvent améliorer la productivité des agents du Port Autonome d'Abidjan. Nous les invitons donc à se les approprier davantage. Je vous remercie.

M. DOSSO Alassane Vassaly, Chef du Département Méthodes et Projets Informatiques



Le département que je dirige a pour missions de gérer et de planifier l'ensemble des projets informatiques du Port Autonome d'Abidjan (PAA).

Il est composé de deux services. Le premier, à savoir le Service Intégration, s'occupe du suivi et de la réalisation des projets, y compris la gestion du pôle de chef de projet.

L'autre casquette est de s'assurer de la formation d'un certain nombre de chefs de projets. Ces chefs de projets peuvent provenir de tous les départements informatiques. S'il s'agit de projets de l'ordre du réseau, le chef de projet est naturellement issu du réseau. Et il en va de même pour tous les autres cas de figures.

Le suivi s'effectue régulièrement. Ce qui permet de s'assurer que le projet se déroule conformément au besoin.

Le service projet va être lié à tout ce qui relève de la gestion des projets.

Le chef de service projet organise, de manière trimestrielle, des comités de suivi de gestion des projets. Ces comités de suivi permettent d'avoir une vue globale de l'état d'avancement des projets. Ce qui permet de faire ressortir les recommandations afin d'ajuster le planning en cas de retards. Puis d'établir un planning d'exécution de ces recommandations.

Le deuxième service, à savoir le service Gouvernance, a la charge de tout ce qui est procédure et processus. Ce service a la tâche de mettre en place de nouveaux processus, d'assurer leur suivi et de veiller à leur gestion intrinsèque.

Ce service est aussi chargé de l'évaluation des projets et vient en complémentarité du premier service. Il évalue le niveau de conformité du management de projet en vue de produire des rapports d'évaluation. Il suit aussi tout ce qui est risque de projet conformément à la demande de la DCAQ. Il s'occupe enfin de l'évaluation, pour répondre à une exigence de la DCAQ.

En tant que Chef de Département, j'ai trois principales missions. La première consiste en la création du portefeuille des projets informatiques chaque année. Le portefeuille de projet informatique s'appuie sur trois sources. La première est le schéma directeur informatique qui liste tous les projets pour pouvoir répondre à la stratégie d'entreprise. La demande faite par les Directions sectorielles d'acquisition d'outils informatiques, constitue la deuxième source du projet. Et enfin, la troisième source de projet porte sur les cas d'urgence qui nécessitent la mise en place d'un outil et d'une étude. Cette urgence se transforme de facto en projet.

Au titre des missions qui me sont assignées, se rajoute la gestion du schéma directeur. Une fois que celui-ci arrive en fin d'exécution, il faut en concevoir un autre. En général, nous faisons aider par un cabinet réputé en matière de planification, pour ce qui est du schéma directeur informatique.

Ma troisième mission est l'assistance au Directeur, pour l'élaboration des budgets. Je l'assiste aussi pour tout ce qui est relatif aux plans de passation de marchés. Et de façon générale, pour toutes les autres activités liées à sa fonction.

Dans le cadre de notre collaboration, il faut noter la disponibilité de mon Directeur qui est une personne très ouverte. Son bureau n'est jamais fermé, comme on le dit. En matière de relation de travail, je suis un de ses collaborateurs directs. Et en tant que Chef de Département, notre collaboration est franche et professionnelle.

À la DSIN, nous sommes comme une famille. Mais le Directeur veille à ce que le travail se fasse dans la rigueur. Il aime que le travail soit bien fait et dans les délais impartis. Il est d'une simplicité remarquable. Il a sa planification et son organisation, qu'il suit méthodiquement.

J'ai coutume de dire que nous sommes une petite famille. Nous passons beaucoup plus de temps au travail qu'à la maison. Avec mes collègues, il n'y a pas de barrières. Nous avons tissé de très bonnes relations de travail. Je n'hésite pas à faire le tour des bureaux les matins pour dire bonjour. Parce que c'est important.

Au niveau du travail, tout n'est pas toujours rose. Mais, comme nous atteignons nos objectifs en général, nous pouvons dire que le travail se déroule bien. Il y règne une bonne entente. Ouvert d'esprit, je ne tiens pas forcément du rang et du grade dans mes relations.

Je voudrais, avant de clore mon propos, exprimer une doléance. Comme dans le cadre du travail, nous sommes dans une quête perpétuelle de l'amélioration des tâches, je souhaiterais qu'il y ait beaucoup plus d'ingénieurs. Ce n'est pas toujours évident pour la Direction Générale d'embaucher plusieurs personnes. Mais l'idéal serait d'avoir 2 à 3 chefs de projets en plus.

De plus, dans l'exercice de mes activités, je ne dispose pas de beaucoup d'espace de bureaux et de ressources. Il serait bon que ces préoccupations soient résolues dans la mesure du possible.



M. KANGAH Ahizi Richard, Chef de Département, Responsable de la Sécurité du Système d'Information (RSSI)

J'ai intégré le PAA depuis le 2 juin 1998. Dans l'exécution de ma fonction, j'ai deux missions principales.

La première concerne la gestion stratégique et organisationnelle de la sécurité du système d'information numérique. À ce titre, je définis la politique de sécurité et les référentiels de sécurité du système d'information numérique. J'assure la gestion des risques informatiques et de la communication, la mise en place du plan de secours, le pilotage

des projets d'infrastructures orientés sécurité, et la veille technologique du secteur d'activité.

La seconde mission qui a trait à la gestion opérationnelle de la sécurité du système d'information numérique, consiste à s'assurer de la réalisation d'audit, de l'évaluation et du contrôle du niveau de sécurité du Système d'Information Numérique. J'assure la mise en œuvre de la politique de sécurité et vérifie la pertinence et la performance du système de sécurité des systèmes d'information, des outils associés et des réseaux de télécommunication. Ce volet opérationnel implique aussi de veiller à la sensibilisation du personnel, à l'intégration de la sécurité dès la conception des applications, et à la mise en œuvre de la sécurité physique et logique des locaux.

Mon supérieur hiérarchique au sein de la DSIN est le Directeur. Nous avons une très bonne et franche collaboration. Pour toutes les questions concernant mon département, nous avons instauré un cadre d'échanges permanent au cours duquel, nous exposons librement nos différents points de vue. Je n'ai pas la prétention de qualifier le management de mon Directeur. Mais pour ce qui m'est donné de constater, le DSIN allie principalement deux styles de management que sont le management directif et le management participatif. C'est la synergie de ces deux styles qui nous permet d'atteindre nos objectifs en fin d'exercice.

Vous savez, le métier d'informaticien est un métier très stressant. Il nous faut répondre aux besoins des utilisateurs que vous êtes. Ce qui représente pour nous un challenge quotidien. En dépit de cela, il règne, notamment grâce à notre Directeur, au sein de la direction, une ambiance conviviale pendant et après le travail. Ce qui nous aide à traverser les moments de pic sans appréhension. Notre Directeur est par ailleurs très bien imprégné de nos préoccupations. À la faveur de la présentation des vœux de ses collaborateurs que nous sommes, il nous donne l'assurance de faire mains et pieds pour nous donner satisfaction.

M. ADJOGOUA Serge, Chef de Département Infrastructures Informatiques

J'occupe le poste de Chef de Département Infrastructures Informatiques depuis 2017, après avoir eu la charge du Département Organisation et Méthodes Informatiques pendant les 6 années précédentes.

Le Département Infrastructures Informatiques a pour principale mission de garantir la disponibilité des infrastructures systèmes et réseaux et de s'assurer du bon fonctionnement des équipements informatiques mis à la disposition des utilisateurs.

Pour accomplir sa mission, le département est organisé autour de 3 services que sont le Service Administration Système, le Service Réseau et le Service Bureautique.

Cependant la structuration du département à elle-seule ne suffit pas à la bonne exécution de sa mission. La collaboration avec le Directeur pèse de tout son poids. Et celle-ci est excellente. C'est un leader disponible et constamment à l'écoute de ses collaborateurs. C'est également un bon communicant qui a les mots justes pour motiver ses équipes. Sans aucun doute, je qualifierai son style de management de participatif et cela se ressent dans l'ambiance au sein de notre direction. En trois mots je décrirai cette ambiance : dynamique, bienveillante et conviviale.

Toutefois, évoluant dans un domaine en perpétuelle mutation, l'accent doit être mis sur la formation professionnelle continue des ingénieurs et techniciens afin que ceux-ci demeurent pleinement opérationnels face aux technologies de plus en plus complexes et sophistiquées. Et je sais compter sur notre Directeur pour nous accompagner.

**Mme DIABY Cissé Fanta, Chef du Service Exploitation**

Mon rôle est d'assurer le bon fonctionnement de la production et de l'exploitation. Deux missions principales y découlent.

La première concerne l'animation du service en participant à la définition de son organisation. Je coordonne les moyens humains et matériels dans le souci d'atteindre les objectifs fixés. Je suis l'exécution des activités. Et j'assure le maintien d'un bon climat social.

La deuxième mission est de superviser l'ensemble de la production ou de l'exploitation informatique. Il faut pour cela s'assurer du bon fonctionnement de l'exploitation des applications du PAA, coordonner les actions de l'équipe d'exploitation, et enfin coordonner et effectuer une veille informatique afin d'anticiper les évolutions technologiques.

Lors de mon parcours, j'ai eu la chance d'avoir une collaboration exceptionnelle avec ma hiérarchie directe en la personne de mon Chef de Département. Une collaboration empreinte de respect, d'écoute et surtout d'assistance pour l'atteinte des objectifs. Il en est de même pour mon Directeur sectoriel. J'adhère complètement à son style de management. Il sait parfaitement comment manager son équipe pour l'atteinte des objectifs fixés. Il sait dissocier le travail des lobbies. Et surtout, il sait reconnaître le travail bien fait qu'il récompense à sa juste valeur.

Comme toute vie en société, le vivre ensemble requière beaucoup de concessions. Et pour cela il faut le reconnaître, notre Directeur a réussi à créer un climat de convivialité qui facilite une collaboration franche entre les équipes. Mieux, nous nous entraisons dans les bons et mauvais moments.

Pour ce qui concerne nos attentes en termes d'amélioration de nos activités, elles sont plus au moins déjà prises en compte. Cependant nous sommes dans un domaine technique et la technologie évolue très rapidement. Alors pour demeurer toujours compétents, les formations doivent suivre l'évolution.





Mlle BOGUI Rohon Marie-Josée, Cadre Informaticienne

Je suis cadre Informaticienne au sein de la DSIN. Dans l'exécution de ma mission, il me revient de configurer, paramétrer et administrer l'infra réseau (filaire et sans fil) du PAA. Il me revient d'installer et de superviser les équipements réseaux du PAA, gérer le support technique et les incidents réseaux de niveau 2. Cette tâche consiste à assister les utilisateurs afin de les aider en cas de pannes ou de difficultés.

J'ai aussi en charge, la mise en place d'un reporting et d'un suivi des performances du réseau PAA. Il me revient aussi de diagnostiquer, prévenir et réparer les pannes et les dysfonctionnements du réseau PAA.

Toutes ces missions se déroulent bien grâce à une bonne collaboration avec ma hiérarchie. La bonne qualité de nos relations a toujours eu un impact positif sur mon bien-être au travail. Cette collaboration me permet de m'acquitter correctement des missions qui me sont dévolues, sans tensions, ni rancœurs ni aucun autre sentiment néfaste. Et cela dans le respect et la communication.

De façon spécifique, la collaboration avec notre Directeur est cordiale mais très professionnelle. C'est le collectif qui prime. Nous avons un esprit d'équipe. Le Directeur nous a appris à collaborer dans le travail en se serrant les coudes pour partager aussi bien les difficultés que les réussites.

Le style de management de notre Directeur est participatif et cela se traduit par la reconnaissance, la valorisation, la responsabilisation, le sens du devoir, et la motivation de l'équipe. L'ambiance dans laquelle se déroulent le travail et la collaboration au sein de la DSIN est des plus chaleureuses. La hiérarchie a instauré « la politique de la porte ouverte » pour favoriser l'écoute et prendre le temps de communiquer pour une meilleure prise de décisions. Nous avons laissé les affinités se transformer en amitié, en organisant souvent des voyages, des partages de repas et des cadeaux pour créer un cadre et un environnement où il fait bon de travailler.

Cependant nous avons également des attentes, notamment en ce qui concerne les performances de l'administrateur réseau pour l'amélioration de ses activités. Étant donné que nous avons la charge de l'entretien quotidien du réseau informatique du PAA, la proposition que je pourrais faire est de recevoir des formations pour accroître notre expertise.

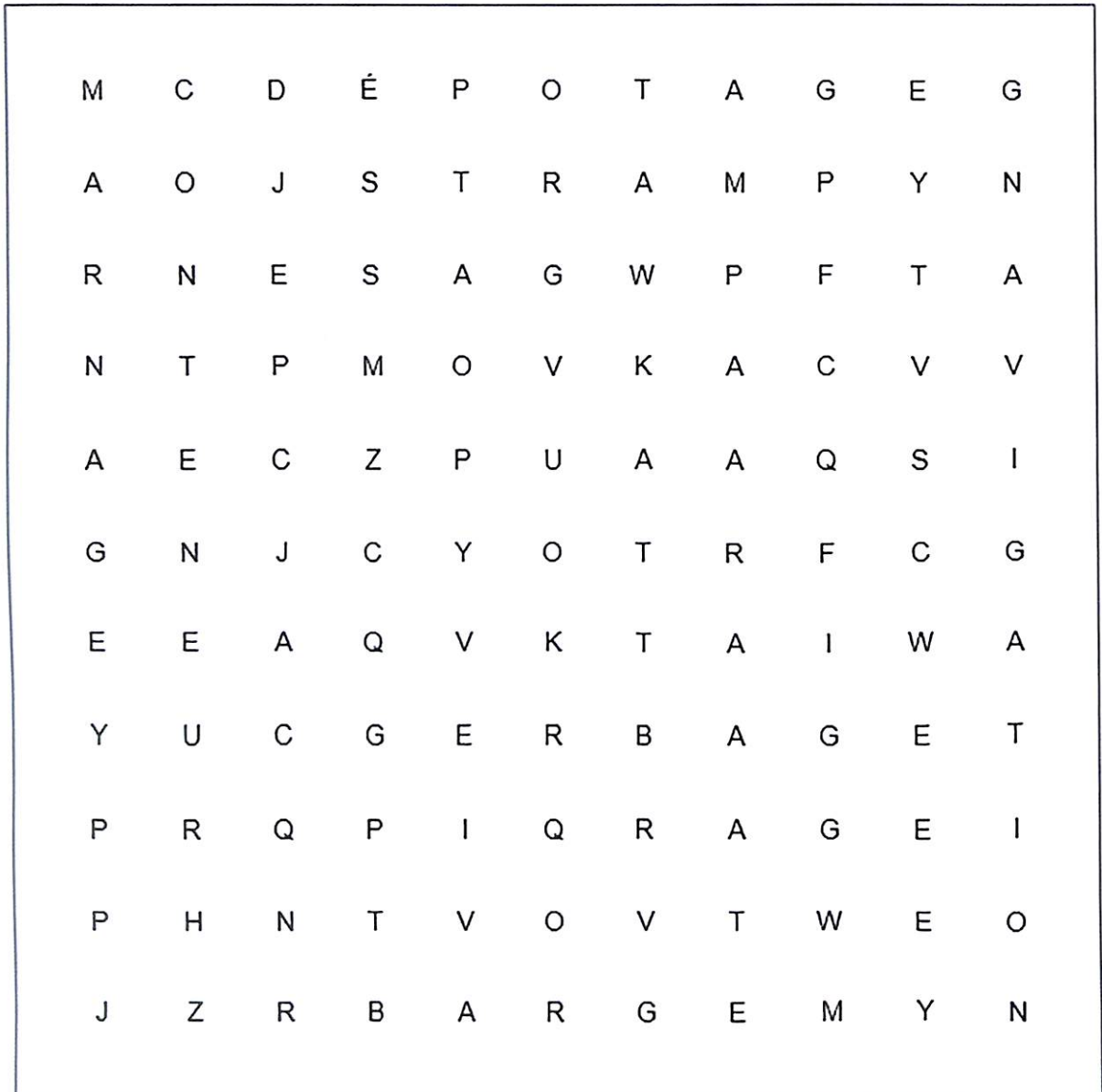
Serge KIMOU



détente

JEU

MOTS CACHÉS



- | | |
|-----------|------------|
| Avarie | Barge |
| Conteneur | Dépotage |
| Empotage | Gerbage |
| Marnage | Navigation |
| Soutage | Tramp |

DÉFINITIONS DES MOTS CACHÉS

Avarie : Dommage survenu à un navire/camion/avion ou à de la marchandise transportée.

Barge : Embarcation tractée, poussée ou embarquée, destinée au transport des marchandises et n'assurant pas elle-même sa propulsion.

Conteneur : Caisson métallique fermé ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides, équipé de portes à une extrémité et conçu pour le transport de marchandises de toutes sortes.

Dépotage : Opération de déchargement de marchandises à l'intérieur d'un conteneur.

Empotage : Opération de chargement de marchandises à l'intérieur d'un conteneur.

Gerbage : Empilage de conteneurs ou de colis les uns sur les autres.

Marnage : Différence de niveau entre la basse mer et la pleine mer.

Navigation : La navigation maritime concerne toutes les activités humaines de circulation sur les mers et océans. On parle de navigation hauturière lorsque le navire navigue en haute mer (hors de vue de terre) et de navigation côtière (ou cabotage, mais ce terme est restreint à l'activité exercée) lorsqu'il navigue en vue des côtes.

Soutage : Opération de fourniture de combustibles nécessaires à la marche du navire. Ravitaillement d'un navire en combustible pour les chaudières ou les moteurs.

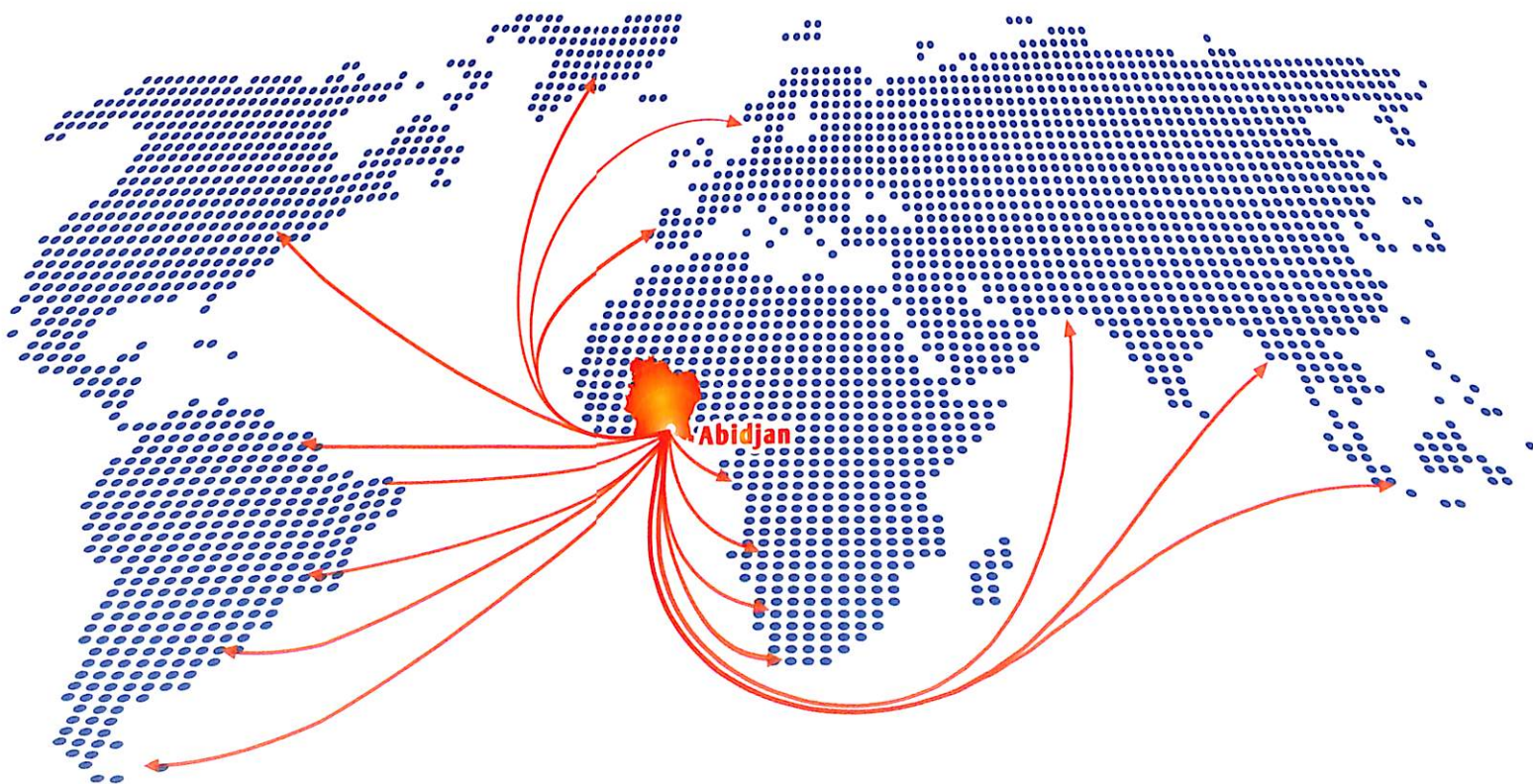
Tramp : Navire qui n'est pas exploité en ligne régulière mais dans le cadre d'un affrètement.



Une Référence Internationale



UN HUB PORT EN AFRIQUE



Site Web: www.portabidjan.ci - E-mail: info@paa.ci
Facebook: facebook.com/portabidjan

