

AFRICA Harbors

LES BÂTISSEURS DE L'ÉCONOMIE PORTUAIRE AFRICAINE

N° 001 • GRATUIT

KOBE-JAPON

CREUSET D'EXPÉRIENCE POUR
LES PORTS AFRICAINS EN MUTATION

LEADERS DE DEMAIN

CES FIGURES DE PROUE QUI
FONT BOUGER LES LIGNES

VISION AFRIQUE 2040

COLONEL ANDRÉ CISEAU
"NOTRE VISION POUR 2030..."



BIRO DIALLO
Directeur Général
du Port Autonome
de Conakry

HIEN SIÉ YACOUBA
Directeur Général
du Port Autonome
d'Abidjan

ALBERTO ANTONIO BENGUE
Président du Conseil
d'Administration
du Porto de Luanda

SÉRAPHIN BHALAT
Directeur Général
du Port Autonome
de Pointe-Noire

L'AFRIQUE PORTUAIRE SE RÉINVENTE : INNOVATION, AMBITION, MODERNITÉ



PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE



LES INFRASTRUCTURES ET CAPACITÉS DU PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE (PAPN)

- UN TERMINAL À CONTENEURS MODERNE S'ÉTENDANT SUR 42 HECTARES, DOTÉ D'ÉQUIPEMENTS PERFORMANTS POUR UN TRAITEMENT OPTIMAL DES FLUX.
- PLUS DE 2000 MÈTRES LINÉAIRES DE QUAIS, ADAPTÉS À L'ACCUEIL DE NAVIRES DE GRANDE CAPACITÉ.
- UN TIRANT D'EAU DE -16 MÈTRES, FAISANT DU PAPN L'UN DES RARES PORTS EN EAU PROFONDE DE LA SOUS-RÉGION.
- UN PARC À BOIS DE 114 455 M², AMÉNAGÉ POUR SOUTENIR LES EXPORTATIONS FORESTIÈRES.
- UN PARC AUTOMOBILE DE 11 000 M², OFFRANT DES CAPACITÉS DE STATIONNEMENT ET DE MANUTENTION SÉCURISÉES.
- UNE ZONE LOGISTIQUE DE 4,5 HECTARES DÉDIÉE AU DÉPOTAGE DES MARCHANDISES, RENFORÇANT L'EFFICACITÉ DES OPÉRATIONS.
- UN TRAFIC ANNUEL SUPÉRIEUR À UN MILLION D'EVP, CONFIRMANT LE RÔLE STRATÉGIQUE DU PAPN DANS LES ÉCHANGES RÉGIONAUX ET INTERNATIONAUX.
- UNE CAPACITÉ D'ACCUEIL SIMULTANÉE DE PLUS DE 11 NAVIRES, POSITIONNANT POINTE-NOIRE COMME HUB MARITIME INCONTOURNABLE DE L'AFRIQUE CENTRALE.

Magazine conçu et édité par
TOP Editions SARL
au capital de 5 000 000 F CFA

Siège de la Rédaction
M'badon, Cocody - Abidjan
01 BP 1416 ABJ 01
Tél : +2250707616051

Dépôt légal
En cours

Directeur de Publication
Franck BAYE

Directeur de la Rédaction
E.A. KOUASSI Junior

Rédacteur en Chef
Florence E.

**Secrétaire Général
de la Rédaction**
Estelle Kiloha

Direction Artistique
Jean-Claude N'GUETTA

Photographes
Crédit photo

Pour joindre votre rédaction, envoyez-nous
un courriel à redaction@topeditions.com

Directeur Général
Franck BAYE

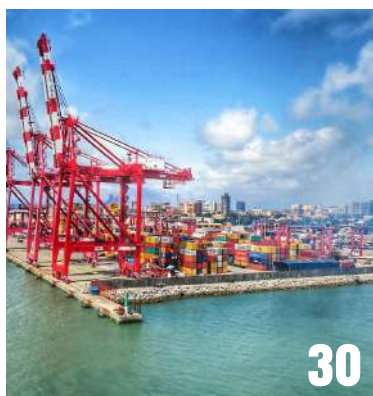
**Directeur Marketing et
Communication** Liadé Boubré

Régie Publicitaire
YAAB AFRICA SARL
Tel: (+225) 07 77 63 43 21

Impression
3kB Imprimerie

Tirage
2000 exemplaires

Diffusion
TOP Éditions



30



32



68



116

AFRIQUE ET MONDE EN MOUVEMENT	5
PORTS DU MONDE	7
LES LEADERS DE DEMAIN	11
DAVID FOFANA PDG DE MAYELIA AUTOMOTIVES	11
LUC-ANTOINE M'BOUA GROUPE PAPYRUS (ANGOLA)	13
TRIBUNE LIBRE	15
VISION & LEADERSHIP	17
ALBERTO ANTONIO BENGUE PCA DU PORTO DE LUANDA	18
ANALYSE DU PORT DE LUANDA (2021-2024)	24
HIEN YACOUBA SIÉ DG DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN	26
ANALYSE DU PORT D'ABIDJAN (2021-2024)	30
SÉRAPHIN BHALAT DG DE POINTE-NOIRE (PAPN)	32
LE PORT DE POINTE-NOIRE (2021-2024)	36
MAMADOU BIRO DIALLO DG DU PORT AUTONOME DE CONAKRY	38
ANALYSE DU PORT DE CONAKRY (2021-2024)	44
INTERVIEWS STRATEGIQUES	47
COLONEL ANDRÉ CISEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA PMAESA	47
JEAN-MARIE KOFFI ASSOCIATION DE GESTION DES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE.	49
PATRICK VERHOEVEN DG INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS (IAPH)	50
DOSSIER	53
REGARDS PANORAMIQUES : L'AFRIQUE REDESSINE SA CARTE MARITIME	54
PORTS CONTENEURISÉS MILLIONNAIRES EN AFRIQUE : ANALYSE ET PERSPECTIVE	63
COURSE AUX HUBS PORTUAIRES EN AFRIQUE	64
ANALYSE DES EXPERTS	68
CLOETE VINCIA	68
SONIA SILVIA	69
FOCUS PORTS IVOIRIENS	76
LEADERSHIP FÉMININ	81
ASTA-ROSA CISSÉ GLOBAL LOGISTICS (AGL)	83
MAGALI-LINE VICTOIRE THADDÉES AGPAOC (RFPMP-AOC)	84
FLORENTINE GUIHARD-KOIDIO ANCIENNE COORDONNATRICE GÉNÉRALE DE L'AGPAOC	88
CHRISTIANE OHIN-TRAORÉ FONDATRICE DE WOMEN IN LOGISTICS-AFRICA (WILA)	90
ENVIRONNEMENT & PORTS VERTS	98
INNOVATION & STARTUPS	102
AGENDA & ÉVÉNEMENTS	106
RÉSEAUX & PARTENARIATS	112

UNE **AFRIQUE PROSPÈRE** AVEC DES PORTS PERFORMANTS



Depuis quatre millénaires, les plus grandes puissances politiques et économiques ont toutes en commun de s'être construites sur la maîtrise des réseaux de circulation et les moyens de communication. Or, au XXI^{ème} siècle, force est de constater que l'immensité africaine pâtit toujours d'un manque cruel de routes asphaltées et de voies ferrées pour connecter les potentiels du plus jeune et bientôt du plus peuplé de tous les continents. Les ports africains, et dans une moindre mesure les aéroports, font figure d'exception tant leur modernisation fut au cœur de politiques publiques ambitieuses entamées dès le début des années 2000.

De Durban à Abidjan, de Tanger Med à Djibouti, de Pointe-Noire à Mombasa, les terminaux se sont spécialisés sur la base de partenariats public-privé. Les opérateurs et investisseurs internationaux ont pris le risque de bâtir avec les autorités régaliennes des écosystèmes performants au service du développement socio-économique des nations.

Toutefois, dans la pluralité portuaire africaine, les contrastes demeurent et il reste encore tant à faire, notamment sur les marchés jugés secondaires ou éloignés des grandes routes maritimes. Les bailleurs de fonds africains et internationaux ne s'y trompent pas avec des véhicules financiers toujours mieux adaptés aux réalités vécues sur le terrain portuaire. L'innovation n'est pas que technique ou technologique ; elle devient managériale avec des gouvernances toujours plus inclusives. Les bâtisseurs sont des leaders qui nourrissent l'ambition de transmettre aux jeunes générations en impliquant toujours plus de femmes dans la conduite des affaires et du changement. Les ports africains se digitalisent. Ils se verdissent. Ils s'automatisent. Ce sont les fondements d'une économie portuaire africaine toujours plus compétitive et attractive ; nœuds indispensables des futures chaînes globales de valeur qui passeront par Kribi ou Ndayane.

Avec une économie-monde toujours plus turbulente, disposer d'un réseau portuaire africain efficace permet de projeter une meilleure inclusion du continent dans les circuits d'approvisionnement, de transformation et de distribution. Cela soutient l'ambition d'accroître les potentiels d'échanges entre partenaires africains au sein de la plus vaste zone économique de libre-échange (ZLECAf). C'est réussir le pari des transitions, (économique, énergétique et écologique) porté par une vision et une planification audacieuses de la part des politiques publiques. C'est enfin se mettre au service de toutes les africaines et les africains qui aspirent à gagner en pouvoir d'achat et en qualité de vie.

Dédier une revue spécialisée sur les écosystèmes portuaires africains, c'est participer en quelque sorte à cette construction d'avenir. C'est mettre en exergue le travail des bâtisseuses et des bâtisseurs qui sont les architectes de transformations durables. C'est échanger, questionner ou encore débattre sur le devenir du continent. C'est peut-être et surtout l'occasion de se connaître et de se reconnaître pour qu'ensemble nous allions plus loin et probablement plus vite dans l'accélération d'une histoire portuaire qui est sans cesse en train de s'écrire. ■

Dr. Yann ALIX

LA CÉRÉMONIE DES IAPH AWARDS 2025 À KOBE AU JAPON

L'Afrique a brillé lors de la cérémonie des IAPH Sustainability Awards 2025 à Kobe, au Japon, avec la distinction de trois de ses grands ports. La Ghana Ports and Harbours Authority (GPHA) a été sacrée dans la catégorie «*Community Building*» pour son initiative «*CSR beyond Port Boundaries*», qui investit dans la santé, l'éducation et l'environnement, renforçant le lien entre le port et les populations locales. La Kenya Ports Authority (KPA) a été primée dans la catégorie «*Environmental Care*» grâce à son ambitieux programme de restauration des mangroves, essentielles pour la biodiversité et la protection des zones côtières. Quant au Port Autonome de Cotonou (PAC), il a reçu l'Akiyama Award pour son projet visant à améliorer la sécurité et le bien-être des dockers, incluant formation, équipement et protection sociale. Ces distinctions marquent une reconnaissance internationale des ports africains comme acteurs majeurs de l'innovation durable, au service du développement économique et social du continent. ■



GHANA PORTS AND HARBOURS AUTHORITY (GPHA) LANCE L'EXPLOITATION PORTUAIRE 24H/24

Ghana Ports & Harbours Authority (GPHA) a été chaleureusement félicitée par la ministre adjointe des Transports, Dorcas Affo Toffey, pour le lancement réussi de l'exploitation portuaire 24 h/24, alignée sur la politique nationale de l'économie de 24 heures. Lors de la visite au siège de GPHA, le 22 septembre 2025, Mme Affo-Toffey a salué cette avancée comme un vecteur de meilleure efficacité au service des opérations portuaires. Le directeur général de GPHA, Paul Seidu Tanye Kulono, a réaffirmé l'engagement de l'autorité à optimiser les processus, réduire les durées de transit et limiter les doubles manipulations. Il a également indiqué que des travaux de dragage au port de Tema étaient prévus pour accueillir des navires de plus grand tonnage, renforçant ainsi la compétitivité des ports ghanéens dans la région. ■

LE FUTUR PORT DE BANANA EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

Le futur Port de Banana en République démocratique du Congo, géré par un consortium mené par DP World (70 %) et l'État congolais (30 %), est toujours sur les rails pour une livraison fin 2026. Avec un quai de 600 m, un tirant d'eau de 16,5 m et une capacité d'environ 450 000 EVP, ce port en eaux profondes visera à accueillir des navires de plus de 10 000 EVP et à répondre aux limites du Port de Matadi. La première ministre, Judith Suminwa Tuluka, a confirmé que les travaux progressent conformément au planning, marquant une étape stratégique pour la connectivité et le commerce international de la RDC. ■



LA 2^e ÉDITION DU SALON-FORUM LOGITERRE À CASABLANCA AU MAROC

La 2^e édition du salon-forum LOGITERRE, tenue à Casablanca, a placé la connectivité régionale et la coopération Sud-Sud au cœur des débats. Les participants ont souligné qu'un réseau logistique performant et des infrastructures modernes (ports, aéroports, autoroutes) sont essentiels pour stimuler les échanges commerciaux et renforcer la circulation des personnes et des marchandises. Le Maroc a été mis en avant comme hub régional, grâce à ses projets structurants et son rôle de catalyseur entre Afrique et Atlantique. Les intervenants ont aussi rappelé les défis persistants : financement, coordination des politiques nationales et régionales, et capitalisation sur la jeunesse africaine levier majeur pour une intégration continentale durable. ■



CEVA LOGISTICS, FILIALE DU GROUPE CMACGM, POURSUIT SON EXPANSION EN EUROPE CENTRALE

Le groupe CMA CGM poursuit son expansion en Europe centrale en signant une lettre d'intention avec le Port de Koper, en Slovénie, pour créer une coentreprise dans la logistique automobile. Cette nouvelle structure, opérée par CEVA Logistics (filiale du groupe), exploitera un site de 27 000 m² destiné à l'import et à l'export de véhicules finis.

Grâce à la position stratégique du port de Koper, à la croisée des liaisons maritimes et ferroviaires, CMA CGM ambitionne de renforcer les flux automobiles entre l'Europe centrale et l'Asie. Ce projet illustre la volonté du groupe français de diversifier ses activités logistiques et de consolider sa présence sur les marchés européens en pleine croissance. ■





KOBE, PORT RÉSILIENT : UNE LEÇON JAPONAISE POUR LES PORTS AFRICAINS EN DEVENIR

En 2025, alors qu'il accueille la réunion annuelle de l'Association internationale des ports et havres (IAPH), le port de Kobe incarne plus qu'un simple nœud logistique : c'est un modèle de résilience urbaine, d'ingéniosité spatiale et de vision stratégique à long terme. Retour sur un siècle et demi d'histoire maritime, parsemé de tragédies, de renaissances et d'innovations, une source précieuse d'inspiration pour les ports africains en pleine mutation.

Par : **A. Kouassi Junior**

Une ouverture au monde, dès les premières heures de la modernité japonaise

Le port de Kobe ne doit pas seulement sa renommée à ses infrastructures modernes ou à ses performances commerciales. Son identité est profondément ancrée dans l'histoire même du Japon moderne. En 1868, au lendemain de la chute du shogunat Tokugawa et au début de l'ère Meiji, le Japon rompt avec des siècles d'isolement. Parmi les premiers ports à ouvrir leurs portes au commerce international figure Hyôgo qui deviendra bientôt Kobe.

Cette ouverture n'était pas anodine. Situé dans la région du Kansai, à proximité d'Osaka et de Kyoto, Kobe devient rapidement la vitrine maritime du Japon face à l'Occident. Marchandises, idées, technologies et cultures transitent par ses quais. Des concessions étrangères s'y installent, des entrepôts se multiplient, et la ville se transforme en véritable carrefour cosmopolite. Dès la fin du XIX^e siècle, Kobe est le premier port japonais en volume de commerce extérieur.

Mais cette ascension fulgurante ne se fait pas sans heurts. Le

XX^e siècle confronte Kobe à des épreuves qui auraient pu sceller son déclin.

De la destruction à la renaissance : une résilience forgée dans l'adversité

Deux événements majeurs marquent profondément l'histoire du port : les bombardements alliés de 1945 pendant la Seconde Guerre mondiale, puis, surtout, le séisme de Hanshin-Awaji du 17 janvier 1995.

Ce tremblement de terre, d'une magnitude de 7,3, frappe en pleine nuit. Il fait plus de 6 400 morts, détruit 200 000 bâtiments et paralyse entièrement la région.

Le port de Kobe, situé en plein épïcéntré, est littéralement broyé. Près de 100 quais sont endommagés ou détruits, les grues s'effondrent, les entrepôts brûlent, et les chaînes logistiques nationales et internationales sont interrompues.

Pourtant, ce qui frappe dans la réponse de Kobe, c'est la rapidité et la cohérence de la reconstruction. Dès mars 1995 à peine deux mois après la catastrophe, six postes à quai sont remis en

>

service. En décembre de la même année, le trafic d'importation est presque entièrement rétabli. Cette résilience opérationnelle n'est pas le fruit du hasard : elle repose sur une planification rigoureuse, une coordination sans faille entre les autorités portuaires, les entreprises et les collectivités locales, ainsi que sur une culture de la préparation aux risques profondément ancrée dans la société japonaise.

Mais Kobe ne se contente pas de reconstruire à l'identique. Il relève le défi avec ambition : reconstruire mieux. Les nouvelles infrastructures sont conçues selon des normes antisismiques strictes, intégrant des systèmes de stabilisation, des matériaux flexibles et des protocoles de reprise rapide. Le port devient ainsi un laboratoire mondial de résilience portuaire.

Ingéniosité spatiale : quand la mer devient terrain d'expansion

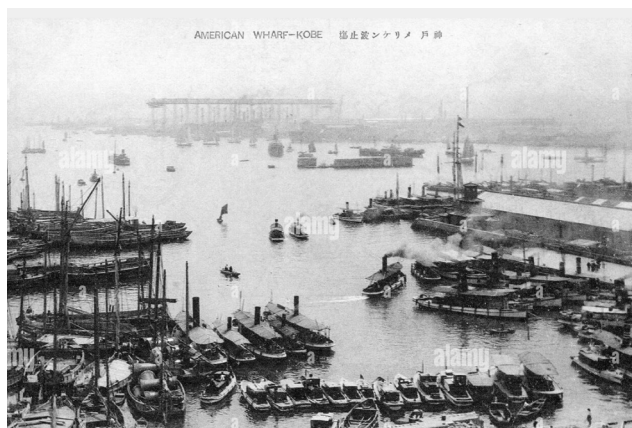
L'un des défis structurels du port de Kobe réside dans sa géographie. Coincé entre la mer et les pentes abruptes du mont Rokko, l'espace disponible pour l'expansion portuaire est extrêmement limité. Face à cette contrainte, les autorités japonaises ont fait preuve d'une audace rare : elles ont littéralement créé de la terre.

Dans les années 1970 et 1980, deux îles artificielles voient le jour : Port Island et Rokko Island. Ces projets colossaux, réalisés par dragage et remblaiement, transforment non seulement la capacité logistique du port, mais aussi son rôle dans la ville. Port Island abrite aujourd'hui des terminaux à conteneurs ultramodernes, des centres de recherche, des hôpitaux et même un campus universitaire. Rokko Island, quant à elle, combine zones industrielles, logistiques et résidentielles, illustrant une approche intégrée rare dans le monde portuaire.

Ces îles ne sont pas de simples extensions techniques : elles incarnent une philosophie où le port n'est pas séparé de la ville, mais en constitue un prolongement vivant.

Compétitivité, modernisation et diversification

Face à la montée en puissance des ports voisins, Osaka,



Yokohama, Tokyo, Kobe a dû affiner sa stratégie. Il a choisi de ne pas entrer dans une course purement quantitative, mais de miser sur la qualité des services, la spécialisation et la diversification.

Le port a massivement investi dans la digitalisation de ses opérations : systèmes de gestion automatisés, plateformes de suivi en temps réel, interconnexion avec les réseaux ferroviaires et routiers du Kansai. Il a également développé une offre attractive pour les navires de croisière, avec des terminaux dédiés, des services de conciergerie et des partenariats avec les acteurs touristiques locaux.

Aujourd'hui, Kobe n'est plus seulement un port de fret. C'est aussi un port de destination, où les passagers peuvent découvrir la ville, ses musées maritimes, ses marchés traditionnels et ses paysages spectaculaires. Cette dualité logistique et loisirs renforce son ancrage économique et social.

Chiffres clés : un poids régional, une influence mondiale

Malgré une relative perte de part de marché au niveau national face aux géants comme Yokohama ou Nagoya, Kobe reste un acteur incontournable :

Tonnage annuel : près de 100 millions de tonnes de marchandises.

Conteneurs : environ 2,1 millions d'EVP par an (avec une



croissance de +7,4 % observée récemment).

Infrastructure : plus de 30 postes à conteneurs, certains atteignant 16 mètres de profondeur, capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde.

Position stratégique : cœur du corridor industriel du Kansai, relié à Osaka, Kyoto et au reste du Japon par un réseau multimodal dense.

Ces performances placent Kobe parmi les dix premiers ports du Japon, avec une influence disproportionnée par rapport à sa taille, grâce à son efficacité, sa fiabilité et sa capacité d'adaptation.

Une philosophie portuaire tournée vers l'avenir

La vision actuelle du port de Kobe repose sur trois piliers : compétitivité, résilience et intégration urbaine. Dans un contexte de décarbonation du transport maritime, de digitalisation accélérée et de montée des risques climatiques, Kobe mise sur :

La transition énergétique : électrification des grues, utilisation d'énergies renouvelables, incitations aux navires à faible émission.

L'économie circulaire : gestion des déchets portuaires, recyclage des matériaux, valorisation des eaux usées.

La collaboration internationale : partage d'expertise avec d'autres ports, notamment via l'IAPH, dont Kobe est la capitale en 2025.

Le message est clair : un port moderne ne peut plus se contenter d'être un simple point de passage. Il doit être un acteur du développement durable, un partenaire de la ville, et un pilier de la sécurité économique nationale.

Leçons pour les ports africains : au-delà des quais

Alors que l'Afrique connaît une vague sans précédent de modernisation portuaire avec des projets comme le Grand Port Maritime de Ndayane au Sénégal, le port de Bagamoyo en Tanzanie ou l'expansion du port de Tema au Ghana, l'expérience de Kobe offre des enseignements précieux, adaptables aux réalités locales :

La résilience ne s'improvise pas

Les aléas sismiques, climatiques, sanitaires ou économiques doivent être intégrés dès la phase de conception. Des infrastructures modulaires, des plans de continuité d'activité et des partenariats public-privé solides sont essentiels.

L'espace se crée, il ne se subit pas

Face aux contraintes côtières ou urbaines, des solutions innovantes (dragage, îles artificielles, zones logistiques en hauteur) peuvent démultiplier la capacité sans détruire l'environnement.

Un port n'est pas une enclave, mais un écosystème



L'intégration avec la ville via des espaces publics, des transports en commun, des activités culturelles renforce l'acceptabilité sociale et crée de la valeur au-delà du fret.

La technologie est un levier de compétitivité

Digitalisation, automatisation, traçabilité en temps réel : les ports africains doivent investir dans les outils du XXI^e siècle pour attirer les armateurs mondiaux.

La vision prime sur la réaction

Kobe a survécu parce qu'il pensait à long terme. Les décideurs africains doivent adopter une approche stratégique, cohérente et transgénérationnelle, plutôt que des projets fragmentés ou électoralistes.

bâtir des ports qui durent

Le port de Kobe est bien plus qu'un ensemble de quais et de grues. C'est une histoire vivante, celle d'une communauté qui a su transformer les catastrophes en opportunités, les contraintes en innovations, et le commerce en lien social. Il incarne une vérité souvent oubliée dans les débats sur les infrastructures : un port ne se construit pas seulement avec du béton, mais avec une vision.

En 2025, alors que le monde maritime fait face à des défis sans précédent (dérèglement...technologique), Kobe rappelle que la clé de la pérennité réside dans la résilience planifiée, l'intégration harmonieuse et la volonté collective.

Pour les ports africains, en quête de croissance mais aussi de durabilité, Kobe n'est pas un modèle à copier mot pour mot. C'est un miroir : celui d'un avenir possible, si l'on ose penser grand, construire solide, et toujours garder l'horizon en vue. ■



**50 ans & 5 ans
d'expérience & d'audace**



SICTA

rejoint le
Groupe



mayelia
PARTICIPATIONS

**Une vision, pour
mieux servir notre pays.**

OPÉRATION DE RACHAT À 100% PAR
LE GROUPE IVOIRIEN MAYELIA PARTICIPATIONS



DAVID FOFANA

PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE MAYELIA AUTOMOTIVES (CÔTE D'IVOIRE)

RÉINVENTER LE CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE EN AFRIQUE

De la modernisation des transports lagunaires à la libéralisation du contrôle technique automobile, découvrez le parcours fulgurant d'un entrepreneur qui transforme les infrastructures de mobilité en Afrique de l'Ouest. Pragmatique et innovant, il a bâti un empire industriel en rupture avec les modèles établis, pour offrir aux usagers des services efficaces et modernes.

Propos recueillis par : **A. KOUASSI Junior**

Votre expérience vous a permis de constater le manque d'efficacité dans le contrôle technique automobile, longtemps dominé par une seule structure. Comment êtes-vous passé de ce constat à la création de Mayelia, et comment avez-vous réussi à déployer en moins de 5 ans 27 centres en Côte d'Ivoire et 3

en Guinée, en intégrant des solutions digitales innovantes comme les unités mobiles de contrôle ?

Mon expérience m'a révélé un secteur marqué par un monopole, une couverture géographique insuffisante et des délais excessifs pour les usagers. Ce constat n'était pas une critique, mais une opportunité. C'est ainsi qu'est née Mayelia

Automotive Côte d'Ivoire, avec l'ambition de moderniser et de démocratiser le contrôle technique en misant sur la proximité, la qualité et l'innovation. En moins de cinq ans, nous avons déployé 27 centres fixes en Côte d'Ivoire et 3 en Guinée grâce à une stratégie claire : un maillage territorial rapide, des unités mobiles pour désenclaver les zones reculées, une digitalisation poussée (paiements en ligne, simulateurs, call center) et une culture d'entreprise centrée sur la formation, la transparence et l'excellence opérationnelle. Notre mission reste inchangée : contribuer à la sécurité routière et à la modernisation du secteur automobile en Afrique.

Comment appréciez-vous la portée du programme gouvernemental de renouvellement du parc automobile, et dans quelle mesure a-t-il influencé vos opérations ?

Ce programme est une avancée majeure. Il répond à des enjeux cruciaux : sécurité, pollution, mobilité urbaine et compétitivité économique. Nous constatons déjà une amélioration du profil des véhicules contrôlés, plus conformes aux normes techniques et environnementales. Cela renforce la pertinence de notre mission et nous a poussés à adapter notre stratégie : renforcer notre maillage, accélérer la digitalisation et investir davantage dans la formation de nos équipes. Mayelia contribue pleinement à cette transformation, en offrant un service fiable, accessible et aligné sur les nouvelles exigences réglementaires.

À la lumière de votre expérience, comment la vision, la rigueur et la passion pour l'innovation vous ont-elles permis de briser des monopoles historiques et de racheter votre ancien concurrent ?

Entrer dans un secteur verrouillé exigeait plus qu'une bonne idée : il fallait une vision claire, devenir le partenaire stratégique des États africains, une exécution rigoureuse et une résilience inébranlable face aux obstacles. Nous avons connu des blocages, des résistances, des retards... mais à chaque fois, nous avons appris, ajusté, rebondi. Cette persévérance a porté ses fruits : nous avons racheté la SICTA, filiale de SGS, démontrant ainsi qu'une PME africaine, bien structurée et portée par une culture de performance, peut non seulement rivaliser avec les géants, mais les dépasser. Ce rachat n'est pas une fin, mais une étape vers un leadership africain responsable et tourné vers l'impact.

Pouvez-vous nous parler de vos initiatives sociales : centres mobiles, campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, Mayelia Academy ?

Chez Mayelia, la performance économique va de pair avec l'impact social. Nos unités mobiles réduisent les trajets des usagers, facilitent la conformité technique et renforcent la couverture territoriale. La campagne «*L'École de la route*» sensibilise les enfants dès le primaire aux bons réflexes routiers parce que la prévention commence tôt. Quant à Mayelia Academy, elle répond au double défi du chômage des jeunes et du déficit de compétences techniques. En deux ans, plus de 150 jeunes ont été formés aux métiers de l'inspection, de la conduite sécurisée, de la cybersécurité ou de la prévention au travail. Ces initiatives ne sont pas symboliques : elles construisent un écosystème où l'innovation profite à tous.

Quel conseil donneriez-vous à ceux qui rêvent de lancer une start-up africaine à fort impact ?

L'Afrique a besoin de bâtisseurs ancrés localement mais porteurs d'une vision globale. Observez, écoutez, comprenez profondément les problèmes que vous voulez résoudre. Voyez grand, mais avancez pas à pas, avec rigueur, patience et lucidité. Chez Mayelia, chaque décision a été mesurée, chaque projet ajusté au terrain. La nouvelle génération d'entrepreneurs africains a le potentiel de transformer le continent et d'inspirer le monde. Il suffit d'y croire, de s'en donner les moyens, et de ne jamais perdre le cap, même dans la tempête. ■



LUC-ANTOINE M'BOUA

GROUPE PAPYRUS (ANGOLA)

UNE ENTREPRISE AFRICAINE AU SERVICE DE L'EXCELLENCE INDUSTRIELLE ET PORTUAIRE

Depuis sa création en 2010 en Angola, le Groupe Papyrus incarne une vision audacieuse : allier standards internationaux, durabilité et valorisation des talents locaux dans les secteurs pétrolier et portuaire. Présent dans des hubs stratégiques comme Luanda, Lobito ou Abidjan, Papyrus s'impose aujourd'hui comme un partenaire de confiance pour des acteurs majeurs tels que TotalEnergies, tout en plaçant la jeunesse africaine au cœur de son projet d'avenir.

Propos recueillis par : **A. KOUASSI Junior**



La société Papyrus a été créée en 2010 en Angola avec la vision d'offrir des services industriels de haut niveau tout en respectant l'environnement, la sécurité et le contenu local. Pouvez-vous nous parler de votre parcours et des motivations qui vous ont poussé à fonder le Groupe Papyrus, ainsi que de la vision initiale qui vous a guidé depuis sa création ?

En 2010, en Angola, j'ai créé le Groupe Papyrus avec la conviction qu'il fallait bâtir une entreprise africaine capable d'évoluer vers les standards internationaux tout en tenant compte de nos réalités locales. Dès le départ, nous avons fait de la sécurité, du respect de l'environnement et de la valorisation des talents africains nos priorités.

Mais il ne s'agit pas d'un succès figé : c'est un processus en cours, une évolution permanente. Chaque étape franchie, chaque certification obtenue et chaque nouveau marché abordé nourrissent cette dynamique d'amélioration continue qui caractérise Papyrus depuis sa création.

«Papyrus n'est pas un succès figé : c'est un processus en cours, une évolution permanente vers l'excellence africaine.»

Aujourd'hui, Papyrus est certifiée par le Ministère angolais du Pétrole et l'ANPG pour la maintenance industrielle, et déploie ses services dans des hubs stratégiques comme Luanda, Cabinda, Soyo ou Lobito tout en étant désormais présente en Afrique de l'Ouest (Côte d'Ivoire). Quels ont été les principaux défis que vous avez rencontrés pour atteindre ces standards internationaux et vous implanter sur plusieurs régions clés du secteur portuaire et pétrolier, et comment les avez-vous relevés ?

Le premier défi a été de comprendre et maîtriser le contexte réglementaire national, qui exigeait une adaptation constante et un suivi rigoureux. Nous avons dû mettre en place des équipes dédiées et investir dans la mise à niveau de nos standards afin d'obtenir les certifications requises. Un autre défi important a été d'obtenir et de maintenir la reconnaissance des partenaires

publics et privés, ce qui suppose une rigueur permanente et une transparence dans notre manière de travailler.

Ce fut un long chemin, qui a demandé beaucoup de travail, d'engagement et de résilience. Aujourd'hui, ces efforts nous permettent d'être considérés comme un partenaire fiable dans plusieurs hubs stratégiques africains.

Vous avez su gagner la confiance de clients majeurs tels que TotalEnergies. Pourriez-vous citer un projet emblématique que Papyrus a mené à bien et expliquer comment vos solutions techniques ont contribué à son succès dans le contexte portuaire ou logistique africain ?

Un exemple concret est notre contribution au projet AGOGO avec Azule Energy, à travers nos activités sur le yard de Sonamet, à Lobito. Ce projet a représenté un véritable défi logistique : nous avons dû mobiliser nos consommables et équipements dans des délais exceptionnels. Notre force a résidé dans trois éléments : une connaissance fine du marché, une expertise technique éprouvée, et une flexibilité dans la prise de décision, appuyée sur l'engagement de nos équipes.

C'est cette combinaison qui nous a permis de répondre aux attentes de nos partenaires et de renforcer la crédibilité de Papyrus dans le secteur portuaire et logistique.

«Notre force à Lobito, dans le projet AGOGO, a été d'allier logistique, expertise technique et flexibilité pour livrer dans des délais exceptionnels.»

La logistique portuaire et l'industrie pétrolière évoluent vers plus d'innovation et de durabilité. Comment les technologies innovantes et le développement durable orientent-ils vos activités et services au quotidien, et pourquoi sont-ils cruciaux pour l'avenir du secteur portuaire africain selon vous ?

Nous sommes avant tout une entreprise de services.

Concrètement, cela signifie que notre rôle est de permettre aux acteurs portuaires et industriels de bénéficier d'une expertise locale, fiable et conforme aux standards internationaux.

Nos interventions en maintenance et en revêtements anticorrosifs, notamment dans les ports de Luanda, Lobito, Soyo et Cabinda, illustrent cette mission.

Ces prestations prolongent la durée de vie des infrastructures, réduisent les interruptions d'activité et apportent une réponse locale aux défis de l'industrie. En offrant ces solutions sur place, nous contribuons à la durabilité des installations portuaires africaines, tout en renforçant une autonomie et une compétitivité des hubs logistiques du continent.

«En tant qu'entreprise de services, nous apportons une réponse locale aux défis portuaires africains grâce à la maintenance et aux revêtements anticorrosifs.»

La valorisation des talents locaux fait partie intégrante des valeurs de Papyrus. Quel rôle voyez-vous pour la jeunesse africaine dans l'évolution future de l'économie portuaire et logistique du continent, et comment le Groupe Papyrus prévoit-il de promouvoir ces jeunes talents ?

La jeunesse est notre plus grand capital. Dans l'économie portuaire et logistique, elle doit être au cœur de la transformation numérique et opérationnelle. Chez Papyrus, nous avons lancé des programmes de formation continue, de mentorat et de partenariats avec des instituts techniques. Nous voulons donner aux jeunes africains la possibilité de se hisser aux standards mondiaux. Dans les cinq prochaines années, notre ambition est que Papyrus devienne un tremplin pour les talents africains qui souhaitent bâtir leur carrière dans la logistique portuaire et industrielle. *«La jeunesse africaine est notre plus grand capital : Papyrus veut être son tremplin vers une industrie portuaire moderne et compétitive.»* ■



OPTIMIZE YOUR OPERATIONS AND ENSURE PROFITABILITY THANKS TO PYPYRUS, YOUR TRUSTED PARTNER & HIGH-QUALITY ON-SITE TECHNICAL EXPERT

PYPYRUS LDA

EMPRESA CERTIFICADA
eic
ISO 9001
certificação
acreditada
IAC

Ruela Massano de Amorim 304 - Chicala - Luanda

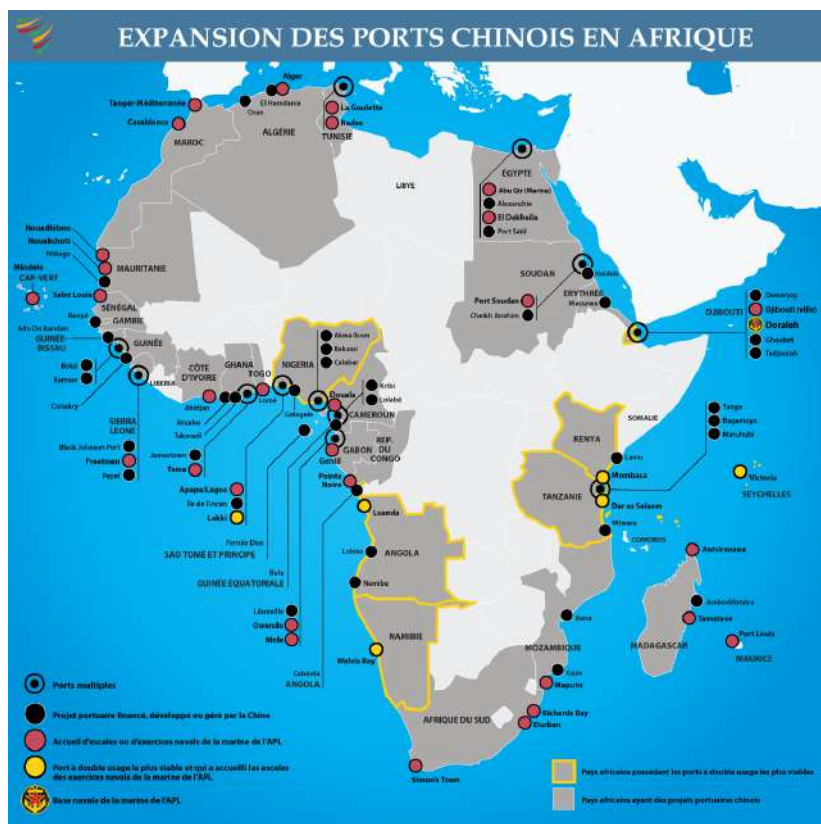
contact@papyrus-group.net

www.papyrus-group.net

papyrusgrp

LA CHINE AUX COMMANDES : STRATÉGIE PORTUAIRE ET ENJEUX DE SOUVERAINETÉ EN AFRIQUE

Avec une présence dans 78 ports africains, Pékin construit silencieusement un réseau d'influence maritime sans précédent. Du financement à l'exploitation, son emprise sur les infrastructures portuaires soulève d'urgentes questions de souveraineté et de sécurité pour le continent.



La cartographie de l'influence portuaire chinoise en Afrique révèle une stratégie systématique et multiforme. Concentrée en Afrique de l'Ouest (35 ports), cette emprise s'étend à 32 pays où des entreprises d'État chinoises contrôlent tous les maillons de la chaîne : financement, construction et exploitation. Le cas du Lekki Deep Sea Port au Nigeria est emblématique : China Harbor Engineering Company (filiale de CCCC) y assure construction, financement via la Banque chinoise de développement, et exploitation grâce à une participation majoritaire de 54%.

Cette mainmise dépasse largement le cadre africain. Alors que l'Amérique latine compte seulement 10 ports sous influence chinoise et l'Asie 24, l'Afrique en dénombre 78 sur 231 ports commerciaux - soit plus d'un tiers des infrastructures maritimes continentales.

Les implications stratégiques sont profondes. Pour chaque dollar investi, la Chine générerait jusqu'à 13 dollars de recettes commerciales. Mais au-delà des bénéfices économiques, le contrôle opérationnel offre un pouvoir considérable : attribution des quais, priorisation des escales, tarifs préférentiels pour les navires chinois. Cette influence questionne directement la souveraineté des États africains,

certaines pays interdisant d'ailleurs les opérateurs portuaires étrangers pour raison de sécurité nationale.

Pékin inscrit cette stratégie dans ses plans quinquennaux, visant explicitement à faire de la Chine une «*puissance maritime*». Trois des six corridors de la «*Nouvelle route de la soie*» traversent l'Afrique, confirmant le rôle central du continent dans les ambitions globales chinoises. Face à cette emprise grandissante, les pays africains doivent trouver l'équilibre délicat entre besoins de modernisation portuaire et préservation de leur autonomie stratégique.

Un enjeu de souveraineté et de développement équilibré

La modernisation des ports africains grâce aux investissements chinois permet de résorber les retards opérationnels – dont les surcoûts sont estimés à 50 % par rapport aux standards internationaux –, elle impose aussi une réflexion stratégique sur la préservation des intérêts nationaux. Les pays africains doivent négocier des partenariats équilibrés, incluant des clauses de transfert de compétences, de respect des normes environnementales et de limitation de la dépendance stratégique. La future gouvernance portuaire du continent devra concilier efficacité économique et sécurité nationale, en s'inspirant notamment des modèles de concession hybrides associant opérateurs internationaux et capitaux locaux. ■



PRÉSENTATION DE L'APANG ET DU SECTEUR PORTUAIRE ANGOLAIS

L'Associação dos Portos de Angola (APANG) représente les intérêts des ports angolais. Bien que l'APANG ne soit pas un organisme officiel, elle joue un rôle essentiel dans la promotion et la coordination du secteur portuaire.



PORTO DE LUANDA :

Le port principal du pays. Responsable d'environ 80% des importations et exportations nationales, il est la plaque tournante logistique de la capitale.



PORTO DE LOBITO :

Situé dans la province de Benguela. C'est un port important, historiquement lié au corridor de transport qui dessert l'arrière-pays et les pays voisins.



PORTO DE NAMIBE (MOÇÂMEDES) :

Situé dans la province de Namibe, ce port du sud-ouest est essentiel.



PORTO DE SOYO :

Situé dans la province de Zaire, il est stratégiquement positionné.



PORTO DE CABINDA :

Situé dans la province de Cabinda (l'enclave). Il est crucial pour les besoins de cette région géographiquement séparée du reste du territoire angolais.



VISION & LEADER SHIP



INTERVIEW

ALBERTO ANTONIO BENGUE

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORTO DE LUANDA

FAIRE DU PORT NATIONAL EN HUB LOGISTIQUE PANAFRICAIN

À la tête du plus grand port d'Angola, Alberto António Bengue incarne une nouvelle ère de modernisation portuaire en Afrique centrale. Fort d'une solide formation internationale en économie des transports et en gestion logistique, il pilote une transformation stratégique ambitieuse du Port de Luanda. En consolidant le modèle Landlord Port, en signant un partenariat historique avec AD Ports Group et en lançant le projet phare d'approfondissement du tirant d'eau à 16 mètres, il ambitionne de faire de Luanda un hub de transbordement régional et un carrefour logistique incontournable pour l'Afrique de l'Ouest et centrale.

Propos recueillis par : **Franck BAYE**

Pouvez-vous nous résumer brièvement votre parcours professionnel jusqu'à votre nomination à la présidence du Port de Luanda ?

Je suis diplômé en ingénierie économique des transports de l'Université de Construction des Routes et Transports d'Ukraine, en 1994. De retour en Angola, j'ai intégré la fonction publique, en particulier au sein du Ministère de l'Intérieur, puis en 1995, au Ministère des Transports, où j'ai coordonné le Département des Investissements du Bureau du Plan. En 1998, j'ai été invité à rejoindre le Port de Luanda, où j'ai structuré le Département de l'Audit et de l'Inspection. En 2000, j'en ai assumé la direction, avant d'être transféré à la Direction des Finances.

En 2008, j'ai poursuivi mes études en Suède, obtenant un master en Affaires Maritimes et Portuaires. À mon retour, j'ai occupé les fonctions de Directeur Commercial, Conseiller du Conseil d'Administration, puis Administrateur en charge des domaines Commercial, Sécurité et Environnement. En 2015, j'ai été nommé Président du Conseil d'Administration du Port de Luanda, fonction que j'occupe à ce jour.

Quelles expériences antérieures vous ont préparé à diriger une infrastructure qui concentre environ 80 % des flux commerciaux de l'Angola ?

L'expérience accumulée au cours de près de trois décennies dans le secteur des transports et de la gestion portuaire m'a permis d'acquérir une compréhension approfondie des flux logistiques, de l'interdépendance entre les acteurs de la chaîne de valeur, ainsi que des exigences en matière de sécurité, de transparence et d'efficacité opérationnelle.

L'exercice de fonctions dans les domaines de l'audit, des finances et de la direction commerciale m'a conféré une vision intégrée, essentielle pour diriger une infrastructure de l'envergure et de la responsabilité du Port de Luanda. Mon parcours académique, enrichi par une formation spécialisée en gestion portuaire, a renforcé cette préparation, en me permettant de combiner l'expérience pratique à une approche stratégique contemporaine.

Avec plus de 3 600 navires reçus en 2021 et une croissance continue en 2024, comment votre expérience personnelle influence-t-elle votre manière de gérer une opération d'une telle complexité ?

L'expérience personnelle nous enseigne, avant tout, l'humilité face aux défis et la reconnaissance de la valeur des équipes. La gestion d'une opération de cette ampleur exige une capacité de planification, mais également une réactivité dans la prise de décision. Mon parcours m'a appris l'importance de l'écoute active, de la discipline opérationnelle et du suivi constant des indicateurs clés de performance. J'ai pour habitude d'être présent sur le terrain, de comprendre les détails opérationnels de manière concrète, et cela a été un facteur déterminant dans la manière dont nous orientons la gestion du Port de Luanda. Ce n'est pas une amélioration : c'est une révolution. Et elle est en marche.

RÉFORMES ET PROJETS STRUCTURANTS

Quelles réformes avez-vous mises en œuvre pour moderniser et accroître la compétitivité du Port de Luanda ?

Depuis ma prise de fonction, nous avons mis en œuvre un programme de réforme structurelle articulé autour de trois axes principaux : la modernisation technologique, l'efficacité opérationnelle et la qualification des ressources humaines. Nous avons misé sur la numérisation des processus, la révision des contrats de concession avec les opérateurs privés, ainsi que sur le renforcement des mesures de sécurité et de contrôle. Ces actions visent à positionner le Port de Luanda comme une plateforme logistique moderne, sécurisée et compétitive, alignée sur les meilleures pratiques internationales.

En termes d'infrastructures, pouvez-vous nous présenter les principaux projets lancés et leur impact direct sur le trafic ?

Nous menons actuellement des travaux de réhabilitation et



d'extension de certains terminaux, notamment le Terminal Polyvalent et le Terminal Multi-Usages. La modernisation des systèmes de grues, le renforcement des zones de stockage et la création de corridors logistiques internes ont permis d'augmenter le volume de fret conteneurisé. Ces investissements ont eu un impact direct sur la fluidité du trafic et sur le niveau de satisfaction de nos clients.

Quels investissements récents, notamment dans la modernisation et l'optimisation des terminaux, ont contribué aux bons résultats du premier trimestre 2024 ?

À la fin de l'année 2024, nous avons atteint un volume de 16 637 828 tonnes de marchandises manutentionnées, soit une croissance d'environ 14,4 %. Cette performance résulte d'investissements ciblés dans l'amélioration des systèmes de gestion portuaire, dans l'introduction de technologies de traçabilité des cargaisons, ainsi que dans l'optimisation

des créneaux d'accostage. Nous avons également instauré de nouveaux protocoles de coordination avec les autorités douanières et les opérateurs logistiques, ce qui a permis de réduire les temps d'escale des navires au port.

DÉFIS ET RÉSILIENCE DES PROJETS RÉALISÉS

Quels ont été les principaux défis rencontrés dans la gestion d'un volume de plus de 1 100 navires reçus en 2024 (+2 % par rapport à 2023) ?

La gestion d'un volume aussi significatif de navires, dans un laps de temps réduit, met sous pression l'ensemble des segments de l'opération portuaire depuis la planification des accostages jusqu'à la coordination avec les terminaux et les services de dédouanement. L'un des principaux défis a été de garantir la synchronisation entre les différents acteurs impliqués, surtout dans un contexte où la chaîne logistique internationale demeure fragilisée par des événements macroéconomiques et géopolitiques. Notre réponse s'est traduite par l'adoption de solutions numériques, le renforcement des capacités de prévision et l'amélioration de la communication interinstitutionnelle.

Y a-t-il eu des moments où vous avez dû prendre des décisions stratégiques rapides pour préserver la fluidité des opérations portuaires ?

Sans aucun doute. La fluidité des opérations dépend très souvent de décisions prises en temps réel. Nous avons connu des situations, notamment liées à des retards de navires ou à des pics d'importation de marchandises sensibles, qui ont nécessité une reprogrammation urgente des créneaux d'accostage ou l'ouverture de corridors logistiques exceptionnels. Dans ces circonstances, le leadership doit être ferme mais aussi flexible, et doit toujours avoir pour priorité l'efficacité du port et la confiance de ses utilisateurs.

Comment avez-vous réussi à maintenir la résilience du Port face aux contingences économiques, logistiques ou réglementaires ?

La résilience se construit à travers la planification, mais également par la capacité d'adaptation. Nous avons investi dans la diversification des services, l'automatisation des processus et le renforcement des compétences de nos cadres.

Des équipes multidisciplinaires d'intervention rapide ont été mises en place pour faire face à des scénarios de rupture, et nous avons établi des partenariats stratégiques avec des institutions publiques et privées, ce qui nous a permis d'anticiper et d'atténuer les risques. La stabilité du Port de Luanda résulte d'une culture de gestion orientée vers les résultats, avec une forte conscience de son rôle public et stratégique.

LEADERSHIP ET HÉRITAGE

Quelles qualités considérez-vous essentielles pour diriger une plateforme qui manipule plus de 16 millions de tonnes de marchandises par an et qui mobilise des milliers d'emplois directs et indirects ?

Diriger une structure de cette envergure exige une vision stratégique, mais aussi une grande capacité de gestion opérationnelle. Il faut savoir écouter, décider sur la base de données, et maintenir un haut niveau d'exigence quant aux résultats. L'éthique, la transparence et le respect des collaborateurs sont également fondamentaux. Pour ma part, je valorise la discipline, la proximité avec les équipes et une gestion orientée vers des objectifs concrets. Le port fonctionne comme un organisme vivant, où chaque rouage compte.

Quel héritage souhaitez-vous laisser à la fin de votre mandat, en termes de modernisation, de durabilité et d'impact social du Port de Luanda ?

Je voudrais être reconnu comme quelqu'un qui a contribué à la transformation du Port de Luanda en une infrastructure moderne, efficace et ayant un impact réel sur la vie économique et sociale du pays. Notre engagement en faveur de la numérisation, de la formation des cadres nationaux et de l'intégration du port avec l'arrière-pays vise à créer un héritage de durabilité et d'inclusion. Nous voulons un port plus vert, plus équitable et plus compétitif, au service de l'Angola et des Angolais.

Quel conseil donneriez-vous à la nouvelle génération de professionnels portuaires africains, appelée à gérer des ports de plus en plus numérisés et intégrés dans les chaînes logistiques mondiales ?

Je dirais que la formation continue est indispensable. Le secteur portuaire traverse une profonde transformation technologique, et ceux qui ne suivent pas cette évolution resteront à la traîne. Mais il est également important d'avoir un engagement envers l'intérêt public, un sens des responsabilités et une capacité à travailler en équipe. La nouvelle génération doit assumer le leadership avec courage, compétence et esprit d'innovation — car la force des ports africains dépendra de la qualité de leurs cadres.

VISION D'AVENIR ET AMBITIONS

Le port de Luanda a récemment célébré ses 80 ans d'existence : quelle est votre vision pour les cinq voire les dix prochaines années ?

Notre vision est claire : transformer le Port de Luanda en un hub logistique de référence dans la région de l'Afrique Australe et Centrale. Nous voulons un port plus technologique, plus

durable, mieux intégré aux systèmes ferroviaires et routiers, avec une capacité accrue à répondre aux exigences du commerce international. Nous misons également sur la reconversion des zones adjacentes au port en espaces logistiques et industriels, afin de favoriser le développement économique régional et de réduire les coûts opérationnels pour nos clients.

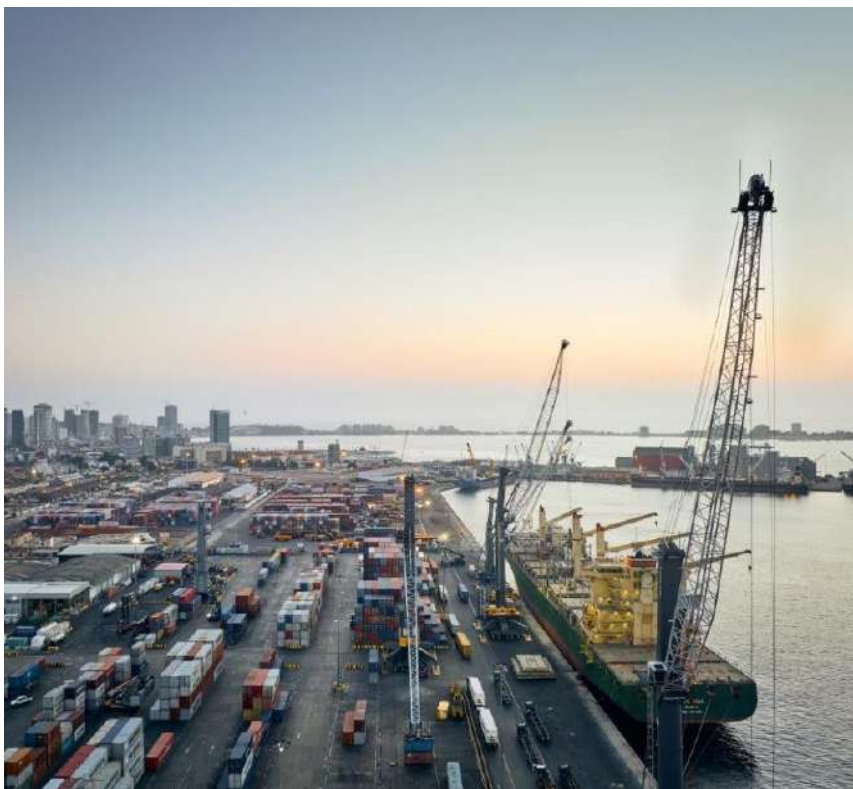
Quelles sont les priorités pour renforcer la compétitivité régionale et internationale du port dans un contexte de concurrence croissante (notamment avec Lomé, Tema ou Abidjan) ?

La compétitivité sera assurée par l'efficacité opérationnelle, la prévisibilité des délais et la qualité des services offerts. Nous investissons dans la numérisation complète de la gestion portuaire, l'amélioration de la transparence des processus et la simplification des interactions avec les opérateurs et agents économiques. L'attraction de lignes régulières de transport maritime et le renforcement de la connectivité ferroviaire avec l'intérieur du pays seront également déterminants pour consolider notre position face aux ports concurrents.



Comment voyez-vous le rôle du Port de Luanda dans la transformation logistique et industrielle de l'Angola, sachant que le port représente environ 80 % des échanges commerciaux du pays ?

Le Port de Luanda est effectivement un acteur central de la logistique nationale. Mais nous voulons qu'il soit plus que cela, un catalyseur du processus d'industrialisation du pays. En facilitant l'écoulement des matières premières et des produits transformés, en réduisant les coûts logistiques et en créant des zones économiques adjacentes, nous contribuons directement à la diversification de l'économie angolaise. Le port peut et doit être un moteur de développement, et c'est dans cette direction que nous travaillons. ■



TÉMOIGNAGES

PEDRO DÓRIA

DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES, TRAVAUX ET APPROVISIONNEMENT

«Au cours des dix dernières années, le leadership du Président du Conseil d'Administration, Alberto Bengue, a été décisif pour la croissance et la modernisation de l'Entreprise Portuaire de Luanda (Port de Luanda). Grâce à sa vision stratégique et à son sens élevé des responsabilités, il a su guider l'institution à travers des périodes exigeantes, en garantissant la durabilité, l'efficacité et la valorisation des ressources humaines.

Sous sa direction, des projets structurants tels que le quai de cabotage, la Tour VTS, la sous-station électrique et le Centre technologique de recherche et de développement portuaire ont été mis en œuvre, renforçant la compétitivité et consolidant la position de l'entreprise dans le secteur maritime-portuaire.

Son engagement en faveur de l'innovation technologique, de l'amélioration continue de la qualité des services, des partenariats stratégiques et du développement du capital humain témoigne d'un leadership exemplaire, marqué par des résultats significatifs et une vision novatrice.»





JOANA COSTA

CONSEILLÈRE POUR LES QUESTIONS FINANCIÈRES DU PCA

«Je connais le Président du Conseil d'Administration (PCA) Alberto Bengue depuis l'an 2000. En analysant son parcours, je constate qu'il a suivi une trajectoire d'excellence, marquée par une solide formation en Gestion et Logistique Portuaire et par un leadership fondé sur la rigueur technique, la vision stratégique et la valorisation du capital humain. Tout au long de sa carrière, il s'est distingué par sa capacité à structurer des équipes, à définir des politiques durables et à mettre en œuvre des processus orientés vers les résultats. Son style de leadership est à la fois technocratique, humain et mobilisateur. Il a exercé les fonctions de Chef de département, de Directeur, de Conseiller et d'Administrateur pour les domaines Commercial, Sécurité et Environnement, fonctions dans lesquelles il a consolidé sa marque en tant que gestionnaire d'impact. En qualité de PCA du Port de Luanda, il a dirigé l'entreprise en mettant l'accent sur la modernisation, la durabilité financière et l'efficacité opérationnelle, tout en renforçant le rôle de la concession portuaire et en promouvant une culture organisationnelle fondée sur la spécialisation et le partage des connaissances.»

GASPAR JUNGO

CHEF DU SECTEUR DES STATISTIQUES ET 1^{ER} VICE-PRÉSIDENT
DU COMITÉ STATISTIQUE DE L'AGPAOC

«À propos du PCA Alberto Bengue, je reconnais en lui des qualités uniques de leadership, de charisme et une profonde connaissance dans le domaine de la gestion portuaire, toujours guidée par les principes de la bonne gouvernance publique. Sa vaste expérience dans le secteur maritime-portuaire, alliée à une compréhension approfondie de l'intermodalité, lui confère une vision stratégique de grande envergure.

En tant que Directeur Commercial, il s'est distingué par la restructuration des départements conformément au modèle de gestion Landlord Port et par la redéfinition de la position stratégique du Port de Luanda. Par la suite, en tant que Président du Conseil d'Administration, il a conduit une transformation structurelle de l'institution. Parmi ses initiatives majeures figurent la numérisation des processus à travers la Fenêtre Unique Portuaire (JUP), la promotion de la transition énergétique et la dynamisation du Centre de Contrôle du Trafic Maritime, modernisant ainsi les mécanismes de suivi des navires.

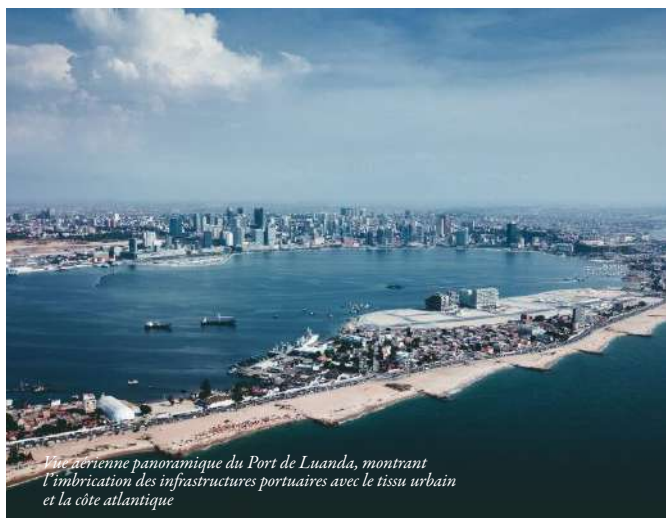
La politique de gouvernance qu'il a adoptée s'est traduite par une augmentation des niveaux de production statistique et par un investissement constant dans la formation des cadres, favorisant ainsi le développement scientifique et académique, ainsi que la valorisation du partage des connaissances.

Le PCA Bengue constitue, dès lors, une référence incontournable dans le secteur et un exemple de dévouement, de compétence et de vision stratégique.»



ANALYSE DU PORT DE LUANDA (2021-2024)

TRAFFIC, INFRASTRUCTURES ET MODERNISATION STRATÉGIQUE



Vue aérienne panoramique du Port de Luanda, montrant l'imbrication des infrastructures portuaires avec le tissu urbain et la côte atlantique

Le Port de Luanda, un Hub Stratégique en Pleine Transformation

Principal port d'Angola, le Port de Luanda gère près de 80% du commerce extérieur non pétrolier du pays et sert de corridor vital pour les pays enclavés voisins (RDC, Zambie). La période 2021-2024 a été marquée par une volonté de diversification économique et de modernisation portuaire, dans un contexte post-pandémique et de perturbations logistiques globales.

Analyse Quantitative du Trafic Portuaire (2021-2024)

L'analyse des performances du Port de Luanda repose sur ses flux de marchandises. Ce bilan du trafic (2021-2024) précise que les données de 2021 et 2022 sont consolidées, tandis que celles de 2023 et 2024, encore partielles, doivent être interprétées avec prudence. L'accent doit être mis sur les tendances qu'elles révèlent plutôt que sur des valeurs absolues.

Trafic Global de Marchandises (2021-2024) - Port de Luanda

Cet indicateur reflète l'activité économique globale. Son évolution montre :

2021-2022 : Reprise spectaculaire

2021 : 14,2 millions de tonnes (Mt)

2022 : 17,1 Mt (+20,4%), atteignant un pic historique.

2023 : Stabilisation

T1 2023 : 4,2 Mt, une baisse de 2% par rapport au T1 2022, suggérant un plateau après la forte croissance.

2024 : Activité soutenue

Données de fret certifié (partielles) : 1,1 Mt (T1) et 1,28 Mt (T2), confirmant une activité continue à un rythme stable.

Après une croissance exceptionnelle en 2022, le trafic semble se stabiliser à un niveau élevé sur la période récente.

Trafic de Conteneurs (EVP/TEU)

Le trafic de conteneurs (EVP), indicateur clé de l'économie non pétrolière, a crû de 8,2% en 2022 pour atteindre 654 590 EVP. Début 2023, le nombre d'EVP a baissé de 6% (T1), mais le tonnage a augmenté de 3%, suggérant un changement dans le type de conteneurs utilisés (plus de 40 pieds). Cette tendance indique une stabilisation après le pic de 2022.

Trafic de Vrac & Structure Économique (2022)

Le trafic de vrac, dominé par les produits pétroliers (vracs liquides), reflète la structure de l'économie angolaise.

En 2022 :

Vracs liquides : 7,9 Mt (+25,7%), représentant 46% du trafic total.

Vracs secs : 0,95 Mt, soit 5,5% du total.

Marchandises diverses (non conteneurisées) : 2,07 Mt (+52,7%), indiquant une forte activité dans les projets de construction et industriels.

Caractéristiques Opérationnelles du Port

La compétitivité du Port de Luanda repose sur son modèle de gestion : un complexe de terminaux spécialisés concédés à des opérateurs privés, qui en assurent l'exploitation, l'expertise et les investissements.

Les Terminaux et l'Évolution Stratégique

Le Port de Luanda fonctionne sur un modèle de concessions à des opérateurs privés (comme DP World, Sogester) qui gèrent des terminaux spécialisés. Cette structure a favorisé l'expertise mais présente une limite opérationnelle majeure : un tirant d'eau maximal de 12,5 m, insuffisant pour accueillir les plus grands porte-conteneurs, ce qui pénalise la compétitivité.

L'évolution majeure de 2024 est l'arrivée d'AD Ports Group. Ce partenariat stratégique va bien au-delà d'un simple changement d'opérateur. Son objectif central est de transformer les capacités du port en augmentant le tirant d'eau à 16 mètres, un projet qui vise à positionner Luanda comme un port de premier ordre sur la côte ouest-africaine.

Le Partenariat Stratégique AD Ports Group (2024)

L'Accord :

- En avril 2024, AD Ports Group a signé un accord de 20 ans pour opérer et moderniser un terminal polyvalent.
- Structuré via deux coentreprises (Noatum Ports Luanda Terminal et Noatum Unicargas Logistics), le partenariat intègre l'exploitation portuaire et la logistique terrestre.
- Investissement** : \$250M initial (pouvant atteindre

\$379M), avec des opérations lancées en janvier 2025.

Le projet de modernisation :

Ambitions (Horizon fin 2026- début 2027)

L'objectif est de créer une installation de classe mondiale grâce :

- **au dragage** : Augmenter le tirant d'eau de 9,5m à 16m (le plus profond du port), permettant d'accueillir les plus grands navires (Super Post-Panamax, jusqu'à 14 000 EVP).
- **aux nouveaux équipements** : Acquisition de grues portiques et de parc modernes pour accélérer les opérations.
- **aux systèmes informatiques** : Mise en place de logiciels de pointe pour optimiser la gestion et la fluidité.

Impacts Capacitaires Spectaculaires :

- **Conteneurs (EVP)** : La capacité annuelle sera multipliée par 14, passant de 25 000 à 350 000 EVP.
- **Ro-Ro (Véhicules)** : Création d'un nouveau pôle d'activité avec une capacité de +40 000 véhicules/an.

Résumé Analytique du Port de Luanda (2021-2024)

Tendance 1 : Croissance volatile et dépendance aux cycles économiques

La forte croissance post-Covid (2021-2022) a cédé la place à une stabilisation en 2023.

Cette volatilité souligne la nécessité de diversifier les sources de revenus au-delà du marché angolais, notamment via le transbordement.

Tendance 2 : Une spécialisation des flux qui reflète l'économie angolaise

La structure du trafic confirme la domination du pétrole (vracs liquides = 46% du tonnage en 2022).

La croissance des conteneurs et des marchandises diverses est un baromètre essentiel des efforts de diversification économique du pays.

Tendance 3 : La modernisation comme réponse aux goulots d'étranglement

Les problèmes chroniques d'efficacité (congestion, longs délais) ont entravé la compétitivité.

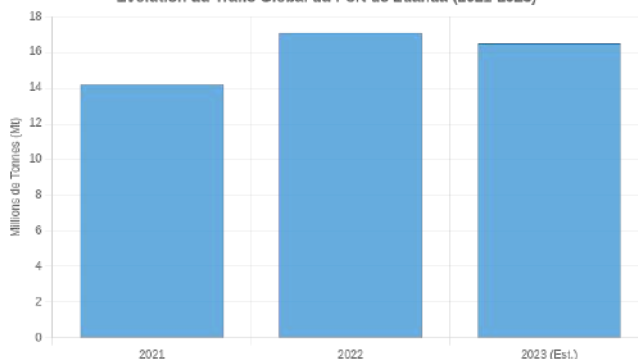
Le partenariat avec AD Ports Group est une réponse directe : investissements massifs pour améliorer les infrastructures (tirant d'eau), les équipements et les systèmes afin de réduire les coûts et améliorer la fiabilité.

Tendance 4 : L'ambition stratégique de devenir un hub régional de transbordement

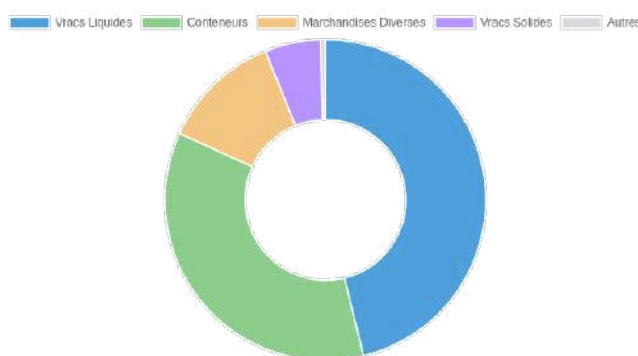
Le projet clé (tirant d'eau porté à 16 mètres) vise à attirer les plus grands navires.

L'objectif est de transformer Luanda en plateforme majeure de transbordement pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest, le positionnant en concurrent direct des autres grands ports de la région.

Évolution du Trafic Global du Port de Luanda (2021-2023)



Répartition du Trafic par Type de Fret en 2022 (%)



Vers un Hub Logistique Panafricain

De simple porte d'entrée de l'économie angolaise, le Port de Luanda se transforme radicalement. Le partenariat stratégique avec AD Ports Group et les investissements massifs visent à le métamorphoser en un hub de transbordement régional de premier ordre.

L'augmentation du tirant d'eau à 16 mètres est l'élément clé de cette ambition. Cette modernisation structurelle lui permettra d'accueillir les plus grands navires et de capturer une part des flux maritimes majeurs le long de la côte africaine.

Sa réussite est cruciale : elle conditionne à la fois sa propre compétitivité future et la stratégie plus large de l'Angola pour diversifier son économie et s'affirmer comme un carrefour logistique continental incontournable. ■





BIOGRAPHIE

M. HIEN YACOUBA SIÉ

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Né le 26 mai 1964 à Adiaké, Hien Yacouba SIÉ est Ingénieur Génie Civil, diplômé de l'ENSTP de Yamoussoukro, (Actuel INPHB).

Il commence sa carrière en 1992 chez FRANZETTI-CI en qualité de Chef du bureau d'études et Responsable des travaux.

En 1994, il intègre le Port Autonome d'Abidjan où après avoir gravi tous les échelons, il occupe les fonctions de Directeur des Travaux et Aménagements, de 2000 à 2006, puis Conseiller Technique du DG, chargé de la Prévention des Risques, de 2006 à 2010. En décembre 2010, il est nommé Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan et prend fonction en avril 2011. À travers une vision claire et des ambitions aiguës, il travaille à repositionner le port d'Abidjan comme premier port de la Côte Ouest-Africaine et un Hub Port de référence sur la façade atlantique de l'Afrique.

Ainsi, de 2012 à 2023, plusieurs projets de grande envergure ont été réalisés sous sa coupole. Ce sont un môle construit au terminal à Pêche, l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée Canal de Vridi, des terrains industriels de 40 hectares créés par remblaiement dans la baie lagunaire de Vridi-Biétry, la construction d'un deuxième terminal à conteneurs, la construction d'un terminal roulier, la modernisation du terminal minéralier, le rempiètement des quais du terminal vraquier et la construction d'un terminal céréalier.

C'est un Directeur Général qui a donc 31 ans d'expérience portuaire, et qui a conduit efficacement la modernisation et le redimensionnement de la plateforme portuaire d'Abidjan.

Par ailleurs, Hien Yacouba SIÉ a assumé les charges de :

- Vice-Président chargé de la région Afrique-Europe de l'Association Internationale des Ports et Rades (IAPH) (Décembre 2013-Février 2017)
- Président de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) (Juillet 2015- Février 2017)

Il est :

- Président de la Communauté Portuaire d'Abidjan
- Membre statutaire de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP)
- Membre statutaire de l'Association Internationale pour la Manutention et le Transport des Marchandises (ICHCA).

Au plan politique, il est :

- Député de la circonscription d'Adiaké, Assinie-Mafia et Etuéboué, communes et sous-préfectures,
- Maire de la commune d'Adiaké
- 1er Vice-président de l'Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire (UVICOCI)
- Secrétaire Exécutif Adjoint du RHDP chargé de l'Organisation, de l'Implantation et du Suivi de la Vie du Parti.

Au titre des distinctions, Monsieur Hien Yacouba SIÉ a été élevé au grade de Commandeur dans l'Ordre du mérite National en février 2019, à l'occasion de la cérémonie marquant l'inauguration du canal de Vridi élargi et approfondi.

En septembre 2021, il a été fait Commandeur dans l'Ordre de Mérite National de la Solidarité au cours des festivités officielles de la Journée Nationale de la Solidarité qui se sont déroulées dans la ville de San Pedro (Côte d'Ivoire). Une autre reconnaissance marquante est le Prix national d'Excellence de la Meilleure Contribution au Rayonnement du Secteur du Transport, qu'il a reçu en septembre 2023, des mains du Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA.

En outre, en octobre 2023, il est élevé au rang de Commandeur de l'Ordre du Mérite de l'Éducation Nationale, pour ses nombreuses actions entreprises dans le domaine éducatif avec le parrainage du concours Miss Mathématiques, le soutien aux écoles, la distribution de matériels scolaires et éducatifs, la récompense des meilleurs élèves, etc. De plus, en juillet 2025, il a été fait Officier dans l'Ordre du Mérite Commercial et Industriel pour ses performances dans le commerce et l'industrie.

M. Hien Yacouba SIÉ a été élevé au rang de Commandeur dans l'Ordre du Mérite Maritime, le jeudi 11 septembre 2025, au cours d'une cérémonie de décoration tenue en marge des festivités marquant les 75 ans d'existence du Port d'Abidjan. Ces distinctions sont à la hauteur de son parcours exceptionnel.

LES PROJETS DE GRANDE ENVERGURE RÉALISÉS DE 2012 À 2023



TERMINAL À PÊCHE



CANAL DE VRIDI ÉLARGI ET APPROFONDI



REMBLAI DE VRIDI-BIÉTRY



DEUXIÈME TERMINAL À CONTENEURS



TERMINAL ROULIER



TERMINAL CÉRÉALIER





PORT D'ABIDJAN : 14 ANS DE TRANSFORMATION ET DE VISION



M. Hien Yacouba SIE (à gauche), Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, recevant le Prix national d'Excellence de la Meilleure Contribution au Rayonnement du Secteur du Transport, des mains de M. AHOUSSOU Jeannot, alors président du Sénat, au nom du Président de la République, SEM Alassane OUATTARA.

Nommé en décembre 2010 à la tête de la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan par le Président de la République **SEM Alassane OUATTARA**, **M. Hien Yacouba SIE** prend effectivement fonction qu'en avril 2011.

A la tête du Port Autonome d'Abidjan, le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan s'est distingué par une série d'initiatives ambitieuses qui témoignent d'une volonté affirmée de transformation et de développement.

Rétrospective des actions d'un grand bâtisseur

Lorsque le Directeur général arrive à la tête du Port Autonome d'Abidjan en 2011, le constat est alarmant. Le trafic portuaire est en net recul, les finances sont fragilisées, les infrastructures peinent à répondre aux exigences du commerce maritime international, et la confiance des partenaires économiques s'effrite. L'outil portuaire Abidjanais, semble s'essouffler.

Mais très vite, celui que beaucoup décrivent comme un homme de vision et d'action, engage une transformation en profondeur. Sa priorité : redresser la barre et repositionner le port d'Abidjan comme un hub logistique majeur en Afrique de l'Ouest.

Pour cela, il déploie une vision stratégique claire et ambitieuse structurée autour de quatre axes majeurs.

Le premier concerne la remise à niveau, le renforcement des infrastructures existantes, et le développement de nouvelles plus adaptées aux exigences du moment.

Le deuxième axe porte sur la reconquête et le renforcement en tant que premier port de transbordement et de transit sur le Côté Ouest Africain.

Le troisième axe vise le renforcement du management de la qualité quand le quatrième est orienté sur le respect des exigences sécuritaires et environnementales.

Concernant le volet infrastructurel, le programme a démarré avec la réhabilitation de l'existant, devenu vétuste et inadapté aux normes internationales. Cette première phase a permis une reprise rapide de l'activité portuaire et un retour progressif des trafics vers les niveaux d'avant crise.

Un leadership aligné sur les priorités nationales définies par le Chef de l'Etat SEM Alassane OUATTARA

L'accession au pouvoir d'Etat de SEM Alassane OUATTARA a marqué un tournant décisif pour la Côte d'Ivoire. Sous son impulsion, un vaste programme de modernisation des infrastructures stratégiques a été lancé, avec une priorité accordée aux secteurs clés tels que les transports, la logistique, le commerce extérieur.

C'est dans ce contexte porteur que le port d'Abidjan a connu une transformation remarquable.

M. Hien Yacouba SIE, Ingénieur chevronné, a su s'aligner sur cette vision présidentielle avec loyauté, compétence et efficacité.

Avec l'appui du gouvernement dont les plans de développement (2012-2015 et 2016-2020) accordent une place importante au secteur des transports, plusieurs projets de réalisation de nouvelles infrastructures ont été initiés par la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan en vue de pallier les insuffisances identifiées.

Le premier projet lancé est la construction d'un môle au Terminal à Pêche. Il a été inauguré et mis en exploitation depuis septembre 2015.

Par la suite, un autre projet prioritaire dans la stratégie conduite par Hien SIE fut l'élargissement et de l'approfondissement du Canal de Vridi. Cet ouvrage inauguré en 2019, permet désormais d'accueillir aisément des navires de 16 mètres de tirant d'eau sans limitation de longueur.

Autre chantier stratégique mené avec brio, le 2ème Terminal à Conteneurs du Port d'Abidjan, fleuron des infrastructures portuaires. Il est labellisé « Green Terminal ».

Ce projet d'envergure, opérationnel depuis décembre 2022, a permis d'augmenter considérablement la capacité de traitement des conteneurs et d'attirer de nouvelles lignes maritimes internationales. Avec une productivité record et des équipements de dernière génération, ce terminal renforce la compétitivité du port d'Abidjan face aux grandes plateformes africaines.

Un nouveau Terminal roulier moderne a été construit et mis en exploitation en 2018. Ce terminal pourra, à terme, traiter 70 000 véhicules par an, faisant du port d'Abidjan un grand port de transbordement pour les véhicules.

Les quais du Terminal vraquier ont été rempiétés en 2017 permettant d'accueillir des navires avec 50 000 tonnes contre 30 000 tonnes avant.

Quant à l'optimisation du domaine portuaire par la création de terrains supplémentaires par remblaiement de la baie lagunaire : Une première phase de 40 hectares a été déjà réalisée. Ce projet vise à augmenter la capacité de stockage du port d'Abidjan avec la possibilité d'installer de nouvelles unités industrielles.

Enfin, un terminal céréalier a été inauguré le 30 mai 2023. L'ouvrage permet au Port d'Abidjan de devenir le principal hub pour la redistribution des céréales qui sont importées en grandes quantités chaque année par les États de la sous-région pour les besoins de consommation des populations.

Ce vaste programme de développement du port d'Abidjan, a valu à Hien SIE, QUI EN EST le véritable maître d'orchestre, d'être élevé au grade de Commandeur dans l'Ordre National, le 21 février 2019.

Une dynamique de croissance continue

Ces projets ne sont pas de simples infrastructures : ils sont le socle d'une croissance continue. Grâce à eux, le port d'Abidjan a vu son trafic augmenter de façon spectaculaire, renforçant sa place comme moteur économique national.

Les efforts ainsi entrepris ont entraîné une croissance régulière du trafic global de marchandises qui s'est établi à 40,1 millions de tonnes en 2024, soit une hausse de 15,6 % par rapport à 2023. Le trafic conteneurisé a, en l'espace de deux années grâce aux performances du second terminal à conteneurs, largement dépassé la barre du million de boîtes pour atteindre 1,6 millions de TEU (équivalents 20 pieds) avec 532 470 conteneurs transbordés.

Des réformes audacieuses pour une transformation en profondeur

Moderniser les infrastructures est certainement le cœur de la politique du premier responsable du Port Autonome d'Abidjan. Mais pour développer le port, il faut également sur d'autres réformes toutes aussi importantes.

Au niveau financier, l'un des aspects essentiels de la gestion de M.SIE a été son engagement en faveur de la bonne gouvernance. Pour lui, il fallait en 2011 assainir les finances de l'entreprise. Pour ce faire, le contrôle interne est renforcé, les charges improductives sont réduites ou supprimées et les recettes sont accrues. Les résultats ne se font pas attendre. À partir de 2013, le chiffre d'affaires enregistre des hausses significatives et en constantes progressions.

L'agence de notation financière Bloomfield Investment Corporation, commise par la Direction Générale, reconnaît dès mars 2013, le fruit des réformes. Elle attribue au Port Autonome d'Abidjan, les notes « BBB- » à long terme et « B » à court terme avec « perspective positive ». Onze années plus tard, en 2024, cette agence décerne au PAA, la note « AA » à long terme et « A1 » à court terme, avec des perspectives stables pour la période allant de septembre 2024 à août 2025.

Cette notation donne à M. Hien Yacouba SIÉ et son équipe, des arguments forts pour se présenter sur les marchés financiers afin de lever des fonds pour réaliser les investissements nécessaires au développement du port d'Abidjan.

Au niveau sûreté et sécurité : un autre défi de taille était la sécurité.

Bien que certifié depuis 2004 aux normes du code ISPS, il fallait absolument et rapidement, réaliser des investissements significatifs pour répondre encore mieux aux exigences internationales.

C'est ce qui a été fait. Les mesures prises par l'Autorité portuaire ont largement contribué à faire désormais de la sécurité et de la sûreté une réalité au port d'Abidjan. Toutes les actions entreprises dans ce domaine ont amené les garde-côtes américains à remettre le port d'Abidjan sur la liste blanche des ports sûrs et fréquentables du Port Security Advisory.

Le Directeur Général du PAA voulait aussi que la qualité des services rendus aux navires et aux marchandises soit conforme aux standards mondiaux. Il a alors engagé les agents de l'entreprise à aller dans ce sens.

L'Autorité portuaire a également mis l'accent sur d'autres réformes toutes aussi importantes telles que l'amélioration continue de la qualité des prestations par la certification à la norme Qualité ISO 9001:2015, la norme Environnementale ISO 14001:2015, la norme du Code ISPS pour la Sûreté des navires et des installations portuaires et la certification à la norme ISO 27001:2022, norme de référence internationale en matière de gestion efficace du Système de Management de la Sécurité de l'Information (SMSI).

Des résultats salués et une reconnaissance méritée

Les nombreuses réalisations menées sous la direction de M. Hien Yacouba SIÉ n'ont pas manqué d'être reconnues, tant sur le plan national qu'international. Le Port Autonome d'Abidjan a récolté plusieurs distinctions témoignant de ses performances, son efficacité, sa compétitivité et de son engagement envers la bonne gouvernance.

Ainsi, le Port Autonome d'Abidjan a obtenu :

- Le Prix national d'Excellence de la Meilleure Contribution au Rayonnement du Secteur du Transport reçu du Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA, le 05 septembre 2023, lors de la Journée nationale d'Excellence ;

- Le Prix 2024 de la performance économique et financière du secteur marchand, octroyé le 02 octobre 2024, par le ministre ivoirien du Patrimoine, du Portefeuille de l'État et des Entreprises Publiques, M. Moussa SANOGO ;

- Le prix d'excellence du meilleur projet BTP de l'année décerné par le Project Management Institute Côte d'Ivoire, le 30 novembre 2024 ;

Trois distinctions majeures lors des awards des ports africains en 2024 à Conakry :

- Le Prix de la meilleure performance trafic, import-export 2023 ;

- Le Prix du meilleur trafic conteneurs (EVP) 2023 ;

- Le Prix du meilleur trafic transit (intégration des économies sous-régionale).

Un acteur clé de la coopération portuaire

Conscient que le développement d'un port ne peut se faire en vase clos, M. Hien SIE, a également œuvré à renforcer la coopération portuaire à l'échelle régionale et internationale. Sous son leadership, le Port Autonome d'Abidjan a multiplié les partenariats stratégiques avec d'autres ports, des institutions spécialisées, et des acteurs majeurs de la chaîne de logistique. Cet engagement s'est soldé par une dynamisation de l'activité de coopération avec l'élection du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan en qualité de vice-président de la région Afrique-Europe de la prestigieuse organisation Maritime et portuaire (IAPH) en juin 2015 à Hambourg (Allemagne).

M. Hien Yacouba SIÉ est également désigné Président de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en mai 2013 à Conakry (Guinée) au cours de son 36e Conseil annuel.

Aujourd'hui, en 2025, le port d'Abidjan se positionne comme l'un des ports les plus performants et les plus innovants de la façade atlantique de l'Afrique. Les chiffres sont éloquentes : trafic en hausse constante, croissance des recettes, amélioration de la compétitivité, et reconnaissance nationale et internationale.

A travers son leadership, son sens de l'anticipation et son attachement à l'intérêt général, le Directeur général du Port Autonome d'Abidjan a su écrire l'une des plus belles pages de l'histoire du port d'Abidjan. Il a redonné espoir à tout un écosystème, et a hissé le port d'Abidjan au rang de fierté nationale.

La célébration des festivités marquant les 75 ans d'existence du port d'Abidjan qui s'est tenue, les 11 et 12 septembre 2025, sous le Haut Patronage du Président de la République, SEM Alassane OUATTARA, vient couronner ces accomplissements remarquables. Cet évènement historique a rassemblé les acteurs du secteur maritime, les partenaires internationaux et les autorités publiques, témoignant de la place stratégique qu'occupe le port d'Abidjan dans le développement économique de la Côte d'Ivoire.

Ces festivités ont également été l'occasion de réaffirmer la volonté commune de poursuivre les réformes et d'écrire de nouvelles pages ambitieuses pour l'avenir.



ANALYSE DU PORT D'ABIDJAN (2021-2024)

CROISSANCE, MODERNISATION ET AMBITIONS RÉGIONALES

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) n'est pas qu'une simple infrastructure portuaire : il est le poumon économique de la Côte d'Ivoire et l'un des piliers logistiques les plus stratégiques d'Afrique de l'Ouest. Historiquement, il concentre plus de 75 % des échanges commerciaux du pays, génère près de 60 % des recettes douanières et abrite une part significative de son tissu industriel. Grâce à sa position géographique privilégiée, il sert également de porte maritime essentielle pour plusieurs pays enclavés notamment le Mali, le Burkina Faso et le Niger renforçant ainsi son rôle de hub régional incontournable.

La période 2021-2024 marque une étape décisive dans l'histoire du port. En l'espace de deux ans, son trafic conteneurisé a presque doublé, passant de 840 000 à plus de 1,6 million d'EVP, tandis que le trafic global de marchandises franchissait pour la première fois le seuil symbolique des 40 millions de tonnes en 2024. Cette transformation n'est ni accidentelle ni conjoncturelle : elle est le fruit d'une vision stratégique de long terme, d'investissements massifs et d'une modernisation systématique des infrastructures et des services. Cette analyse décrypte les ressorts de cette ascension fulgurante, ses implications régionales et les défis qui se profilent à l'horizon.

Performances et Évolution du Trafic (2021-2024) : Une Dynamique Exceptionnelle

Entre 2021 et 2024, le PAA a connu une accélération sans précédent. Après une reprise post-pandémique en 2021 (28,3 Mt), le trafic global s'est stabilisé en 2022 (+1,3 %), avant d'exploser en 2023 (+21,1 %) pour atteindre 33,1 Mt, puis de franchir 40,2 Mt en 2024 (+15,6 %). Ce bond qualitatif et quantitatif traduit une transformation structurelle du port, bien au-delà d'une simple croissance cyclique.

Le segment conteneurisé en est le principal moteur.

En 2022, le port a traité 840 926 EVP. En 2023, ce chiffre a bondi à 1,24 million (+47,2 %), puis à 1,65 million en 2024 (+32,9 %). Cette dynamique coïncide exactement avec la mise en service du second terminal à conteneurs (TC2) en novembre 2022, dont les effets opérationnels se sont pleinement déployés dès l'année suivante.

Les autres segments demeurent robustes, même si les données détaillées sont moins accessibles :

- **Le pétrole** continue d'alimenter une part importante du trafic, en lien avec la croissance énergétique nationale et régionale.
- **Les vracs agricoles**, notamment les céréales, bénéficient d'une demande croissante, justifiant la construction imminente d'un nouveau terminal céréalier soutenu par un prêt de la JICA (Agence japonaise de coopération internationale).
- **Le secteur de la pêche** confirme sa place : Abidjan reste le premier port thonier d'Afrique, avec des unités

de transformation majeures comme celles du groupe OMKA.

- **Le trafic roulier (Ro-Ro)**, modernisé depuis 2018, permet un traitement fluide des véhicules neufs et d'occasion, desservant efficacement la sous-région.

Les Moteurs de la Croissance : Infrastructures Stratégiques et Modernisation

Le TC2, officiellement baptisé Côte d'Ivoire Terminal, est sans conteste le catalyseur de cette révolution. Réalisé pour un investissement total de 596 milliards FCFA, il a été porté par un consortium d'envergure mondiale : Africa Global Logistics (AGL), filiale du géant maritime MSC, et APM Terminals, leader mondial de la gestion portuaire.

Ses caractéristiques techniques en font une infrastructure de classe mondiale :

- Un **quai de 1 100 mètres** et une superficie de 37,4 hectares.
- Un **tirant d'eau de 16 mètres** (pouvant atteindre 18 m), permettant d'accueillir les plus grands porte-conteneurs (jusqu'à 24 000 EVP).
- Une capacité de traitement de **1,5 million d'EVP/an**, doublant ainsi la capacité totale du port.
- Des équipements ultramodernes : **8 portiques de quai, 27 portiques de parc, 36 tracteurs électriques**, garantissant rapidité, sécurité et efficacité.

Au-delà de la logistique, le projet a généré 450 emplois directs et des milliers d'emplois indirects, tout en intégrant des programmes de formation professionnelle pour les jeunes Ivoiriens.

Mais le TC2 ne fonctionne pas en silo. Il s'inscrit dans un programme de modernisation global lancé dès 2012, avec des investissements cumulés dépassant 1,5 milliard d'euros :

- L'**approfondissement du canal de Vridi à 16 mètres** (achevé en 2019), condition indispensable pour accueillir les méga-navires.
- La mise en service en 2018 d'un **nouveau terminal roulier de 300 mètres**, inauguré par le navire Grande Abidjan de Grimaldi.
- L'obtention d'une **triple certification ISO (9001, 14001, 45001)**, rare en Afrique, qui renforce la crédibilité du port auprès des armateurs internationaux.
- Une **digitalisation avancée** des procédures (facturation électronique, suivi en temps réel, plateformes de gestion intégrée).

Résumé Analytique, Positionnement Concurrentiel et Perspectives

La trajectoire 2021–2024 se décline en deux

phases :

- **2021–2022** : phase de consolidation, avec la finalisation des grands chantiers (canal, TC2).
- **2023–2024** : phase d'exploitation à pleine capacité, marquée par une croissance exponentielle.

Cette dynamique illustre un cercle vertueux : vision → investissement → modernisation → attractivité → croissance → nouveaux investissements.

Dans l'échiquier ouest-africain, le PAA rivalise désormais frontalement avec Lomé (Togo) et Tema (Ghana). Grâce à son tirant d'eau, ses opérateurs mondiaux et ses standards de qualité, Abidjan est désormais en mesure de capter du transbordement régional et d'attirer des lignes maritimes majeures.

Défis à venir :

- **Éviter la congestion** en renforçant les corridors ferroviaires et routiers vers l'hinterland.
- **Poursuivre la diversification** : zones franches industrielles, logistique verte, gestion des déchets portuaires.
- **Attirer de la valeur ajoutée** : transformer le port en écosystème industriel, pas seulement en point de transit.

Un Hub Stratégique en Pleine Ascension

Le Port d'Abidjan a accompli une mue historique. Porté par une volonté politique claire, des partenariats stratégiques solides et une exécution rigoureuse, il a changé d'échelle et de statut. Il n'est plus seulement le port de la Côte d'Ivoire : il est devenu un acteur clé de la chaîne logistique mondiale, un levier d'intégration régionale et un atout majeur pour la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Alors que la compétition régionale s'intensifie, Abidjan dispose aujourd'hui des outils, de la crédibilité et de la vision nécessaires pour confirmer son leadership et s'imposer comme le hub logistique de référence sur la façade atlantique de l'Afrique. Son ascension ne fait que commencer. ■

Évolution du Trafic Global de Marchandises (2021-2024)

Année	Trafic Global (en tonnes)	Croissance Annuelle (%)	Source
2021	28 313 869	+11,7 % (vs 2020)	PAA
2022	28 669 102	+1,3 %	Rapport DGPE 2022
2023	34 704 000	+21,1 %	Ministère des Transports
2024	40 102 908	+15,6 %	Ministère des Transports



SÉRAPHIN BHALAT

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE (PAPN)

«FAIRE DU PORT DE POINTE-NOIRE UN HUB DE RÉFÉRENCE»

Propos recueillis par : **Franck BAYE**

Nommé à la tête du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) en 2015, Séraphin Bhalat, l'ingénieur-manager, a hérité d'une institution vitale mais en pleine mutation. Sa mission : moderniser cette infrastructure stratégique qui concentre plus de 90% du commerce extérieur du Congo. Huit ans plus tard, à la veille de l'achèvement de projets structurants majeurs, il nous reçoit pour dresser le bilan d'une transformation profonde, raconter les défis surmontés et dessiner les contours du hub maritime de demain.

BIOGRAPHIE

Séraphin Bhalat, Directeur Général du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), Manager public de haut niveau, dirige le Port Autonome de Pointe-Noire, principale infrastructure portuaire du Congo et poumon économique national, traitant plus de 90% du commerce extérieur du pays. Ingénieur de formation (École Nationale des Travaux Publics) et titulaire d'un MBA, il allie excellence technique et expertise managériale. Nommé à la tête du PAPN en 2015 après une

carrière ascendante dans l'administration publique, il a entrepris une transformation majeure du port. Sous sa direction, le PAPN a lancé d'importants projets de modernisation : extension des quais, agrandissement du terminal à conteneurs, et réhabilitation des ateliers navals. Sa vision vise à faire du port un hub maritime de référence en Afrique centrale, en améliorant la productivité, la digitalisation (Guichet Unique), et la sécurité, tout en renforçant sa contribution à l'économie nationale.

INTERVIEW

Quand Séraphin Bhalat est nommé Directeur Général du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) en juillet 2015, le défi est immense. Le port, véritable poumon économique du Congo et interface majeure entre l'Afrique centrale et le commerce international, souffrait alors de faiblesses structurelles, d'un déficit de compétitivité et d'une pression accrue face aux grands ports concurrents de la façade atlantique africaine.

Dix ans plus tard, le constat est clair : le PAPN s'est hissé au rang de hub logistique majeur de l'Afrique centrale, moteur de croissance et vitrine de modernisation portuaire. Cette transformation, Séraphin Bhalat l'a portée avec une vision ferme : faire de Pointe-Noire non seulement un port moderne, mais un catalyseur du développement économique régional.

Un dirigeant à la croisée des enjeux stratégiques
Ingénieur de formation, Séraphin Bhalat s'est très

tôt imposé comme un homme de méthode et de vision. Sa conviction est simple : un port performant est une condition sine qua non de la compétitivité d'un pays et de l'intégration régionale. Son arrivée à la tête du PAPN a marqué une rupture : il fallait moderniser les infrastructures, fluidifier les procédures, attirer les investisseurs et repositionner Pointe-Noire dans la géographie mondiale des échanges.

Cette ambition s'inscrit dans une logique plus large : faire du port une véritable porte d'entrée maritime pour la sous-région, capable de rivaliser avec Abidjan, Lomé, Tema ou encore Luanda.

Une feuille de route ambitieuse : de la modernisation aux grands chantiers

Depuis 2015, sous son impulsion, le PAPN a connu une métamorphose profonde. Plusieurs projets structurants ont été conduits et finalisés :

- Actualisation du plan directeur de développement du port, véritable boussole stratégique pour la décennie.

>

- Aménagement de deux ports secs à Tchiamba-Nzassi et Liambou pour désengorger la plateforme principale et fluidifier les flux.
- Construction de terminaux spécialisés : un terminal minéralier pour le fer, un quai multifonctions et un quai multi-vrac.
- Extension et réhabilitation des infrastructures : dragage et élargissement du chenal, modernisation des quais existants, construction de nouveaux quais, et finalisation de la deuxième route d'accès au port.
- Amélioration des services énergétiques et logistiques : installation d'une ligne électrique de 30 KV reliant le port, acquisition de nouveaux remorqueurs de dernière génération.
- Siège administratif moderne : un bâtiment qui symbolise la nouvelle identité du PAPN et son ambition internationale.

À cela s'ajoutent des études structurantes sur la compétitivité des corridors, les coûts de passage portuaire, les délais de livraison et les impacts environnementaux.

Les grands partenariats : ouvrir Pointe-Noire sur le monde
Séraphin Bhalat a compris que la compétitivité ne pouvait se construire en vase clos. Sous sa direction, le PAPN a multiplié les partenariats stratégiques :

- Avec l'AFD (Agence Française de Développement), pour moderniser les infrastructures et soutenir la gestion durable des ressources halieutiques.
- Avec HAROPA Ports, afin de partager des expertises, renforcer les corridors logistiques Afrique centrale-Europe et promouvoir les innovations technologiques.
- Avec la Marine marchande et l'ARPCE, pour sécuriser les communications électroniques et renforcer la sûreté maritime.

- Avec Congo Terminal (filiale d'Africa Global Logistics), pour la construction du terminal à conteneurs «*Mole Est*», un investissement majeur qui accroît considérablement la capacité de traitement.

Ces coopérations internationales ont permis au PAPN d'intégrer les meilleures pratiques de gestion portuaire et d'accroître son attractivité pour les investisseurs étrangers.

Des résultats concrets et mesurables

Les réformes et investissements initiés par Séraphin Bhalat ont produit des résultats tangibles, transformant le visage du port :

- **Capacité accrue** : le trafic conteneurs a franchi la barre symbolique du million d'EVP, une première historique pour le Congo.
 - **Réduction des délais** : le temps d'attente des navires a été ramené à moins de 24 heures et la délivrance des marchandises a chuté de 72 à environ 22 heures.
 - **Modernisation de la chaîne logistique** : les coûts liés aux contrôles administratifs ont été réduits grâce à la rationalisation des procédures.
 - **Qualité et environnement** : obtention de la certification ISO 9001:2015 et mise en œuvre d'un Système de Management Intégré (Qualité, Sécurité, Environnement).
 - **Visibilité internationale** : organisation à Paris d'un Business Forum, destiné à présenter les atouts du port, ses facilités fiscales et ses opportunités d'investissement.
- Ces avancées ont permis au PAPN de gagner en productivité, en fiabilité et en crédibilité sur la scène internationale.

Un moteur pour l'économie congolaise et régionale

L'impact de ces transformations dépasse le seul périmètre du port. Elles ont renforcé le rôle du Congo comme acteur incontournable des échanges en Afrique centrale.



Le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN)

- Pour l'économie nationale, le PAPN est devenu l'un des principaux contributeurs aux recettes de l'État, tout en stimulant les secteurs connexes (transport, logistique, services).
- Pour l'emploi, les projets de modernisation et l'augmentation du trafic ont généré des milliers d'emplois directs et indirects.
- Pour la sous-région, Pointe-Noire s'impose comme une porte d'entrée stratégique pour les pays de l'hinterland (RDC, Cameroun, Centrafrique), dynamisant le commerce régional.

Ainsi, le PAPN joue désormais un rôle de levier dans l'intégration économique sous-régionale, contribuant à réduire les coûts logistiques et à fluidifier les échanges commerciaux.

Une vision pour l'avenir : le plan stratégique 2022–2026

Conscient que la concurrence reste forte et que les standards internationaux évoluent, Séraphin Bhalat a lancé un plan stratégique 2022–2026. Celui-ci vise à :

- Consolider les acquis des dernières années en achevant les chantiers en cours.
- Poursuivre la digitalisation des services pour offrir un guichet unique moderne et efficace.
- Intégrer des solutions technologiques innovantes pour optimiser la gestion du trafic et la sécurité.
- Développer des infrastructures respectueuses de l'environnement afin de réduire l'empreinte carbone du port.
- Accroître encore l'attractivité du port auprès des grandes compagnies maritimes et des investisseurs internationaux.

Cette feuille de route s'inscrit dans une perspective de long terme : faire du PAPN non seulement le premier port d'Afrique centrale, mais aussi une référence africaine de durabilité et de compétitivité.

Le portrait d'un bâtisseur

Au fil des années, Séraphin Bhalat a su conjuguer rigueur managériale, audace stratégique et ouverture internationale. Sous sa direction, le Port Autonome de Pointe-Noire n'est plus seulement une infrastructure économique : il est devenu un symbole de modernisation, un moteur de compétitivité et un catalyseur de l'intégration régionale.

En transformant le PAPN, il a redonné confiance aux opérateurs économiques, attiré des partenaires stratégiques et hissé le Congo au rang de plateforme incontournable du commerce africain.



Le siège du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN)

LE PORT DE POINTE-NOIRE (2021-2024)

ANALYSE DE LA CROISSANCE, DES PERFORMANCES ET DES TRANSFORMATIONS STRATÉGIQUES



Vue aérienne du Port Autonome de Pointe-Noire, illustrant son étendue et sa position stratégique sur la côte atlantique

Le Poumon Économique de l'Afrique Centrale
Le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), unique port en eaux profondes de la sous-région, constitue une infrastructure vitale pour la République du Congo (assurant plus de 80% de ses échanges extérieurs) et pour l'Afrique centrale. Véritable « Porte Océane » desservant un hinterland de 180 millions d'habitants, sa position stratégique lui confère un rôle clé pour le transit vers des pays enclavés comme la RCA, le Tchad et la RDC.

Cette analyse dresse le bilan de la période 2021-2024, marquée par une croissance exceptionnelle, des investissements structurants et une affirmation internationale. Elle vise à quantifier les performances via les indicateurs de trafic (conteneurs, vracs), détailler les capacités opérationnelles et les évolutions infrastructurelles, et décrypter la vision stratégique du port.

L'étude s'articule en trois temps :

- *L'analyse chiffrée des performances de trafic ;*
- *L'examen des infrastructures et projets de modernisation ;*
- *La stratégie de développement et les ambitions futures.*

L'objectif est de comprendre comment le PAPN se transforme en un hub logistique intelligent, durable et incontournable à l'échelle africaine.

Performance et Trafic (2021-2024) : Une Croissance Soutenue et des Records Battus

La période 2021-2024 a confirmé la dynamique de croissance du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), avec une performance particulièrement forte dans le

segment conteneurisé. Le trafic global s'est maintenu à un niveau élevé, atteignant 22,6 millions de tonnes en 2023, réparti de manière équilibrée entre les terminaux pétroliers (11,38 millions de tonnes) et le port public de marchandises (11,24 millions de tonnes).

La véritable transformation réside dans l'explosion du trafic de conteneurs. Le terminal, opéré par Congo Terminal (filiale d'AGL), a franchi pour la première fois le seuil symbolique du million d'EVP (équivalent vingt pieds) en 2021, une performance historique qui s'est consolidée les années suivantes. Cette croissance remarquable — une multiplication par cinq des volumes depuis 2009 — reflète une stratégie réussie de modernisation des infrastructures et d'orientation vers le transbordement régional.

Cette trajectoire ascendante positionne le PAPN comme un acteur incontournable du commerce maritime en Afrique centrale, capable de répondre aux exigences logistiques modernes tout en soutenant l'économie congolaise et régionale.

Points Clés sur la Performance du Trafic (2021-2024)

- **Stabilité du trafic global :** Le tonnage total se maintient au-dessus de 22 millions de tonnes, avec une répartition équilibrée entre hydrocarbures et marchandises diverses.
- **Explosion du trafic conteneurs :** Le seuil du million d'EVP a été franchi en 2021 et dépassé chaque année depuis, établissant un nouveau record en 2024.
- **Domination du transbordement :** Près de 80% du trafic de conteneurs est destiné à être réexpédié vers d'autres ports de la région, faisant de Pointe-Noire un hub de transbordement de premier plan.
- **Importance stratégique des vracs :** Les hydrocarbures restent un pilier en volume, tandis que les vracs solides comme les céréales justifient des investissements dans de nouvelles infrastructures dédiées.



Célébration à Congo Terminal pour le franchissement historique du seuil du million de conteneurs EVP traités en 2021

Infrastructures et Capacités Opérationnelles : Un Hub en Pleine Modernisation

La croissance du trafic au Port de Pointe-Noire résulte d'investissements stratégiques et continus dans la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle. Port en eaux profondes, il dispose d'atouts structurels lui permettant d'accueillir des navires de grande taille.

Modernisation et renforcement des capacités (2021-2024) :

Acquisition de sept nouveaux portiques de parc (RTG) en 2025, portant la flotte à 33 unités, permettant une meilleure densité de stockage et une accélération des opérations. Accueil inaugural d'un navire de type ULCV (le «*Maersk Edirne*», 366 m, 13 676 EVP) en février 2024, confirmant la capacité du port à traiter les plus grands porte-conteneurs.

Projet d'extension «Môle Est» (annoncé en 2024) :

- **Investissement** : plus de 400 millions d'euros.
- **Mise en service** prévue : 2027.
- **Infrastructures** : 750 mètres de quai supplémentaires, tirant d'eau porté à 17 mètres, terre-plein de 26 hectares et 16 portiques neufs électriques.
- **Capacité future** : passage à 2,3 millions d'EVP/an (contre 1 million actuellement).
- **Emploi** : création de plus de 900 emplois permanents.

Ce projet renforcera significativement la position du port comme hub de transbordement régional et lui permettra d'accueillir les plus grands porte-conteneurs (24 000+ EVP).

Vision Stratégique et Partenariats : Devenir la Porte d'Entrée Incontournable

La transformation du Port de Pointe-Noire s'inscrit dans une vision stratégique claire, portée par un partenariat public-privé performant avec AGL (Africa Global Logistics), visant à en faire une plateforme logistique intégrée, attractive et durable.

Stratégie et partenariats :

- **Pointe-Noire Business Forum (Paris, septembre 2024)** : Opération de promotion internationale pour présenter les atouts du port, les opportunités d'investissement et la Zone Économique Spéciale (ZES).
- **Investissement privé majeur** : AGL investira près d'1 milliard d'euros d'ici 2027, incluant le projet Môle Est, garantissant expertise, volumes et connectivité mondiale.
- **Financements diversifiés** : Implication de bailleurs comme l'AFD et l'UE pour des projets tels que le futur port de pêche et le quai multifonction.

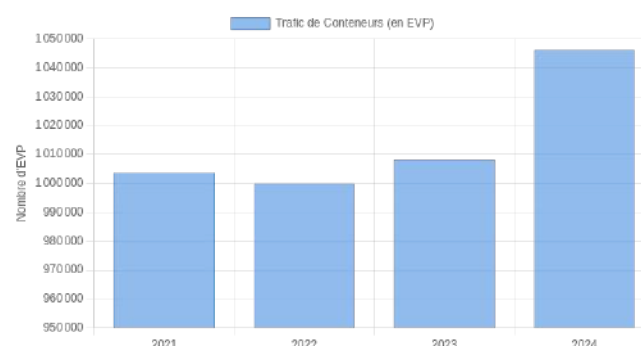
Ambitions stratégiques :

1. **Hub de transbordement régional** : Renforcer la position centrale sur les routes maritimes Asie-Europe-Afrique.
2. **Port intelligent** : Digitalisation via le Guichet Unique (GUOT) et optimisation des flux de données.

Année	Trafic Total	Dont Terminals Pétroliers	Dont Port de Marchandises	Source / Note
2023	22 625 095	11 383 811	11 241 284	AfricaPresse, Agence Ecofin
2022	26 000 000 (estimation)	N/A	N/A	Le Marin (mai 2022), inclut tous trafics.
2021	N/A	N/A	N/A	Données non disponibles dans les sources consultées.

Tableau 1 : Évolution du Trafic Global (en tonnes)

Évolution du Trafic Conteneurs à Pointe-Noire (2021-2024)



Graphique 1 : Évolution du trafic de conteneurs au Port de Pointe-Noire (2021-2024)

3. Port vert : Équipements électriques, certification «Green Terminal» et réduction de l'empreinte carbone.

Synthèse et perspectives :

•Tendances clés (2021-2024) :

- Trafic conteneurs > 1 million d'EVP/an (dont 80% de transbordement).
- Modernisation agressive (équipements, Môle Est).
- Stratégie proactive alliant investissements et promotion internationale.

• Perspectives :

- Môle Est (2027) portera la capacité à 2,3 millions d'EVP/an.
- Renforcement de l'avantage concurrentiel face aux ports régionaux.
- Diversification des activités (pêche, multivrac).

• Défis :

- Amélioration des corridors terrestres (chemin de fer CFCO, routes).
- Intégration régionale (CEMAC) et simplification des échanges transfrontaliers.

Porté par une vision ambitieuse et des partenariats solides, le Port de Pointe-Noire s'affirme comme un hub de classe mondiale, essentiel au développement économique de la République du Congo et de l'Afrique centrale. ■



MAMADOU BIRO DIALLO

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME DE CONAKRY

L'INGÉNIEUR DEVENU STRATÈGE

En quelques années, le Port Autonome de Conakry est passé du statut de goulot d'étranglement à celui de locomotive logistique de l'Afrique de l'Ouest. Sous l'impulsion de Mamadou Biro Diallo, son Directeur Général, le port a rompu avec les lenteurs du passé pour s'imposer comme le premier port à conteneurs de la région selon la Banque Mondiale. Grâce à une modernisation radicale, un fonctionnement 24h/24, une digitalisation sans compromis et une vision stratégique tournée vers l'avenir.

Propos recueillis par : **Franck BAYE**

BIOGRAPHIE

Diplômé du Queen Mary's de l'University of London en tant qu'Ingénieur d'Etat, sa spécialité consiste à la supervision des équipes de gestionnaires dans de multiples disciplines telles que les opérations minières, les travaux de génie civil et la construction communautaire, la construction et la modernisation de routes, les forages, l'aviation et les évaluations d'impact environnemental et social.

Cette brillante carrière débute en tant qu'ingénieur génie civil sur les projets de construction (Heathrow T5, Wembley Stadium, Stansted Airport...) entre 2000 et 2007 chez Laing O'Rourke après une autre expérience acquise dans la construction chez Laing Civil Engineering entre 1999 et 2000.

Fort de cette réputation de gestionnaire rigoureux dans les mines et carrières, M. Biro DIALLO se retrouve dans le groupe Rio Tinto en Grande Bretagne et en Australie. À London, en tant que Directeur de l'Infrastructure de la mine de RIO TINTO IRON ORE entre 2008 et 2009.

Ensuite, il a évolué dans les mines des RBM en Afrique du Sud, une mine d'Uranium en Namibie et la mine de Sel en Australie. Pendant cette période, M. Biro DIALLO a travaillé sur les phases de préféabilité et de faisabilité

du projet Simandou, le plus grand gisement de fer dans le monde. Après avoir gravi tous les échelons en tant que Directeur des opérations en Guinée, il a été promu comme Directeur Pays SIMFER RIO TINTO en République de Guinée en 2019.

Poste qu'il a occupé avant de bénéficier de la confiance du Président de la République de Guinée, S.E Colonel Mamadi Doumbouya, Chef de l'Etat pour assumer les fonctions de Directeur Général du Port Autonome de Conakry, le 14 Décembre 2021.

Depuis cette date, M. Biro DIALLO s'est fixé comme objectifs de faire du Port de Conakry la principale plateforme logistique portuaire compétitive et attractive à travers le développement des infrastructures et équipements modernes.

Des réformes organisationnelles et institutionnelles majeures ont été opérées sous sa direction et le port de Conakry consolide son classement de Premier Port performant de l'Afrique de l'Ouest, pour la deuxième année consécutive, à la suite du classement de la Banque Mondiale dans l'indice de performances des Ports conteneurs en 2022 et 2023.

INTERVIEW

Depuis votre arrivée, le Port Autonome de Conakry a enregistré une hausse de ses performances et figure parmi les premiers ports ouest-africains en productivité. Pouvez-vous dresser un bilan chiffré de cette évolution et des réformes majeures mises en place pour renforcer la compétitivité du port ?

Merci pour cette opportunité. Depuis que je suis à la tête du Port Autonome de Conakry, nous avons enregistré des avancées notables sur plusieurs plans liés à la performance. Cette réussite ne dépend pas d'une seule personne, mais d'une équipe entière qui a su travailler de manière collégiale. La première étape a été d'aligner l'équipe interne du port pour que chacun comprenne son rôle vis-à-vis des concessionnaires.



Ensuite, nous avons revu les conventions, point par point, pour en assurer une application rigoureuse. Nous avons aussi collaboré étroitement avec les concessionnaires principaux, notamment Conakry Terminal et Alport, pour accélérer les investissements et concrétiser les engagements pris. Du côté de Conakry Terminal, nous avons réussi à ramener des investissements prévus sur trois ans, d'un montant d'environ 260 millions de dollars, pour la construction d'un nouveau quai, le remblayage de six hectares afin de créer un terre-plein, ainsi que l'installation de nouveaux équipements tels que des portiques et des grues RTG. Ces travaux sont déjà bien avancés. Chez Alport, les efforts portent sur la construction de nouveaux quais, le dragage, l'éclairage du port et la finalisation de la contournante. Cette dernière, désormais opérationnelle, peut accueillir jusqu'à 1 200 camions dans un parking moderne directement relié au port. Ces aménagements ont contribué à fluidifier le trafic et à réduire le temps d'attente des transporteurs. Nous avons aussi acquis d'autres équipements de parc à conteneurs où il fallait mettre des RTG et deux autres portiques pour décharger les bateaux. Donc, ça, c'est en cours et on les suit de près. On est déjà un an dans cette activité et je crois que dans deux ans, on aura fini toutes ces dépenses-là et le port aura pleinement bénéficié de ces investissements à travers nos partenaires. Alors, si on fait le même exercice du côté d'Alport, Alport devait construire des quais, faire le dragage, éclairer le port et finir la contournante.

Je dirais qu'une grande partie de ces activités sont faites. Nous avons terminé la contournante et le parking. Aujourd'hui, nous avons une capacité de 1 200 camions qui peuvent se garer. Nous avons réussi à mettre tous ces camions-là ou ces activités-là en marche pour finaliser la construction de ce parking, qui est aujourd'hui utilisé par le port, et la contournante qui relie justement ce parking au port lui-même et aux sorties. D'autres quais sont en

construction présentement, d'autres sont déjà terminés. Nous avançons avec eux, nous les suivons de près, car ces activités sont quotidiennes et nécessitent un suivi permanent. Ils sont engagés, mais il faut l'autorité pour recadrer les choses, fixer les priorités et rediriger les activités pour que le résultat soit bien défini. Tout cet ensemble est collégial : chacun a joué son rôle. Nous nous retrouvons aujourd'hui dans la situation souhaitée : cela fait trois ans de suite que nous sommes classés premier port de l'Afrique de l'Ouest. Nous cherchons maintenant à nous maintenir à ce niveau.

La gestion d'un port qui concentre près de 90 % des échanges commerciaux de la Guinée n'est pas sans contraintes. Quels ont été les principaux défis logistiques, financiers, infrastructurels ou institutionnels auxquels vous avez été confronté, et quelles solutions avez-vous mises en œuvre pour y répondre ?

Les défis existent, bien sûr. Nous n'avons plus d'espace, car le port de Conakry est un port colonial, construit bien avant l'indépendance. La ville a grandi autour du port, avec des constructions de part et d'autre, si bien qu'il est aujourd'hui très difficile d'envisager une expansion. De plus, Conakry est une presqu'île, avec une seule entrée et une seule sortie : tout le monde passe par la même voie. Côté infrastructures, nous avons des difficultés pour assurer la fluidité des camions qui entrent et sortent du port. Ces problèmes relèvent en partie de nous, mais aussi d'autres acteurs, car nous ne construisons pas toutes les routes. Nous travaillons donc en étroite collaboration avec les autres ministères pour exprimer ces besoins et voir comment accélérer les investissements afin que nos camions puissent circuler sans trop impacter les populations riveraines. Nos résultats, eux, sont concrets. Nos cadences de manutention ont beaucoup évolué. Nous arrivons aujourd'hui à traiter plus de 60 conteneurs à l'heure. Du côté conventionnel, les navires qui étaient déchargés en 15 à 17 jours le sont désormais en trois à quatre jours seulement. Ces progrès sont dus aux nouveaux équipements, notamment les grues sur terre-plein, qui augmentent la cadence de déchargement.

Vous avez lancé des chantiers majeurs, notamment la construction du nouveau quai Est de 400 mètres permettant d'accueillir sept navires simultanément, l'acquisition de grues modernes, ainsi que l'exploitation du port en continu 24h/24. Quels impacts concrets attendez-vous de ces projets sur le positionnement régional du port et sur l'économie guinéenne ?

L'acquisition de grues modernes et l'exploitation du port 24 heures sur 24 renforcent notre positionnement. Ces investissements visent à améliorer la cadence, car plus un navire est déchargé rapidement, plus le quai se libère pour

un autre navire. La fluidité des opérations est primordiale dans la vie d'un port. Malgré ces avancées, certains obstacles persistent, notamment la coordination entre les acteurs et la question de la maintenance. Pour y faire face, nous avons mis en place la communauté portuaire, qui réunit tous les acteurs impliqués dans les activités du port. Cette approche, inspirée des expériences réussies des ports d'Abidjan et de Tema, permet de résoudre collectivement les problèmes. Chaque acteur y expose ses difficultés, et ensemble, nous trouvons des solutions. Cela nous a permis de gagner en efficacité et en communication. Souvent, il ne s'agissait que d'un manque d'échanges ; aujourd'hui, ces discussions permettent d'éviter les malentendus et d'améliorer considérablement la performance globale du port. En ce qui concerne l'hinterland, c'est un marché essentiel pour nous. Il s'agit d'abord de desservir l'intérieur du pays Kankan, N'Zérékoré, etc. mais aussi nos voisins comme le Mali et le Burkina Faso. À court terme, il fallait d'abord rétablir la confiance et prouver que le port dispose des capacités nécessaires pour répondre à leurs besoins.

Kankan. Cela permettrait de transporter les marchandises jusqu'à des hubs régionaux et de réduire considérablement les distances et les coûts pour les partenaires de l'intérieur du pays et de la sous-région. Cette interconnexion logistique du hub au port assurerait également une plus grande sécurité des flux commerciaux. C'est la solution ultime que nous visons, même si elle nécessite une forte coordination entre le ministère des Transports et les autres acteurs impliqués.

Avec l'extension prévue des infrastructures et l'intégration aux corridors régionaux (Mali, Burkina Faso, Niger), quelle est votre vision à moyen et long terme pour faire du Port de Conakry un hub portuaire incontournable en Afrique de l'Ouest et l'aligner sur les exigences du commerce mondial ?

La Guinée occupe aujourd'hui la première vice-présidence de l'Association de gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC). Nous sommes membre actif et permanent de cette organisation. L'un des principaux avantages de cette adhésion, c'est le partage d'expériences. Nous réalisons que les défis sont souvent les mêmes : manque d'espace, engorgement, difficultés d'accès. Les ports africains ont tous été construits à une époque où la planification urbaine était limitée. Aujourd'hui, ils se retrouvent engorgés, coincés entre la mer et la ville. Grâce à l'AGPAOC, nous échangeons des solutions, apprenons les uns des autres et partageons les bonnes pratiques. Autrefois, les ports africains se voyaient comme des concurrents. Aujourd'hui, cette mentalité a évolué. Nous restons compétitifs, mais dans un esprit de coopération. Si une expérience réussie ailleurs peut nous inspirer, nous n'hésitons pas à la reproduire, et inversement. Nous recevons régulièrement des délégations venues d'autres ports africains, et nous aussi, nous envoyons nos équipes apprendre sur place. C'est un échange constructif dans le cadre plus large de la ZLECAF, la Zone de libre-échange continentale africaine.

Malgré ces avancées, certains obstacles subsistent : fluidité des accès, maintenance, coordination des acteurs, adaptation aux standards environnementaux. Quels sont aujourd'hui les principaux verrous opérationnels à lever et comment comptez-vous y parvenir pour assurer la continuité des performances ?

L'un des grands défis était la route. Aujourd'hui, la route Conakry-Bamako est entièrement bitumée, ce qui a réduit la durée du trajet : ce qui prenait deux à trois jours se fait désormais en un jour ou un jour et demi. C'est une grande avancée. Cependant, certaines zones restent difficiles, et nos voisins doivent s'adapter à nos conditions routières. À long terme, la solution passe par le chemin de fer. Le projet Simandou, avec sa vision 2040, est une opportunité majeure. Nous espérons pouvoir nous brancher à ce réseau pour créer une liaison ferroviaire Conakry-Mamou ou Conakry-

En vous appuyant sur votre parcours international et votre expérience à la tête du PAC, quel message ou quels conseils souhaiteriez-vous adresser à la jeunesse guinéenne et africaine qui aspire à occuper demain des responsabilités dans le secteur portuaire et logistique ?

À l'attention de la jeunesse guinéenne et africaine, je dirais qu'il faut d'abord maîtriser ce qu'on fait. Il faut apprendre, observer, ne pas se précipiter. Beaucoup de jeunes veulent gravir les échelons trop vite, mais la réussite demande de la patience et de la discipline. Je leur conseillerais également d'aimer leur pays. Le patriotisme est une force essentielle. La Guinée est un pays riche en potentiel, et c'est à la jeunesse d'en construire l'avenir, pierre après pierre. Comme pour une maison, on commence par la fondation avant d'atteindre le toit. ■



HOMMAGE À UN LEADERSHIP VISIONNAIRE : LE PARCOURS INSPIRANT DE MAMADOU BIRO DIALLO

Au Port Autonome de Conakry, rares sont les figures qui laissent une empreinte aussi marquante que celle de Monsieur Mamadou Biro Diallo. À la fois stratège, meneur et bâtisseur, il incarne un modèle de leadership moderne, fondé sur la rigueur, la vision et la proximité humaine. En quelques années, il a su redonner un souffle nouveau à l'institution portuaire, fédérant autour de lui des équipes engagées et motivées par une ambition commune : hisser le Port Autonome de Conakry parmi les plus performants d'Afrique de l'Ouest. Ce témoignage, empreint de respect et d'admiration, traduit la reconnaissance d'une équipe envers un dirigeant qui a su allier exigence et bienveillance. En plaçant la confiance, la

formation et la performance au cœur de son management, Mamadou Biro Diallo a su insuffler une dynamique de progrès durable au sein du PAC, tout en inspirant de nombreux collaborateurs à s'élever à leur tour. Ces voix, parmi tant d'autres, témoignent d'un héritage humain et professionnel fort. Sous la direction de Mamadou Biro Diallo, le Port Autonome de Conakry n'a pas seulement connu des avancées techniques et structurelles, mais surtout une transformation culturelle profonde, fondée sur la cohésion, la discipline et l'excellence collective. Un modèle de gouvernance qui continuera, sans nul doute, d'inspirer les générations futures du secteur portuaire guinéen.



TOURET MOHAMED LAMINE

DIRECTEUR D'EXPLOITATION

"Il s'agit d'abord d'un monsieur brillant, expérimenté du fait de son parcours professionnel riche et visionnaire. Ce qui est une qualité indispensable pour aller loin. N'étant pas portuaire à l'origine, il a su s'adapter très rapidement et à oser affronter les enjeux essentiels à la pérennité de notre port. Au delà du Manager, il est leader car il pousse ses collaborateurs à se surpasser et à donner le meilleur d'eux-mêmes, tout en les encourageant à impliquer eux aussi leurs collaborateurs. Pour ma part, c'est un aîné que j'ai plaisir à consulter pour profiter de ses lumières. ces quatre dernières années, sa présence parmi nous est une chance pour la PAC car nous avons pu bénéficier de son aura et de sa capacité à faire bouger les choses. Je lui souhaite ce qu'il y'a de mieux".

FOFANA KARIFALA

CHEF DU SERVICE COOPÉRATION ET COMMUNICATION.

"Je tiens à exprimer toute ma gratitude et mon respect envers Monsieur Mamadou Biro DIALLO, dont le leadership inspirant, la rigueur professionnelle et l'écoute constante ont profondément marqué mon parcours. Travailler sous sa direction a été une expérience enrichissante. Il ne s'est pas seulement illustré par ses compétences techniques et stratégiques, mais également par sa capacité à motiver, faire confiance et faire grandir chacun de ses collaborateurs. Grâce à son encadrement bienveillant, j'ai pu développer de nouvelles compétences, relever des défis ambitieux et renforcer mon sens du service et de la responsabilité. Il incarne les valeurs de loyauté, d'engagement et de performance. Je lui adresse mes sincères remerciements pour la qualité de son accompagnement et pour la confiance qu'il m'a toujours témoignée".





***Port Conteneurs de l'Afrique de l'Ouest, selon l'indice
de Performances Portuaires publié par la Banque
Mondiale en 2021, 2022 et 2023.***



La mise en place de la politique gouvernementale H24 permettant au port de Conakry de fonctionner 24H/24 et 7J/7 et de fluidifier et décongestionner la plateforme portuaire.



L'acquisition de trois (3) portiques de quais, de vingt (25) portiques de parcs et Six (6) grues mobiles dont la capacité varie de 80 à 145 tonnes chacune.



L'extension du Port de Conakry (Zone Est et Ouest) et la construction d'une pénétrante routière de 4,2 km ainsi qu'un parking de stationnement de 1,200 Camions.



L'éclairage public du port de Conakry.



Le renforcement du dispositif de Sécurité et de sûreté des installations portuaires.

ANALYSE DU PORT DE CONAKRY (2021-2024)

LA TRANSFORMATION D'UN PORT NATIONAL EN HUB RÉGIONAL



Nommé Directeur Général du Port Autonome de Conakry (PAC) le 15 décembre 2021, Mamadou Biro Diallo a pris les rênes d'un port à la croisée des chemins. Il entre en fonction avec une conviction forte : faire du PAC la principale plateforme logistique portuaire compétitive et attractive de l'Afrique de l'Ouest. Une ambition qui va bien au-delà de la simple gestion d'un terminal maritime : il s'agit de redéfinir le rôle du port dans l'économie nationale et de le positionner comme un acteur central de l'intégration régionale.

Sa vision repose sur deux piliers fondamentaux : le développement d'infrastructures modernes et une gouvernance innovante basée sur une collaboration étroite entre le secteur public, le partenaire privé (Albayrak Group) et les autorités nationales. Conscient que la performance d'un port ne se mesure plus seulement à la longueur de ses quais, mais à la fluidité de ses processus et à la confiance des armateurs, Biro Diallo insufflé dès son arrivée une culture de transformation radicale.

Relativement nouveau à ce poste, il s'impose rapidement comme un leader actif, visionnaire et opérationnel. Il place la sécurité et la sûreté des installations portuaires au cœur de ses priorités, conscient que la protection des biens, des personnes et des flux est une condition sine qua non pour

attirer les investissements internationaux. Il considère le port non pas comme une infrastructure technique, mais comme un élément vital de l'économie guinéenne, un poumon par lequel respirent les échanges, l'emploi et la croissance.

Son engagement dépasse les frontières du port. En participant personnellement au recensement national de 2025, il affirme une posture de serviteur public, ancré dans la réalité du pays. Ce geste symbolique traduit une volonté de relier le développement portuaire au progrès social et à la modernisation de l'État.

Le résultat de cette stratégie est sans appel : sous son impulsion, le Port de Conakry est reconnu comme le premier port à conteneurs d'Afrique de l'Ouest en termes de performance, selon la Banque Mondiale. Un classement qui n'est pas un simple honneur, mais la preuve tangible d'un cercle vertueux : modernisation → attractivité → croissance → renforcement de la compétitivité.

Analyse Complète du Port de Conakry (Guinée)

1. Contexte, Trafic et Rôle Stratégique

Le Port Autonome de Conakry est le principal port maritime de la Guinée, servant de porte océanique à près de 90 % du commerce extérieur du pays. Il est bien plus qu'un terminal : c'est le nerf de l'économie nationale. Il dessert un hinterland

étendu, couvrant les principaux axes commerciaux vers l'intérieur du pays, et joue un rôle clé dans l'exportation des ressources naturelles, notamment la bauxite – la Guinée détenant les plus grandes réserves mondiales – et le minerai de fer.

Son rôle stratégique est donc double : faciliter les importations de biens essentiels (alimentation, carburants, équipements) et monétiser les richesses minières du sous-sol guinéen. C'est un levier de développement incontournable pour un pays en pleine transition économique.

La modernisation du port a été lancée en 2018 avec la signature d'un contrat de concession de 500 millions de dollars avec le groupe turc Albayrak, marquant le début d'un partenariat public-privé ambitieux visant à transformer radicalement les infrastructures et les performances du port.

2. Performances et Modernisation (2018–2024)

Équipements et Capacités Améliorées :

Le port a connu une transformation physique majeure :

- Acquisition de 12 RTGs (Reach Stackers) et deux portiques de quai sur rail, équipements de pointe pour le traitement rapide des conteneurs.
- Renforcement des quais : 270 mètres réhabilités et 340 mètres de nouveaux quais construits, avec un tirant d'eau atteignant 13 mètres, permettant l'accueil de navires de taille intermédiaire.
- Développement d'un terre-plein de 24 000 m², offrant un espace de stockage accru et une meilleure organisation des flux.
- Extension de la zone ouest sur six hectares, une expansion cruciale pour absorber la croissance du trafic.

Ces améliorations ont permis d'atteindre une capacité de traitement de 60 conteneurs par heure, un niveau de performance inédit en Afrique de l'Ouest.

Digitalisation et Efficacité Opérationnelle :

La modernisation n'est pas seulement physique, elle est aussi numérique :

- En 2021, le port a adopté le système de gestion portuaire TOS Gen2 (GullsEye), une plateforme de gestion intégrée qui permet un suivi en temps réel des conteneurs, une optimisation des rotations des navires et une réduction des erreurs.
- Résultat : le temps de déchargement d'un navire de 40 000 tonnes est passé de 45 à 13 jours, une révolution qui a considérablement réduit les coûts de surestaries et amélioré la satisfaction des clients.

Réformes et Nouveaux Flux Logistiques :

Pour accompagner ces évolutions, des réformes structurelles ont été mises en œuvre :

- La mise en place du fonctionnement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, rendue possible par un décret présidentiel, a été un tournant. Elle a permis d'éliminer les arrêts forcés la nuit et les week-ends, garantissant une fluidité ininterrompue des opérations.
- Cette réforme a désengorgé le port, réduit les files d'attente des camions et renforcé la prévisibilité du service, un critère essentiel pour les armateurs internationaux.

3. Enjeux et Perspectives

Renforcement de la Région :

La reconnaissance du port comme leader régional par la Banque Mondiale est une victoire, mais aussi un point de départ. Le défi désormais est de pérenniser cette performance et de capitaliser sur cette position.

Deux projets majeurs sont en cours pour étendre l'ambition du port :

- Le port sec et la zone logistique à Kagbélen, qui permettront de désengorger le port principal, de créer une zone de valeur ajoutée (transformation, entreposage) et de servir de plateforme pour l'hinterland.
- L'extension en eaux profondes à Forécariah, un projet stratégique conçu pour accueillir les grands navires de minerai de Simandou. Ce gisement géant, une fois pleinement exploité, transformera l'économie guinéenne, et le port de Conakry doit être prêt à en capter la valeur.

Gouvernance Publique-Privé et Investissements :

Le succès du PAC repose sur un modèle de gouvernance public-privé solide, incarné par le partenariat avec Albayrak Group. Cet investisseur continue de déployer des capitaux massifs pour moderniser les équipements et améliorer les services.

L'expansion du port est également soutenue par un ensemble de réformes institutionnelles et réglementaires visant à stimuler l'attractivité du pays, renforcer la connectivité régionale et positionner la Guinée comme un hub logistique incontournable pour l'Afrique de l'Ouest. ■

Résumé comparatif avec Pointe-Noire

Port	Conakry (Guinée)	Pointe-Noire (Congo)
Infrastructure	Modernisation, digitalisation, extension terrestre et en eau profonde.	Grand projet 'Môle Est', RTGs, accueil ULCV, vision port vert.
Trafic	Approx. 10–11 M tonnes flux général, capacité 60 EVP/h.	22–26 M tonnes, trafic conteneur x5 depuis 2009, transbordement majeur.
Rôle stratégique	Hub pour Guinée, export ressources, projets liés à Simandou.	Porte océanique pour Afrique centrale, hub de transbordement, corridor logistique.
Gouvernance	Concession Albayrak, réformes 24/7, digitalisation, anticipation export.	Public-privé (AGL), forum international, stratégie multiforme (digital, vert).



Une Référence Internationale



UN HUB PORT EN AFRIQUE



E-mail: info@paa.ci - Site Web: www.portabidjan.ci - Facebook: [portabidjan](https://www.facebook.com/portabidjan)





COLONEL ANDRÉ CISEAU

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA PMAESA

«L'AVENIR DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES MARITIMES ET LOGISTIQUES EN AFRIQUE DE L'EST ET AUSTRALE»

Fondée en 1973, la PMAESA fédère les acteurs portuaires et maritimes de plus de 25 pays. Son Secrétaire Général, le Colonel André Ciseau, nous présente sa stratégie pour renforcer la compétitivité et la durabilité des ports à l'heure de la digitalisation et de l'intégration régionale.

Propos recueillis par : **A. KOUASSI Junior**

La PMAESA a récemment lancé son Plan stratégique 2024–2028, qui inclut des initiatives phares telles que le Green Port Toolkit, la relance de Cruise Africa et le Portail de connectivité. Comment ces programmes soutiennent-ils concrètement la modernisation des infrastructures et l'amélioration des performances opérationnelles de vos ports membres ?

Notre plan stratégique est effectivement notre boussole pour les cinq prochaines années. Chaque initiative a un objectif opérationnel précis.

- Le Green Port Toolkit n'est pas qu'un simple guide. C'est une feuille de route pratique, avec des indicateurs de performance clés (KPI), qui aide nos membres à auto-évaluer leur empreinte environnementale et à prioriser les

investissements : électrification des quais, traitement des eaux usées, efficacité énergétique. Cela rend les projets «verts» plus bancables.

- La relance de **Cruise Africa** est un programme intégré. Au-delà de la promotion, nous travaillons avec les ports pour standardiser les protocoles d'accueil, former le personnel et développer des circuits touristiques intégrés. Cela génère des revenus non-négligeables et diversifie l'activité portuaire.

- Le **Portail de connectivité** est l'épine dorsale de notre stratégie digitale. Il ne s'agit pas seulement de partager des données, mais de créer une plateforme interopérable où les autorités portuaires, les armateurs, les transitaires et les douanes peuvent échanger des informations en temps réel. L'objectif est de réduire de manière tangible les délais de séjour des navires et des cargaisons.

Les ports de Mombasa, Dar es Salaam et Maputo constituent des portes d'entrée vitales pour les pays enclavés, mais sont souvent confrontés à des goulots d'étranglement et à des contraintes d'infrastructures. Quels sont les principaux défis qui freinent l'expansion de leurs capacités, et comment la PMAESA les accompagne-t-elle ?

Les défis sont systémiques. Au-delà du financement, qui est crucial, nous identifions :

- **La coordination inter-étatique** : Un port comme Dar es Salaam dessert six pays. Les goulots d'étranglement ne sont pas qu'aux quais, mais aussi dans les corridors. La PMAESA agit comme une plateforme neutre pour faciliter le dialogue entre les autorités portuaires, les gestionnaires de chemins de fer et les gouvernements des pays enclavés pour harmoniser les réglementations et synchroniser les investissements.

- **Le transfert de compétences** : L'expansion nécessite une expertise pointue. Nous organisons des programmes de formation conjoints et facilitons les échanges de personnel entre ports membres pour diffuser les meilleures pratiques en matière d'ingénierie portuaire et de gestion de projet.

- **Le plaidoyer politique** : Nous portons la voix collective de nos membres auprès d'institutions comme la BAD ou la Banque Mondiale pour prioriser le financement des infrastructures de liaison (rail, route) aussi bien que des terminaux portuaires eux-mêmes.

La digitalisation et la gestion basée sur les données deviennent des leviers majeurs de compétitivité. Comment la PMAESA favorise-t-elle l'intégration des TIC auprès de ses ports membres ?

Notre approche est pragmatique. Nous ne prôtons pas une solution unique, mais une interopérabilité des systèmes.

- **Benchmarking et indicateurs** : Nous avons développé un cadre commun de KPIs portuaires. En permettant à un port de se comparer à ses pairs régionaux, nous identifions les lacunes et justifions les investissements dans des systèmes d'information.

- **Plateformes partagées** : Le Portail de connectivité que je mentionnais est conçu pour être une «épine dorsale» régionale. Il peut s'interfacer avec les systèmes nationaux de guichet unique, évitant ainsi de réinventer la roue et

réduisant les coûts pour les ports les plus petits.

- **Groupes de travail** : Nous animons des communautés de pratique réunissant les responsables IT de nos ports membres. Ils échangent sur les défis techniques, les appels d'offres et les solutions logicielles, créant une dynamique d'entraide très concrète.

La durabilité et le respect des normes internationales prennent une importance croissante. Comment la PMAESA aide-t-elle ses membres à mettre en place des infrastructures vertes et à renforcer la sécurité maritime ?

Le rôle de la PMAESA est de traduire les normes internationales en actions réalisables pour nos membres.

- **Sécurité maritime** : Nous organisons des exercices de simulation et des formations certifiantes alignées sur les conventions SOLAS et ISPS. La mise en œuvre du pesage vérifié des masses brutes (VGM) a été une priorité ; nous avons formé des centaines de personnels à son application pour garantir la sécurité et éviter les retards.

- **Durabilité environnementale** : Au-delà du Green Port Toolkit, nous négocions des accords-cadres avec des partenaires techniques et financiers pour que nos membres aient accès à des technologies vertes à des coûts préférentiels (par exemple, pour l'éclairage LED ou les équipements anti-pollution).

- **Économie bleue** : Nous insistons pour que le développement portuaire soit pensé en synergie avec les autres activités maritimes (pêche durable, aquaculture, tourisme) pour une gestion intégrée du littoral.

À l'horizon 2030 et au-delà, quels projets phares ou thèmes stratégiques la PMAESA identifie-t-elle comme transformateurs pour le paysage portuaire et logistique de la région ?

Notre vision pour 2030 s'articule autour de trois piliers transformateurs :

- **L'intermodalité intégrée** : Faire des ports les nœuds centraux de corridors logistiques fluides, connectés par le rail et des routes efficaces. Le futur, c'est le port sans congestion, où la cargaison est directement transbordée sur un train à destination de l'hinterland.

- **Le port en tant que plateforme digitale («smart port»)** : Un port où l'IA optimise les mouvements, la blockchain sécurise la traçabilité des documents, et les jumeaux numériques («digital twins») permettent de simuler et d'optimiser les opérations avant même qu'elles n'aient lieu.

- **La spécialisation et la complémentarité régionale** : Plutôt qu'une concurrence frontale, nous poussons à une spécialisation des ports : certains comme hubs de conteneurs (Durban, Mombasa), d'autres comme centres de croisière (Le Cap, Zanzibar), de vracs solides (Maputo) ou de gaz (Matarbari). Cette vision régionale permet à chaque port de développer son avantage compétitif au service de tous.

L'objectif ultime est de faire de l'Afrique de l'Est et Australe une plaque tournante maritime et logistique mondiale, compétitive, durable et résiliente. ■

JEAN-MARIE KOFFI

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL - ASSOCIATION DE GESTION DES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE. LAGOS - NIGÉRIA

« BÂTISSONS ENSEMBLE UNE FAÇADE PORTUAIRE ATTRACTIVE ET PERFORMANTE »

L'AGPAOC a 50 ans : en quoi ses rôles et missions ont évolué au service des ports membres ?

Créée il y a cinq décennies, l'AGPAOC a considérablement fait évoluer son mandat. Initialement centrée sur la coordination technique et le partage d'expérience, l'Association est aujourd'hui un acteur incontournable du développement portuaire. Son rôle s'est élargi pour structurer son action autour de plusieurs missions prioritaires :

Modernisation technologique : pour accompagner la transformation digitale et l'adoption de nouvelles technologies.

Développement durable : afin d'intégrer les enjeux environnementaux et promouvoir des pratiques écoresponsables.

Renforcement des capacités : via des programmes de formation avancés et le transfert de compétences spécialisées.

Intégration régionale : en facilitant les échanges et en harmonisant les procédures et statistiques portuaires.

Mise en œuvre opérationnelle : pour traduire en actions concrètes les recommandations issues de ses travaux.

L'AGPAOC est ainsi passée d'un forum d'échanges à un véritable catalyseur de développement, jouant un rôle clé pour renforcer la position des ports africains sur l'échiquier maritime mondial.

Quels sont les plus grands défis des ports africains aujourd'hui ?

Je les regrouperais en quatre catégories interdépendantes :

1. Infrastructures :

Une congestion chronique frappe de nombreux ports, souvent enclavés dans des villes devenues métropoles, comme à Lagos. Les connectivités terrestres restent défaillantes : réseaux ferroviaires saturés ou absents, et un réseau routier insuffisant pour évacuer les marchandises efficacement.

2. Technologie :

Un retard numérique persiste, avec des systèmes d'information fragmentés et un manque d'interopérabilité entre les acteurs. La cybersécurité constitue une vulnérabilité croissante face à des menaces de plus en plus complexes. Enfin, il existe un important déficit de compétences technologiques à combler



parmi les agents portuaires.

3. Réglementation :

Les lourdeurs administratives continuent de ralentir inutilement les opérations. On observe une harmonisation régionale insuffisante des réglementations, ce qui handicape la fluidité du commerce intra-africain.

4. Environnement et durabilité :

La pression environnementale s'accroît, avec la nécessité de réduire l'empreinte carbone et de réussir la transition énergétique. La gestion des déchets portuaires et maritimes reste un défi. Enfin, l'érosion côtière et les impacts du changement climatique menacent directement les infrastructures.

Ces défis, bien que considérables, sont aussi autant d'opportunités pour ceux qui sauront adopter une approche holistique, mêlant innovation, partenariats et durabilité.

Justement, la ZLECAf est-elle une opportunité de croissance pour les ports africains ?

Absolument. La Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) représente une opportunité historique. En créant un marché unifié de plus d'un milliard de consommateurs, elle devrait générer une croissance significative du trafic portuaire et diversifier les échanges, réduisant ainsi la dépendance aux exportations de matières premières.

Elle favorisera l'émergence de nouveaux corridors commerciaux Est-Ouest, complétant les axes Nord-Sud traditionnels. Cette dynamique est cruciale pour développer le commerce intra-africain, aujourd'hui le moins développé au monde.

À terme, cette croissance pourrait permettre à des ports comme Tanger Med ou Lomé de consolider leur statut de hubs intercontinentaux majeurs, offrant de véritables alternatives aux plateformes portuaires européennes ou asiatiques. ■

PATRICK VERHOEVEN

DIRECTEUR GÉNÉRAL, INTERNATIONAL
ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS (IAPH)

« LES PORTS AFRICAINS DOIVENT ALLIER INFRASTRUCTURE, DIGITALISATION ET DURABILITÉ POUR DEVENIR DES HUBS MONDIAUX »

Alors que le secteur portuaire africain connaît une vague de modernisation sans précédent, Patrick Verhoeven, Directeur général de l'Association internationale des ports et des havres (IAPH), appelle à une transformation holistique. Dans un entretien exclusif, il souligne les progrès réalisés, mais insiste sur l'urgence d'investir dans la connectivité de l'arrière-pays, la gouvernance transparente, la digitalisation inclusive et la transition énergétique — des leviers essentiels pour que les ports africains intègrent pleinement les chaînes logistiques mondiales et deviennent des acteurs clés de la durabilité maritime.

Par : **A. KOUASSI Junior**



Perspectives mondiales

Le secteur portuaire africain a considérablement évolué au cours de la dernière décennie. Nous avons assisté à une vague de modernisation — nouveaux terminaux à conteneurs, infrastructures modernisées et participation accrue du secteur privé. De plus en plus de ports rejoignent les initiatives mondiales en matière de durabilité et de digitalisation, démontrant un engagement croissant envers les meilleures pratiques internationales.

Ce qui est particulièrement encourageant, c'est la montée en puissance de l'efficacité et de l'innovation, allant de nouveaux corridors logistiques à des premiers projets de ports intelligents. Toutefois, des défis persistent. Beaucoup de ports peinent encore avec une connectivité limitée de l'arrière-pays, une gouvernance inégale et des systèmes numériques insuffisamment développés.

Pour atteindre les standards de performance mondiale, les ports africains doivent investir non seulement dans les actifs physiques et la technologie, mais aussi dans les compétences humaines et des cadres réglementaires transparents.

Compétitivité et défis

Pour renforcer leur compétitivité, les ports africains doivent s'attaquer à un ensemble de défis interconnectés. Les goulets d'étranglement liés aux infrastructures restent une contrainte majeure, les ports ont besoin de chenaux plus profonds, d'un approvisionnement électrique fiable et d'équipements de manutention modernes. En outre, des connexions efficaces vers l'arrière-pays via les réseaux routiers et ferroviaires sont essentielles pour accélérer le mouvement des marchandises et réduire les coûts.

Tout aussi critique est la cohérence de la gouvernance et de la réglementation, qui influence la confiance des investisseurs et la discipline opérationnelle. Les ports qui combinent une infrastructure solide, des procédures rationalisées et une gestion transparente tendent à mieux performer et à attirer davantage de commerce.

Améliorer ces fondamentaux permettra aux ports africains de mieux s'intégrer aux chaînes logistiques mondiales.

Transformation digitale

La digitalisation devient le facteur déterminant de la compétitivité des ports modernes. Les ports africains peuvent accélérer leur transition en mettant en œuvre des Guichets Uniques Maritimes et des Port Community Systems connectant tous les acteurs logistiques, en adoptant des outils d'optimisation des escales pour réduire les temps d'attente et en explorant les technologies de port intelligent pour améliorer la visibilité et la planification.

Cependant, la technologie doit aller de pair avec le renforcement des capacités et la préparation en cybersécurité. Beaucoup de ports sont encore en phase de développement des compétences numériques et des infrastructures nécessaires. En appliquant les orientations développées par l'IAPH et à travers des partenariats régionaux, les ports africains peuvent partager leurs connaissances, harmoniser leurs standards et atteindre une plus grande efficacité tout en attirant davantage de trafic maritime.

Durabilité et transition énergétique

La durabilité n'est plus une option ; elle est au cœur de la compétitivité. Les ports africains ont une réelle opportunité de jouer un rôle moteur dans la transition énergétique en investissant dans l'alimentation électrique à quai, la production d'énergie renouvelable et les équipements de manutention électrifiés. De telles initiatives réduisent non seulement les émissions, mais elles permettent également de diminuer les coûts d'exploitation sur le long terme. Certains ports auront aussi le potentiel de se développer

en hubs d'exportation d'énergies marines propres.

À travers le World Ports Sustainability Program (WPSP), l'IAPH soutient les ports en leur offrant un partage de connaissances, des formations et une reconnaissance pour leurs initiatives environnementales. Le fait que trois ports africains aient figuré parmi les lauréats des IAPH Sustainability Awards cette année est un signe encourageant à cet égard.

Notre objectif est d'aider les ports à intégrer la durabilité dans leurs opérations quotidiennes de la gestion des déchets au développement de corridors verts tout en maintenant la croissance économique et la résilience face au changement climatique.

Conseils aux ports africains

Pour les ports qui souhaitent devenir plus compétitifs et efficaces, mes conseils sont doubles. À court terme, concentrez-vous sur l'excellence opérationnelle : rationalisez les procédures douanières, publiez des indicateurs clés de performance et adoptez des solutions numériques rapides telles que la documentation électronique et les systèmes de rendez-vous.

À long terme, investissez dans des infrastructures durables, des énergies propres et le capital humain, renforcez la connectivité de l'arrière-pays, adoptez des pratiques de gouvernance transparentes et poursuivez des partenariats qui apportent technologie et financement. En alignant les gains d'efficacité à court terme avec une vision stratégique à long terme, les ports africains peuvent se positionner comme des portes d'entrée modernes et vitales du commerce maritime mondial. ■



FONDATION

Sefacil



PREMIER

LABORATOIRE D'IDÉES

PROSPECTIVES & STRATÉGIQUES

DÉDIÉ AUX SECTEURS

MARITIME,

PORTUAIRE

ET LOGISTIQUE

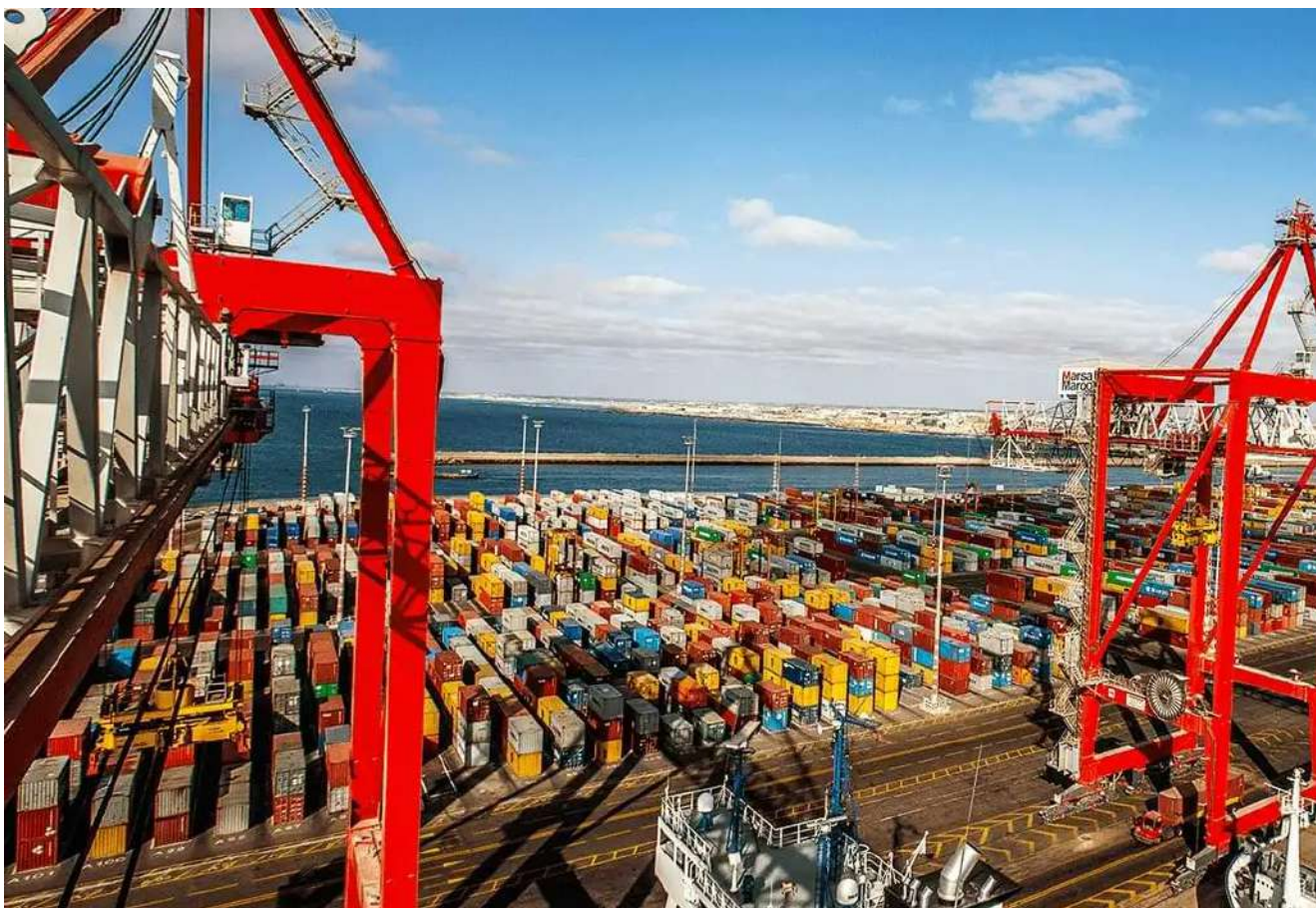
www.sefacil.com

Design Artist Stéphane PADU





DOSSIER



REGARDS PANORAMIQUES : L'AFRIQUE REDESSINE SA CARTE MARITIME

Article rédigé par : **Franck BAYE**

À l'heure où le continent africain s'impose comme un acteur incontournable dans les chaînes logistiques mondiales, ses ports se transforment à vitesse accélérée. De Tanger Med au Maroc à Durban en Afrique du Sud, en passant par Abidjan, Lomé, Djibouti ou encore Mombasa, une vague sans précédent de modernisation, d'extension et de création d'infrastructures portuaires redessine le visage économique du continent. Ces grands chantiers ne sont pas seulement des investissements en béton et acier : ils incarnent une ambition stratégique celle de relier l'Afrique aux marchés mondiaux, de stimuler les échanges intra-africains et de faire émerger des hubs logistiques régionaux capables de rivaliser avec les plus grands ports internationaux. Ce dossier propose un regard panoramique sur ces infrastructures phares, véritables catalyseurs de développement, qui ancrent l'Afrique au cœur de la mondialisation.

Tanger Med : le hub méditerranéen de l'Afrique
Situé à 40 km au sud de Tétouan, Tanger Med s'est imposé en moins de quinze ans comme le premier port d'Afrique en termes de conteneurs et de trafic total. Inauguré en 2007, ce complexe ultramoderne, géré par Tanger Med Port Authority, s'étend sur plus de 40 km de façade maritime et abrite deux terminaux à conteneurs (Tanger Med 1 et 2), un terminal roulier, un terminal pétrolier et plusieurs zones industrielles intégrées. Grâce à sa position géostratégique à l'embouchure de la Méditerranée, face à l'Europe, le port joue un rôle clé de plateforme multimodale entre l'Afrique, l'Europe et les Amériques. En 2023, il a traité près de 9 millions de conteneurs (EVP) et plus de 7 millions de véhicules, consolidant son statut de hub logistique continental. Son extension, Tanger Med

3, en cours de développement, vise à doubler sa capacité d'ici 2030, avec un accent mis sur la décarbonation et la digitalisation.

Le port de Djibouti : carrefour géopolitique et corridor économique

Au croisement des routes maritimes entre l'Asie, l'Afrique et le Moyen-Orient, Djibouti occupe une place stratégique exceptionnelle. Depuis deux décennies, le pays a fait du développement portuaire une priorité nationale, attirant des investissements massifs, notamment chinois via China Merchants Port Holdings. Le port de Doraleh, inauguré en 2008 puis agrandi, dispose aujourd'hui d'un terminal à conteneurs de pointe, d'un terminal pétrolier et d'un terminal dédié au gaz naturel liquéfié (GNL). Parallèlement, le projet de corridor économique Djibouti-Addis-Abeba, renforcé par le chemin de fer moderne électrifié, permet d'acheminer efficacement les marchandises vers l'Éthiopie, pays enclavé mais économiquement dynamique. Avec plus de 20 millions de tonnes de fret manipulées annuellement, Djibouti aspire à devenir le Singapour de l'Afrique de l'Est une ambition soutenue par une gestion efficiente et une sécurité maritime renforcée.

Abidjan : modernisation d'un géant ouest-africain

Port historique de la Côte d'Ivoire, Abidjan connaît depuis les années 2010 une transformation radicale. Les travaux achevés entre 2015 et 2023 représentent un investissement de plus de 1 milliard d'euros. Conçu pour accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde (jusqu'à 24 000 EVP), le deuxième terminal à conteneurs dispose d'un tirant d'eau de 16 mètres et d'une connexion au réseau ferroviaire national. Cette modernisation du Port Autonome d'Abidjan vise à désengorger le vieux port colonial, saturé, et à positionner Abidjan comme le principal hub maritime de l'Afrique de l'Ouest. Grâce à cette infrastructure, le port espère atteindre 5 millions d'EVP traités par an d'ici

2030, tout en servant de relais pour les pays enclavés comme le Mali, le Burkina Faso et le Niger.

Lomé : le port le plus compétitif d'Afrique de l'Ouest ?

Au cœur du golfe de Guinée, le port de Lomé, au Togo, s'est imposé comme une alternative performante aux grands ports traditionnels de Lagos ou d'Abidjan. Depuis l'arrivée du groupe Bolloré Africa Logistics, puis du consortium MSC-Bolloré-TIL, le terminal à conteneurs de Lomé a connu une croissance exponentielle. Classé parmi les ports les plus efficaces du continent, il bénéficie d'un tirant d'eau de 16,50 mètres, d'équipements dernier cri et d'un système de gestion numérique optimisé. En 2023, il a manipulé plus de 3 millions d'EVP, dont une grande partie en transit vers le Nigeria, le Niger et le Burkina Faso. Le développement du port sec de Cinkassé, relié par rail, renforce son rôle de plateforme logistique régionale. Lomé incarne ainsi une nouvelle génération de ports africains : réactifs, connectés et centrés sur le service client.

Mombasa : pivot de l'Afrique de l'Est

Port principal du Kenya et de la région des Grands Lacs, Mombasa est depuis longtemps le poumon économique de l'Est africain. Géré par la Kenya Ports Authority (KPA), le port traite chaque année environ 25 millions de tonnes de fret, dont une large part destinée à l'Ouganda, au Rwanda, au Burundi et au Soudan du Sud. Face à la saturation des installations anciennes, un ambitieux programme de modernisation a été lancé, incluant l'extension du terminal à conteneurs, la construction d'un nouveau quai (South Harbour Project) et l'amélioration des connexions ferroviaires via le Standard Gauge Railway (SGR). Bien que confronté à des défis liés à la bureaucratie et aux retards logistiques, Mombasa reste incontournable. Son évolution vers un port intelligent (smart port), avec digitalisation des processus douaniers et suivi en temps réel des cargaisons, marque une étape clé dans sa transformation.



Durban : le géant sud-africain en mutation

Avec près de 3,5 millions d'EVP manipulés annuellement, le port de Durban est le plus grand et le plus actif d'Afrique australe. Situé sur l'océan Indien, il joue un rôle central dans les exportations sud-africaines de minerais, de produits agricoles et de biens manufacturés. Toutefois, le port souffre depuis des années de congestion chronique, de limitations techniques (tirant d'eau limité à 12,5 mètres) et de dysfonctionnements opérationnels. Pour relever ces défis, Transnet, l'entreprise publique gestionnaire, a lancé un vaste plan de modernisation doté de plusieurs milliards de dollars. Il comprend l'approfondissement des chenaux, la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à Dube TradePort (le futur «*Durban Dig Out*»), ainsi que la numérisation complète des services portuaires. Si ces projets aboutissent, Durban pourrait retrouver son rang de leader régional et mieux concurrencer les hubs asiatiques.

Vers une intégration portuaire africaine ?

Au-delà de leurs spécificités locales, ces grands projets partagent une vision commune : faire des ports africains des leviers de croissance inclusive, d'intégration régionale et d'industrialisation. La mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) renforce l'urgence d'avoir des infrastructures portuaires performantes, capables de fluidifier les échanges intra-africains, encore trop faibles. Les partenariats public-privé, les financements internationaux (Banque mondiale, BAD, agences bilatérales) et les transferts technologiques jouent un rôle déterminant dans cette mue. Pourtant, des obstacles persistent : corruption, instabilité politique, dépendance aux importations d'équipements, et risques liés au changement climatique (montée des eaux, ouragans).



L'enjeu désormais n'est plus seulement d'agrandir les ports, mais de les rendre résilients, durables et connectés. Des initiatives émergentes, ports verts, énergies renouvelables, logistique circulaire montrent que l'Afrique peut innover tout en développant. À l'horizon 2030, le continent pourrait compter une dizaine de hubs maritimes de classe mondiale. Leur succès dépendra autant de la qualité des infrastructures que de la volonté politique à les inscrire dans une stratégie globale de développement territorial et industriel.

L'Afrique jette l'ancre dans la mondialisation

Les grands ports africains ne sont plus seulement des points d'entrée et de sortie de marchandises : ils deviennent des centres de valeur ajoutée, des zones franches industrielles, des incubateurs de services logistiques et financiers. De Tanger à Durban, de Lomé à Djibouti, un nouveau réseau portuaire émerge, redessinant les cartes du commerce mondial. Ces infrastructures symbolisent une Afrique qui assume son destin, qui investit dans son autonomie économique et qui cherche à tirer parti de sa jeunesse, de ses ressources et de sa position géographique. Le chemin reste long, mais la trajectoire est tracée : l'Afrique n'est plus simplement reliée au monde elle commence à le façonner. ■



TABLEAU COMPARATIF DES INFRASTRUCTURES ET INNOVATIONS DES PRINCIPAUX AFRICAINS

Port (Pays)	Infrastructure / Innovation	Statut (achèvement)	Période	Acteurs principaux
Tanger Med 2 (Maroc)	Extension portuaire : 2 nouveaux terminaux conteneurs (+6 M EVP)	Terminé	2015–2019	Tanger Med Port Authority, Marsa Maroc, armateurs internationaux
Nador West Med (Maroc)	Nouveau port en eau profonde + terminal conteneurs et zone industrielle	En construction (achèvement prévu)	2016–2025	Cosco Shipping, Agence nationale des ports
Port de Dakhla Atlantique (Maroc)	Nouveau port polyvalent (commerce, pêche, réparation navale)	40 % achevé	2020–2028/29	Agence nationale des ports, partenaires publics/privés
Port central El-Hamdania / Boumerdès (Algérie)	Port en eau profonde, futur hub conteneurs	Planification / relocalisation	2016–2025	EPAL, CITIC, CSECE, DP World
Port d'Ain Sokhna (Égypte)	Nouveau terminal conteneurs géant (2,6 km quai)	En construction	2023–2025	Hutchison Ports, COSCO, CMA CGM
Port de Damiette (Égypte)	Terminal II conteneurs, capacité 3,5 M EVP	En construction / ouverture prévue	2024–2025	Eurogate, Contship Italia, Hapag-Lloyd, SFI
Port de Nouakchott (Mauritanie)	Nouveau terminal conteneurs	Phase 1 opérationnelle	2018–2022	Meridiam, Arise, TCN
Port de Ndayane (Sénégal)	Grand port en eau profonde conteneurs	Travaux en cours	2021–2025/26	DP World, Port autonome de Dakar
Port de Bargny-Sendou (Sénégal)	Port minéralier et vraquier	En exploitation partielle	2021–2025	Sénégal Minergy Port, Eiffage
Port de Conakry (Guinée)	Extension terminal conteneurs	Terminé	2015–2018	Bolloré/MSC, China Harbour Engineering
Port de Freetown (Sierra Leone)	Nouveau appontement conteneurs	Terminé	2018	Bolloré Ports
Port de Lekki (Nigeria)	Nouveau port en eau profonde conteneurs + vrac	Phase 1 opérationnelle	2017–2023	Tolaram, CHEC, CMA CGM
Port en eau profonde de Kribi (Cameroun)	Terminal conteneurs + terminal polyvalent	Phase 2 terminée	2018–2025	Bolloré-APMT (jusqu'en 2022), TIL/MSC, CHEC
New Owendo International Port (Gabon)	Nouveau port conteneurs + polyvalent	Terminé	2017	Arise Ports & Logistics, Olam, AFC
Port de Pointe-Noire (Congo)	Extension terminal conteneurs + second terminal	Extension en cours	2009–2027	Bolloré/AGL, AD Ports, CMA CGM
Port de Banana (RDC)	Nouveau port en eau profonde conteneurs	Construction phase 1	2022–2027	DP World, Mota-Engil, BII
Port de Berbera (Somaliland)	Expansion conteneurs	Phase 1 terminée	2018–2021	DP World
Port de Mombasa CT2 (Kenya)	Nouveau terminal conteneurs	Terminé	2016–2022	KPA, Toyo Construction, JICA
Port de Lamu (Kenya)	Nouveau port multipostes	Phase initiale opérationnelle	2021–2025	KPA, CHEC, Exim Bank China
Port de Dar es Salaam (Tanzanie)	DMGP : modernisation postes à quai + terminal roulier	Terminé	2017–2021	TPA, China Harbour, CRBC, BM
Port de Maputo (Mozambique)	Dragage + extension terminal conteneurs/minéralier	Terminé	2015–2017	MPDC (DP World, Grindrod)
Port de Toamasina (Madagascar)	Extension quai conteneurs + dragage	En construction	2018–2025	SPAT, JICA
Port Louis (Maurice)	Extension quai conteneurs + brise-lames	Terminé	2017–2019	Mauritius Port Authority
Port de Walvis Bay (Namibie)	Nouveau terminal conteneurs	Terminé	2017–2019	Namport, China Harbour
Port de Durban (Afrique du Sud)	Modernisation Pier 2 Sud	Terminé	2015–2022	Transnet, DP World (PPP)
Port Ngqura (Afrique du Sud)	Ajout de 8 portiques conteneurs	Terminé	2015–2022	Transnet, investisseurs privés
Port de Luanda (Angola)	Terminal conteneurs + terminal polyvalent	Terminé / concessions	2020–2021	APM Terminals, DP World
Port de Lobito (Angola)	Nouveau terminal polyvalent conteneurs/minéralier	Concession lancée	2021–2025	Trafigura-Mota Engil-Vucungo, DP World



AHMED LOUKILI

DOCTEUR EN GÉNIE INDUSTRIEL ET CHERCHEUR DANS LE DOMAINE DE L'OPTIMISATION, DES PERFORMANCES ET LES POLITIQUES/STRATÉGIES INTELLIGENTES

LE PORT DE TANGER MED : UNE REFERENCE DANS LA PERFORMANCE

Les ports sont les portes d'entrée de la grande majorité des échanges commerciaux africains. Historiquement, le continent a souffert d'un manque de ports modernes, ce qui a entraîné des coûts de fret élevés, des délais de transit longs et une faible compétitivité. Le développement d'infrastructures portuaires et logistiques modernes est donc essentiel pour réduire les coûts logistiques, faciliter le commerce intra-africain, attirer les investissements directs étrangers (IDE) et créer des emplois et de la valeur ajoutée. Ces investissements facilitent non seulement les échanges commerciaux au sein du continent, mais relient également l'Afrique au reste du monde. Le port de Tanger Med, au Maroc, illustre parfaitement cette dynamique. En seulement deux décennies, il est passé d'un projet ambitieux à une plateforme logistique mondiale de premier plan, transformant la position du Maroc et de l'Afrique dans le commerce international.

Par **Dr. Ahmed LOUKILI**

Le port de Tanger Med, inauguré en 2007, est plus qu'un simple port ; c'est un complexe industrialoportuaire intégré qui a radicalement changé la donne pour le Maroc et l'ensemble du continent africain. Ce port, né dans le but de doter le royaume d'un

port compétitif de classe mondiale, connecté au reste du monde grâce à des activités de transbordement, a réussi à se tailler une place sur un marché régional où d'autres ports étaient déjà bien implantés. Le Port de Tanger Med a ainsi réussi non seulement à se positionner sur un

segment restreint soumis à une concurrence féroce, mais aussi à ouvrir la voie au développement, en peu de temps, d'un véritable pôle industriel dans la région du Détroit, avec plusieurs centaines d'entreprises implantées et des dizaines de milliers d'emplois créés.

La réussite de ce projet est sans conteste due en grande partie à une politique de management moderne, de transparence, de bonne gouvernance et d'adaptation dynamique à l'évolution du monde des infrastructures portuaires et du transport maritime. Le management en place s'appuie notamment sur une veille stratégique efficace, lui permettant de suivre l'évolution des meilleures pratiques du secteur et les opportunités d'amélioration ou de développement.

Le port de Tanger Med a enregistré des chiffres records suite au lancement de Tanger Med 2. Avec plus de dix millions de conteneurs traités en 2024, le port renforce sa position dominante en Afrique et en Méditerranée et la position du Maroc comme hub régional du commerce maritime. Ces performances ont connu une amélioration substantielle avec la mise en service de Tanger Med 2 en 2019, portant la capacité de traitement de conteneurs du port à neuf (9) millions d'EVP depuis 2020. Avec ce volume, le port renforce davantage sa position de plateforme privilégiée pour les exportations marocaines et de hub de référence pour les flux logistiques et le commerce mondial.

Cette performance est le fruit de la forte implication et de la synergie de l'ensemble des partenaires de Tanger Med, et plus particulièrement de la digitalisation engagée par l'autorité portuaire, notamment pour la réservation de créneaux d'escale destinés à gérer les mouvements portuaires des navires.

Parmi les autres facteurs clés de ce succès: une position géostratégique exceptionnelle (au carrefour des routes maritimes entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques); des infrastructures de pointe, avec des terminaux modernes gérés par des opérateurs de renommée mondiale, équipés de portiques et de systèmes de management automatisés garantissant des délais de chargement et de déchargement performants; un modèle économique intégré (outre les activités portuaires, le complexe comprend une vaste zone franche industrielle et logistique de plus de 5 000 hectares).

Le port a également développé une connectivité et une ouverture sur l'Afrique, devenant une porte d'entrée

majeure pour les flux commerciaux à destination et en provenance de plus de 40 ports africains.

Les Perspectives pour l'Afrique

Le succès du port de Tanger Med sert de modèle aux autres pays africains qui investissent dans leurs infrastructures portuaires.

Cependant, les défis auxquels ces ports seront confrontés ne doivent pas être négligés. Cela nécessite une planification rigoureuse, impliquant la mise en place d'un outil de veille efficace des décisions d'investissement et d'aménagement pour chaque port, dans le cadre d'une vision à long terme du système portuaire. Cet outil repose sur des initiatives d'investissement qui couvrent les différentes options possibles pour répondre à la demande portuaire. Il permet également d'améliorer la gouvernance portuaire et d'anticiper les évolutions.

La mondialisation offre certes de nombreuses opportunités aux économies, mais ses incertitudes sont de plus en plus importantes. Chaque stratégie doit être intelligente afin d'ajuster en permanence les tactiques et les actions déjà mises en œuvre ou planifiées. De fait, les politiques et stratégies fondées sur l'intelligence permettent de créer une synergie entre la surveillance de l'environnement externe de l'organisation et celle des changements internes actifs. Cela faciliterait la mise en œuvre d'approches appropriées pour permettre à l'organisation de rester innovante et compétitive, en visant en permanence des décisions pertinentes.

Le renforcement de la chaîne logistique portuaire passe par un management rentable du port et des terminaux portuaires. Pour ce faire, il est nécessaire de maîtriser les coûts et les stratégies de gestion de tous les processus liés à la manutention. Pour être compétitifs, les ordonnateurs doivent d'abord bien comprendre les difficultés liées à l'économie maritime et à la mondialisation, et opter pour une vision dynamique avec la transparence et le professionnalisme comme éléments clés de la compétitivité. L'objectif est de remplacer le cadre conflictuel issu des intérêts spécifiques et de la complexité des acteurs portuaires par un cadre de coopération.

Investir ne se résume plus à trouver les moyens d'acquérir les outils. Aujourd'hui, investir obéit également à des règles fondamentales, qui déterminent l'écart entre coût et valeur ajoutée de chaque investissement. L'analyse de ces écarts est nécessaire pour définir les priorités d'investissement et ainsi garantir l'optimisation et la durabilité. Tout cela ne peut que restaurer la confiance dans notre continent, ce qui permettrait aux acteurs portuaires de mieux collaborer et à l'Afrique de prendre sa place légitime dans les échanges mondiaux. ■

L'Afrique mise sur sa propre expertise pour conduire sa transformation

YOUSSEF IGHMI

PORTUS ADVISORY INTERNATIONAL

L'AFRIQUE FACE AUX MUTATIONS DU COMMERCE MARITIME MONDIAL : PROJETS PORTUAIRES ET ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES COMME LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Le commerce maritime connaît aujourd'hui une recomposition d'ampleur : gigantisme des navires, consolidation des alliances, accélération de la numérisation, exigences croissantes de décarbonation et reconfigurations géopolitiques infléchissant les routes. Pour l'Afrique, ces chocs exogènes ne constituent pas un déterminisme ; ils peuvent devenir des accélérateurs endogènes de transformation, à la condition d'adosser les projets portuaires à des zones économiques spéciales (ZES) performantes et à des corridors multimodaux fiables. L'enjeu n'est plus tant de «faire escalier des navires» que de convertir les flux en valeur ajoutée locale et en emplois qualifiés.

1. Ce qui change réellement

- **Productivité et fiabilité deviennent décisives** : le respect des fenêtres à quai, des cadences élevées, une profondeur suffisante et la disponibilité des équipements conditionnent l'accès aux services directs comme au transbordement.
- **Reconfiguration des routes** : le rapprochement des productions (nearshoring), la sécurisation des chaînes entre partenaires de confiance (friend shoring) et les arbitrages géopolitiques déplacent des maillons de valeur ; l'Afrique atlantique comme l'océan Indien gagnent en centralité.
- **Données et automatisation** : le port s'affirme en plate forme numérique. Port Community System (PCS) ouvert, prise de rendez vous aux portes, suivi en temps réel et jumeaux numériques permettent d'anticiper, de lisser les pics et d'orchestrer l'ensemble des flux.
- **Transition énergétique** : électrification des équipements, alimentation à quai, préparation aux carburants alternatifs (GNL, méthanol, ammoniac, hydrogène) et gestion du carbone reconfigurent les priorités d'investissement autant que les compétences requises.

2. Une fenêtre d'opportunité pour l'Afrique

- **Géographie et demande** : bien connectés à leurs hinterlands,



les ports gateways africains captent des lignes directes, stabilisent les volumes et structurent des écosystèmes exportateurs.

- **Corridors de valeur** : la compétitivité se joue désormais au delà du quai les liaisons port/rail/route desservant des bassins de transformation : agro industrie, automobile, mines métallurgie, chimie énergie, fidélisent les flux et améliorent la balance commerciale.
- **ZES catalyseurs** : foncier prêt à l'emploi, guichet unique, énergie compétitive et main d'œuvre qualifiée permettent de convertir les flux en production locale (assemblage, transformation, maintenance, conditionnement) et d'ancrer durablement l'activité.

3. Le modèle intégré port-ZES-corridors

Le triptyque «port/parc/pipeline» s'impose : un port performant (productivité et fiabilité), une ZES contiguë offrant des services mutualisés, et un «pipeline» logistique/énergie/ données reliant fournisseurs et clients. Ce modèle réduit les ruptures de charge, sécurise les cadences, favorise des contrats pluriannuels et rapproche l'industrie du quai. Il ouvre, en outre, de nouvelles chaînes de valeur : chaînes du froid sobres en carbone pour l'agro industrie, bases de montage et de maintenance, logistique de l'hydrogène ou de l'ammoniac, services aux énergies marines.

4. Projets portuaires de « nouvelle génération »

- **Capacité et cadence** : tirant d'eau, longueur de quai, grues à haut rendement et pilotage par indicateurs (fenêtre à quai, mouvements par heure, temps de séjour)
- **Connectivité terrestre** : accès routiers et ferroviaires fiables, aires logistiques, automatisation des accès (prise de rendez

vous, OCR, e gate) et parkings intelligents.

- **Plate forme de données** : PCS interoperable avec douanes et opérateurs, traçabilité bout en bout, tableaux de bord partagés, jumeaux numériques de planification.
- **Durabilité et énergie** : alimentation électrique à quai (OPS), électrification des engins, préparation au méthanol, à l'ammoniac et à l'hydrogène, amélioration continue de l'efficacité énergétique.
- **Gouvernance et PPP** : cadre clarifiant régulation, planification et exploitation ; contrats d'affermage ou de concession orientés performance, avec partage équilibré des risques.

5. ZES : du foncier à l'écosystème

Une ZES n'est compétitive que si elle est intimement intégrée au port et à ses corridors. Les priorités sont claires : foncier viabilisé et modulable, procédures simplifiées et prévisibles, régime douanier efficient, énergie fiable à coût maîtrisé, logistique interne (navettes ferroviaires, entrepôts sous température dirigée) et montée en compétences via des centres de formation co pilotés public privé. Du côté des filières, des clusters s'imposent : agro industrie (conditionnement, transformation), automobile et équipements, chimie énergie et pharmaceutique.

6. Conditions de réussite :

- **Énoncer une stratégie nationale unifiée port-ZES-corridors**, hiérarchisant quelques hubs et évitant la dispersion.
- **Sélectionner trois à quatre corridors prioritaires** avec

contrats de performance (temps de transit, fiabilité, coûts).

- **Structurer des PPP bancables** : matrice des risques, indicateurs clairs, clauses d'ajustement et mécanismes de résolution.
- Mettre en place un PCS ouvert (API) et des procédures douanières ; garantir la gouvernance et la sécurité des données.
- **Déployer un plan de fluidité terrestre** : pré gate digital, créneaux, parkings, orchestration du camionnage et du rail.
- Sécuriser un mix énergétique fiable et compétitif ; préparer les carburants alternatifs pertinents.
- **Rendre les ZES pleinement opérationnelles** : guichet unique, foncier prêt, services mutualisés, pipeline d'investissements industriels.
- **Investir dans les compétences** : centres de formation appliqués aux métiers logistiques, de maintenance et de process industriels.

Des ports « d'accès » aux corridors de valeur

La prochaine frontière se jouera moins au quai qu'au niveau de l'écosystème. En orchestrant quelques corridors phares et des ZES adossées à des ports fiables, l'Afrique peut convertir la reconfiguration des chaînes de valeur en industrialisation durable. Le cap est net : fiabilité opérationnelle, intégration multimodale, gouvernance lisible et montée en compétences. C'est à cette condition que les projets portuaires deviendront de véritables moteurs de diversification économique et d'emplois qualifiés. ■

Par **Youssef Imghi**



PORTUS
ADVISORY
INTERNATIONAL

Portus Advisory International is a structure whose activities revolve around infrastructure development, strategic and technical consulting. With the objective of optimizing economic competitiveness.

Portus works with public and private managers in the evolution and management of port and maritime infrastructures.

PORT, LOGISTIQUE ET DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES
CONSEIL STRATÉGIQUE & TECHNIQUE



PORTUS
ADVISORY INTERNATIONAL



Cabinet de conseil stratégique et technique
dédié aux secteurs portuaire, maritime, logistique et infrastructures.



Nous accompagnons les **gestionnaires publics et privés** dans la planification, l'évolution et la gestion de leurs infrastructures.



Notre mission : renforcer la **compétitivité économique** et la **résilience logistique** des territoires.



Expertise reconnue en : Analyse et conception d'infrastructures portuaires, Modèles d'exploitation et de gouvernance, Coordination de projets complexes (PMO).

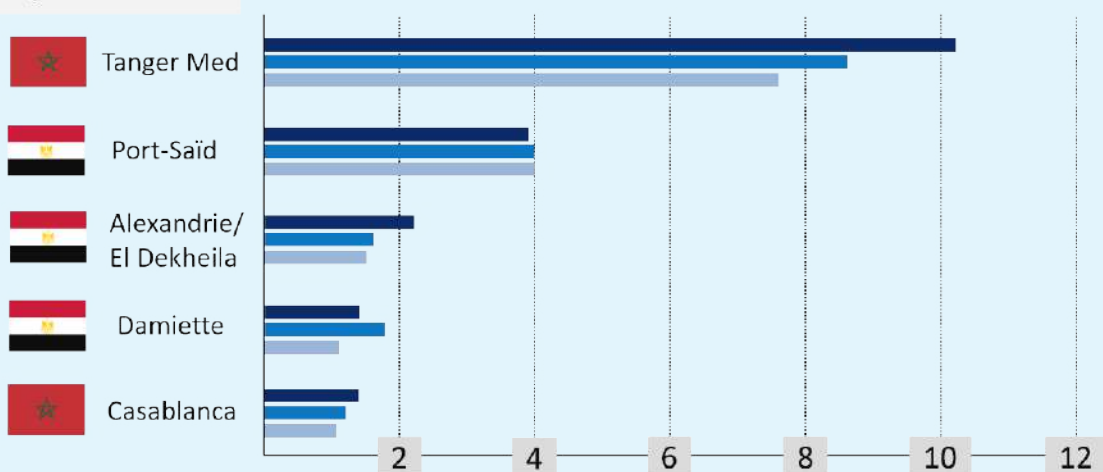


Un **partenaire indépendant de confiance**, avec un fort ancrage en Afrique et une compréhension des dynamiques régionales.

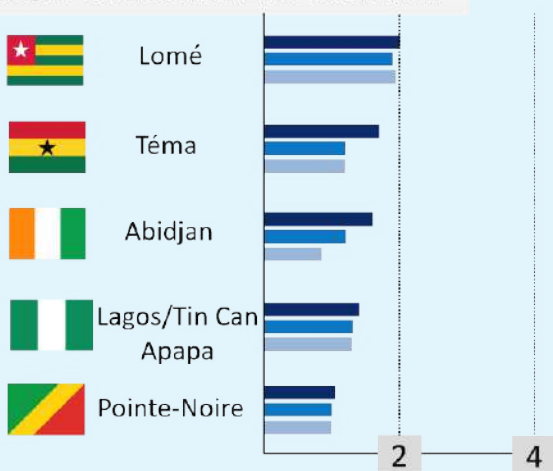
www.portusadvisory.com

Evolution des trafics des ports africains millionnaires en conteneurs (En millions d'EVP – 2022/2023/2024)

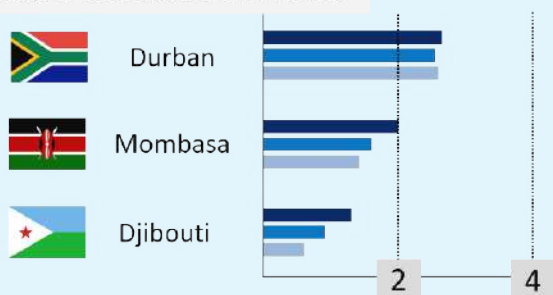
AFRIQUE DU NORD



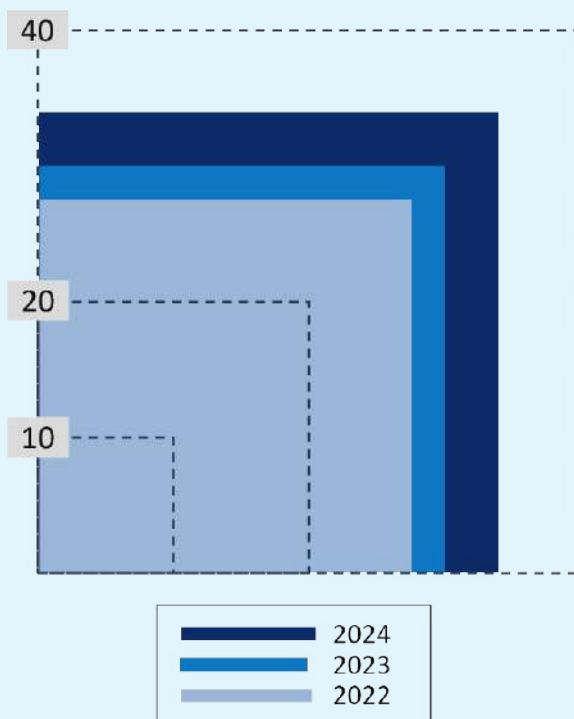
AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE



AFRIQUE DE L'EST ET DU SUD



Evolution des trafics totaux des ports africains millionnaires en conteneurs (En millions d'EVP – 2022/2023/2024)



Source : DYNALINER, 2025

Réalisation : Dr. Yann ALIX – Fondation SEFACIL - Septembre 2025

PORTS CONTENEURISÉS MILLIONNAIRES EN AFRIQUE : ANALYSE ET PERSPECTIVE

Une rubrique qui permet d'utiliser les statistiques les plus à jour pour les transformer en un visuel riche d'informations ; le tout complété par une page d'analyse des tendances et des perspectives.

Par **Dr Yann ALIX**

Bâtir une Afrique forte, innovante et résiliente implique impérativement d'investir dans tous les réseaux de transport. Sans connectivité (maritime, terrestre, aérienne), le continent demeurera aux marges du commerce mondial et ne saura pas développer les potentiels des échanges économiques entre partenaires africains.

Les terminaux conteneurisés constituent les maillons indispensables des chaînes de valeur manufacturées. Le continent ne cesse de rattraper son retard avec 14 établissements comptabilisant plus d'un million d'EVP en 2024. La riche Europe du Nord en compte 12 alors que l'Amérique du Nord en totalise 18, l'Extrême-Orient Asiatique 58 selon le classement établi par DYNALINER en 2025.

En trois ans, le total manutentionné dans les ports millionnaires africains est passé de 27,4 millions à 34,15 millions, soit l'augmentation relative la plus élevée du monde (20%), largement devant l'Extrême Orient (+9%), Europe du Nord (+1,2%) et l'Amérique du Nord (-1,2%).

60% du total des manutentions conteneurisées des ports millionnaires africains se situe en Afrique du Nord.

La locomotive marocaine de Tanger Med ne cesse de croître en attendant l'ouverture du voisin Nador Ouest avec le seuil symbolique des 10 millions dépassé en 2024. En Egypte, trois ports se retrouvent dans le classement pour un total national supérieur à 7,5 millions d'EVP. Ces ensembles portuaires profitent de leur position géostratégique exceptionnelle à proximité du Détroit de Gibraltar et du Canal de Suez. Malgré les troubles géopolitiques en Mer Rouge, force est de constater que cet ensemble a gagné 5 millions d'EVP entre 2022 et 2024.

En Afrique Subsaharienne, Abidjan retrouve progressivement sa position de grand frère portuaire du Golfe de Guinée avec un quasi doublement des manutentions en 3 ans. Cela s'explique autant par la bonne

santé économique du pays que par l'opération d'un nouveau terminal ultramoderne de 1,5 millions d'EVP de capacité depuis 2023. Lomé atteint la barre historique des 2 millions et tire toujours profit de la stratégie de transbordement mise en place par MSC Shipping, numéro 1 mondial et numéro 1 de la desserte maritime conteneurisée du continent. L'ensemble Lagos/Tin Can/Apapa au Nigéria tend à stagner, subissant les conséquences de congestions terrestres endémiques alors que Pointe-Noire attend les extensions programmées de ses actifs pour renforcer son statut de porte d'entrée incontournable de l'immense Bassin Congo.

En Afrique de l'Est et du Sud, seuls trois établissements entrent dans le classement des ports millionnaires. Durban en est le plus ancien pensionnaire avec des trafics qui stagnent sur le dernier triennal. Mombasa et Djibouti constatent une augmentation des manutentions sur les deux dernières années, tirant profit de leur position géographique respective pour jouer le rôle de «*buffeur*» dans les circulations maritimes entre l'Asie, l'Afrique, le Moyen-Orient et les marchés Med-Europe. C'est toutefois la rangée portuaire africaine qui gagne le moins de trafics sur ses ports millionnaires avec +1,3 millions entre 2022 et 2024.

Ce panorama met en lumière trois réalités :

- Les activités de transbordement orchestrées par les armements et leur filière de manutention ont alimenté la croissance des volumes sur le continent africain sur les trois dernières années ;
- Avec 14 ports (incluant las Palmas), le continent voit des «*champions portuaires*» consolider leur place dans le classement international ;
- La concurrence inter portuaire africaine s'exacerbe, notamment dans le Golfe de Guinée, ce qui est une excellente nouvelle pour les importateurs et exportateurs africains qui vont pouvoir profiter de meilleures connectivités maritimes et donc d'une intégration plus favorable dans les chaînes de valeur du commerce mondial. ■





COURSE AUX HUBS PORTUAIRES EN AFRIQUE : OPPORTUNITÉ STRATÉGIQUE, UTILITÉ RÉELLE OU SIMPLE TENDANCE SUIVISTE ?

De Tanger Med à Lekki, en passant par Abidjan, Lomé ou Djibouti, les ports africains multiplient les investissements massifs pour s'imposer comme des hubs régionaux. Mais cette fièvre portuaire, analysée par Esaïe Afri Kouassi, vice-président Sales Afrique chez Webb Fontaine, révèle un paradoxe : si la modernisation des infrastructures est indéniable, elle s'accompagne d'un risque croissant de surcapacité, de duplication et de projets déconnectés des réalités économiques locales. L'enjeu n'est plus de construire plus grand, mais de construire plus intelligent au service de l'intégration continentale et de la Zone de libre-échange africaine (ZLECAF).

Par **Esaïe Afri Kouassi**

Depuis deux décennies, l'Afrique est entrée dans une ère de transformation accélérée de ses infrastructures portuaires. Des terminaux en eau profonde, des partenariats avec les plus grands opérateurs mondiaux (MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO), des zones logistiques intégrées et des promesses de milliers d'emplois : chaque pays côtier semble vouloir son propre «hub», présenté comme un sésame vers la prospérité. Mais derrière cette rhétorique ambitieuse se cache une réalité plus nuancée et parfois inquiétante. La course aux hubs est-elle une stratégie fondée sur des besoins économiques réels, ou un mimétisme risqué, alimenté par des logiques politiques et des financements extérieurs ?

Un panorama continental : dynamisme réel, mais inégal

Au nord du continent, Tanger Med s'impose comme le seul véritable hub africain à l'échelle mondiale. Avec 10,2 millions de TEU traités en 2024 contre 8,6 millions en 2023, une croissance de près de 19 %, et un trafic global de 142 millions de tonnes, le complexe marocain est devenu une plaque tournante incontournable entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques. Son succès ne repose pas seulement sur la

profondeur de ses quais (18 mètres) ou sur ses équipements ultramodernes, mais sur une intégration verticale réussie : zones industrielles exportatrices, corridors routiers et ferroviaires, et une stratégie d'attractivité ciblée. En Égypte, Port-Saïd Est et Damiette, adossés au canal de Suez, captent une part significative du transbordement international, bien que leur impact sur l'économie locale reste limité.

En Afrique de l'Ouest, la compétition est intense et potentiellement contre-productive. Abidjan a connu une croissance spectaculaire : son trafic conteneurisé est passé de 840 000 TEU en 2022 à 1,65 million en 2024, porté par l'inauguration du TC2 (Côte d'Ivoire Terminal) et la demande de son hinterland (Burkina Faso, Mali, Niger). Son plan vise désormais 3,7 millions de TEU/an, une ambition justifiée par la croissance économique régionale. Mais dans le même temps, Lomé (Togo), Tema (Ghana), Dakar (Sénégal) et Lekki (Nigéria) développent leurs propres terminaux en eau profonde, souvent avec des capacités similaires, pour un hinterland partagé et des volumes commerciaux globalement stables. Le risque est clair : une offre excédentaire dans une région où la demande ne suit pas le rythme des investissements.

En Afrique centrale, Pointe-Noire (République du Congo) bénéficie d'un tirant d'eau naturel de 16 mètres, un atout rare qui lui permet d'accueillir des porte-conteneurs de grande taille sans dragage coûteux. Kribi (Cameroun), avec son deuxième terminal inauguré récemment, vise une capacité d'un million de TEU, mais ses volumes réels restent modestes, révélant un décalage entre ambition et réalité économique.

À l'est, Djibouti domine grâce à son rôle vital pour l'Éthiopie, pays enclavé de 120 millions d'habitants. Mombasa (Kenya) conserve son leadership régional grâce à ses corridors vers l'Ouganda, le Rwanda et le Soudan du Sud, bien que la congestion et les inefficacités douanières persistent. Dar es Salaam (Tanzanie) progresse, mais lentement. En Afrique australe, Durban reste le port de référence, mais souffre de problèmes structurels (grèves, infrastructures vieillissantes, logistique terrestre fragile). C'est pourquoi Walvis Bay (Namibie) gagne en importance, attirant du trafic en transit vers la Zambie, la RDC et le Botswana.

Hub ou mirage ? L'utilité économique en question

Un port ne devient un véritable hub que s'il remplit trois conditions fondamentales :

- Une connectivité terrestre performante (routes, rails, corridors douaniers fluides) ;
- Un hinterland économique actif, générant du trafic domestique et régional ;
- Une capacité à créer de la valeur ajoutée locale (zones franches, industries de transformation, services maritimes, emplois qualifiés).

Tanger Med réussit parce qu'il combine transbordement international, exportations industrielles et intégration logistique. Abidjan et Mombasa justifient leur expansion par des marchés domestiques solides et des corridors vers des pays enclavés. En revanche, des ports comme Lomé ou Port-Saïd, fortement dépendants du seul transbordement, génèrent peu de retombées économiques durables s'ils ne développent pas d'activités complémentaires. Le transbordement, en soi, est un service de transit : il rapporte des recettes portuaires, mais crée peu d'emplois et n'irrigue guère l'économie locale.

Le piège du suivisme et les éléphants blancs

Trop souvent, la création d'un hub répond à une logique symbolique ou politique : « *Chaque pays doit avoir son port en eau profonde pour être respecté sur la scène internationale* ». Or, sans étude rigoureuse de rentabilité, sans corridors terrestres fiables, sans volumes commerciaux suffisants, ces projets deviennent des éléphants blancs.

Les cas de Lamu (Kenya) ou Bagamoyo (Tanzanie) sont édifiants. Annoncés comme des futurs géants capables de rivaliser avec Dubaï, ces projets ont été suspendus ou ralentis

faute de demande réelle, d'infrastructures terrestres et de financement durable. Leur conception initiale négligeait un principe de base : un port ne vit pas seul. Il dépend de son arrière-pays, de sa gouvernance, de sa compétitivité tarifaire et de son efficacité opérationnelle.

De plus, ces investissements sont souvent financés par des prêts concessionnels ou des capitaux étrangers (chinois, européens, du Golfe), ce qui peut exposer les États à des risques d'endettement et à une perte de souveraineté stratégique. Pire, la multiplication de terminaux similaires dans une même sous-région fragilise la rentabilité de l'ensemble du secteur, poussant les ports à se livrer à une guerre des prix qui nuit à leur capacité d'investir dans la durabilité ou la formation.

Vers une logique africaine de hub : intégration, efficacité, valeur

Face aux géants mondiaux Singapour (39 millions de TEU), Rotterdam (14 millions), Dubaï (17 millions), l'Afrique ne gagnera pas sur le volume. Son avantage comparatif réside ailleurs : dans l'intégration régionale, la connectivité multimodale et la création de valeur locale.

La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) change la donne. Pour la première fois, les ports africains doivent penser au-delà de l'exportation vers l'extérieur. Ils doivent devenir des plateformes d'échanges intra-africains. Cela exige une planification coordonnée entre États, une harmonisation des procédures douanières, et surtout, une priorité donnée à l'efficacité opérationnelle plutôt qu'à la taille spectaculaire.

Un port performant n'est pas celui qui a le plus de grues, mais celui qui réduit les délais de dédouanement, minimise les coûts logistiques, intègre les PME locales dans ses chaînes de valeur, et forme ses travailleurs aux métiers du futur.

Moins de mirages, plus de substance

La course aux hubs a indéniablement modernisé les infrastructures portuaires africaines, attiré des investissements étrangers et renforcé la compétitivité maritime du continent. Mais l'heure de la dispersion est révolue. L'avenir appartient à ceux qui sauront équilibrer transbordement, trafic régional et trafic domestique, intégrer leurs ports à des corridors terrestres fiables, et aligner leurs projets sur les besoins réels de leurs économies.

Le véritable hub africain de demain ne sera pas nécessairement le plus grand, mais le plus connecté, le plus inclusif et le plus utile. Il ne se mesurera pas en millions de TEU, mais en milliers d'emplois créés, en PME intégrées, en coûts logistiques réduits, et en contribution à l'intégration économique du continent. Dans cette perspective, la course ne doit plus être aux hubs, mais à la pertinence. ■

Mot Du fondateur

Chowhee FUE Consulting aot conctuees des ogerts et conctuees d'ots chere ogertue d'ore gortuee d'oree a tresser le monde, dars le dorems industriel i ingenters, Booms, Dorems de porm, ogerty oheir menegement, menegement de le opertue et d'ogertuee. tresser ogertuee, le sont vce conctuee au ogertuee.

thamiois, nous batillons le partage de votes
entrepris, au vous accompagnant très au long
de ces projets. Vreme accordés au nous mettre.



Answers and Explanations for the Test

Answers and Explanations for the Test

“

Ille est io fructu diuæ longæ existentiæ
professionette so biance et a
Factionatials aurein de fructu at de
greeds groues cõmme hienais
cõmme octonatiõis.

Nous contacter

Saliphone

4212 80115 60 65 46 97

contar@lindaconsueting.com

Like Internet

www.itjaconsulting.com

A bridge To a smart Future

Un cabinet de conseil, il avait eu de formations de travail comme on des engins dans tous les secteurs économiques.

Nos Formations

Management

Quality

Supply Chain

- Cálculo da distância dos anéis fugios
- Topo dos Descontínuos / Caminhos
- Sinalização dos pontos de fuga
- Anéis fugios
- Perfil
- Cálculo da fração fognos
- Perfil das contínuas fognos

Accompagnement & Consulting

Audit

- Préparation des adhés de la médiation
- Préparation des adhés clients. Grouping.
- Préparation des adhés locaux, POCs, OGCs...
- Préparation des adhés locaux (Flux, VOA, B 31)
- Préparation des adhés fédéraux.
- Préparation des adhés internationaux

Project

- Dismantling des autres Copenhöben
- Begrüßung
- Vorstellung
- Begrüßung
- Make a card
- Diskussion

Nos Adhésions



Հայաստանի հիմնական արտադրողական
արտադրությունը - արտադրությունը, որն արտադրվում
է Հայաստանում և ունի հետևյալ հատկանիշները:
Հիմնական: արտադրությունը, որն արտադրվում
է Հայաստանում և ունի հետևյալ հատկանիշները:
Հիմնական: արտադրությունը, որն արտադրվում
է Հայաստանում և ունի հետևյալ հատկանիշները:



සමස්ත ප්‍රතිචාරය



DES ANALYSE EXPERTS

CLOETE VINCIA

DIRECTRICE EXÉCUTIVE DE VINCIA & CO INC ET MEMBRE DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE LA NAMIBIE

GOUVERNANCE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES : L'EXEMPLE DE LA NAMIBIE

Dans le secteur portuaire, la réussite d'un projet d'infrastructure ne dépend pas seulement des financements ou des capacités techniques. Elle repose avant tout sur une gouvernance claire et efficace : transparence dans les décisions, coordination entre institutions, responsabilité des acteurs et prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux. En Afrique, où les ports sont des catalyseurs de croissance et d'intégration régionale, cette dimension est cruciale. La Namibie illustre cette réalité avec ses projets portuaires ambitieux à Walvis Bay et Lüderitz, qui visent à faire du pays un hub logistique régional.

Les principes de gouvernance portuaire

La gouvernance des projets portuaires s'appuie sur plusieurs piliers :

- Cadre réglementaire clair, définissant les rôles et responsabilités de chaque acteur.
- Coordination interinstitutionnelle, reliant investissements portuaires et infrastructures terrestres ou douanières.
- Transparence et redevabilité, indispensables pour gagner la confiance des investisseurs et des usagers.
- Participation des parties prenantes, intégrant entreprises et communautés locales.
- Durabilité, en intégrant les normes environnementales et sociales.

Ces principes permettent de transformer un projet isolé en moteur de développement régional.

La Namibie et son cadre institutionnel

La gestion des ports namibiens est assurée par Namport (Namibian Ports Authority), créée en 1994. Cette entité publique administre Walvis Bay et Lüderitz, sous la tutelle du ministère des Transports. Grâce à un mandat légal fort et des obligations de transparence, Namport a pu piloter des projets majeurs et dialoguer efficacement avec des bailleurs comme la Banque africaine de développement. Cette organisation donne à la Namibie une crédibilité institutionnelle rare en Afrique.

L'extension de Walvis Bay

Projet phare, l'extension du port de Walvis Bay a consisté à construire un nouveau terminal à conteneurs de 40 hectares entre 2014 et 2019. D'un coût d'environ 200 millions USD, financé en grande partie par la BAD, il a doublé la capacité du port (de 355 000 à 750 000 EVP/an). Ce terminal moderne, équipé de 600 m de quai et de grues de dernière génération, a réduit le temps de transit des marchandises et renforcé l'attractivité du port face aux concurrents régionaux.

Les corridors logistiques

Consciente qu'un port doit être connecté à son hinterland, la Namibie a créé en 2000 le Walvis Bay Corridor Group (WBCG), un partenariat public-privé qui regroupe ministères, Namport, douanes, transporteurs et chambres de commerce.

Ce modèle a permis de développer des corridors stratégiques : Trans-Kalahari vers le Botswana et l'Afrique du Sud, Walvis Bay–Ndola–Lubumbashi vers la Zambie et la RDC, ou encore le Trans-Caprivi vers le Zimbabwe. Des ports secs pour les pays enclavés, comme celui de la Zambie, renforcent cette intégration.

En 2023, la BAD a accordé 196 millions USD pour moderniser la ligne ferroviaire Walvis Bay–Kranzberg, confirmant l'importance de ces connexions.

Vers l'économie verte

En 2025, Namport a signé un accord avec le port de Sines (Portugal) pour développer des corridors verts et numériques, tournés vers l'hydrogène et les matières premières critiques. La Namibie se projette ainsi dans les chaînes de valeur du futur. ■



SONIA SILVIA

EXPERT EN FINANCES

INNOVATION PORTUAIRE EN AFRIQUE : LA RÉVOLUTION SILENCIEUSE DES MODÈLES DE FINANCEMENT

Comment l'innovation dans les infrastructures (ports intelligents, digitalisation, corridors verts, hubs multimodaux) influence-t-elle les modèles de financement et d'investissement dans le secteur portuaire africain ?

L'innovation portuaire en Afrique opère une transformation radicale des modèles économiques et financiers. Portés par la digitalisation, la transition écologique et de nouveaux cadres de collaboration, les ports deviennent des actifs stratégiques et bancables, attirant une diversité de capitaux et d'investisseurs.

Transparence et attractivité financière par le numérique

L'adoption de plateformes de gestion portuaire (PCS), de la blockchain et de l'IA améliore l'efficacité et la traçabilité, réduisant les risques opérationnels et de corruption. Cette fiabilité accrue rend les projets plus attractifs pour les investisseurs privés et institutionnels, facilitant l'accès à des prêts à des conditions compétitives et à des financements par fonds d'infrastructure.

Durabilité comme levier d'accès aux marchés verts

Les initiatives d'électrification, d'énergie renouvelable et d'éco-conception permettent aux ports d'émettre des obligations vertes et d'accéder à des prêts liés à la performance ESG. Ces instruments séduisent une nouvelle classe d'investisseurs, tels que les fonds climatiques et les institutions alignées sur les Objectifs de Développement Durable.

Nouveaux PPP et partage des risques

Des partenariats public-privé révisés, incluant des modèles phasés et une répartition équilibrée des risques, sécurisent les investisseurs tout en préservant l'intérêt public. Les hubs multimodaux et corridors verts élargissent l'assiette financière en fédérant des consortiums internationaux autour de projets intégrés.



Vers un Écosystème Financier Mature et Résilient

La convergence des innovations technologique, environnementale et partenariale crée un effet de levier puissant sur les modèles de financement du secteur portuaire africain. Le port de demain ne sera plus financé sur la base de projections incertaines, mais présenté comme un actif digital, vert et intégré à un écosystème logistique fiable.

Il pourra ainsi attirer une diversité de capitaux sans précédent : de la dette commerciale aux green bonds, en passant par le private equity et les PPP sophistiqués. Cette révolution financière, bien que silencieuse, est la condition essentielle pour que les ports africains deviennent les véritables moteurs de la compétitivité économique et du développement durable du continent. Cette analyse illumine parfaitement cette transition : l'innovation réelle réside dans la création de nouveaux modèles qui rendent le futur possible. ■



LES PPP DANS LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES : DU RÉGIME JURIDIQUE ET FISCAL DES MODÈLES BOT/BOOT EN CÔTE D'IVOIRE ET EN RÉPUBLIQUE DU CONGO

Le développement et la modernisation des infrastructures portuaires sont essentiels pour renforcer l'économie des États côtiers africains. En Côte d'Ivoire, les ports d'Abidjan et de San Pedro jouent un rôle clé pour le commerce et la compétitivité régionale. Cependant, moderniser ces infrastructures nécessite des investissements élevés, souvent supérieurs aux ressources disponibles de l'État. Il en est également pour la République du Congo où le port Autonome de Pointe-Noire, en eau profonde, en plus d'être un outil économique clef, reste le leader sous-régional. Pour relever ce défi, les États ont régulièrement recours aux Partenariats Public-Privé (PPP) pour mobiliser des financements privés tout en assurant la maîtrise publique des ports.

L'article 3 de la Loi n°88-2022 du 30 décembre 2022 relative aux contrats de partenariat public-privé de la République du Congo conçoit le PPP, comme «*Le contrat administratif par lequel l'Etat, une collectivité locale, un établissement public ou une société à participation majoritaire, confie à une personne morale de droit privé ou un groupement de personnes morales de droit privé, pour une période déterminée tout ou partie de la conception, de la construction, du financement, de la transformation, de l'exploitation, de la gestion, de la maintenance, de la réhabilitation, de l'entretien d'un actif de la personne publique, d'un équipement, d'une infrastructure ou d'un service public*».

D'une manière générale, les PPP se déclinent sous les formes suivantes : la régie intéressée ; l'affermage ; la concession de

services publics ; le contrat de construction - exploitation transfert, etc. Il s'agit d'un instrument juridique spécial «*sui generis*», destiné à encadrer les rapports juridiques entre l'Etat (et/ou ses démembrements) et les partenaires et investisseurs privés. À travers lui, l'Etat confie la gestion d'un service public dont il a la responsabilité à un opérateur privé.

De façon particulière, les PPP modélisés en BOT (Build-Operate-Transfer) et BOOT (Build-Own-Operate-Transfer), permettant au partenaire privé de financer, construire et exploiter l'infrastructure pendant une période définie avant de la transférer à l'Etat, feront l'objet de notre regard.

En effet, les ports africains dans leur généralité et ceux de Côte d'Ivoire et du Congo en particulier, constituent des infrastructures essentielles pour l'économie et le commerce. Les ports Ivoiriens et Congolais, en pleine expansion, forment des hubs régionaux pour leurs pays respectifs et nécessitent presque en continu, des investissements importants pour mieux répondre aux nouveaux enjeux économiques et stratégiques.

Le présent article met en évidence le cadre juridique, fiscal et contractuel de ce dispositif [partenariat] et propose une analyse stratégique pour sécuriser et optimiser leur mise en œuvre en Côte d'Ivoire et en République du Congo.

II. Un cadre juridique inspiré des standards internationaux

2.1 Cadre législatif et institutionnel

À l'instar de la Côte d'Ivoire,

Le cadre juridique des PPP portuaires en Côte d'Ivoire repose sur le dispositif suivant :

- Le décret n°2018-358 du 29 mars 2018 déterminant les règles relatives aux contrats de partenariats public-privé ;
- Le décret n° 2018-359 du 29 mars 2018 portant attributions, organisation et fonctionnement du Comité National de Pilotage des Partenariats Public-Privé

Ces textes définissent les principes fondamentaux des PPP, les procédures de passation, les modalités d'exécution et les mécanismes de suivi.

Le Comité National de Pilotage des Partenariats Public-Privé (CNP-PPP), organe de décision, de validation et d'orientation du cadre institutionnel de pilotage des partenariats public-privé en Côte d'Ivoire, en est l'acteur technique.

Fonctionnellement, le CN-PPP, relève de l'autorité du Premier ministre et il est chargé de l'évaluation, de la supervision et de l'approbation des projets PPP.

Le dispositif d'encadrement des PPP, vise à garantir :

- La transparence dans le choix des partenaires ;
- La sécurité juridique et financière des projets ;
- Une répartition équilibrée des risques entre l'État et le partenaire privé.

Au Congo,

A l'instar de la Côte d'Ivoire, la République du Congo a établi son propre cadre légal et institutionnel pour les PPP, cadre qui se présente suit :

- Loi n° 88-2022 du 30 décembre 2022 relative aux contrats de partenariat public-privé, promulguée en janvier 2023 ;
- Décret n° 2023-1733 du 26 octobre 2023 portant modalités d'application de la loi ;
- Comité National de Partenariat Public-Privé (CNPPP), sous l'autorité du ministère de l'Économie, chargé de l'évaluation et de la supervision des projets.

Il faut noter qu'au Congo, le ministère de la Coopération internationale et de la promotion du partenariat public-privé, est, à l'évidence, la tutelle exclusive de toutes les questions en lien avec les PPP. Le dispositif susmentionné vise les mêmes objectifs que celui de la Côte d'Ivoire, à savoir : la transparence dans la sélection des partenaires, la sécurisation juridique et financière des projets, et la répartition équilibrée des risques.

2.2 Spécificités des contrats BOT et BOOT

«(...) Le système de la concession ou du BOT a été considéré mondialement comme permettant (...) en fait «d'alléger» l'interventionnisme du secteur public. Pour beaucoup d'États dans le monde, un tel concept permet de concilier les exigences de «souveraineté» et celles du «marché» .

Dans le secteur portuaire, les modèles de PPP les plus utilisés sont le BOT et le BOOT. Le BOT (Built-Operate-Transfert) implique qu'un partenaire privé développe une infrastructure

neuve, l'exploite pour une période définie, puis la transfère à l'autorité publique. Dans le BOOT, l'opérateur privé en devient propriétaire durant toute la durée du contrat avant le transfert.

Le régime juridique des BOT/BOOT repose sur des contrats spécifiques définissant les responsabilités et l'allocation des risques, avec un cadre légal clair pour encadrer ces partenariats complexes. Dans les deux pays visés, les modèles BOT (Build-Operate-Transfer) et BOOT (Build-Own-Operate-Transfer) reposent sur les mêmes principes juridiques.

Le partenaire privé conçoit, finance, construit et exploite l'infrastructure pour une durée déterminée, avant son transfert à l'État.

En Côte d'Ivoire, les dispositions légales vues plus haut encadrent ces mécanismes.

En ce qui concerne la République du Congo, la loi n° 88-2022 sur les partenariats public-privé prévoit également que le partenaire privé peut assurer la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage avant transfert à l'État.

La distinction entre BOT et BOOT tient principalement à la nature de la propriété pendant la durée du contrat :

- Dans le BOT, l'État conserve la propriété juridique ;
- Dans le BOOT, le partenaire privé détient temporairement la propriété économique, sans que le domaine public ne soit aliéné.

Ces deux régimes traduisent une approche commune : mobiliser le capital privé tout en garantissant la souveraineté publique sur les infrastructures stratégiques.

2.3 Réglementation sectorielle portuaire

- En Côte d'Ivoire, les contrats PPP portuaires sont considérés comme des concessions de service public et peuvent inclure des conventions d'occupation temporaire du domaine public portuaire, notamment pour des projets majeurs tels que le terminal à conteneurs de Vridi.
- En République du Congo, le port de Pointe-Noire constitue



le principal site d'application des PPP portuaires, avec des conventions d'occupation du domaine public portuaire définissant droits, obligations, durée, normes techniques et environnementales, ainsi que modalités de transfert final à l'État.

III. Régime fiscal applicable aux PPP portuaires

Autant les PPP obéissent à un régime juridique particulier, marqué par : la poursuite d'un objectif d'intérêt général, l'équilibre économique et financier du contrat, il s'y trouve une ferme nécessité de conférer au concessionnaire des avantages fiscaux spécifiques, afin de garantir la viabilité de l'investissement consenti et l'équilibre financier du contrat lui-même.

Ainsi, conformément à l'esprit et à la philosophie même qui les sous-entend, les partenariats public-privé incluent un régime fiscal attractif, susceptible de promouvoir les activités convenues. Ce régime est dérogatoire du droit commun et stabilisé.

En Côte d'Ivoire

Les projets portuaires modélisés en Partenariat Public-Privé bénéficient d'un régime fiscal dérogatoire, négocié dans le cadre d'une convention de partenariat approuvée par décret.

Les principales mesures incitatives comprennent :

- Des exonérations temporaires de droits et taxes sur les importations d'équipements et de matériaux de construction ;
 - Des exonérations d'impôt sur les bénéfices pendant les premières années d'exploitation ;
 - Une neutralité de TVA applicable aux opérations de construction et d'exploitation ;
 - La possibilité d'inclure des clauses de stabilité fiscale assurant la prévisibilité du régime fiscal durant toute la durée du contrat.
- Ces dispositifs visent à encourager l'investissement privé tout en préservant les intérêts économiques de l'État.

La tenue d'une comptabilité rigoureuse demeure impérative pour garantir la transparence financière et le respect des obligations fiscales liées à la concession.

En République du Congo

Le régime fiscal congolais applicable aux PPP portuaires présente une architecture similaire à celle de la Côte d'Ivoire.

Les conventions de partenariat prévoient généralement :

- Des exonérations temporaires de droits et taxes à l'importation des équipements et matériels ;
- Des exonérations partielles ou totales d'impôt sur les bénéfices pendant la phase initiale ;
- Une neutralité de TVA sur les opérations de construction et d'exploitation.

L'inclusion des clauses de stabilité fiscale est également prévue afin de sécuriser les investissements et d'assurer la prévisibilité des charges fiscales sur la durée du partenariat.

Pour le reste, les règles comptables et les obligations déclaratives applicables aux opérateurs privés demeurent globalement identiques à celles en vigueur en Côte d'Ivoire.

IV. Enjeux stratégiques des PPP portuaires en Afrique francophone

Les projets portuaires réalisés sous le modèle des partenariats public-privé (PPP) représentent un instrument stratégique pour le développement économique des États africains, en particulier en Côte d'Ivoire et en République du Congo. Ces projets permettent de mobiliser des ressources financières et techniques privées pour la modernisation et l'extension d'infrastructures portuaires essentielles au commerce international.

En Côte d'Ivoire, les PPP portuaires – notamment ceux du Port Autonome d'Abidjan et du Port de San Pedro – s'inscrivent dans une dynamique de performance et de compétitivité régionale. Ils visent à accroître la capacité logistique du pays, renforcer son positionnement en tant que hub maritime d'Afrique de l'Ouest, et stimuler la croissance par l'amélioration de la chaîne logistique et du commerce extérieur.

En République du Congo, le développement des infrastructures portuaires via des PPP – à l'exemple du Port Autonome de Pointe-Noire – répond à une logique de désenclavement économique et de diversification des revenus de l'État. Dans un contexte marqué par la dépendance au secteur pétrolier, les PPP constituent un levier de transformation structurelle de l'économie congolaise et d'amélioration de la connectivité sous-régionale.

Toutefois, ces projets se heurtent à plusieurs défis communs :

- La complexité juridique et financière des montages contractuels ;
- La maîtrise des risques liés au partage des responsabilités entre partenaires public et privé ;
- Et la garantie de la soutenabilité budgétaire à long terme, notamment en matière d'endettement public implicite.

Ces enjeux appellent un renforcement du cadre de gouvernance, une meilleure transparence dans la sélection des partenaires, le renforcement des capacités techniques des acteurs et une consolidation des capacités institutionnelles pour piloter efficacement les PPP dans le secteur portuaire.

Les clauses de stabilité fiscale sont également prévues afin de sécuriser les investissements et d'assurer la prévisibilité des charges fiscales sur la durée du partenariat.

Pour le reste, les règles comptables et les obligations déclaratives applicables aux opérateurs privés demeurent globalement identiques à celles en vigueur en Côte d'Ivoire.

En définitive, les Partenariats Public-Privé (PPP) offrent une solution efficace : le secteur privé apporte les fonds, la technologie et l'expertise, tandis que l'État conserve le contrôle stratégique et supervise les opérations.

Les modèles BOT et BOOT sont particulièrement utilisés, car ils permettent de combiner efficacité opérationnelle et protection de l'intérêt public. Ces modèles s'accompagnent d'une fiscalité généralement souple qui permet aux acteurs privés d'amortir les coûts d'investissements, même si en pratique, leur quiétude reste constamment troublée par l'intervention de l'Administration fiscale. ■

UN PARTENAIRE DE CHOIX

Le cabinet accompagne ses partenaires dans leur croissance en optimisant leur gouvernance fiscale, en protégeant leurs activités et en anticipant les défis présents et futurs.

TOP TAX INTERNATIONAL propose des services de haut niveau dans plusieurs domaines d'expertise, notamment le conseil juridique, fiscal et douanier, les affaires corporatives ainsi que la formation. L'entreprise est présente en Afrique de l'Ouest (Côte d'Ivoire), en Afrique centrale (Congo-Brazzaville et République Démocratique du Congo) et en Afrique de l'Est (Rwanda).

LE CONSEIL AUTREMENT

DES PATRENARIATS DE CONFIANCE

- SERVICE PUBLIC, PROJETS DE DÉVELOPPEMENTS ;
- MINES ;
- OIL & GAS ;
- BANQUE, ASSURANCE ET MARCHÉS FINANCIERS ;
- ENERGIE ET «UTILITIES» ;
- TÉLÉCOMMUNICATIONS ;
- INDUSTRIES ET AGRO-INDUSTRIES ;
- DISTRIBUTION ;
- TRANSPORT ET ÉQUIPEMENT.



NOS ATOUTS DISTINCTIFS

- PLUS DE 25 ANS D'EXPÉRIENCES EN ENTREPRISE
- BILINGUES : FRANÇAIS-ANGLAIS
- EXPERTISE DES ENTREPRISES MULTINATIONALES
- MAÎTRISE SECTORIELLE
- MAÎTRISE PROFESSIONNELLE & MÉTHODOLOGIQUE
- INDUSTRIES ET SECTEUR AGRO-INDUSTRIEL





LIADÉ BOUABRÉ

EXPERT MARKETING

DIPLOMATIE PORTUAIRE : ENTRE SOFT POWER ET STRATÉGIES DE RAYONNEMENT ÉCONOMIQUE

Par Liadé BOUABRE

Dans un monde où 90 % du commerce transite par voie maritime, les ports ne sont plus de simples infrastructures logistiques. Ils sont devenus des instruments de puissance, des vitrines diplomatiques et des leviers d'influence économique. À travers le concept de diplomatie portuaire, les grandes nations maritimes projettent leur image, séduisent les investisseurs et imposent leur place dans les chaînes de valeur mondiales. Après 75 ans d'activités, la Côte d'Ivoire, avec ses deux poumons maritimes – Abidjan et San Pedro – se positionne comme un cas d'école en Afrique de l'Ouest. Entre héritage, résilience et ambitions renouvelées, son expérience illustre comment la diplomatie portuaire peut transformer un pays côtier en hub géopolitique et économique.

Historiquement, les ports étaient considérés comme de simples zones de transit des marchandises. Mais dans la compétition mondiale contemporaine, ils sont devenus de véritables plateformes stratégiques. Rotterdam, Singapour ou Shanghai ne se contentent pas de drainer des millions de conteneurs : ils incarnent la prospérité et le prestige de leurs nations. Au fil des années, deux dimensions se sont accrues inexorablement. Le hard power logistique, qui repose sur la taille des infrastructures, la fluidité des corridors, la profondeur des canaux et la capacité à absorber des flux massifs. Et Le soft power portuaire, qui s'exprime par le rayonnement, l'image de marque, la capacité à attirer les grands armateurs et investisseurs grâce à une communication et une diplomatie proactive.

Quand les quais deviennent diplomates

La diplomatie portuaire dépasse largement le cadre du commerce pour s'inscrire dans des enjeux de géopolitique, d'innovation et d'image nationale. Aujourd'hui, les ports ne sont plus seulement des terminaux maritimes : ce sont des scènes de pouvoir, où se négocient alliances régionales, corridors logistiques et récits stratégiques. Hambourg par exemple se positionne comme la capitale diplomatique des ports. L'initiative qui porte Institutions et think tanks lui donne l'allure d'un forum diplomatique. Hambourg a su transformer son rôle de port logistique en centre intellectuel et institutionnel. Le port héberge des organisations internationales liées au transport maritime et des think tanks spécialisés dans la transition énergétique et la sécurité des flux maritimes. Ces structures jouent un rôle d'interface diplomatique entre gouvernements, armateurs et institutions multilatérales (IMO, Union européenne). Conséquence : le port devient un lieu de négociation des normes mondiales, renforçant son statut diplomatique autant que sa puissance logistique.

L'Innovation et la technologie n'échappent pas aux joutes diplomatiques. Singapour en a fait son arche diplomatique pour aboutir à un positionnement de "Smart Port" diplomatique. Singapour a développé le concept de Smart Port 4.0 qui emporte l'automatisation des terminaux, le déploiement massif de capteurs IoT,

de la blockchain pour la traçabilité des conteneurs, et la cybersécurité avancée. Cette innovation dépasse la simple efficacité opérationnelle. Elle constitue un outil d'influence internationale. Singapour exporte ses modèles technologiques, attire des délégations étrangères et s'impose comme référence mondiale de gouvernance portuaire digitale. Les ports intelligents deviennent ainsi des ambassadeurs technologiques qui séduisent par leur savoir-faire, influencent par leurs standards, et participent à la diplomatie numérique des infrastructures.

Mais certains ports comme Dubaï et Tanger Med, ont capitalisé sur la neutralité pour établir des Zones de coopération. Ce sont aujourd'hui de vrais hubs diplomatiques neutres. Tanger Med (Maroc) et Jebel Ali Dubaï illustrent la capacité d'un port à se positionner comme plateforme géopolitique neutre. Ces hubs relient des économies concurrentes (Europe, Afrique et Moyen-Orient) et deviennent des espaces de médiation économique. Ils attirent les multinationales par une stratégie de "*neutralité logistique*" : absence de barrières idéologiques, fiscalité attractive, et garanties de sécurité maritime. Ces ports fonctionnent comme des "*zones franches diplomatiques*", où la fluidité des échanges prime sur les tensions géopolitiques.

En définitive, les ports deviennent de véritables scènes diplomatiques mondiales. En combinant ces dimensions (institutions, innovation, coopération neutre) les ports deviennent des lieux de mise en scène du prestige national. Accueillir des conférences internationales, signer des accords de transit, inaugurer des terminaux verts ou lancer des projets high-tech ne sont pas de simples actes économiques. Il s'agit d'actes diplomatiques destinés à affirmer une position dans la hiérarchie mondiale. La diplomatie portuaire repose finalement sur un double levier : séduire les investisseurs par la performance et imposer un narratif positif dans la compétition globale des hubs maritimes. ■





Port Autonome d'Abidjan

FOCUS PORTS IVOIRIENS : 75 ANS DE DIPLOMATIE MARITIME ET D'INFLUENCE ÉCONOMIQUE

Par Liadé BOUABRE

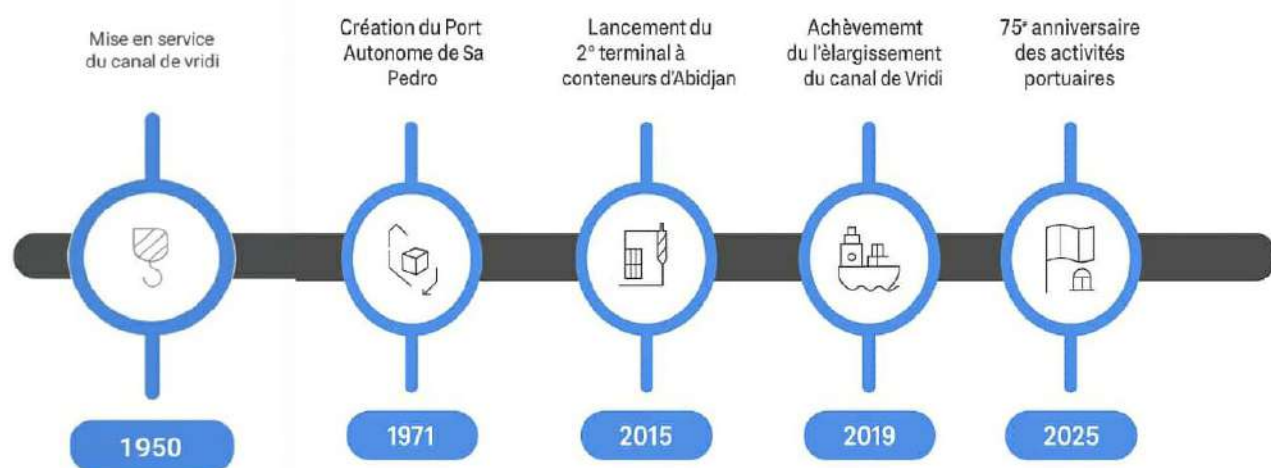
Depuis 1950, la Côte d'Ivoire s'illustre comme une nation qui a la capacité de transformer ses infrastructures maritimes en instruments de rayonnement diplomatique et économique. Le port n'est pas seulement un lieu d'échanges commerciaux. Il est devenu au fil des années, un **symbole de puissance régionale, un outil de médiation économique** et un **vecteur de stabilité politique** dans l'Afrique de l'Ouest. Cette évolution s'est faite en quatre grandes phases qui s'articulent parfaitement.

Nous amorçons ces phases par **les années fondatrices (1935-1960)**. A partir de **1935 jusqu'en 1951**, l'élément clé dans la construction du port d'Abidjan a été le creusement du canal de Vridi, un chef-d'œuvre qui porte la signature de l'ingénieur des ponts et chaussées français

Roger PELNARD-CONSIDERE. L'ouverture du canal de Vridi le 23 juillet 1950 a permis de connecter la lagune Ebrié à l'Océan Atlantique, ouvrant ainsi le port d'Abidjan au reste du monde. Le 05 février 1951, le port est officiellement ouvert. C'est un acte fondateur majeur qui positionne Abidjan comme la capitale économique émergente de l'AOF (Afrique occidentale Française). Cet événement a facilité la mise en service officielle du **Port d'Abidjan**.

Ensuite vient la période **1960-1980**. Sous la présidence de S.E.M Félix Houphouët-Boigny, Abidjan devient la **“perle des lagunes”**, un port moderne qui alimente la croissance de la jeune nation indépendante. Dans cette période, le port d'Abidjan, le port d'Abidjan voit sa position de corridor maritime pour les pays enclavés (le

Jalons clés de la diplomatie portuaire de Côte d'Ivoire



Burkina Faso, le Mali, le Niger) se renforcer, entraînant par conséquent l'intensification des relations de bon voisinage. Ce rôle **diplomatique** clé, fera rapidement surnommer Abidjan "*le poumon de l'Afrique de l'Ouest francophone*", grâce à sa profondeur, sa modernité et sa connectivité régionale. et un lobbying plus appuyé.

Puis vient l'**ère de la concurrence (1980–2000)**. L'émergence de ports concurrents comme Lagos, Tema, Dakar, redistribue les flux maritimes régionaux. Abidjan réagit par un lobbying agressif impliquant diverses actions internes et externes vis-à-vis des Etats enclavés (Mali, Burkina Faso, Niger) pour sécuriser l'hinterland. Une stratégie gagnante sur le pan de la diplomatie de la logistique. Aussi la diversification du trafic portuaire (bois, café, cacao, hydrocarbures) permet de maintenir à flot le navire de la croissance. Deux approches stratégiques qui font du port d'Abidjan, une **plateforme régionale d'intégration économique**, soutenant les ambitions ivoiriennes au sein de la CEDEAO. Des ambitions qui s'affirment davantage par la construction du port de San Pedro, ouvert au trafic en 1971 et inauguré officiellement le 4 décembre 1972.

Le Port Autonome de San Pedro, créé de toute pièce en même temps que la ville dont il porte le nom, a été pensé dans une vision d'aménagement du territoire, en complémentarité stratégique pour désenclaver le Sud-ouest ivoirien et participé au développement national en servant d'exutoire pour les matières premières

stratégiques telles que le bois, le cacao, les minerais etc. Mais l'élan de croissance du port d'Abidjan sera ralenti par une période de **résilience post-crise entre 2000 et 2010**. La crise militaro-politique ivoirienne (2002–2011) a été un vrai **défi diplomatique** pour maintenir la confiance des pays voisins enclavés et des partenaires internationaux malgré la situation d'instabilité.

Il était nécessaire de maintenir l'équilibre à flot. Le Port d'Abidjan devient un **acteur de continuité économique**, garantissant le transit des marchandises vitales pour le Burkina Faso, le Mali et le Niger dans un contexte de méfiance et d'incertitudes. La diplomatie portuaire ivoirienne se transforme malgré elle, **en arme de résilience**, preuve que l'économie ivoirienne reste ouverte malgré la situation complexe. Ainsi, en dépit de la crise, Abidjan conserve son rôle de **corridor vital** pour les pays de l'hinterland, consolidant une diplomatie de la confiance et de la continuité.

Les tempêtes n'étant pas éternelles, l'heure de la modernisation stratégique a ouvert les voies de la reprise et de la performance dynamique (2010–2025). La relance économique post-crise, cheval de bataille du président Alassane OUATTARA, a porté en priorité les infrastructures portuaires à partir de **2011**. Cette orientation stratégique des autorités ivoiriennes a débouché entre **2015 et 2021**, sur la construction et la mise en service du **2^e Terminal à Conteneurs (TC2)** avec MSC (qui a racheté entre temps les actifs de BOLLORE

Performances des Ports Ivoiriens (2024)

Caractéristiques	Port d'Abidjan (2024)	Port de San Pedro (2023)
Trafics	40 millions de tonnes	7 millions de tonnes
Conteneurs	1,646,304	228,271
Recettes douanières	+1100 milliards F CFA	+500 milliards F CFA
Hinterland desservis	Burkina Faso, Mali, Niger, Guinée	Mali, Niger, Guinée, Liberia
Spécifications	Thons, clinkers, gypses et laitiers, Pétroles	Cacao - Café

pour devenir AGL) et APMT. Ce deuxième terminal à conteneurs (Côte d'Ivoire terminal) d'une capacité de 1,5 millions d'EVP, associé au premier terminal (Abidjan terminal) porte la capacité du port d'Abidjan à 2,5 millions d'EVP.

L'année 2019 marque l'inauguration officielle du canal de Vridi élargi et approfondi. La passe d'entrée d'une largeur initiale de 200 m a été portée à 350 m, et le tirant d'eau admis de 11,5 m à 18 m de profondeur. Ce qui permet au port d'Abidjan d'accueillir des navires porte-conteneurs de dernière génération (400 m de long et 24 000 EVP).

Le port de **San Pedro, premier port d'exportation de fèves de cacao au monde**, n'est pas en reste. La construction du terminal minéralier et l'exploitation des minerais dans l'hinterland du port, ont fait bondir le trafic global du port. Avant 2011, le trafic oscillant autour de 1 200 000 tonnes est monté à 7 millions de tonnes en 2023.

La **Diplomatie** portuaire a été mise à contribution, et la Côte d'Ivoire attire à nouveau de nombreux investisseurs. Des investissements chinois (CHEC), européens (CMA-CGM, MSC) et moyen-orientaux permettent au pays d'affirmer son rôle de **hub logistique régional et international**. ■



Port Autonome de San Pedro



NOTE CONCEPTUELLE



Forum International
des Acteurs Portuaires, Maritimes,
Ferroviaires et Routiers de la ZLECAf

DAKAR-SENEGAL
10 - 13 Février 2026
Centre International de
Conférences Abdou DIOUF (CICAD)



THEME
L'Emergence du Secteur
Portuaire, Maritime,
Ferroviaire et Routier
de la Zone Ouest et
Centre de l'Afrique
à l'ère de la ZLECAf



Sénégal 2050
Pour une nation souveraine, juste, prospère
et ancrée dans des valeurs fortes



1ère
Edition



25 – 26 November
Aha Gateway Hotel
Durban, South Africa



LEADER SHIP FÉMININ



ASTA-ROSA CISSÉ

DIRECTRICE RÉGIONALE D'AFRICA GLOBAL LOGISTICS (AGL)

PIONNIÈRE DE LA LOGISTIQUE EN AFRIQUE DE L'OUEST

Première femme à diriger les opérations logistiques d'Africa Global Logistics en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso, Asta-Rosa Cissé incarne une Afrique en mouvement audacieuse, inclusive et tournée vers l'avenir.

Par : **A. E. KOUASSI Junior**

En 2023, un nouveau chapitre s'est ouvert dans l'histoire de la logistique africaine : Asta-Rosa Cissé devenait la première femme nommée Directrice Régionale d'Africa Global Logistics (AGL) pour la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Une nomination historique, mais surtout le couronnement d'un parcours exceptionnel dans un secteur longtemps perçu comme un bastion masculin. Aujourd'hui, à la tête de plus de 5 000 collaborateurs, elle supervise un réseau logistique intégré qui relie les quais du port d'Abidjan aux rails du corridor Abidjan-Ouagadougou, en passant par des plateformes digitales de pointe.

Expert-comptable de formation, Mme Cissé a rejoint le groupe (alors Bolloré Africa Logistics) il y a plus de vingt ans, d'abord en tant que directrice financière. Très vite, ses compétences analytiques, son sens de l'organisation et sa vision stratégique l'ont propulsée vers des responsabilités opérationnelles. En 2018, elle prenait les rênes d'Abidjan Terminal, le principal terminal à conteneurs du port d'Abidjan, où elle a joué un rôle déterminant dans la modernisation et la croissance de cette plateforme clé pour l'économie ivoirienne. «*Il m'a fallu travailler deux fois plus pour gagner ma place, mais j'ai surtout prouvé que le talent et la détermination n'ont pas de genre*», confie-t-elle avec une humilité teintée de fierté.

Depuis sa nomination à la tête de la région AGL Côte d'Ivoire-Burkina Faso, ses ambitions n'ont fait que grandir. Elle a notamment piloté l'inauguration en décembre 2022 du nouveau terminal à conteneurs du port d'Abidjan, un projet phare de 37,5 hectares, capable de traiter 1,5 million d'EVP par an, et labellisé Green Terminal pour ses performances environnementales exemplaires. Parallèlement, elle impulse la modernisation du corridor ferroviaire Abidjan-Ouagadougou, long de 1 260 km, opéré par la filiale Sitarail. Financé à hauteur de 396 millions d'euros, ce chantier vise à rendre le transport de marchandises plus rapide, plus fiable et plus durable entre les deux pays.

Mais au-delà des chiffres et des infrastructures, c'est une vision humaniste et inclusive qui guide son action. Pour Asta-

Rosa Cissé, chaque investissement logistique doit générer des retombées concrètes pour les populations locales. Emploi, formation professionnelle, appui aux entrepreneurs riverains, initiatives écologiques : ses projets s'inscrivent dans une logique de développement territorial. «*Moderniser un port ou une ligne de chemin de fer, ce n'est pas seulement améliorer la performance logistique, c'est aussi transformer le quotidien des communautés*», souligne-t-elle.

Son engagement va également au-delà des frontières nationales. Convaincue que la logistique est le socle de l'intégration économique africaine, elle place la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) au cœur de sa stratégie. «*Des infrastructures modernes et interconnectées sont la condition sine qua non pour que les marchés africains puissent échanger librement et compétitivement*», affirme-t-elle. Dans cette optique, AGL, sous sa direction, travaille à créer des synergies entre ports performants, réseaux ferroviaires fiables et solutions digitales innovantes, une chaîne logistique régionale capable de soutenir l'essor du commerce intra-africain.

Figure de proue de la nouvelle génération de dirigeants africains, Asta-Rosa Cissé est aussi un modèle pour les jeunes, et particulièrement pour les jeunes femmes. Elle encourage sans relâche la relève à oser les métiers techniques, à briser les plafonds de verre, à croire en leur potentiel. «*Aux jeunes femmes, je dis : osez. Avec du travail, de la passion et de la persévérance, il n'y a aucune limite à ce que vous pouvez accomplir*», lance-t-elle, les yeux brillants d'enthousiasme.

En 2025, alors que le Port Autonome d'Abidjan célébrait ses 75 ans, Mme Cissé et ses équipes ont marqué leur attachement à cet héritage tout en affirmant leur vision d'avenir. «*Célébrer ce jalon, c'est rappeler combien la logistique a soutenu le développement de la Côte d'Ivoire, et réaffirmer que nous resterons aux côtés du port d'Abidjan pour les décennies à venir*», a-t-elle déclaré lors des festivités. Le parcours d'Asta-Rosa Cissé raconte bien plus qu'une réussite personnelle : il incarne une Afrique qui construit, qui innove, qui intègre et qui inspire. Une Afrique en mouvement, dont elle est, sans conteste, l'une des grandes bâtisseuses. ■



MAGALI-LINE VICTOIRE THADDÉES

PRÉSIDENTE (COORDONNATRICE GÉNÉRALE) DU RÉSEAU DES FEMMES DES PORTS DE L'AGPAOC (RFPMP-AOC).

L'EXPERIENCE ET L'ENGAGEMENT AU SERVICE DE L'AUTONOMISATION DES FEMMES AFRICAINES

Élue en 2024 à la tête du Réseau des Femmes des Ports de l'AGPAOC, Magali-Line Victoire Thaddées incarne une nouvelle génération de leadership féminin dans le secteur maritime d'Afrique centrale et de l'Ouest. Animée par la conviction que les femmes doivent occuper une place centrale dans les sphères décisionnelles portuaires, elle entend faire du réseau une plateforme dynamique d'inclusion, de formation et d'innovation pour transformer durablement l'industrie maritime au féminin.

Par : **A. E. KOUASSI Junior**

BIOGRAPHIE

Madame Magali-Line Victoire Thaddées, professionnelle congolaise du secteur portuaire, a été élue le 1er août 2024 Présidente (Coordonnatrice générale) du Réseau des Femmes des Ports de l'AGPAOC (RFPMP-AOC), devenant ainsi la première femme d'Afrique centrale à diriger cette organisation créée en 2007 sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Attachée du Directeur Général du Port Autonome de Pointe-Noire (République du Congo), elle possède une double compétence en administration maritime et en ingénierie sociale, acquise grâce à plusieurs diplômes supérieurs.

Ancienne Coordinatrice nationale du réseau pour le Congo, elle a notamment organisé avec succès un séminaire régional à Pointe-Noire en 2022. Son élection couronne un engagement de longue date en faveur de la promotion des femmes dans les secteurs portuaire et maritime. À la tête du RFPMP-AOC organe féminin de l'AGPAOC et l'un des huit réseaux continentaux de l'OMI, elle entend renforcer la participation des femmes aux instances décisionnelles de l'industrie maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre.

INTERVIEW

Vos motivations – Madame Thaddées, vous avez été élue à la tête du RFPMP-AOC en 2024 à Abidjan, Côte d'Ivoire. Qu'est-ce qui vous a motivée à briguer cette responsabilité et à vous investir depuis toutes ces années pour la cause des femmes dans le secteur portuaire ?

D'abord je voudrais de prime abord vous remercier pour cette tribune journalistique que vous m'offrez pour exprimer la volonté de mon engagement par rapport au Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. C'est un grand honneur et je vous en suis très reconnaissante.

Je profite pour remercier également mes directeurs, Monsieur Jean Marie ANIELE qui m'avait confié la mission d'aller représenter les femmes du Port de Pointe-Noire lors de la création du Réseau. Ainsi que Monsieur Séraphin BHALAT, qui dans ses priorités a très vite compris l'impérieuse nécessité de prendre en main les problématiques liées à l'inclusion féminine dans le secteur maritime.

- Quant à ma motivation, je suis convaincue qu'elle est à la fois basée sur la confiance que ces éminentes personnalités avaient mise en moi et de ma conviction personnelle à savoir : la femme devrait jouer un rôle central au sein des structures maritimes et portuaires

>

pour le développement du secteur.

• Quant à mon élection à la tête du réseau, je pense que ceci est le résultat d'un travail acharné au fil des années et de la constance de mon engagement au sein de notre organisation.

Votre vision – Comment décririez-vous votre vision pour le Réseau des Femmes des Ports de l'AGPAOC ? Quelle place souhaiteriez-vous que les femmes occupent demain dans l'industrie portuaire et maritime ?

Le Réseau est une plateforme transformatrice pour l'inclusion et l'émergence de toutes les femmes du secteur maritime et portuaire de l'Afrique de l'ouest et du centre. Il sert de lien entre les femmes de pays membre avec les femmes du secteur régional et international et permet le transfert de compétence.

Objectifs à court terme – Dans les prochains mois, quels sont les objectifs prioritaires que vous souhaitez mettre en œuvre pour donner une nouvelle dynamique au réseau ?

- Assurer la visibilité du réseau auprès des organismes et autorités nationaux : c'est pourquoi le portail informatique abritant notre site web doit très vite être bien implémenter et fonctionnel ;
- Développer une plateforme d'échanges d'expériences ou de retours d'expériences en vue de permettre aux femmes de différents horizons d'échanger sur les difficultés opérationnelles qu'elles peuvent rencontrer dans l'exercice de leur fonction ;
- Sensibiliser sur les missions du réseau parce que celles-ci doivent être comprises et soutenues par nos dirigeants et autorités étatiques ;
- Organiser le séminaire Annuel tournant du Réseau.

Objectifs à moyen terme – À l'horizon de deux à trois ans, quelles actions structurantes ou projets majeurs aimeriez-vous voir aboutir sous votre présidence ?

Mes objectifs à moyen terme sont liés à trois fondamentaux : l'inclusion, le leadership et l'innovation.

- Organiser des forums, des ateliers, et des conférences pour partager les bonnes pratiques et les expériences ;
- Valoriser les parcours inspirants pour motiver et fédérer ;
- Intégrer les enjeux environnementaux et technologiques ;
- Sensibiliser les femmes aux défis de la transition écologique dans le secteur maritime ;
- Sensibiliser et former les femmes aux compétences stratégiques : gestion portuaire, négociation, gouvernance ;
- Favoriser leur implication dans les innovations technologiques : digitalisation des ports, sécurité maritime, logistique intelligente.

- Défendre les droits et le bien-être des femmes dans le secteur ;
- Trouver des partenaires pour financer les formations identifiées des femmes du secteur ;
- Organiser des forums et des cours de formation des femmes ;
- Lutter contre les stéréotypes de genre dans un secteur historiquement masculin ;
- Encourager les jeunes filles à envisager des carrières maritimes dès le secondaire et à travers des programmes de mentorat ;
- Faire du lobbying pour la nomination des femmes méritantes aux Postes de décision.

Objectifs à long terme – Sur le long terme, quel héritage souhaitez-vous laisser à travers votre mandat ? Quelle empreinte durable désirez-vous que le RFPMP-AOC garde de votre passage à sa tête ?

Il me serait agréable de voir 75 % des pays membres de l'AGPAOC implanter leurs réseaux locaux. En effet, bon nombre de pays n'ont pas encore constitué leur réseau local ce qui inhibe l'action et l'écho du réseau. D'avoir contribué au développement significatif d'un réseau actif d'échange entre les femmes du secteur, à l'échelle nationale et internationale et à la création d'une communauté solidaire et influente.

Bilan et perspectives – Le réseau a déjà mené plusieurs activités importantes. Pourriez-vous partager avec nous quelques réalisations marquantes, et nous donner un aperçu des projets ou événements à venir pour continuer à valoriser les femmes dans le secteur portuaire ?

Depuis sa création, le réseau a mené des activités importantes dans le secteur. Mes prédécesseuses ont beaucoup travaillé tant à l'échelle régionale qu'internationale à l'instar :

- Des accords de partenariat de formation avec des structures internationales telles que la fondation du port de Las Palmas, l'IPER de l'université du Havre, la gestion portuaire au féminin, l'Union européenne à travers l'AFD et Expertise France. dans le cadre des projets Scope Africa et Enmar.
- Bien d'autres accords de partenariat sont en vue. Enfin, la tenue du séminaire annuel tournant du Réseau dans un pays membre de l'AGPAOC ; la visite d'études des femmes du Réseau à Bruxelles ; la réalisation d'un atelier sur la sécurité et la sûreté maritime dans le cadre de l'architecture de Yaoundé sont les prochains événements à organiser. ■



Nos objectifs :

- Renforcer les capacités de gestion et les compétences techniques des femmes ;
- Partager des informations et nos compétences ;
- Faire du lobbying en faveur du travail des femmes dans le milieu maritime et portuaire ;
- Accroître la représentativité de la femme dans les instances de décisions ;



Des partenaires stratégiques :

- L'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (**AGPAOC**)
- L'Organisation Maritime Internationale (**OMI**)
- La fondation port de Las Palmas
- Projet EnMar (**ExpertiseFrance**)

Femmes d'Afrique et d'ailleurs, rejoignez-nous pour la promotion de la femme maritime et portuaire parce que
« Ensemble nous sommes plus fortes »





FLORENTINE GUIHARD-KOIDIO

ANCIENNE PRÉSIDENTE (COORDONNATRICE GÉNÉRALE) DU RÉSEAU DES FEMMES DES PORTS DE L'AGPAOC (RFPMP-AOC).

L'EXPERIENCE AU SERVICE DE L'AUTONOMISATION DES FEMMES AFRICAINES

Pionnière engagée et figure incontournable du secteur portuaire africain, Florentine Guihard-Koidio incarne une trajectoire exceptionnelle au croisement de la technologie, de la gouvernance maritime et de la promotion des femmes. De l'informatique portuaire à la tête d'un réseau panafricain dédié à l'égalité professionnelle, son parcours illustre une vie consacrée à transformer le monde maritime en espace d'opportunités pour les femmes.

Propos recueillis par : **A. KOUASSI Junior**

Ingénieur informaticienne de formation, Florentine Guihard-Koidio a consacré toute sa carrière au Port Autonome d'Abidjan, où elle a occupé des postes clés en relation client, qualité et système d'information. Experte formatrice pour la CNUCED (programme

TrainForTrade), elle accompagne la digitalisation portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Engagée au sein de l'AGPAOC depuis 2000, elle a présidé le comité Exploitation, Sécurité et Environnement (2009–2012) et a cofondé en 2007 le Réseau des Femmes

Professionnelles du secteur Maritime et Portuaire d'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP-AOC). À sa tête de 2017 à 2024, elle a œuvré pour la visibilité, la reconnaissance et le renforcement des capacités des femmes dans le secteur.

Sous son leadership, le réseau a reçu en 2021 le prix de la «Meilleure institution ONG dans le domaine Genre et Développement» décerné par le gouvernement de Gran Canaria. Elle a été honorée en 2023 du prix de la «Meilleure femme ayant contribué à la promotion de la femme maritime et portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre» lors des African Ports Awards à Lagos. ■



3 QUESTIONS À

Quels sont les principaux acquis de votre mandat à la tête du RFPMP-AOC ?

Durant mon mandat à la tête du RFPMP-AOC, j'ai eu la fierté de voir notre réseau gagner en reconnaissance, en visibilité et en impact. Notre objectif principal renforcer les capacités des femmes pour qu'elles accèdent aux postes de décision dans le secteur maritime et portuaire a guidé chacune de nos actions.

Nous avons obtenu le statut de comité technique au sein de l'AGPAOC, ce qui nous permet de participer activement à ses instances. Depuis 2019, nous organisons des séminaires tournants financés par les ports membres, formant en moyenne 100 femmes à chaque édition. En 2023, six d'entre nous, dont moi-même, avons été honorées par les African Ports Awards, une belle reconnaissance de notre engagement.

J'ai aussi tenu à renouer avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI), partenaire fondateur en 2007 mais avec qui les liens s'étaient distendus. Depuis 2017, nous avons participé à plusieurs de leurs événements, notamment à Malmo, Londres et São Tomé.

En 2021, le réseau a reçu le prix de la meilleure ONG dans le domaine «Genre et Développement» décerné par la fondation du port de Las Palmas une fierté immense. L'année suivante, j'ai eu la joie de réunir les pionnières du réseau pour célébrer notre parcours commun.

Grâce à de nouveaux partenariats notamment avec le centre Kofi Annan (KAIPTC) et le Projet EnMar (Expertise France), nous avons offert des bourses, lancé une campagne de valorisation des femmes du secteur, sensibilisé des lycéennes et étudiantes en Afrique, et obtenu un voyage d'étude à Rotterdam et Amsterdam, qui sera mis en œuvre par la nouvelle équipe.

Enfin, je me réjouis de voir plusieurs de nos membres accéder à des fonctions stratégiques : ministres au Bénin et

au Gabon, directrice générale à Conakry, gouverneure en Guinée-Bissau... Cela prouve que le plafond de verre peut être brisé. Mais beaucoup reste à faire : notre ambition, c'est d'atteindre la parité dans les postes de décision d'ici 2035.

Quel héritage souhaitez-vous laisser au sein du réseau ?

Je souhaite avoir contribué à installer une culture de solidarité, de confiance en soi et de professionnalisme parmi les femmes maritimes et portuaires africaines. Aujourd'hui, elles s'expriment sans complexe, se soutiennent mutuellement et occupent progressivement des rôles clés. Mon héritage, c'est cette flamme collective que nous avons allumée ensemble et qui doit continuer à brûler, car comme nous le disons : «*Ensemble, nous sommes plus fortes*».

Quel message adressez-vous aux jeunes femmes qui envisagent une carrière maritime ?

Depuis ma retraite du Port Autonome d'Abidjan, je reste pleinement engagée : avec 34 ans d'expérience dans le secteur portuaire et le genre, je participe à des projets liés à l'économie bleue, au climat, à la gouvernance maritime et à l'autonomisation des femmes. Je suis notamment impliquée dans la campagne WAO (Women Action for Ocean), avec laquelle nous avons réalisé un documentaire sur la protection des océans, présenté à Nice en juin 2025, et nous travaillons actuellement à un Pacte pour une Afrique bleue durable.

Aux jeunes femmes qui rêvent d'une carrière maritime, je dis ceci : aujourd'hui, elles ne représentent que 1 à 2 % des effectifs dans ce secteur ce qui signifie qu'il y a énormément de places à prendre. La digitalisation a changé la donne : ce n'est plus la force physique qui compte, mais l'intelligence, la rigueur et la passion. Il faut oser, travailler dur, s'inspirer des pionnières... et surtout croire en soi.

Mon message est simple : «*Oui, la femme est capable de le faire*».

Et transmettre cette conviction aux nouvelles générations, c'est ce qui continue de me motiver chaque jour. ■



CHRISTIANE OHIN-TRAORÉ

FONDATRICE DE WOMEN IN LOGISTICS-AFRICA (WILA)

L'EXCELLENCE AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE ET DE L'AUTONOMISATION DES FEMMES AFRICAINES

Portée par les valeurs d'excellence et de leadership transmises par son père, Christiane Ohin-Traoré transforme le secteur logistique africain. De Bolloré à Maersk, son parcours exemplaire culmine avec la création du réseau WILA et l'obtention du 1er Prix National d'Excellence 2025 pour la valorisation des compétences féminines.

Propos recueillis par : **A. KOUASSI Junior**

La Présidence de la République de Côte d'Ivoire a vibré le lundi 4 août 2025 alors que Christiane Ohin-Traoré recevait le **Premier Prix National d'Excellence pour la valorisation des compétences féminines**. Cette distinction couronne un parcours remarquable et un engagement sans faille pour l'émancipation professionnelle des femmes dans le secteur logistique africain.

Un héritage d'excellence

Dans son discours d'acceptation, Christiane a rendu un hommage poignant à son père feu Toussaint Ohin : « *Il ne m'a jamais dit Je vais t'apprendre à... Il m'a montré par l'exemple. Je l'ai vu faire et j'ai appris* ». Ces mots résument la philosophie qui l'anime : la recherche de l'excellence, la discipline et le sens du sacrifice comme valeurs cardinales.

Un parcours panafricain d'exception

Née en Côte d'Ivoire, mère de trois enfants, Christiane Ohin-Traoré incarne la success story africaine. Formée initialement en transit shipping à l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan, elle a complété sa formation par un Executive MBA en Strategy & Consulting à l'ESG Paris.

Sa carrière débute chez Bolloré où pendant dix ans, elle officiera entre Lomé et Pointe-Noire. En 2015, elle crée ex nihilo le service clientèle de Congo Terminal (Bolloré ports), construisant l'image de marque du terminal avec un focus sur l'orientation client.

En 2018, elle a rejoint le groupe A.P. Moller-Maersk, où elle a évolué du poste de Sales Executive à celui de responsable des produits de dépôts pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre. En 2020, elle a occupé le poste de Directrice Commerciale chez Packing Service International. En 2022, elle est devenue Cheffe de vente chez Sociola, une concession automobile. Début 2025, Christiane Ohin Traoré a rejoint Africa Global Logistics en Côte d'Ivoire en tant que responsable Customer Care.

Women In Logistics Africa : lever les barrières

En avril 2021, Christiane franchit un cap décisif en créant **WILA (Women In Logistics Africa)**, un réseau dédié aux femmes talentueuses de la chaîne logistique africaine. « *C'est une industrie où la représentativité des femmes est assez faible* », explique-t-elle. Sa vision : inspirer pour créer impact.

WILA regroupe aujourd'hui des centaines de professionnelles qui contribuent au développement du continent. « *C'est ensemble que nous réussirons à impacter de manière beaucoup plus importante* », affirme-t-elle, résumant ainsi sa philosophie du leadership collectif.

Un modèle de résilience

Les trois mots qui définissent Christiane ? Authenticité, Persévérance, Leadership. Autant de qualités qui expliquent sa rapide ascension et son influence croissante. Après un troisième Prix National d'Excellence en 2024, ce premier prix 2025 consacre une femme qui, par son travail et son engagement, ouvre la voie à toute une génération de femmes africaines ambitieuses.

Son parcours démontre que l'excellence n'est pas le fruit du hasard, mais le résultat d'un travail constant, d'une vision claire et d'un engagement sans faille envers sa communauté. Christiane Ohin-Traoré incarne cette Afrique qui avance, qui innove et qui ose - une Afrique où les femmes prennent toute leur place dans les secteurs clés du développement économique. ■

“ *Il m'a montré par l'exemple. Je l'ai vu faire et j'ai appris* ”

INTERVIEW

Quelles ont été vos principales motivations pour créer le réseau WILA, et comment ce projet s'est-il imposé comme une nécessité dans le secteur logistique africain ?

J'ai compris très tôt que la femme a un potentiel énorme (Ne dit-on pas qu'elle porte le monde ?). Alors pourquoi le monde ne s'appuierait-il pas également sur ses compétences et ses connaissances ?

Ma principale motivation est partie de mes convictions... Pour la petite histoire, l'idée m'est venue en 2021 lorsque j'ai ressenti profondément la nécessité d'agir et de laisser une trace dans ce monde. Je me dis alors, il me faut agir maintenant pour une cause qui me porte. C'est ainsi que je décide de valoriser les femmes qui sont dans mon secteur de métier, d'autant plus que c'est un secteur dans lequel le taux de représentativité des femmes est assez faible.

C'est ainsi que j'ai créé le réseau Women in logistics Africa parceque je suis avant tout portée par les questions liées au genre et plus précisément liées à la femme (sa contribution dans nos sociétés, son leadership, et sa valeur ajoutée au monde,). J'avoue que le contexte actuel s'y prête bien car comme on le voit aujourd'hui, le développement du continent s'appuie sur plusieurs leviers et les enjeux logistiques ne sont pas en reste.

Dans un secteur aussi stratégique comme la logistique, qui sous-tend plusieurs activités économiques sur le continent et au-delà, les femmes se doivent de prendre leur place dans ces domaines longtemps catégorisés comme masculins.

De plus, WILA s'inscrit dans les enjeux de développement durable avec les ODD (4,5,10 et 17) définis par les Nations Unies qui guident les axes de développement de nos pays.

WILA s'est imposée comme une nécessité dans le secteur logistique en Afrique car nous parlons de développement économique, social, culturel et même environnemental pour nos pays. Cependant, nous avons 2 forces en présence pour porter le développement. C'est-à-dire les femmes et les hommes.

WILA s'est également imposée comme une réponse pour les femmes elles-mêmes qui ont pris la pleine mesure des enjeux, de leurs compétences, de la valeur qu'elles peuvent créer. C'est une plateforme par excellence pour leur visibilité, une plateforme sur laquelle elles se connectent facilement avec des paires dans plusieurs pays sur le continent. Une plateforme via laquelle elles ont accès à

l'information, aux opportunités professionnelles, une plateforme sur laquelle elles bénéficient de formation et de mentorat. En un mot, WILA répond à la fois à leurs attentes professionnelles et quelques fois personnelles.

Quelle est la vision que vous portez aujourd'hui pour WILA et, plus largement, pour la représentativité des femmes dans la logistique et le commerce en Afrique ?

WILA est un projet d'avenir. Dans les années à venir, WILA continuera d'œuvrer pour l'attractivité des femmes dans les métiers du secteur de la logistique. Ces femmes seront représentées dans les différents niveaux de l'échelle des emplois dans des fonctions supports, opérationnelles et même techniques.

Je crois que dans quelques années notre secteur sera transformé avec une présence accrue des femmes dans différents métiers maritime, portuaire, logistique. Des politiques orientées sur le genre avec des dispositions particulières en faveur des femmes seront mises en œuvre pour attirer davantage la gent féminine dans ce secteur et promouvoir la carrière des femmes.

Nous allons continuer à contribuer à faire évoluer les mentalités sur la place et le rôle des femmes dans le développement économique et social de l'Afrique à travers la logistique et le commerce international.

Ce qui doit absolument continuer d'exister, ce sont les figures féminines dans le secteur de la logistique représentatif d'une Afrique inclusive. Et puis, il y aura certainement des innovations ! (sourires)

Quel héritage souhaitez-vous transmettre aux prochaines générations de femmes africaines qui aspirent à s'imposer dans les secteurs stratégiques du développement économique ?

Ma réponse est toute simple et évidente pour moi ! L'héritage que je souhaite transmettre aux prochaines générations de femmes africaines dans mon secteur d'activité qu'est la logistique, c'est cette belle et utile plateforme qu'est WILA.

À toutes les femmes africaines qui nourrissent l'ambition de se hisser dans des secteurs stratégiques similaires à celui de la logistique, je leur transmettrai un exemple de résilience et de conviction que l'on forge pour créer un impact durable. Il ne s'agit plus d'intégrer un secteur d'activité économique ou social parce qu'on a les compétences uniquement, mais il faut surtout garder à l'esprit, d'y laisser une empreinte, un héritage pour les autres. ■



UNE ENTREPRISE DE RÉFÉRENCE

Fondée en 1999 au Niger, CAT LOGISTICS s'est imposée comme un acteur incontournable du transport et de la logistique dans la sous-région. Avec plus de deux décennies d'expérience et une organisation structurée, nous apportons des solutions logistiques performantes et innovantes qui répondent aux besoins des entreprises, institutions et organisations internationales.

Notre croissance repose sur un engagement constant : allier expertise, fiabilité et proximité pour accompagner nos clients dans leurs projets les plus ambitieux.



UNE IMPLANTATION STRATÉGIQUE

Notre présence s'étend sur les principaux corridors commerciaux de l'Afrique de l'Ouest avec des bureaux au Niger, Bénin, Togo, Burkina Faso et Ghana, renforcée par un réseau mondial de partenaires ainsi qu'une prochaine ouverture de nos bureaux en Côte d'Ivoire et en Guinée Conakry courant 2025.

Grâce à cette implantation régionale, nous facilitons les échanges entre l'Afrique et le reste du monde, en offrant des solutions intégrées depuis les ports jusqu'à la destination finale.



TRANSPORT MULTIMODAL

- Fret maritime et aérien (FCL / LCL)
- Collecte et livraison porte-à-porte
- Solutions adaptées aux contraintes de temps et de budget



DÉDOUANEMENT ET FORMALITÉS

- Gestion complète des régimes douaniers import/export/transit
- Obtention des exemptions, licences et certificats
- Maîtrise des normes internationales (OMC/WCO)



MOBILITÉ ET RELOCATION

- Déménagements nationaux et internationaux
- Stockage sécurisé de biens et équipements
- Accompagnement personnalisé du départ à l'arrivée



ENTREPOSAGE ET LOGISTIQUE INTÉGRÉE

- Entrepôts modernes, sécurisés et conformes aux standards internationaux
- Solutions de gestion de stock et de distribution
- Optimisation des flux pour réduire les coûts

DES PARTENARIATS DE CONFIANCE

CAT LOGISTICS collabore avec des multinationales, ONG, institutions internationales et entreprises locales. Notre réseau nous permet d'intervenir avec efficacité sur les projets les plus complexes, en partenariat avec certains des leaders mondiaux du secteur logistique.

NOS ATOUTS DISTINCTIFS

- Plus de 25 ans d'expérience dans la sous-région
- Une équipe hautement qualifiée en commerce international et supply chain
- Un réseau mondial de partenaires fiables
- Des services sur-mesure, adaptés aux réalités locales et aux standards internationaux
- Certification ISO 9001:2008, gage de qualité et de performance.



YOHANN DJEDJE

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE DELIÔZ

DELIÔZ CONSULTING : L'INGÉNIERIE AFRICAINE AU SERVICE DES VILLES DURABLES ET DES PORTS INTELLIGENTS

Mandaté sur des chantiers stratégiques comme la ligne 1 du métro d'Abidjan, le groupe DELIÔZ, à travers sa filiale Conseil, incarne une nouvelle génération de cabinets africains qui allient expertise technique, inclusion sociale et transition écologique. Dans un entretien exclusif, ses dirigeants détaillent leur approche intégrée entre cartographie des risques environnementaux, promotion de la multimodalité et renforcement des capacités locales pour faire des infrastructures du futur des leviers de développement durable et inclusif.

Propos recueillis par : **Franck BAYE**

Le groupe DELIÔZ est aujourd'hui impliqué dans des chantiers d'envergure, notamment la ligne 1 du Métro d'Abidjan. Quel est votre rôle précis en matière de gestion environnementale et d'inclusion sociale sur ce projet emblématique ?

Merci pour cette question. Effectivement, le groupe DELIÔZ, à travers sa filiale DELIÔZ Consulting, est honoré d'avoir été mandaté pour une mission d'Assistance Technique sur ce projet structurant pour la Côte d'Ivoire et toute la sous-région. Notre contribution

environnementale s'articule autour d'une cartographie rigoureuse de trois risques majeurs :

- les risques liés aux inondations, exacerbés par le changement climatique et l'urbanisation rapide ;
- les risques liés aux déchets, qu'ils soient de chantier ou issus des activités futures ;
- et les risques liés aux matières et infrastructures dangereuses, notamment dans les zones sensibles traversées par la ligne.

Cette cartographie, basée sur des données géospatiales, hydrologiques et socio-économiques, ne se limite pas à un diagnostic. Elle aboutit à des recommandations opérationnelles d'atténuation, conçues pour garantir la conformité aux normes environnementales nationales, mais aussi aux standards internationaux exigés par les bailleurs de fonds. L'objectif est clair : que le métro d'Abidjan ne soit pas seulement un symbole de modernité, mais aussi un modèle de résilience écologique.

Parallèlement, plusieurs études socioéconomiques sont en cours, bien que leurs termes de référence restent confidentiels afin de s'assurer que le projet soit pleinement inclusif. Cela couvre l'accès aux stations, la prise en compte des communautés riveraines, la création d'emplois locaux, ou encore l'impact sur les activités informelles le long du tracé. Nous sommes convaincus qu'une infrastructure ne peut être durable si elle n'est pas socialement juste.

À ce titre, DELIÔZ Consulting occupe humblement, mais activement, un rôle non négligeable dans cette double intégration : environnementale et sociale.

Votre approche ne se limite pas à un seul projet. Vous prônez une vision systémique de la logistique et de la mobilité. Comment cela se traduit-il dans vos interventions auprès des acteurs publics et privés ?

Absolument. Notre philosophie repose sur une conviction : les infrastructures doivent être pensées en réseau, non en silos. C'est pourquoi notre approche stratégique vise à promouvoir

activement la multimodalité intégrée mer/port, ferroviaire, route comme colonne vertébrale de toute politique de transport durable.

Nous intervenons auprès de l'ensemble des maillons de la chaîne logistique : transporteurs, chargeurs, autorités portuaires, usagers, mais aussi bailleurs de fonds. Notre mission est de les accompagner à intégrer cette logique dès la phase de conception des investissements, afin d'éviter les doublons, réduire les coûts logistiques et minimiser l'empreinte carbone.

Et cette vision ne peut être opérante sans digitalisation. Un port moderne, un corridor ferroviaire performant ou un système de transport urbain efficace nécessitent des processus numérisés, interconnectés et transparents. C'est pourquoi, dans nos missions souvent mandatées par des institutions financières internationales, nous plaçons systématiquement au cœur de nos propositions deux concepts clés : le « *Green Port* » et le « *Smart Port* ».

Le Green Port n'est pas qu'une question d'énergie renouvelable ou de gestion des déchets : c'est une gouvernance environnementale intégrée, allant de la qualité de l'air à la biodiversité marine. Le Smart Port, quant à lui, repose sur la data, l'automatisation et l'interopérabilité entre les acteurs. Ces deux piliers forment notre ADN stratégique. Nous les déclinons en politiques publiques, études techniques, schémas directeurs et accompagnements sur mesure, adaptés à chaque contexte national.



L'expertise technique est essentielle, mais le capital humain l'est tout autant. Comment DELIÔZ intègre-t-il la dimension locale, notamment en matière de formation et d'emploi des jeunes talents ?

C'est une question fondamentale. Nous partons d'un principe simple : aucun projet durable ne peut réussir sans les talents du terrain. C'est pourquoi notre politique est double.

D'une part, nous associons systématiquement les meilleures compétences locales expérimentées à nos équipes. Leur connaissance fine des réalités administratives, culturelles et réglementaires est un atout irremplaçable. Elle permet d'ancrer nos solutions dans le contexte, d'éviter les erreurs de conception et d'accélérer la mise en œuvre.

D'autre part et c'est peut-être encore plus important nous investissons massivement dans la relève. Aujourd'hui, DELIÔZ Consulting réunit plus de trente experts multidisciplinaires : ingénieurs en transport, spécialistes en environnement, urbanistes, data scientists, juristes de la commande publique, etc. Mais ces experts sont assistés de profils juniors, recrutés sur des critères de potentiel et de motivation.

Nous avons mis en place un programme interne de formation continue, avec des modules techniques, des ateliers de gestion de projet, des sessions de mentorat et des immersions terrain. Car nous savons que les défis de demain (transition énergétique, résilience climatique, cybersécurité des infrastructures, économie circulaire) exigent des compétences en constante évolution.

Notre ambition dépasse la simple prestation de service : nous voulons contribuer à la montée en puissance d'une nouvelle génération d'ingénieurs, de consultants et de gestionnaires africains, capables non seulement de comprendre les standards internationaux, mais aussi de les adapter, les innover et les porter eux-mêmes.

Un mot pour conclure ?

DELIÔZ Consulting : L'Afrique traverse une phase décisive de son développement infrastructurel. Les besoins sont immenses, les opportunités nombreuses, mais les enjeux climatiques, sociaux, économiques sont plus complexes que jamais.



Nous croyons profondément qu'il est possible, voire nécessaire, de conjuguer excellence technique, responsabilité environnementale et ancrage local. Chez DELIÔZ, nous ne nous contentons pas d'accompagner des projets : nous contribuons à bâtir un modèle africain de développement infrastructurel, à la fois moderne, inclusif et durable.

C'est ce que nous faisons, humblement, mais avec détermination parce que les infrastructures de demain doivent servir à la fois l'économie, les citoyens et la planète. ■

DELIÔZ
GROUP

**"UN TRANSPORT PROPRE
ET INTELLIGENT
NOTRE ENGAGEMENT"**

realistix

DELIÔZ
CONSULTING

CONSEIL EN ECONOMIE
DES TRANSPORTS

DELIÔZ
MARINE

LOGISTIQUE OFFSHORE, TRAVAUX SOUS MARINS
& INSPECTION PIPELINES

www.delioz.org



(+ 225) 07 68 10 12 12

(+ 225) 27 24 56 59 38

25 Avenue Chardy,
Immeuble Chardy, 7ème étage

22 BP 1414 Abj 22
Abidjan - Côte d'Ivoire





PORTS AFRICAINS À L'HEURE DE LA DURABILITÉ : ENTRE CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET URGENCE ÉCOLOGIQUE

Alors qu'ils traitent plus de 90 % des échanges commerciaux des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et du Centre, les ports de la région font face à une pression environnementale croissante. Une étude menée entre 2020 et 2025 dans cinq hubs majeurs — Abidjan, Dakar, Douala, Lomé et Cotonou — révèle un écart criant entre la prise de conscience des acteurs et la mise en œuvre effective de politiques vertes. Pour transformer ces infrastructures en véritables moteurs de développement durable, une gouvernance harmonisée, des investissements ciblés et une coopération régionale s'imposent.

AHOUANDOKOUN Sagbo Damien

Les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre ne sont pas seulement des points d'entrée pour les marchandises : ils sont les poumons économiques de leurs pays, traitant plus de 90 % du commerce extérieur et jouant un rôle clé dans l'intégration régionale. Mais cette vitalité logistique s'accompagne d'un coût écologique croissant. Entre rejets d'hydrocarbures, déchets plastiques, émissions de CO₂ et espèces invasives, les écosystèmes marins et côtiers subissent une dégradation accélérée menaçant à la fois la biodiversité, la santé publique et la résilience face au changement climatique.

Une étude approfondie menée de 2020 à 2025 dans cinq ports stratégiques, Abidjan, Dakar, Douala, Lomé et Cotonou, dresse un diagnostic sans complaisance, tout en révélant les premiers signes d'une transition possible.

Un bilan environnemental préoccupant

Les sources de pollution sont multiples et bien identifiées :

- 35 % proviennent des rejets d'hydrocarbures, liés aux opérations de dégazage et d'avitaillement ;
- 25 % sont attribués aux déchets solides et plastiques, avec plus de 3 000 tonnes déversées chaque année dans les zones portuaires ;

- 20 % résultent des eaux de ballast, vectrices d'espèces invasives qui perturbent les équilibres marins ;
- 15 % viennent des émissions atmosphériques générées par les navires et les engins de manutention ;
- Et 5 % sont dus aux effluents domestiques et industriels, souvent rejetés sans traitement.

Ces pressions s'ajoutent à des vulnérabilités structurelles : érosion côtière, montée du niveau de la mer, congestion chronique (jusqu'à 72 heures d'attente à Douala) et absence quasi totale d'infrastructures vertes, moins de 20 % des ports disposent de systèmes de traitement des eaux usées ou de quais électrifiés.

Conscience accrue, mais mise en œuvre inégale

Pourtant, un changement de mentalité est en cours. Selon l'enquête, 72 % des acteurs portuaires (301 personnes interrogées) reconnaissent l'urgence d'adopter des pratiques durables. Mais ce constat ne se traduit pas toujours en action : seulement 38 % jugent que les plans environnementaux existants sont effectivement appliqués.

Cette fracture entre engagement et exécution illustre un défi

majeur :

la fragmentation de la gouvernance, le manque de financement et les capacités techniques limitées freinent la transition écologique, malgré des cadres stratégiques nationaux souvent ambitieux.

Des lueurs d'espoir dans la région

Malgré ces obstacles, une dynamique positive émerge. À Abidjan, le nouveau terminal à conteneurs (TC2) intègre des normes environnementales strictes et vise la neutralité carbone à l'horizon 2030. À Lomé, des projets pilotes testent l'électrification des quais et le recyclage des déchets portuaires. Ces initiatives, bien que localisées, démontrent qu'une logistique verte est possible en Afrique à condition qu'elle soit soutenue par des politiques cohérentes et des partenariats durables.

L'étude propose même un indice de durabilité portuaire, articulé autour de trois piliers :

- Efficacité énergétique,
- Gestion durable des déchets,
- Résilience climatique.

Cet outil pourrait servir de boussole pour les autorités portuaires, les investisseurs et les bailleurs de fonds.

Vers un cadre régional harmonisé

Pour transformer les ports africains en hubs de développement durable, les auteurs de l'étude formulent quatre recommandations clés :

- Investir massivement dans les infrastructures vertes (quais électrifiés, stations de traitement, énergies renouvelables) ;
- Intégrer des critères environnementaux obligatoires dans tous les appels d'offres portuaires ;
- Renforcer la coopération régionale pour harmoniser les normes, mutualiser les bonnes pratiques et créer un réseau ouest-africain de ports durables ;
- Former les acteurs locaux, dockers, agents maritimes, douaniers à la gestion écologique et à la résilience climatique.

Une opportunité historique

Les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre se trouvent à un tournant décisif. Ils peuvent continuer à croître au prix d'une dégradation environnementale irréversible ou saisir l'occasion de réinventer leur modèle en intégrant durabilité, innovation et justice sociale.

Comme le montre cette étude, la volonté existe. Ce qui manque, c'est un cadre régional ambitieux, des financements ciblés et une vision à long terme. Car demain, les ports les plus compétitifs ne seront pas seulement les plus grands ou les plus rapides, mais ceux qui sauront concilier commerce, communauté et planète. ■

Cet ouvrage explore de manière approfondie la problématique des pollutions portuaires en Afrique de l'Ouest et du Centre, à l'intersection des enjeux environnementaux, juridiques et économiques. Il met en lumière les différentes formes de pollutions générées par les activités portuaires – eaux de ballast et espèces invasives, déchargement illicite et hydrocarbures, déchets solides et liquides, émissions atmosphériques, dragage et rejets d'eau usées – et en analyse les impacts sur les écosystèmes marins et côtiers. L'auteur examine ensuite le cadre juridique et institutionnel, depuis les conventions internationales comme MARPOL jusqu'aux dispositifs régionaux et nationaux, tout en soulignant leurs insuffisances et leurs défis d'application. Enfin, l'ouvrage propose des pistes de gouvernance durable et des solutions innovantes pour concilier compétitivité portuaire et respect des normes environnementales. Il constitue ainsi une référence incontournable pour chercheurs, décideurs, gestionnaires portuaires et acteurs du développement durable désireux de promouvoir une gestion intégrée et responsable des ports africains.



Avec 14 ans d'expérience maritime et portuaire, Damien AHOUANDOKOUN détient une licence en droit, trois masters (transport logistique, économie des transports, géographie-environnement) et un doctorat en géosciences. Chercheur associé au CREMPOL, spécialiste en aménagement portuaire et développement durable, auteur d'articles et ouvrages.



9 784262 429693

Pollutions portuaires en Afrique

Damien AHOUANDOKOUN

EUE ÉDITIONS
UNIVERSITAIRES
EUROPÉENNES



Damien AHOUANDOKOUN

Pollutions portuaires en Afrique: enjeux juridiques et durabilité

Vers une approche harmonisée alliant
préservation des écosystèmes marins et respect
des normes internationales



*L'expertise panafricaine au service de la performance
et de l'innovation*

YESOD AFRICA Management & Consulting (YEMAC) est une entreprise de référence qui s'appuie sur une expertise panafricaine reconnue dans les domaines des études stratégiques, du conseil, de la consultance, de la formation et de l'édition spécialisée (Africa HARBORS)

C'est pourquoi YEMAC s'engage aux côtés des organisations publiques et privées pour :

- **Renforcer les compétences et révéler les talents,**
- **Diffuser les meilleures pratiques de management et de gouvernance,**
- **Proposer des solutions innovantes et adaptées qui assurent performance durable et compétitivité accrue**

Notre ambition est claire : **accompagner la transformation et le rayonnement des acteurs africains en leur offrant des outils modernes, des approches pragmatiques et une vision résolument tournée vers l'avenir.**

Ils nous ont fait confiance :

- **Port Autonome d'Abidjan • Port Autonome de San Pedro • Port Autonome de Douala**
- **Ghana Ports and Harbors Authority • Port de Tamatave (Madagascar)**

CÔTE D'IVOIRE : +225 07 07 61 60 51 • CAMEROUN : +237 674 388 115

email : info.yesod@gmail.com



INNO VATION & STARTUPS



MARC BIEGNEBE ET ARNOLD AMOUZOU : L'AUDACE D'ENTREPRENEURS AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE AFRICAINE

Dans le paysage en pleine mutation du transport et de la logistique en Afrique de l'Ouest, une entreprise se distingue par son dynamisme et son sens de l'innovation : ANAXAR. Fondée en 2020 par Marc BIEGNEBE et Arnold AMOUZOU, l'entreprise est rapidement devenue une référence dans le transport de marchandises, grâce à une vision claire et une capacité à transformer les défis en opportunités.

Propos recueillis par : **Franck BAYE**

Dès ses débuts, ANAXAR a choisi de faire de la technologie le socle de son modèle. Grâce à une plateforme digitale intuitive et une application mobile performante, l'entreprise offre à ses clients une visibilité en temps réel sur l'ensemble de leurs opérations logistiques avec une transparence rare dans le secteur, qui renforce la confiance et la réactivité. En quelques années seulement, ANAXAR a transporté plus de 2 000 conteneurs et 30 000 tonnes de marchandises, confirmant sa capacité à allier efficacité opérationnelle, fiabilité et adaptation aux réalités locales.

Mais l'ambition d'ANAXAR va bien au-delà du transport classique. Avec le lancement de GoodTRIP, la première application de covoiturage 100 % togolaise, l'entreprise étend son champ d'action à la mobilité urbaine durable. Ce projet innovant incarne une vision holistique : intégrer logistique, mobilité, inclusion

sociale et transition écologique dans un écosystème cohérent et utile aux communautés.

Derrière cette trajectoire se trouvent deux entrepreneurs résolument tournés vers l'avenir : Marc Biegnebe et Arnold Amouzou. Figures emblématiques d'une nouvelle génération d'entrepreneurs africains, ils ont choisi d'investir dans des secteurs stratégiques avec une double conviction : répondre aux besoins concrets des entreprises ouest-africaines tout en contribuant au développement socio-économique de la région.

Présente au Togo, Burkina Faso, Niger, Mali et dans plusieurs autres pays voisins, ANAXAR s'est imposée en moins d'une décennie comme un acteur incontournable de la logistique en Afrique de l'Ouest non seulement par son réseau, mais par sa capacité à innover, à s'adapter et à transformer les défis du continent en opportunités concrètes. ■

3 QUESTIONS POUR COMPRENDRE LEUR VISION

Quelles motivations profondes vous ont poussés à créer ANAXAR et à investir dans un secteur aussi stratégique que la logistique et le transport en Afrique de l'Ouest ?

Marc BIEGNEBE & Arnold AMOUZOU : Nous avons été animés par une conviction simple : la logistique est le moteur caché de la croissance économique en Afrique. Sans infrastructures de transport efficaces, aucune intégration régionale ni aucun développement durable ne sont possibles. ANAXAR est née de cette volonté de moderniser la chaîne logistique avec des solutions technologiques adaptées à nos réalités africaines, afin d'accompagner les entreprises locales et internationales.

Quels ont été les défis majeurs rencontrés dans le développement de l'entreprise et comment les avez-vous surmontés ?

Arnold AMOUZOU : Le premier défi a été de convaincre nos partenaires et clients de faire confiance à une jeune entreprise dans un secteur traditionnellement dominé par des acteurs établis. Nous avons relevé ce défi grâce à notre rigueur opérationnelle, la qualité de notre reporting, et surtout en apportant de la transparence grâce à notre plateforme digitale.

Marc BIEGNEBE : Le second défi, ce sont les contraintes sécuritaires et infrastructurelles dans certains corridors stratégiques comme le Sahel. Pour y faire face, nous avons mis en place une politique de collaboration étroite avec les

transporteurs locaux, les forces de sécurité et les autorités, tout en renforçant notre suivi en temps réel des convois.

Quelles sont vos perspectives de développement pour ANAXAR dans les prochaines années, tant sur le plan régional qu'international ?

Marc BIEGNEBE : À court terme, nous voulons consolider notre présence en Afrique de l'Ouest en renforçant nos corridors existants, tout en développant notre flotte et nos capacités numériques.

Arnold AMOUZOU : À moyen terme, notre ambition est d'étendre nos services vers l'Afrique centrale et de proposer des solutions de logistique verte, avec des projets intégrant l'électrification et le suivi carbone. Sur le plan international, nous voulons positionner ANAXAR comme un partenaire incontournable pour les multinationales opérant en Afrique, en leur offrant la fiabilité et la visibilité nécessaires pour leurs supply chains.

Une inspiration pour l'Afrique

Avec un engagement constant en faveur de l'innovation, de l'orientation client et des pratiques durables, ANAXAR est un exemple éclatant de la manière dont des leaders africains visionnaires, à l'instar de Marc BIEGNEBE et Arnold AMOUZOU, contribuent à transformer des secteurs stratégiques et à redessiner l'avenir économique du continent. ■



ANAXAR

**Avez-vous besoin de Camions
Pour transporter vos marchandises
En toute sécurité ?**



**ANAXAR est la Référence partout
en Afrique de l'Ouest.**



[+228] 91 45 62 82 / 91 28 96 27

www.anaxar.com

Nkals, Sit. Jean Paul II Sn face de SOMAYAF
Joan Paul B. / 09 8P 9687 Lomé - Togo



ACCÉLÉRATEUR DE PERFORMANCE POUR LES ENTREPRISES AFRICAINES

Dans un environnement économique en mutation rapide, les grandes entreprises africaines doivent s'appuyer sur des données fiables et une expertise pointue pour préserver et développer leur avantage concurrentiel. YESOD AFRICA se positionne comme le partenaire stratégique de cette transformation en offrant des services sur mesure, alliant analyse approfondie et conseil opérationnel.

Notre offre repose sur trois axes majeurs :

- **Études stratégiques et analyse de marché** : identifier et exploiter les meilleures opportunités de croissance ;
- **Conseil en transformation et innovation** : moderniser et digitaliser les modèles opérationnels ;
- **Accompagnement personnalisé** : un suivi de la planification à la mise en œuvre des projets pour garantir un impact concret et mesurable.

La confiance témoignée par des institutions portuaires majeures illustre la solidité de notre expertise :

- Étude sur l'exhaustivité des EDI du Guichet Unique (Port Autonome d'Abidjan)
- Mise en place de l'intelligence économique (Port Autonome de San Pedro)

- Fiabilisation des données portuaires (Port Autonome d'Abidjan)
- Révision du plan stratégique 2021-2025 (Port Autonome d'Abidjan)
- Collecte et analyse des données de l'hinterland
- Renforcement des capacités des cadres et agents des ports en Afrique de l'Ouest, du Centre et de l'Est.

Avec YESOD AFRICA, vous bénéficiez d'un partenaire qui ne se contente pas d'analyser vos défis, mais qui vous accompagne dans leur transformation en opportunités durables. Nos solutions conjuguent rigueur méthodologique, innovation et proximité avec les réalités du terrain. En nous choisissant, vous misez sur un accélérateur de performance et de compétitivité qui fait déjà la différence auprès des leaders portuaires africains.

YESOD AFRICA : transformons vos ambitions en réussites tangibles. ■



“Un catalyseur où les bonnes connexions se créent, où les expertises se complètent et où de nouveaux corridors économiques voient le jour entre le Canada et l’Afrique.”

YAYÉ PEUKASSA

PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE - PONT-BRIDGE - CANADA

INITIATEUR DU 1ER FORUM D'AFFAIRES CANADA-AFRIQUE SUR L'INDUSTRIE PORTUAIRE ET L'ÉCONOMIE BLEUE

«BÂTISSONS LES FUTURES RELATIONS MARITIMES ET PORTUAIRES ENTRE LE CANADA ET L'AFRIQUE»

Propos recueillis par : Dr. Yann ALIX

Pourquoi organiser un premier forum d'affaires Canada-Afrique sur l'industrie portuaire et l'économie bleue ?

Depuis près de trois ans, nous travaillons à bâtir une plateforme unique, conçue pour réunir *l'ensemble des acteurs de la chaîne portuaire et logistique* — administrations portuaires, armateurs, importateurs, exportateurs, logisticiens, investisseurs et décideurs publics. Ce forum est un rendez-vous *hautement spécialisé et stratégique*, centré sur l'économie bleue et sur toutes les dimensions de l'écosystème maritime. Il se veut un *catalyseur* où les bonnes connexions se créent, où les expertises se complètent et où de nouveaux corridors économiques voient le jour entre le Canada et l'Afrique.

Le moment est particulièrement propice. Le Canada, encore trop dépendant du marché américain et fragilisé par les tensions tarifaires, doit diversifier ses débouchés et sécuriser de nouvelles chaînes d'approvisionnement. Or, l'Afrique à seulement sept jours de navigation représente un marché de 1,4 milliard de consommateurs, porté par une croissance économique exceptionnelle et une classe moyenne en plein essor. Dix des vingt économies les plus dynamiques au monde sont africaines, et les projets portuaires et maritimes en cours attirent déjà le G7 et la Chine. C'est une évidence : le Canada doit se renforcer sur cet espace géoéconomique majeur.

À cela s'ajoute un alignement politique inédit : le gouvernement fédéral a lancé sa première stratégie Canada-Afrique, tandis que des provinces comme le Nouveau-Brunswick ont déjà pris les devants avec une stratégie tournée vers l'Afrique francophone. Et n'oublions pas la *diaspora africaine au Canada*, forte de 5 % de la population, qui constitue un pont naturel entre nos deux continents.

Participer à ce forum, c'est : *identifier de nouveaux partenaires, accéder à des marchés en croissance, découvrir des solutions technologiques de pointe, et dialoguer directement avec les décideurs qui façonnent les échanges Canada-Afrique.*

Quels sont les potentiels de l'économie bleue pour renforcer les liens Canada-Afrique ?

C'est une très bonne question. En réalité, commençons par

rappeler les particularités géographiques des deux régions. Le Canada est le seul pays au monde bordé par trois océans : l'Atlantique à l'est, le Pacifique à l'ouest et l'Arctique au nord. L'Afrique, de son côté, est un immense continent entouré par la Méditerranée au nord, l'océan Indien à l'est et l'océan Atlantique à l'ouest.

Ces simples faits géographiques montrent déjà l'extraordinaire potentiel de collaboration. Rappelons également qu'entre les deux continents, seul l'Atlantique nous sépare, avec des distances maritimes favorables au développement de relations commerciales. Un autre potentiel réside dans la *pêche*. La pêche et les produits halieutiques doivent être positionnés comme un secteur essentiel pour les économies et les sociétés de nos deux régions. Leur valorisation peut nourrir des échanges structurants en croisant marchés et expertises de part et d'autre de l'Atlantique. Il faut rappeler ici l'importance des *services et technologies océaniques canadiennes*. Le Canada dispose d'un savoir-faire de pointe en technologies maritimes qui permet une exploitation durable, prédictive et harmonieuse des ressources océaniques. Ces innovations représentent un immense champ de coopération avec l'Afrique.

Qui sont les acteurs primordiaux des futures relations commerciales et stratégiques Canada-Afrique ?

Au premier rang figurent les *gouvernements nationaux*, garants du cadre politique, diplomatique et réglementaire. À leurs côtés, les *gouvernements provinciaux*, comme celui du Nouveau-Brunswick, jouent un rôle moteur : véritables catalyseurs, ils portent et promeuvent des initiatives fédératrices sur le long terme.

Les autorités portuaires et tout leur écosystème d'affaires — logisticiens, armateurs, transitaires, assureurs, investisseurs, institutions financières — représentent un pilier incontournable. Leur intérêt commun : faciliter et accroître les flux commerciaux entre les deux continents. Notre *entente avec l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre)* constitue ici un relais direct et stratégique pour promouvoir et renforcer cette coopération portuaire et logistique.

>

Dans cette architecture, *les administrations douanières et organismes de régulation* sont décisifs. Ils assurent à la fois la fluidité, la conformité et la sécurité des échanges transfrontaliers. C'est dans ce cadre que notre *collaboration avec l'AIDF (Association internationale des Douaniers francophones)* prend toute son importance, en favorisant la modernisation des procédures, la digitalisation des opérations et le déploiement de pratiques communes de facilitation du commerce.

À ces acteurs s'ajoute *le secteur privé*, qui trouvera dans ces dynamiques un terrain propice au développement de *partenariats public-privé (PPP)* générateurs d'opportunités concrètes dans le commerce, les infrastructures et l'innovation.

Enfin, *la société civile canadienne et africaine*, composée de consommateurs et consommatrices, devient la véritable bénéficiaire de cette relation. En s'appuyant sur des circuits renforcés et fiables, elle trouve de nouveaux moyens de consommer *plus, mieux et de façon durable*, contribuant à donner tout son sens à cette coopération structurante.

Quels sont les principaux secteurs d'innovation dans le contexte CANADA/AFRIQUE

Le Forum Canada-Afrique sur l'industrie portuaire et l'économie bleue met en évidence comment l'énergie verte, la digitalisation des ports, l'innovation environnementale, les biotechnologies marines et la formation des talents peuvent transformer vos activités et créer de nouvelles opportunités concrètes entre les deux continents.

Énergies vertes et transition décarbonée

Les ports deviennent des hubs énergétiques stratégiques. Canada et Afrique peuvent collaborer pour électrifier les quais, déployer l'hydrogène vert et les biocarburants pour les navires, et exploiter les énergies marines renouvelables comme l'éolien offshore ou la marémotrice. Ces initiatives permettent de réduire l'empreinte carbone des activités portuaires tout en accompagnant la transition énergétique mondiale.

Transformation numérique et logistique intelligente

La digitalisation des ports et des chaînes logistiques ouvre de nouvelles opportunités : port community systems pour fluidifier les opérations, traçabilité numérique des cargaisons, et utilisation de l'intelligence artificielle et de l'IoT pour optimiser la gestion des flux. La coopération avec l'AIDF permet d'intégrer les administrations douanières dans cette transformation, garantissant des procédures rapides, transparentes et sécurisées.

Innovation environnementale et économie circulaire

Les ports jouent un rôle central pour faire plus et mieux avec moins. La gestion des déchets, le développement d'écosystèmes circulaires, et la protection de la biodiversité côtière renforcent la durabilité des infrastructures portuaires. L'AGPAOC, en réunissant les ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre, constitue un levier stratégique pour diffuser et adapter ces bonnes pratiques au contexte africain.

Santé et biotechnologies marines

Les océans offrent un potentiel considérable pour la santé et les biotechnologies. La coopération Canada-Afrique peut stimuler la recherche pharmaceutique sur les molécules marines, le développement de biomatériaux issus d'algues et l'innovation contre les maladies émergentes. Les écosystèmes portuaires deviennent ainsi des plateformes de R&D et de transfert de technologies dans la bioéconomie bleue, favorisant un lien direct entre commerce maritime et innovation scientifique.

Éducation et renforcement des compétences

Le développement durable des ports et de l'économie bleue reposent également sur la formation et le transfert de compétences. Des programmes conjoints Canada-Afrique peuvent former des logisticiens, des techniciens portuaires, des experts en énergie et en technologies marines, tout en diffusant les meilleures pratiques en matière de gestion portuaire et de développement économique durable. L'éducation constitue un levier pour bâtir des innovations qui se traduisent en bénéfices concrets et durables pour les deux continents. ■



**FCA**FORUM
CANADA
AFRICA

Forum

**CAPBLEU
BLUESHIFT | 2025****Diversifier Maintenant***Diversify Now*Delta Hotels **Moncton**
Marriott Beausejour**11-13 Nov****Forum Canada-Afrique sur l'industrie
portuaire et l'économie bleue***Canada-Africa Forum on the Port
Industry and the Blue Economy**Présentateurs officiels
Official Presenters***INSCRIPTIONS / REGISTRATIONS**www.forumcanadaafrique.com*Scan here*



PASCAL GALLY

FONDATEUR DU FESTIVAL «LE CHOC DES LÉGENDES»

« LE CHOC DES LÉGENDES, UN MOUVEMENT POUR PENSER L'AFRIQUE, DÉBATTRE LE MONDE ET AGIR POUR LA TERRE »

Juriste et spécialiste de la conformité, avec plus de dix ans d'expérience dans le conseil aux entreprises, institutions et gouvernements. D'origine togolaise et allemande, il a exercé en Europe, notamment à Paris, Genève, et Zurich où il est basé aujourd'hui. Conseiller en gouvernance et en stratégie, il s'est particulièrement investi dans les enjeux de transparence, de développement économique et d'intégrité en Afrique, tout en accompagnant des dirigeants politiques et économiques sur la prise de parole en public et l'éloquence. Visionnaire et entrepreneur culturel, il est le fondateur du Choc des Légendes, un festival inédit qui réunit leaders, intellectuels et décideurs autour de débats et de "procès fictifs" centrés sur des thématiques universelles.

Par **A. KOUASSI Junior**

Atravers cet événement, il souhaite créer un espace de dialogue et d'inspiration qui transcende les frontières, favorise la réflexion collective et encourage la mise en œuvre de projets concrets pour l'Afrique et le monde.

Le Choc des Légendes est l'un des plus grands festivals internationaux d'éloquence sous la forme d'un procès fictif. La première édition du Choc des Légendes s'est tenue à l'Assemblée Nationale Française à Paris en 2018, et depuis, le festival a réuni plus de 2000 participants de plus de 40 nationalités entre l'Europe et l'Afrique avec des personnalités du monde politique et économique (chefs d'État, PDGs, Ministres, Ambassadeurs, entrepreneurs, scientifiques, avocats, artistes, journalistes etc.) pour engager des discussions de haut niveau, exhausser l'esprit humain et créer des projets business stratégiques. La 5ème édition du Choc des Légendes : Le «*Procès de la Terre*» qui se tiendra les 28 et 29 Novembre 2025 au Sofitel Marina de Cotonou au Bénin.

Quelles motivations personnelles et professionnelles vous ont conduit à créer le Choc des Légendes ?

Le Choc des Légendes est d'abord l'écho de ma gratitude à deux immenses avocats que j'ai eu l'honneur d'avoir comme mentors : le Bâtonnier Marc Bonnant de Genève et le Bâtonnier Christian Charrière-Bournazel de Paris. Il est ensuite une ode à l'éloquence, à l'excellence, un lieu singulier où se rassemble le temps d'une soirée, des personnalités économiques, politiques et culturelles d'exceptions, de métiers et de nationalités différentes pour débattre et assister à un procès pénal fictif sur un sujet original, exhausser l'esprit humain et faire du business.

Quels enseignements et retours majeurs tirez-vous des éditions précédentes de ce festival ?

Les éditions précédentes du Choc des Légendes nous ont profondément confortés dans une conviction : chaque société a besoin de lieux où la parole, la création et la conscience s'unissent pour inspirer l'action. Chaque édition a été une rencontre entre des générations, des disciplines et des cultures qui, ensemble, redonnent du sens à la légende collective africaine. Les retours ont été extraordinaires : les participants,

les institutions et les partenaires nous ont témoigné combien cet événement a su conjuguer émotion, réflexion et engagement concret. L'un des enseignements les plus marquants est que la jeunesse, qu'elle soit africaine ou européenne veut être actrice du changement, pas simple spectatrice. Nous avons donc appris à écouter davantage, à donner la parole aux talents émergents, et à transformer chaque édition en un véritable laboratoire d'idées et d'initiatives durables.

Quelle est votre vision à court, moyen et long terme pour faire évoluer le Choc des Légendes ?

À court terme, nous voulons renforcer la qualité du contenu et l'impact de nos rencontres, en créant davantage de synergies entre les mondes culturel, économique et environnemental. À moyen terme, notre ambition est d'institutionnaliser le Choc des Légendes comme le grand rendez-vous panafricain des consciences et de l'action durable, un espace où les entreprises, les artistes, les chercheurs et les communautés se rencontrent pour penser l'avenir du continent. Et à long terme, nous souhaitons en faire une plateforme mondiale de plaidoyer et d'influence positive, qui promeut une Afrique souveraine, durable et inspirante, à l'image de ses légendes.

Le Choc des Légendes n'est pas seulement un événement, c'est un mouvement culturel et éthique en pleine expansion.

Quels sont les objectifs et attentes que vous fixez pour la prochaine édition prévue à Cotonou en novembre ?

Cette 5e édition, placée sous le thème «*Le Procès de la Terre*», sera un moment fort de réflexion et d'engagement. Notre objectif est double : rappeler l'urgence de repenser notre rapport à la planète, et mettre en lumière les acteurs africains qui agissent déjà pour la transition écologique et sociale. Nous attendons de cette édition qu'elle marque un tournant : celui du passage de la parole à l'action, du plaidoyer à la construction. Cotonou accueillera des personnalités inspirantes, des décideurs, des artistes et des jeunes leaders venus de tout le continent. Notre ambition est que chaque participant reparte non seulement inspirer, mais aussi lié à un projet, une idée ou une alliance concrète pour la planète. ■

L'AGPAOC 2025 : DE LA VISION À L'ACTION POUR LA CONNECTIVITÉ PORTUAIRE AFRICAINE

Un an après les recommandations ambitieuses de Conakry sur l'optimisation de la desserte de l'arrière-pays, le 45ème Conseil de l'AGPAOC à Pointe-Noire s'annonce comme le moment de la concrétisation. Retour sur les avancées et perspectives pour 2025.

Par : **E.A. KOUASSI Junior**

L'édition 2024 du Conseil de l'AGPAOC avait marqué un tournant stratégique. Réunis à Conakry, plus de 500 experts et décideurs portuaires avaient planché sur l'épineuse question de la desserte de l'arrière-pays, formulant des recommandations audacieuses mais nécessaires : harmonisation des procédures, investissements durables dans les infrastructures, création d'une autorité de régulation des corridors, et renforcement de la cybersécurité.

Un an plus tard, le bilan est mitigé mais encourageant. Plusieurs ports membres ont initié des projets de digitalisation des procédures, réduisant sensiblement les délais de dédouanement. La nomination de Mohammed Bello Koko (Nigéria) à la présidence a insufflé une dynamique nouvelle, avec la création d'un groupe de travail sur l'harmonisation tarifaire régionale. L'adoption de l'espagnol comme quatrième langue de travail symbolise par ailleurs l'élargissement des ambitions de l'association.

Pour 2025, l'enjeu est désormais de traduire les engagements en actions tangibles. Le Conseil de Pointe-Noire devra mettre l'accent sur trois priorités :

- La finalisation du cadre de régulation des corridors transnationaux
- Le déploiement opérationnel de plateformes logistiques intelligentes
- La mise en place d'un dispositif commun de cybersécurité portuaire

Le choix du Congo comme hôte n'est pas anodin : pays pivot de la connectivité en Afrique centrale, il incarne les défis et potentialités de la desserte hinterland. Cette édition 2025 s'annonce comme celle de la maturité opérationnelle, où les visions stratégiques devront céder la place aux plans d'exécution concrets. L'Afrique portuaire est à un tournant : celui de la transition des déclarations d'intention à la création de valeur réelle pour les économies nationales et régionales.



M. KOFFI Jean Marie, Secrétaire Général de l'AGPAOC



Une vue de l'assemblée

Des défis de taille persistent cependant.

La mise en œuvre des recommandations 2024 bute encore sur des réalités opérationnelles complexes : divergences réglementaires entre pays, financements insuffisants pour les infrastructures critiques, et résistances culturelles à la digitalisation. La question du financement des corridors logistiques reste particulièrement épineuse, malgré les potentialités offertes par la ZLECAF. Les ports peinent à concilier urgences nationales et visions régionales, tandis que la cybercriminalité maritime prend une ampleur inquiétante.

L'édition 2025 devra donc être celle de l'opérationnalisation accélérée.

Le futur Conseil de Pointe-Noire doit dépasser le stade des déclarations pour établir un calendrier contraignant de mise en œuvre, avec des indicateurs de performance clairs. La création annoncée d'un fonds dédié aux infrastructures hinterland, associant publics et privés, serait un signal fort. De même, l'adoption de standards communs de cybersécurité et la mutualisation des systèmes d'intelligence économique pourraient constituer des avancées concrètes. Le continent ne peut plus se contenter de diagnostics : il lui faut désormais des outils exécutoires pour transformer sa connectivité portuaire en avantage économique durable. ■



Une vue des participants



Le nouveau président de l'AGPAOC, M. Mohammed BELLO KOKO, Directeur général de l'Autorité des ports du Nigéria et le président sortant, M. Martin BOGUIKOUMA, Directeur Général de l'Office des Ports et Rades du Gabon.



Une photo de famille



LE PORT DE LUANDA CÉLÈBRE SES 80 ANS AVEC UN GALA, DE LA SOLIDARITÉ ET UNE MOBILISATION INTERNE

À l'occasion de ses 80 ans, le Port de Luanda a célébré bien plus qu'un anniversaire : il a affirmé son rôle de pilier économique, social et humain en Angola, à travers un vaste programme mêlant reconnaissance institutionnelle, solidarité, sport et patrimoine.

Service communication du Port de Luanda

Le Port de Luanda a célébré, le 15 juin dernier, son 80^e anniversaire par un gala commémoratif au complexe Isabel Fançony, à Futungo de Belas, marquant le lancement d'un calendrier étendu d'initiatives qui s'étendront jusqu'en décembre.

L'événement a rendu hommage aux entités et personnalités qui ont contribué à la consolidation du Port en tant que référence dans le secteur logistique national et régional. Six prix institutionnels ont été attribués, parmi lesquels

la Sogester, reconnue comme «Partenaire Opérationnel d'Excellence», le Ministère des Transports, en tant que «Partenaire Institutionnel-Clé», et Refriango, en qualité de « Client Stratégique ».

Lors des célébrations, la dimension solidaire a été mise en avant avec des actions sociales dans les provinces de Luanda et de Bengo. Des biens alimentaires et matériels ont été remis au Centre de Réhabilitation de Kapari, au

Centre Dom Bosco, à l'ASCA et au Foyer Rabi, des institutions qui accueillent des enfants, jeunes et adultes en situation de vulnérabilité.

Des activités telles que la Marche Port de Luanda 2025 ont également été organisées, soulignant l'engagement de l'entreprise envers le bien-être de ses travailleurs et le renforcement de l'esprit d'équipe. Des conférences sur la culture organisationnelle, un tournoi de voile dans la baie de Luanda, un tournoi de futsal, ainsi que la remise en fonctionnement de l'horloge de la tour du bâtiment de l'administration du Port de Luanda ont complété les festivités.

Par ces initiatives, le Port de Luanda renforce sa mission d'acteur économique et social, engagé en faveur du progrès, de l'inclusion et de la valorisation du capital humain, en une année marquante de son histoire institutionnelle. ■



Dans un moment chargé de symbolisme, le «Prix Héritage» a été décerné à Silvírio Barros Vinhas, ancien Président du Conseil d'Administration du Port de Luanda et actuel conseiller du Président du Conseil d'Administration.



Le gala a également été agrémenté de moments culturels, avec la participation de Yola Semedo, C4 Pedro et un segment dusty le kaduro.



L'Association Angolaise d'Éthique et de Durabilité (AAES) a reçu le prix de «Partenaire de Durabilité et de Responsabilité Sociale». Sur le plan technologique, Mooddie Digital Data a été distinguée comme «Partenaire de Modernisation et d'Innovation».





LE PORT D'ABIDJAN CÉLÈBRE 75 ANS D'EXCELLENCE PAR LE SPORT ET LA COHÉSION

À l'occasion de son 75^e anniversaire, le Port Autonome d'Abidjan a transformé le Palais des Sports de Treichville en arène de convivialité et d'excellence sportive. Deux journées mémorables qui révèlent une institution ancrée dans son époque et tournée vers l'humain.

Par : **E.A. KOUASSI Junior**

Les 6 et 7 septembre 2025 resteront gravés dans les mémoires des travailleurs portuaires abidjanais. Sous l'impulsion de son Directeur Général Hien Yacouba Sié, le PAA a orchestré avec maestria deux journées sportives qui transcendent la simple célébration pour incarner une vision moderne de la gestion portuaire : allier performance économique et capital humain.

Le tournoi de maracana a constitué le cœur battant de l'événement. Avec 28 équipes engagées - incluant les ports d'Abidjan et de San Pedro ainsi que les entreprises partenaires - la compétition a démontré l'étendue de l'écosystème portuaire ivoirien. La présence active des membres du Comité de Direction, venus soutenir les équipes sur le terrain, a symbolisé une gouvernance proche de ses collaborateurs.

Mais l'événement a surtout brillé par son inclusivité. Le match de gala opposant les responsables du PAA aux employés a brisé les barrières hiérarchiques, tandis que le mini-tournoi féminin - remporté haut la main par les «*Lionnes du PAA*» - a mis en lumière la place grandissante des femmes dans l'industrie portuaire. La victoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie en finale masculine face à la Gendarmerie Spéciale du Port (2-0) a couronné des équipes qui dépassaient le cadre strictement portuaire.

Au-delà des compétitions, ces journées ont



intelligemment mêlé sport et bien-être. Le cross et la marche sportive reliant la Direction Générale au Palais des Sports ont transformé l'espace urbain en terrain de dépassement personnel, tandis que les séances de fitness animées par des coachs professionnels ont rappelé l'importance de la santé au travail.

Une célébration ancrée dans les défis contemporains

Ces deux journées sportives dépassent largement le cadre anecdotique. Elles s'inscrivent dans une stratégie moderne de management qui comprend que la performance durable d'un port dépend aussi de sa capacité à fédérer, motiver et prendre soin de ses collaborateurs. À l'heure où les ports africains font face à des défis sans précédent - digitalisation, concurrence régionale, enjeux environnementaux - le PAA envoie un message fort : l'humain reste au cœur de la transformation portuaire.

Alors que le port s'apprêtait à célébrer officiellement son 75^e anniversaire sous le haut patronage du Président Alassane Ouattara, ces journées sportives ont posé les bases d'une célébration qui honore autant le passé glorieux de l'institution que son avenir prometteur. Le Port d'Abidjan ne fête pas seulement soixante-quinze ans d'existence, mais soixante-quinze ans d'évolution permanente et ces deux jours de liesse sportive en sont la plus belle preuve. ■



LE PORT D'ABIDJAN CÉLÈBRE SES 75 ANS : ENTRE HÉRITAGE ET AMBITION

Les 11 et 12 septembre 2025, le Port Autonome d'Abidjan (PAA) a célébré son 75^e anniversaire (1950–2025) à travers deux journées riches en cérémonies, panels et distinctions.

Une célébration sous haut patronage

La cérémonie officielle s'est tenue le 11 septembre sur le quai céréalier, présidée par le Premier ministre Dr Robert Beugré Mambé, représentant le Président Alassane Ouattara. Elle a réuni les plus hautes autorités, acteurs portuaires et partenaires privés. Le Premier ministre a salué la vision du Chef de l'État qui a transformé le Port d'Abidjan en pilier stratégique de la compétitivité logistique et industrielle du pays.

Hommage à l'histoire et ouverture vers l'avenir

Le Directeur général, M. Hien Yacouba Sié, a rappelé les grandes étapes de l'histoire du Port, les défis surmontés et les projets structurants réalisés grâce aux investissements de l'État. Il a exprimé sa gratitude aux autorités, partenaires et collaborateurs, tout en affirmant l'ambition du Port de s'affirmer comme un hub logistique de référence en Afrique.

Des partenaires mobilisés

Le ministre des Transports, M. Amadou Koné, a réitéré l'engagement du gouvernement à accompagner cette dynamique. M. Philippe Labonne, président d'Africa Global Logistics (AGL), a salué le partenariat de longue date avec le Port, gage de performance et de coopération durable.

Distinctions et réflexions stratégiques

Les festivités ont été marquées par des distinctions

honorant le Directeur général, des partenaires et anciens agents. Parallèlement, des panels thématiques ont abordé les enjeux du secteur : relations ville-port, innovations technologiques, connectivité et durabilité, traçant les perspectives d'avenir.

Un tournant pour l'avenir

La clôture s'est faite lors d'un dîner de gala au Sofitel Abidjan Hôtel Ivoire, dans une ambiance solennelle et conviviale.

Avec ses 75 ans, le Port d'Abidjan ouvre une nouvelle ère, résolument tournée vers l'innovation et la compétitivité, afin de s'imposer comme l'un des hubs logistiques les plus performants du continent. ■





Une Référence Internationale



UN HUB PORT EN AFRIQUE



E-mail: info@paa.ci - Site Web: www.portabidjan.ci - Facebook: [portabidjan](https://www.facebook.com/portabidjan)





Ao tocar a água, uma pedra gera ondas que se espalham em todas as direcções. Assim é o Porto de Luanda, motor do desenvolvimento de Angola.

Cada navio que chega, cada carga que parte, é como o elo de uma corrente que move o país.

Ondas de progresso alimentam as indústrias, geram emprego e criam pontes entre os continentes.

Um movimento rumo ao crescimento, impulsionado por uma tecnologia inovadora e por um compromisso que se traduz em responsabilidade social e respeito ao ambiente.

Porto de Luanda, 80 anos a construir o futuro sem fronteiras.

