



Le magazine du Port Autonome d'Abidjan • Juillet 2019 • n° 104

Une Référence Internationale

PAA-Infos

MAGAZINE

LE PORT D'ABIDJAN S'OUVRE AUX NAVIRES DE NOUVELLE GÉNÉRATION





OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS

Professionalisme - Rigueur - Transparence



first

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

MISSIONS

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

ACTIVITES

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

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

sommaire



Mot du Premier Ministre p.04

Mot du Ministre des Transports p.05

Editorial p.06

L'inauguration du nouveau canal de Vridi

Présentation p.14

Discours p.26

Images p.48

Dossier - Le Canal de Vridi, d'hier à aujourd'hui

Les débuts p.52

L'agrandissement nécessaire p.58

Les travaux p.60

La compétitivité accrue p.60

Focus - Le développement du port d'Abidjan, de 1951 à ce jour ...

PAA-Infos MAGAZINE

Publication d'informations
du Port Autonome d'Abidjan

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

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Hien Y. SIÉ
Directeur Général du PAA

DIRECTEUR DE RÉDACTION
OKOU Coulibaly D. GON
Directeur commercial,
marketing, et de la
communication

RÉDACTEUR EN CHEF
Alexis GUIÉ
Chef du Département
Communication

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
Clarisse K. TRAORÉ

RÉDACTEURS
Serge KIMOÛ, Armand AHOURE,
Fathime DIÉNEPO, Jérôme
SANSAN,
Céna RICHMOND-DIA,
Naférima CISSE.

PHOTOGRAPHIES
Anicet ADJOBI, Estelle MOHY,
Katianafowa SORO

PUBLICITÉ
AFRIQUE MEDIAS CÔTE D'IVOIRE

CORRECTION
ALAKAGNI Hala

CONCEPTION ET RÉALISATION
TRC

IMPRESSION
Chevillon Imprimeur

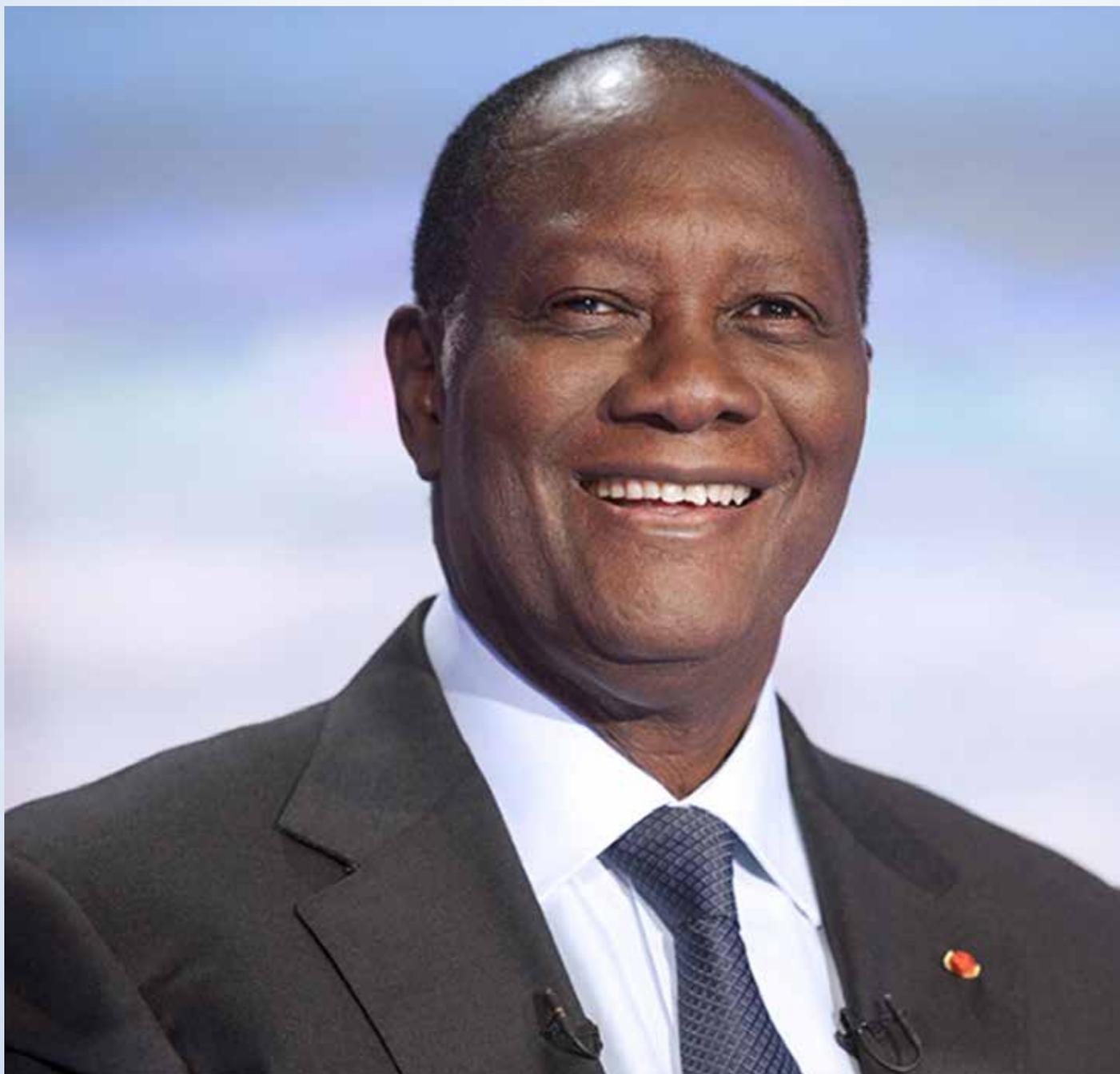


Le papier de ce magazine est issu de
pâtes produites à partir de forêts gérées
durablement.



SEM. Félix HOUPHOUËT BOIGNY
premier Président de la République de Côte d'Ivoire (1960 – 1993)
« La voie de l'indépendance économique est sur la mer »

D'un bâtisseur ...



SEM. Alassane OUATTARA,
Président de la République de Côte d'Ivoire (2010 à aujourd'hui)

... À un autre.

LE MOT DU PREMIER MINISTRE

Depuis 2011, la Côte d'Ivoire avec à sa tête le Président de la République SEM. Alassane OUATTARA, s'est résolument lancée sur la voie du progrès économique et du développement durable en vue de compter parmi les pays visant l'émergence à l'horizon 2020.

Pour ce faire, le pays s'est doté successivement de deux (02) Plans Nationaux de Développement (PND 2012 – 2015 et 2016 – 2020).

L'exécution du PND 2012-2015 a permis à l'économie de renouer avec une croissance forte et pérenne (environ 9 % sur les quatre dernières années après 2011, marquée par un recul de 4,1 % du PIB).

Cette croissance a su attirer les investisseurs à participer au développement de la Côte d'Ivoire (Création de 2 millions d'emplois sur la même période), ce qui a conduit le gouvernement à mettre en place un second plan de développement.

Le PND 2016-2020, visait à entériner les résultats atteints et s'attaquer à plusieurs défis à relever entre autre, le développement d'infrastructures sur le territoire national avec en bonne place la modernisation des infrastructures portuaires du pays.

Ainsi, le Port Autonome d'Abidjan, dans le cadre de l'édification d'une Côte d'Ivoire émergente conformément à la volonté du Chef de l'État, Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, a entrepris des projets de développement et de modernisation de sa plateforme.

En effet, plusieurs grands chantiers ont été lancés en vue d'accroître la compétitivité du Port d'Abidjan et le repositionner comme le hub port de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

L'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi s'inscrivent donc dans ce vaste programme de réhabilitation et de modernisation des infrastructures du Port d'Abidjan, initié depuis 2012, et dont nous apprécions avec satisfaction le niveau d'avancement global.

Aujourd'hui, le canal de Vridi « réajusté aux standards internationaux » est disponible et permet au port d'Abidjan d'accueillir les navires de grandes tailles, sans limitation de longueur avec un tirant d'eau de 16 mètres.

A côté de ce facteur économique, le Port d'Abidjan est aussi un outil de rapprochement des peuples, un facteur qui consolide les rapports entre la Côte d'Ivoire et les pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali et Niger), pour lesquels le port d'Abidjan demeure, le "port naturel".



**SEM. Amadou
GON COULIBALY**
Premier Ministre,
Ministre du Budget
et du Portefeuille de l'Etat,
Chef du Gouvernement.

Cet important ouvrage qui a été inauguré le 21 février 2019, vient donner un nouveau départ à la croissance des activités portuaires d'Abidjan qui va indubitablement booster l'économie ivoirienne, voire celle de la sous-région.

Nous tenons à rendre hommage au Président de la République pour son sens aigu en matière d'investissements de haute portée. C'est son implication qui a valu à ce projet de connaître son aboutissement. Le gouvernement se félicite de la réalisation de ce projet et reconnaît le mérite du Ministre des Transports, M. Amadou KONÉ, qui a porté et défendu ce projet en vue de son aboutissement.

Nos remerciements vont aussi à l'endroit d'Eximbank-Chine qui a bien voulu accompagner l'État de Côte d'Ivoire pour le financement dudit projet et bien d'autres, à l'entreprise China Harbour Engineering Company (CHEC) pour l'exécution des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal de Vridi. Cette collaboration traduit la franche coopération ivoiro-chinoise, gage d'un partenariat durable.

Tous nos encouragements au Conseil d'Administration du Port Autonome d'Abidjan, conduit par M. KANTÉ Koly, et surtout au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ et à ses proches collaborateurs, acteurs majeurs du développement du Port Autonome d'Abidjan.

Le Port d'Abidjan prend un nouveau départ avec son canal redimensionné en offrant de plus grandes opportunités et la possibilité au monde de le redécouvrir.



M. Amadou KONE
Ministre des Transports

LA CONTRIBUTION DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Les avancées dans le secteur naval sont en perpétuelles évolutions avec la construction de navires de plus en plus imposants. Ces innovations requièrent d'importants aménagements des ports et des terminaux, et de nouvelles méthodes de travail en milieu maritime et portuaire. Les entreprises maritimes et portuaires doivent ainsi s'adapter et innover en conséquence avec la mise en place de nouvelles stratégies afin de répondre aux besoins du moment.

C'est dans cette optique que le gouvernement s'est engagé à travers notre département (Ministère des Transport) à appuyer l'Autorité portuaire d'Abidjan, qui a initié d'importants travaux de développement pour pallier le déficit de mise à niveau de ses infrastructures portuaires.

En effet, de nombreuses années après son inauguration en 1951, le canal de Vridi qui constitue le cordon ombilical du Port d'Abidjan, reliant la lagune Ébrié à l'Océan Atlantique, est resté sans travaux conséquents de réhabilitation (en vue de sa modernisation, l'incommodant considérablement), au vu des avancées technologiques maritimes actuelles. L'Autorité portuaire sous la direction du ministère de tutelle va dès lors initier de grands projets de développement dont l'approfondissement et l'élargissement du Canal de Vridi qui a été inauguré le 21 février 2019.

Dans un environnement où la concurrence fait rage, la nécessité de mettre en œuvre ces projets de développement s'impose effectivement. Leur avènement permettra alors au Port d'Abidjan d'afficher avec fierté ses nouvelles avancées technologiques en termes d'infrastructures et aussi de faire face à la concurrence impitoyable que se livrent les ports.

Notre département met un point d'honneur à soutenir le modernisme dans le secteur des transports afin de répondre au mieux à la mise en œuvre de la politique du Président de la République, Son Excellence Monsieur

Alassane OUATTARA en matière de développement des infrastructures dans notre pays.

La réalisation des grands travaux vise à relancer le Port d'Abidjan en le rendant encore plus compétitif, car désormais il pourra recevoir tous les navires sans limitation de taille et de tirant d'eau (plus de 16 m de tirant d'eau), les navires de nouvelles générations, dont les chargeurs entendent limiter la capacité à 25 mille boîtes (conteneurs).

Le Port d'Abidjan est résolument engagé dans une dynamique de développement qui épouse intrinsèquement la vision du Chef de l'État, SEM. Alassane OUATTARA.

Le transport maritime rappelons-le, occupe une position stratégique au niveau de l'économie nationale. Outre cela, il y a les emplois directs et indirects qu'il génère. En fait, plus de 83,85% des échanges commerciaux de la Côte d'Ivoire s'effectuent par le Port d'Abidjan. C'est dans cette optique que le Port d'Abidjan a réalisé plus de 24 millions de tonnes de trafic en 2018. Une croissance qui, avec l'inauguration du Canal de Vridi élargi et approfondi, va s'accroître indubitablement.

La fin de tous les projets de modernisation du port d'Abidjan prévue pour 2020, renforcera davantage sa position, en tant que port leader de la sous-région Ouest-Africaine.

éditorial

Le port d'Abidjan se positionne durablement

“Être un hub port de référence sur la façade atlantique de l'Afrique”, telle est l'ambition du port d'Abidjan.

Pour atteindre cet objectif, qui s'inscrit dans la vision du Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA de faire de la Côte d'Ivoire, un



Hien Y. SIE

pays émergent à l'horizon 2020, le Port Autonome d'Abidjan, avec l'appui du ministère des Transports, a initié de grands travaux de modernisation de ses infrastructures. Ainsi, en 2012, les travaux au port d'Abidjan démarrent avec la construction d'un môle au port de pêche qui sera inauguré le 21 septembre 2015 par le vice-Président de la République, SEM Daniel KABLAN DUNCAN. Quelques semaines plus tard, c'est-à-dire le 06

octobre 2015, le premier ministre M. Amadou Gon COULIBALY alors Ministre d'État, secrétaire général de la Présidence, procède à la pose de la première pierre des travaux d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi et de la construction du deuxième Terminal à Conteneurs du port d'Abidjan (TC2) combiné avec la construction d'un nouveau terminal roulier (RORO). Ces travaux, très importants, visent à repositionner le Port d'Abidjan aux normes des standards maritimes internationaux afin de lui permettre d'accueillir les plus grands navires.

Ce projet a été effectif grâce à un accord de prêt entre l'État de Côte d'Ivoire et EXIMBANK-Chine.

Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi ont été réalisés par l'entreprise chinoise CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY (CHEC) pour un coût de 130 milliards de francs CFA HT/HD.

Pour rappel, ce chenal a été inauguré officiellement en 1951 et a permis de relier la lagune Ebrié à la mer. Vieux de plus de soixante (60) ans, il était primordial de le moderniser, afin de permettre au port d'Abidjan d'accroître sa compétitivité.

Ce redimensionnement du canal vise à permettre à l'espace Portuaire d'Abidjan d'accueillir tout type de navire, notamment des navires de plus de 260 mètres de long avec un tirant d'eau de 16 m qui ne pouvaient jusque-là pas accoster au port d'Abidjan.

Depuis le 21 février 2019, le port d'Abidjan a un nouveau visage.

Au canal de Vridi élargi et approfondi, il faut adjoindre, la construction d'un Terminal Roulier (RoRo) en cours de finalisation et du deuxième Terminal à Conteneurs (TC2) dont les travaux avancent à grands pas.

Ces travaux auront certes causé des perturbations dans l'exploitation du port mais cela est à mettre au compte des exigences pour atteindre les objectifs d'amélioration de la fluidité portuaire, de croissance des trafics et de repositionnement durable du port d'Abidjan.

Au cours de ces années de travaux, le Port Autonome d'Abidjan a pu compter sur le soutien indéfectible du gouvernement, avec au premier plan, le Président de la République de Côte d'Ivoire, SEM Alassane OUATTARA, sans qui rien n'aurait été possible. Nous avons également bénéficié de l'appui du Vice-Président, du Premier Ministre, du Ministre des Transport et de tous les membres du gouvernement. Nous leur exprimons ici notre infinie gratitude.

Aux équipes techniques qui, semaine après semaine, ont œuvré avec efficacité et professionnalisme dans la réalisation de cet ouvrage, nous disons toutes nos félicitations.

Le Canal de Vridi élargi et approfondi impactera non seulement la compétitivité de la plateforme portuaire d'Abidjan, celle des entreprises nationales mais également le quotidien des populations ivoiriennes.

En effet, au niveau du port d'Abidjan, les navires transportant 10.000 conteneurs au voyage pourront désormais fréquenter le port d'Abidjan contre 3 500 conteneurs antérieurement. Lorsque le TC2 rentrera en exploitation, la capacité de traitement des conteneurs pourra être triplée, passant de 1,2 millions EVP/an à 3,7 millions EVP/an.

Au niveau des entreprises nationales, celles-ci gagneront en compétitivité grâce aux économies d'échelle qu'elles pourront réaliser sur les charges liées au transport et à la logistique.

Enfin, la création induite de nouveaux emplois directs et indirects et la réduction de la cherté de la vie seront les avantages dont pourront bénéficier les populations, de cette nouvelle infrastructure.

Il est donc indéniable que le « nouveau canal de Vridi » se présente comme le premier pilier du repositionnement du port d'Abidjan qui revendique dès lors un statut de plateforme logistique stratégique de premier choix dans la desserte maritime de la façade Atlantique de l'Afrique.

C'est aussi un atout majeur pour la Côte d'Ivoire qui a besoin d'infrastructures portuaires solides pour soutenir sa marche vers l'émergence économique.

Hien Y.SIE



MANUTENTION | ENTREPOSAGE | CONSIGNATION
CAMIONNAGE | PETRO SEA LOGISTICS

GAND | PARIS | ABIDJAN

SEA-INVEST AFRIQUE
1/3 rue Danton
92300 Levallois-Perret (Paris)
France
T +33 1 41 05 37 00
F +33 1 41 05 37 10
<http://my.sea-invest.fr/contactus/societes.asp>

SEA-INVEST CÔTE D'IVOIRE
Immeuble Botreau Roussel – 7ième étage
01 BP 2132 Abidjan 01
Côte d'Ivoire
T +225 21 21 85 00
F +255 20 32 15 48
contact@sea-invest.com

SEA-INVEST
Skaldenstraat 1
9042 Desteldonk (Ghent)
Belgium
T +32(0)9 255 02 11
F +32(0)9 259 08 94
info@sea-invest.be

N° 2008/30619.5

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

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

pour les activités suivantes :
for the following activities:

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

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

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

ISO 9001 : 2015

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

BP V 85 ABIDJAN – COTE D'IVOIRE

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

2018-06-01

Jusqu'au
until

2021-05-31



Ce document est signé électroniquement. Il constitue un original électronique à valeur probatoire.
This document is electronically signed. It stands for an electronic original with probatory value.



Franck LEBEUGLE
Directeur Général d'AFNOR Certification
Managing Director of AFNOR Certification

Flashez ce QR Code
pour vérifier la validité
du certificat

Seul le certificat électronique, consultable sur www.afnor.org, fait foi en temps réel de la certification de l'organisme. The electronic certificate only, available at www.afnor.org, attests in real-time that the company is certified. Accréditation COFRAC n°4-0001. Certification de Systèmes de Management. Portée disponible sur www.cofrac.fr. COFRAC accreditation n°4-0001, Management Systems Certification, Scope available on www.cofrac.fr. AFAQ est une marque déposée. AFAQ is a registered trademark - CERTI F 0956.7/11-2014

L'inauguration du nouveau canal de Vridi

Reportages p.14

Interviews p.26

Discours p.48

Photos p.48

Brèves p.48



Une Référence Internationale

LE PORT D'ABIDJAN S'OUVRE AUX NAVIRES DE NOUVELLES GÉNÉRATIONS

C'était l'une des principales ambitions de la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan, celle d'élargir et d'approfondir le Canal de Vridi afin d'accroître la compétitivité du Port d'Abidjan. Cette ambition est désormais une réalité. Après l'inauguration du môle du port de pêche en

2015, et la mise en service du terminal RORO, en 2018, le canal de Vridi, élargi et approfondi a été inauguré le 21 février 2019.

La cérémonie a eu lieu sous le Haut Patronage de Son Excellence Monsieur Amadou GON COULIBALY, Premier Ministre, Ministre du Budget et du Portefeuille de l'État, Chef du Gouvernement et la Coprésidence de Monsieur Amadou KONÉ, Ministre des Transports et Monsieur Moussa SANOGO, Secrétaire d'État auprès du Premier Ministre chargé du Budget et du Portefeuille de l'État.

Assurément, cet événement fera date dans les annales du transport maritime en Côte d'Ivoire et sera inscrit en lettres d'or dans l'histoire du port d'Abidjan.

L'on se souvient que c'est le 06 octobre 2015 que SEM. Amadou GON COULIBALY, alors Ministre d'État, Secrétaire Général de la Présidence de la République, avait posé la première pierre de ce projet, ouvrant ainsi un immense chantier dont les travaux coûteront 150 milliards de francs CFA.

Dans son allocution, le Premier ministre a laissé transparaître un sentiment de fierté, mais bien plus, celui du devoir accompli : « Ce gigantesque projet que nous



D'IMPORTANTES CHIFFRES À CONNAÎTRE

D'un coût global de 150 milliards de FCFA, le projet du canal de Vridi élargi et approfondi a été financé avec un prêt de 127,5 milliards FCFA de EXIMBANK DE chine (85%) et sur fonds propres du PAA de 22,5 milliards soit 15%. Le gigantesque ouvrage qui devrait permettre une économie d'échelle pour les chargeurs et les armateurs pourra désormais accueillir de grands navires. « Les navires transportant 10 000 conteneurs au voyage pourront désormais fréquenter notre port contre 3 500 conteneurs au voyage antérieurement », a indiqué le Directeur général du PAA, M. Hien Y SIÉ lors de son allocution.

Il faut noter que le projet a consisté à la construction d'une digue de 600 m de longueur fondée jusqu'à 23 m sous les eaux (-23 m) à l'est du canal avec une côte d'arase à + 75m, soit une hauteur totale de 31,1 m.

Près de 96 000 tonnes de béton et 2 600 000 tonnes d'enrochement (granite) ont été nécessaires à sa réalisation.

inaugurons ce jour a un caractère emblématique pour notre pays qui marche vers l'émergence. C'est une infrastructure majeure et essentielle pour le développement économique de notre pays et qui concrétise l'ambition du Président de la République de Côte d'Ivoire, SEM. Alassane OUATTARA, de faire du Port d'Abidjan le hub logistique du transport maritime ouest Africain, un port plus compétitif et qui soutient plus fortement l'économie ».

Poursuivant, le chef du gouvernement, a adressé ses félicitations au Ministre des Transports, au Président du Conseil d'Administration du Port Autonome d'Abidjan avec une mention spéciale, au Directeur général, Monsieur Hien Yacouba SIE. Il n'a pas manqué de remercier la République Populaire de Chine, par l'entremise de son Ambassadeur, pour avoir accepté d'accompagner la Côte d'Ivoire dans le cadre de la modernisation de ses infrastructures et pour l'appui financier et technique apporté dans la réalisation des projets de développement du port d'Abidjan.

Le Premier ministre a aussi traduit la gratitude du gouvernement ivoirien à l'endroit de tous les usagers du port d'Abidjan qui malgré les conditions difficiles d'exploitation durant la phase des travaux, ont toujours témoigné leur fidélité à ce port en y maintenant leurs activités.

Pour le Ministre des Transports, Monsieur Amadou KONE, l'inauguration du Canal de Vridi, marque l'heureux aboutissement d'un projet contenu dans le plus important programme d'investissement réalisé par l'Etat de Côte d'Ivoire, au cours de ces dernières années. Pour terminer, le premier responsable du Ministère des Transports a réaffirmé son engagement et sa disponibilité à soutenir tous les efforts qui pourraient être entrepris dans le cadre du développement du Port d'Abidjan.

Dans son intervention, le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, qui a été élevé au rang de Commandeur dans l'Ordre national, a rendu

SEM Amadou GON COULIBALY, UN ACTEUR CLÉ DU DÉVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

Le Premier Ministre SEM. Amadou Gon COULIBALY était au début et à la fin du projet d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi. En effet, c'est lui qui a posé la 1^{ère} pierre, le 06 octobre 2015 en tant que Ministre d'Etat, Secrétaire général de la Présidence de la République, et trois ans plus tard, c'est-à-dire le 21 février 2019, il inaugure le canal élargi et approfondi sous la casquette de premier ministre de la république de Côte d'Ivoire. Preuve que son gouvernement accorde une importance capitale au repositionnement et au rayonnement international de la Côte d'Ivoire, souhaité par le Président de République, SEM Alassane OUATTARA. Le chef du gouvernement et son équipe ont confirmé que le dynamisme de l'économie nationale dépend du secteur maritime. C'est pourquoi, le gouvernement ivoirien a fait de la compétitivité du Port Autonome d'Abidjan, une priorité dans son agenda. Alors, 1000 milliards de FCFA d'investissement ont été consacrés aux projets de modernisation du port d'Abidjan dont celui du canal de Vridi. Grande fut la joie et la satisfaction de M. Amadou Gon COULIBALY à la cérémonie d'inauguration, où il a remercié tous ceux qui ont contribué à l'aboutissement des projets de modernisation du port d'Abidjan dont le canal de vridi élargi et approfondi. M. Amadou Gon COULIBALY a félicité le ministre des Transports, M. Amadou KONÉ et salué son engagement pour son département en général et le secteur maritime en particulier. Il n'a pas manqué d'encourager les autorités portuaires pour la qualité de leur travail au quotidien.

hommage au Chef de l'Etat dont la vision et la détermination pour le rayonnement de la nation ivoirienne, ont permis à la Côte d'Ivoire de renouer avec la croissance économique.

Pour M. Hien Yacouba SIE, le Canal de Vridi élargi et approfondi, ouvre de nouvelles perspectives pour le port d'Abidjan avec la possibilité désormais d'accueillir des navires de 16 m de tirant d'eau sans limitation de longueur.

Il n'a pas manqué de remercier l'Entreprise China Harbour Engineering Company, qui a réalisé les travaux, ainsi que le Groupement TERRABO – BRINGHTEN – CID qui, avec le Port Autonome d'Abidjan, a assuré la maîtrise d'œuvre du projet.



Quant à l'ambassadeur de la Chine, SEM. TANG Weibin, il a salué l'excellente coopération sino-ivoirienne avant d'indiquer que la mise en service du Canal de Vridi élargi et approfondi permettra de consolider la position de hub portuaire sur la Côte Ouest Africaine et renforcer le rôle de locomotive de la Côte d'Ivoire dans le développement économique de toute la sous-région.

Pour le président de l'Union des Consignataires et Armateurs opérant en Côte d'Ivoire, le Commissaire DOSSO Mamadou, la nouvelle configuration du Canal de Vridi conduira inéluctablement vers l'émergence d'un secteur portuaire ivoirien beaucoup plus compétitif.

LE CANAL DE VRIDI ÉLARGI ET APPROFONDI : UN PROJET À FORT IMPACT ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET SOCIAL.

Dans le souci d'insuffler un nouveau dynamisme à la politique de relance économique qui est au cœur de son agenda pour la Côte d'Ivoire depuis son accession au pouvoir en 2011, le Président de la République SEM. Alassane OUATTARA, a résolument engagé notre pays sur la voie de la modernisation.

Les plans stratégiques de développement 2012/2015 et 2016/2021 intègrent des objectifs ambitieux à la hauteur du Chef de l'Etat ivoirien de faire de notre pays un pays émergent.

Ces objectifs intègrent de grands projets infrastructurels, dont le projet d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi.

Entamé le 06 octobre 2015, ce projet a été inauguré le 21 février 2019.

37 mois sur un délai de 48 mois, c'est le temps qu'il a fallu pour voir ce projet à fort impact économique, commercial et social aboutir.

Au plan économique, le réaménagement de ce canal constitue pour le Gouvernement ivoirien un précieux instrument de développement, à forte valeur économique et de création de richesse notamment par la suppression des fenêtres d'entrée et de sortie permettant ainsi aux navires d'entrer au port d'Abidjan à tout moment sans attendre en rade extérieure.

Ceci induit un gain de productivité et une partie des gains de productivité est captée par l'économie nationale.

Quand on sait que l'exploitation journalière d'un navire transportant 3500 conteneurs est de 20 000 USD, contre 30 000 USD pour un navire transportant 10 000 conteneurs, l'on perçoit mieux l'impact économique et financier, à terme de cet ouvrage pour l'économie nationale.

Un des impacts sur l'économie, c'est la réduction du coût de l'escale et partant du taux de fret.

En effet, la combinaison de ces réductions de coûts de transport de marchandises et de charges d'exploitation des armateurs contribuera à la réduction du coût final des marchandises importées et exportées, induisant de fait un gain de compétitivité pour notre économie tant pour les produits de première nécessité tels que le cacao, l'anacarde, le café, le riz, le sucre et l'huile que pour les biens d'équipements.

Au plan commercial, la livraison du canal de vridi élargi et approfondi permettra :

• **Au niveau des armateurs :**

L'accueil des navires de nouvelles générations, aux coûts d'exploitations plus compétitifs tant en matière de capacité, que de consommation de carburant, mais aussi et surtout en terme de touchers (escales) directs et en transbordements. Toute chose qui devrait permettre de mieux rentabiliser leurs investissements en baissant les charges d'exploitation.

• **Au niveau des chargeurs nationaux et de l'hinterland :**

La multiplication des escales offrira aux chargeurs une plus grande flexibilité et

réduira notablement la pression liée aux charges de magasinages de leurs produits par la possibilité d'une gestion de leurs approvisionnements en flux tendus beaucoup plus réalisables.

En pratique cela se ressentira par la réduction des temps de voyage (transit time), grâce aux services directs qui se développeront en direction des principales plateformes portuaires et économiques.

C'est un atout de taille car dans tous les domaines touchant à la vie économique, le temps est une ressource particulièrement précieuse.

• **Au niveau des pays frères de l'hinterland**

Avec le Canal de Vridi élargi et approfondi, le Port d'Abidjan devient davantage un outil stratégique pour l'intégration dans la sous-région ouest-africaine.

Le canal offrira aux pays de l'hinterland les mêmes avantages que ceux des chargeurs nationaux, et renforcera donc tant les gains en terme de transit time que de coûts de transport.

Au plan social, pendant les trois ans qu'ont durés ces travaux, de 2015 à 2018, ce sont près de 1800 emplois directs dont 350 chinois et 1450 ivoiriens qui ont été créés.

En somme, ce canal nouveau permettra de répondre durablement aux défis présents et futurs imposés par l'évolution technologique, maritime et portuaire.

TRAVAUX SUR LE CANAL DE 2015 A FIN 2018

Les travaux de modernisation du Canal de Vridi ont été assurés par l'Entreprise chinoise China Harbour Engineering Company, ainsi que le Groupement TERRABO – BRINGHTEN – CID qui, sélectionnés après un appel d'offre international aux côtés du Port Autonome d'Abidjan, ont assuré la maîtrise d'œuvre du projet.

Débutés en octobre 2015, les travaux ont permis d'élargir le canal de 200 à 350 mètres et de l'approfondir de 14 à 22 mètres, permettant ainsi le passage des navires sans limitation de longueur.

Ces travaux consistaient d'une part à construire une digue de 600 m de long fondée jusqu'à 23 m sous les eaux (-23 m) à l'est du canal avec une côte d'arase (côte hors d'eau de +6,5m), soit une hauteur totale de 29,5 m (soit l'équivalent d'un bâtiment R+9) ; et d'autre part à construire une digue de 650 m de long fondée jusqu'à 23,6 m sous les eaux (-23,6m) à l'ouest du canal avec une côte d'arase à +7,5 m, soit une hauteur totale de 31,1m.

Pour réaliser ces ouvrages, ce sont près de 96 000 tonnes de béton (4 966 pièces de type Core-loc de 3.9 m³, 1 898 pièces de Core-loc de 8.5 m³ et 5000 m³ pour les deux poutres de couronnement) qui ont été nécessaires.

Ajoutées à cela, 2 600 000 tonnes d'enrochement (granite) ont été nécessaires ; deux carrières (une à Sahué à 60 km d'Abidjan et une autre à Adaromé (Anyama) ont été ouvertes à cet effet pour produire les enrochements et les concassés pour le béton.

LA COOPÉRATION IVOIRO-CHINOISE MISE EN AVANT

Ce 21 février 2019, jour mémorable pour le port d'Abidjan, a été l'occasion pour les autorités ivoiriennes de mettre en avant la belle coopération qui existe entre la Côte d'Ivoire et la Chine.

Le premier ministre, M. Amadou Gon COULIBALY, lors de son intervention, a mandaté l'ambassadeur de Chine en Côte d'Ivoire, SEM Tang WEIBIN présent à cette cérémonie, de transmettre au Président chinois SEM Xi JINPIN, la reconnaissance du Président de la République ivoirien, SEM Alassane OUATTARA pour cette remarquable coopération ivoiro-chinoise. À la suite, il n'a pas manqué de féliciter l'entreprise chinoise CHEC (CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY) pour la bonne exécution du projet et sa livraison avant le délai prévu.

Quant au diplomate chinois, SEM Tang WEIBIN, il s'est réjoui que les projets confiés à l'entreprise CHEC soient livrés avant les délais d'exécution convenus, notamment le terminal RORO mis en service 18 mois avant le délai de livraison et 8 mois avant son délai de livraison pour le canal de Vridi. Il s'est également félicité du dynamisme de la coopération entre la Côte d'Ivoire et la Chine qui couvre divers domaines et promis que sa représentation diplomatique continuera de veiller à ce que les sociétés chinoises en charge des différents travaux remplissent leurs obligations, respectent les différents délais et travaillent à la bonne qualité des projets.

Toujours au cours de cette cérémonie, pour marquer la belle coopération, le Directeur Général Afrique du groupe CHEC (CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY) a remis des présents aux autorités étatiques et portuaires de Côte d'Ivoire.

« Le nouveau canal de Vridi que nous inaugurons ce jour nous apparaît comme un élément d'un « puzzle » gagnant, conduisant inéluctablement la Côte d'Ivoire vers l'émergence d'un secteur portuaire compétitif, capable de rivaliser avec ceux de pays faisant référence sur notre façade maritime » a-t-il mentionné.

Cette cérémonie d'inauguration a enregistré la présence de la Grande Chancelière de l'Ordre national, de plusieurs membres du Gouvernement ivoirien, du Ministre Bukinabé des Transports, d'opérateurs économiques venus du Mali et du Burkina Faso, d'autorités administratives et politiques, de Chefs traditionnels, des responsables de China Harbour Engeneering Company (CHEC), des membres de la Communauté Portuaire d'Abidjan ainsi que des travailleurs du Port Autonome d'Abidjan, fortement mobilisés pour la circonstance.

Outre le Directeur Général, les membres du Comité de direction, deux ingénieurs du Port

Autonome d'Abidjan et deux responsables de CHEC ont été également distingués dans les ordres du mérite ivoirien, ce 21 février 2019, par le Premier Ministre.

Avec un trafic de plus de 24 millions de tonnes de marchandises en 2018, le port d'Abidjan a renoué véritablement avec la croissance. Les perspectives s'annoncent encore plus prometteuses avec le Canal de Vridi élargi et approfondi, ainsi que d'autres infrastructures qui seront livrées au cours des mois à venir, notamment le terminal roulier avant fin 2019 et le 2ème terminal à Conteneurs, en 2020.

Clarisse K. Traoré



CEREMONIE D'INAUGURATION DU CANAL DE VRIDI

LISTE DES RÉCIPENDAIRES

COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL

N°	Nom et prénoms	Fonction (ou titre)
1	M. SIE Hien	Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan

OFFICIERS DE L'ORDRE NATIONAL

N°	Nom et prénoms	Fonction (ou titre)
1	Mme OKOU née COULIBALY Djénéba GON	Directeur Commercial, Marketing et de la Communication
2	M. N'DOLI Kouadio André	Directeur des Infrastructures et de la Maîtrise d'Ouvrage
3	M. KOUAHO Peingni	Directeur de la Logistique
4	Colonel COFFI Yao Emmanuel D.	Directeur des Opérations Maritimes et de la Sécurité, Commandant du Port
5	M. DAH Sansan	Directeur de l'Administration, des Affaires Juridiques et du Contentieux
6	Mme MEITE née FOFANA Salimata	Directeur des Ressources Humaines
7	M. NOUMORY SIDIBE	Directeur de Cabinet Adjoint au Ministère des Transports
8	M. WANG Guangsheng	Ex Directeur Général de CHEC

CHEVALIERS DE L'ORDRE NATIONAL

N°	Nom et prénoms	Fonction (ou titre)
1	M. OUATTARA Almamy Mahama	Directeur auprès du DG Chargé du Recouvrement et des Prévisions
2	M. MONI N'Guessan	Directeur Adjoint, Chef de Projet à la Direction des Infrastructures et de la Maîtrise d'Ouvrage
3	M. FALLY Gla Alain Stephane	Chef de Département Etudes Techniques, Chef de Projet Adjoint/Direction des Infrastructures et de la Maîtrise d'Ouvrage
4	Mme WANG Xin	Ex Chef Adjointe du Commercial de CHEC

OFFICIERS DE L'ORDRE DU MÉRITE IVOIRIEN

N°	Nom et prénoms	Fonction (ou titre)
1	M. DJE Kouamé Daniel	Anciennement Conseiller Technique avec rang de Directeur Général Adjoint
2	M. BADI Odjé	Directeur des Finances et de la Comptabilité
3	M. N'GBALA Kouassi Etienne	Anciennement Conseiller Technique avec rang de Directeur Général Adjoint
4	M. TOURE Zoumana	Directeur du Domaine et du Patrimoine
5	M. CHERIF Tiémoko	Directeur des Achats et de la Gestion des Stocks
6	M. ASSI Achy Magloire	Directeur du Contrôle, de l'Audit et de la Qualité
7	M. SANGARE Macky	Directeur du Système de l'Information Numérique
8	M. KOUADIO Kouassi Jules	Directeur des Etudes Economiques, de la Stratégie et de la Planification
9	M. DIARRASSOUBA Tahirou	Secrétaire Général de la Communauté Portuaire d'Abidjan

ALLOCUTION DU PREMIER MINISTRE

Mesdames et Messieurs les Présidents des Institutions,
Monsieur le Ministre des Transports,
Mesdames et Messieurs les membres du gouvernement,
Excellences Mesdames et Messieurs les Ambassadeurs,
Honorables Députés et Sénateurs,
Mesdames et Messieurs les Présidents de Conseils d'Administration,
Monsieur le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan
Monsieur le Directeur Général de China Harbor Engineering Company (CHEC),
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux,
Mesdames et Messieurs, membres de la Communauté Portuaire d'Abidjan,
Vénérables Rois et Chefs traditionnels,
Honorables Chefs religieux,
Distingués invités,
Mesdames et Messieurs de la Presse,
Braves travailleurs du PAA,
Vaillants Dockers, Mareyeurs et Mareyeuses,
Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs.

C'est avec une très grande joie que je me retrouve à nouveau sur les installations portuaires d'Abidjan, après ma dernière visite, en octobre 2015, à l'occasion de la cérémonie de pose de la première pierre marquant le début des travaux du Canal de Vridi et du second Terminal à Conteneurs. C'était sur la berge Est située en face de nous.

Trois années plus tard, l'occasion m'est donnée de revenir, cette fois-ci sur la berge Ouest, pour procéder à l'inauguration du Canal de Vridi, élargi et approfondi.

C'est pour moi un privilège d'être le témoin de ces deux événements importants, chargés de symboles et de portée historique non seulement pour le Port d'Abidjan mais également pour la nation ivoirienne toute entière.

Ce jour du 21 février 2019 mérite d'être inscrit en lettres d'or dans l'histoire du développement de la Côte d'Ivoire, eu égard à l'importance du Canal de Vridi pour notre économie.

Créé par les autorités coloniales pour assurer le transport des matières premières vers la métropole, le port d'Abidjan qui doit son existence à l'ouverture du Canal de Vridi, va très vite devenir un outil essentiel au service des échanges commerciaux de la Côte d'Ivoire indépendante et contribuer fortement à la croissance économique de cette jeune nation, au lendemain des indépendances.

On retiendra en résumé que le besoin d'exporter dans de meilleures conditions les productions agricoles et le café particulièrement des riches terres de la colonie Côte d'Ivoire a justifié le besoin de disposer d'un port en eau profonde. Et le choix a été fait en 1842 par les services maritimes français de construire ce port dans la vaste rade des eaux calmes de la lagune Ebrié. Il fallait donc relier la lagune à la mer en creusant un canal. Une première tentative a eu lieu en 1907 non loin du village de petit Bassam, laquelle tentative s'est soldée par un échec et les réflexions



ont continué jusqu'à l'adoption en 1935, du projet de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Roger PELNARD-CONSIDERE. Les travaux de creusement de ce canal, commencés en 1936, perturbés par la deuxième guerre mondiale, vont s'achever le 23 juillet 1950, date de son ouverture à la navigation. Et c'est le 05 février 1951, que le canal de Vridi sera officiellement inauguré par feu le Président Français, François MITTERRAND, alors Ministre en charge des territoires d'outre-mer.

Le port d'Abidjan doit donc son existence à ce canal, dont l'ouverture permet la réalisation des infrastructures portuaires entre 1950 et 1960, lui permettant de jouer pleinement sa partition dans l'essor économique de la Côte d'Ivoire et de la sous-région. Ainsi, jusque dans les années 90,

le Port d'Abidjan a été le premier port de la Côte Ouest Africaine tant en ce qui concerne le trafic marchandises que par la qualité des infrastructures. Par la suite, les crises pétrolières, la chute des cours des matières premières agricoles dont le café et le cacao, combinées à la succession des crises socio politico militaires ont freiné les investissements de réhabilitation et de modernisation de notre port.

Le port d'Abidjan a toutefois continué à faire face aux besoins de notre économie dans des conditions de plus en plus difficiles induisant une perte de compétitivité dans un contexte concurrentiel où, partout et en Afrique de l'ouest en particulier, les ports s'adaptaient aux évolutions de l'industrie maritime.

Ainsi, le trafic global va croître régulièrement pour atteindre 24 millions de tonnes en 2018, soit une croissance de +7,2% par rapport à 2017 et 85% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire en 2018 sont passés par le port d'Abidjan. Environ 75% des recettes douanières de l'Etat sont prélevées au port d'Abidjan et effectivement, le trafic réalisé en 2018 par le port d'Abidjan renforce sa position de premier port de la Côte Ouest Africaine en ce qui concerne le tonnage de marchandises traitées.

Le port d'Abidjan va donc très bien, mais a cependant besoin de se moderniser et se mettre à niveau pour faire face à la problématique de l'accueil des grands navires, qui aujourd'hui, fréquentent des ports de la sous-région et ne peuvent être accueillis au Port d'Abidjan.

En effet, à partir des années 70, l'industrie maritime, pour des besoins d'économie d'échelle s'est lancée dans du gigantisme avec des navires de plus en plus grands. Si dans les années 30/40, lors

de leur conception, les navires avaient des longueurs entre 80 et 100 m, les plus grands navires voguant aujourd'hui sur les mers font entre 350 et 400 m.

Il était donc impérieux de rendre au port d'Abidjan ses lettres de noblesse de premier port de la Côte Ouest Africaine et mieux, d'anticiper le futur en faisant de lui un hub port sur la façade atlantique de l'Afrique.

Honorables invités Mesdames et Messieurs,

C'est pourquoi au sortir des longues crises socio politiques de notre pays suite à l'accession à la magistrature suprême de Son Excellence Monsieur le Président, Alassane OUATTARA, le repositionnement durable de cette infrastructure hautement stratégique sur l'échiquier sous régional et africain a été une priorité et l'Etat a adoubé la vision et le plan stratégique présenté par l'Autorité Portuaire en inscrivant les projets qui en découlent dans les différents plans de développement.

Les actions à mener dans le cadre de ce plan visent non seulement à permettre aux installations portuaires de pouvoir accueillir de grands navires mais également à offrir aux opérateurs portuaires d'avantage d'espaces de stockage et de manutention, et décongestionner les voies de circulation. C'est ce qui a justifié le lancement des grands projets de développement dont l'élargissement.

Honorables invités, Mesdames et Messieurs,

C'est le lieu pour moi de marquer un arrêt dans mon intervention pour rendre un déférent hommage à Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire dont la vision éclairée et le leadership donnent à la Côte d'Ivoire de connaître à nouveau un rayonnement économique qui la conduit inexorablement dans le cercle très prisé des nations émergentes.

C'est également l'occasion d'adresser mes vives félicitations au Ministre des Transports, Monsieur Amadou KONÉ, pour la redynamisation du secteur des transports en général et celui du transport maritime en particulier.

Mes félicitations également au Conseil d'Administration du Port Autonome d'Abidjan et à son Président, le doyen KANTÉ Koly et mes félicitations surtout au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, mon jeune frère Hien Yacouba SIÉ, ce brillant ingénieur chevronné, rompu au métier portuaire, qui a réussi à traduire sur ce port d'Abidjan la vision du Chef de l'État Son Excellence Alassane OUATTARA.

Monsieur le Directeur général, je voudrais vous traduire ici, de façon solennelle, les vives et sincères félicitations du Président de la République pour la qualité du travail que vous abattez au quotidien à la tête de cette infrastructure économique stratégique de notre pays ; je tiens également à vous encourager à poursuivre dans cette dynamique afin que, comme le canal de Vridi, les autres grands projets en cours connaissent un aboutissement heureux au bénéfice de l'économie nationale et sous régionale.

Mes félicitations vont aussi à l'endroit de tous les proches collaborateurs du jeune frère Hien Yacouba SIÉ et à tous les travailleurs du Port Autonome d'Abidjan.

J'associe à ces remerciements les membres de la Communauté Portuaire d'Abidjan.

Mesdames et Messieurs, honorables invités, je tiens également à remercier tout particulièrement la République Populaire de Chine, représentée ici par son Ambassadeur, pour avoir accepté d'accompagner notre pays dans le cadre de la modernisation de ses infrastructures et pour l'appui financier et technique apporté dans la réalisation des projets de développement du port d'Abidjan.

Excellence Monsieur l'Ambassadeur, je vous prie de bien vouloir traduire à Son Excellence Monsieur XI JINPING, Président de la République Populaire de Chine, la gratitude de Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire, pour sa forte implication en faveur du développement de la coopération Sino-ivoirienne.

Cette coopération se traduit si éloquemment sur cette plateforme portuaire d'Abidjan, à travers l'expertise de la société China Harbour Engineering Company à qui j'adresse mes félicitations pour avoir bien exécuté les travaux et les avoir terminés six mois avant les délais prévus.

Honorables invités, Mesdames et Messieurs,

Il est également un outil de rapprochement des peuples, un ouvrage qui consolide les liens entre la Côte d'Ivoire et ses partenaires à travers le monde. C'est pourquoi, je voudrais témoigner la gratitude du gouvernement ivoirien à l'endroit de tous les usagers du port d'Abidjan qui malgré les conditions difficiles d'exploitation durant la phase des travaux, ont toujours témoigné leur fidélité à ce port en y maintenant leurs activités.

Après tous ces sacrifices consentis individuellement et collectivement, je voudrais vous assurer de la totale volonté du Président de la République Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA et du Gouvernement, à travailler et à toujours améliorer la compétitivité du Port d'Abidjan.

Sur la période 2012/2020, ce sont près de 800 milliards de F CFA qui sont investis sur les installations portuaires avec le redimensionnement du canal de Vridi, la construction du 2^e terminal à conteneurs, la construction d'un nouveau terminal à pêche, la construction d'un terminal céréalier et la modernisation du terminal minéralier et fruitier.

Outre cela, l'Etat investira dans la densification des voies de desserte portuaire et la réalisation d'une plateforme logistique en dehors de la zone portuaire pour gérer le flux de camions et favoriser la fluidité de la circulation pour induire davantage de productivité des opérations.

La commission compétitivité portuaire mise en place et présidée par le Ministre des Transports, continuera également à travailler pour exploiter au mieux les actes du séminaire de Grand Bassam sur la compétitivité des ports ivoiriens que j'ai eu plaisir à patronner en fin d'année 2017.

Honorables invités, Mesdames et Messieurs,

Je voudrais engager l'ensemble des membres de la Communauté Portuaire d'Abidjan à œuvrer davantage pour consolider les acquis et à faire confiance à l'Etat qui œuvre toujours à créer les conditions favorables à l'exercice de leurs activités.

C'est sur ces mots que je voudrais clore mon propos et déclarer, au nom du Président de la République Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, officiellement ouvert le Canal de Vridi, élargi et approfondi.

Je vous remercie de votre aimable attention.

**Amadou GON COULIBALY,
Premier Ministre, Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat,
Chef du Gouvernement.**

Le redimensionnement du canal de Vridi constitue pour le Gouvernement un précieux instrument de développement, à forte valeur ajoutée.

ALLOCUTION DE MONSIEUR AMADOU KONÉ, MINISTRE DES TRANSPORTS

Monsieur le Premier Ministre,
Mesdames et Messieurs les Ministres,
Monsieur le Gouverneur du District d'Abidjan
Monsieur le Président du Conseil d'Administration du Port Autonome d'Abidjan
Monsieur le Représentant du Maire de la Commune de Treichville
Monsieur le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan,
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux des entreprises et Administrations de la
Communauté Portuaire d'Abidjan,
Mesdames et Messieurs, Distingués invités en vos rangs et grades respectifs,
Mesdames et Messieurs de la presse,

Mesdames, Mesdemoiselles et Messieurs,
Depuis 2011, est exécuté sur la plateforme portuaire d'Abidjan, l'un des programmes les plus ambitieux inscrits au Plan National de Développement, dans le but de contribuer à la réalisation de la vision prônée par Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire. La trame centrale de cette vision consiste à bâtir une nouvelle Côte d'Ivoire, émergente et plus prospère.

En effet, au nombre des axes prioritaires de l'action gouvernementale, figure en bonne place le développement des infrastructures de transport qui sont, comme nous le savons, un facteur prépondérant et un préalable au développement économique de toute nation. Cela est d'autant plus vrai pour la Côte d'Ivoire dont la croissance économique est fortement tributaire de ses échanges extérieurs, notamment les exportations et importations de biens.

Ce sont environ mille milliards de francs CFA qui seront, au total investis, jusqu'en 2020, pour la modernisation et la réhabilitation du port d'Abidjan, en vue de le rendre plus compétitif.

En la matière, le développement des infrastructures de transport maritime s'avère être une priorité. C'est à juste titre que le gouvernement ivoirien a fait preuve d'anticipation, en inscrivant, dès la fin de la crise post-électorale, au titre des actions prioritaires, l'amélioration de la compétitivité des deux ports du pays, en vue de soutenir les performances économiques attendues de la

mise en œuvre de la vision du Président de la République.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'important programme de développement initié et exécuté par la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan depuis 2012.

Après l'inauguration du môle du terminal à pêche en septembre 2015, la mise en service du premier quai du terminal RORO, en mai 2018, c'est avec grande satisfaction que nous nous retrouvons à nouveau, sur les installations du port d'Abidjan, pour procéder à l'inauguration d'une autre importante infrastructure, véritable symbole de l'ouverture de la Côte d'Ivoire sur le reste du monde.

En cette occasion solennelle, je voudrais rendre hommage au Président de la République de Côte d'Ivoire, Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, dont la vision pour les ports ivoiriens



depuis son accession à la magistrature suprême, nous vaut d'être réunis ici, en ce jour.

Je voudrais également adresser mes remerciements et ma reconnaissance au Premier Ministre, Monsieur Amadou GON COULIBALY, qui œuvre inlassablement, aux côtés du Président de la République, pour traduire dans les faits, la politique visant à accélérer le développement de la Côte d'Ivoire.

Monsieur le Premier Ministre, souffrez que nous puissions reconnaître votre engagement en faveur du succès de ce pays. Votre présence effective à cette cérémonie le confirme éloquemment.

Monsieur le Premier Ministre, Mesdames et Messieurs,

La cérémonie de ce jour marque l'heureux aboutissement d'un projet contenu dans le plus important programme d'investissements réalisé par l'Etat de Côte d'Ivoire, au cours de ces dernières années.

En ce qui me concerne, je puis vous assurer, Monsieur le Premier Ministre, que je ne ménage aucun effort, pour suivre de près l'évolution des travaux en cours, mais aussi pour appuyer la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan dans la recherche de solutions idoines pour résoudre les problèmes qui surviennent au cours de ces travaux.

C'est pourquoi, la grande famille des transports est heureuse de la tenue de la présente cérémonie d'inauguration du nouveau canal de Vridi.

L'élargissement et l'approfondissement de ce canal vient apporter encore plus de dynamisme dans les activités du port d'Abidjan, à la grande satisfaction des usagers, principalement des armateurs, qui pourront désormais affréter aisément des navires de plus grandes tailles, à destination d'Abidjan.

L'occasion me paraît opportune pour annoncer, un autre événement, du même genre, à savoir l'inauguration prochaine du second terminal à conteneurs qui s'inscrit dans la stratégie visant à faire du port d'Abidjan un hub port incontournable sur la façade Atlantique de l'Afrique.

En réalité, Mesdames et Messieurs,

Nous réalisons sur cette plateforme portuaire, un outil qui n'est pas seulement pour la Côte d'Ivoire mais qui, bien au-delà, se veut un instrument au service de toute une région, voire tout un continent.

Aussi, voudrions-nous lancer un appel à tous les acteurs et usagers de ce port, à y tenir leurs positions et rôles respectifs et à les développer davantage.

Monsieur le Premier Ministre, Mesdames et Messieurs,

Devant la réussite du projet que nous célébrons, je voudrais profiter de l'opportunité de cette tribune, pour témoigner toute ma gratitude et adresser mes vives félicitations à toutes les parties prenantes qui se sont surpassées, afin que ce qui n'était qu'une projection devienne une réalité.

En premier lieu, je remercie le gouvernement chinois dont l'appui a été prépondérant dans la mise en œuvre de ce projet, à travers le financement par Eximbank de Chine et l'exécution des travaux par la China Harbour Engineering Company LTD (CHEC).

Je félicite ensuite l'ensemble des entreprises qui ont pris part aux travaux, à savoir le groupe CHEC et le consortium ayant assuré la maîtrise d'ouvrage, notamment le Port Autonome d'Abidjan et les cabinets d'études et de contrôles que sont CID, BRIGHTEN et TERRABO.

J'adresse des remerciements particuliers à tous les acteurs de la plateforme portuaire d'Abidjan qui, par leur patience et leur compréhension durant les moments les plus cruciaux, ont su traduire la solidarité et la synergie qui prévalent dans ce port.

Je ne saurais oublier les populations riveraines qui ont parfaitement compris l'enjeu national de l'ensemble des projets engagés sur ce port et qui font preuve d'une attitude citoyenne qui contribue largement à faire avancer les travaux.

Enfin, je souhaite témoigner ma gratitude à toutes les illustres personnalités qui ont favorablement répondu à notre invitation à cette importante cérémonie, confirmant ainsi leur attachement à ce secteur d'activités, en particulier et au développement de la Côte d'Ivoire en général.

Enfin, Monsieur le Premier Ministre, Mesdames et Messieurs,

Je souhaite des perspectives heureuses au port d'Abidjan et réaffirme mon engagement et ma disponibilité à encourager et soutenir tous les efforts qui pourraient être entrepris pour son développement.

Je vous remercie

Amadou KONÉ
Ministre des Transports

ALLOCUTION DE MONSIEUR HIEN Y. SIE DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN



Excellence Monsieur le Premier Ministre,
Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat,
Chef du Gouvernement,
Madame la Grande Chancelière de l'Ordre
Nationale,
Monsieur le Ministre des Transports,
Mesdames et Messieurs les Ministres ivoiriens et
Burkinabés et représentants de Ministres,
Excellence Monsieur l'Ambassadeur de Chine,
Excellences Mesdames et Messieurs les
Ambassadeurs,
Monsieur le Maire de la commune de Port Bouet,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs les Présidents des
Conseils d'Administration,
Monsieur le Directeur Général de China Harbor
Engineering Company (CHEC),
Mesdames et Messieurs les Directeurs généraux,
Mesdames et Messieurs les membres de la
Communauté Portuaire d'Abidjan,
Vénérés Rois et Chefs traditionnels,
Honorables Ministres des Cultes,
Distingués invités,
Mesdames et Messieurs de la Presse,
Chers travailleurs du Port Autonome d'Abidjan,
Braves Dockers, Chers Mareyeurs et Mareyeuses,
Mesdames et Messieurs.

C'est un grand honneur pour moi de prendre la parole, à l'occasion cette cérémonie d'inauguration du Canal de Vridi, au terme des travaux d'élargissement et d'approfondissement, cérémonie réhaussée par la présence effective de Son Excellence Monsieur Amadou GON COULIBALY, Premier Ministre, Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat, Chef du Gouvernement.

Je voudrais à l'entame de mon propos, rendre hommage à Son Excellence le Président Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire, personnalité d'exception, dont la vision et la détermination pour le rayonnement de la nation ivoirienne, ont permis à notre pays de renouer avec le progrès et le développement et d'accélérer sa marche résolue sur le chemin de l'émergence économique pour le bonheur des populations.

En effet, en 2018, les trafics des ports d'Abidjan et de San Pedro étaient en hausse de 7,2% et 4,5% pour se situer à 24 millions et 4,5 millions de tonnes (respectivement).

Excellence Monsieur le Premier Ministre, au nom de Monsieur KANTE Koly, Président du Conseil d'Administration du Port Autonome d'Abidjan, en celui de tous les acteurs portuaires et au mien propre, je vous prie de bien vouloir transmettre au Président de la République Son Excellence

le Président Alassane OUATTARA, notre déférant respect et notre profonde gratitude pour ses actions à la tête de l'Etat, qui valent à la Côte d'Ivoire ce second miracle économique. Aussi, nous lui dédions cette cérémonie d'inauguration.

Excellence Monsieur le Premier Ministre, l'émotion m'étreint toujours quand il s'agit de m'adresser à vous du fait de l'admiration que j'ai pour votre personne, pour votre parcours professionnel, pour votre parcours politique, pour votre humilité. C'est donc avec cette émotion renouvelée que je voudrais vous traduire la gratitude de la communauté portuaire pour votre présence effective à cette cérémonie.

Excellence Monsieur le Premier Ministre, merci d'achever avec nous cette belle symphonie. En effet, le 6 octobre 2015, en votre qualité de Ministre d'Etat, Secrétaire Général de la Présidence, vous posiez la première pierre des travaux d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi. Aujourd'hui, vous êtes Premier Ministre, Chef du Gouvernement, témoignage même de la reconnaissance de vos compétences par le Président de la république ; et vous êtes là, pour inaugurer le canal de Vridi élargi et approfondi. Recevez à travers mes humbles propos, les remerciements de tous les acteurs portuaires pour votre sollicitude constante à leur égard. Merci pour les projets routiers à venir dans la zone portuaire, merci pour la future plateforme logistique, merci de faire du port d'Abidjan un catalyseur pour la croissance de notre économie et celle de la sous-région.

Excellence Monsieur le Premier Ministre, distingués invités, Mesdames et Messieurs, La communauté portuaire d'Abidjan peut se réjouir, de bénéficier de la sollicitude constante de Monsieur Amadou Koné, Ministre des Transports dans la mise en œuvre des importants projets d'investissement en cours. En effet, on ne compte plus combien de fois le Ministre est venu nous encourager et nous donner les orientations indispensables à l'heureux aboutissement des projets. Monsieur le Ministre, tous les acteurs portuaires vous disent merci pour les nombreuses réformes entreprises pour rendre le port plus compétitif et merci beaucoup pour les nouveaux statuts des dockers. Mes remerciements appuyés à tous les membres des gouvernements Ivoirien et Burkinabé ici présents.

Excellence Monsieur le Premier Ministre, distingués invités, Mesdames et Messieurs, Le besoin de réaliser un canal pour relier la lagune Ebrié à la mer s'est imposé dès lors que le choix a été fait en 1899 de réaliser un port dans la rade lagunaire pour exporter dans de meilleures conditions les productions agricoles de la colonie Côte d'Ivoire. Une première tentative est faite en 1906 non loin du village de petit Bassam, et s'est soldée par un échec et le bras de la lagune séparant le cimetière de Port Bouët du village de petit Bassam est aujourd'hui tout ce qui en reste.

En 1935 un nouveau projet fut validé et mis en œuvre. Les travaux commencés en 1937 prennent fin en 1950. Le canal de Vridi a été officiellement inauguré le 5 Février 1951 par feu le Président François MITTERRAND, alors Ministre en charge des territoires d'outre-mer. Cela fait 68 ans 16 jours exactement aujourd'hui. L'ouverture du canal a permis la réalisation des infrastructures portuaires à partir de 1950 pour créer le Port d'Abidjan.

La qualité des infrastructures réalisées et la vigueur de l'économie ivoirienne feront que durant des décennies, ce port sera le premier de la Côte Ouest Africaine. À partir des années 70, l'industrie maritime va évoluer pour répondre aux besoins croissants des échanges commerciaux mondiaux, dans un contexte de conteneurisation accrue. Des navires de plus en plus longs, larges et profonds apparaissent, pour transporter de plus en plus de marchandises au voyage et répondre aux besoins d'économie d'échelle.

Dès lors, les infrastructures portuaires d'Abidjan, n'étaient plus adaptées. Mais notre port va continuer cependant à répondre aux besoins de notre économie et celle de la sous-région dans des conditions de plus en plus difficiles, faites d'insuffisance d'investissements de réhabilitation et de modernisation, induisant une perte de compétitivité dans un contexte concurrentiel, où partout, et en Afrique de l'ouest en particulier, les ports s'adaptaient aux évolutions.

Au sortir des crises socio politiques avec l'élection à la magistrature Suprême du Président Alassane

Ouattara et les perspectives économiques découlant de sa vision, il y avait urgence à réagir au risque de voir le Port d'Abidjan devenir le maillon faible des infrastructures économiques stratégiques. C'est alors que l'Autorité Portuaire s'est donnée, en 2011, comme vision d'« ÊTRE LE PREMIER PORT DE LA CÔTE OUEST AFRICAINE ET UN HUB PORT DE RÉFÉRENCE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE DE L'AFRIQUE » Il fallait, pour ce faire, relever les défis de l'accueil des grands navires, de la disponibilité des espaces de stockage et de manutention, de la disponibilité des espaces industriels, de la décongestion de la zone portuaire et de la célérité des opérations portuaires.

Les plans stratégiques 2012/2015 et 2016/2021 ambitionnent de le faire, aussi intègrent-ils des objectifs ambitieux à la hauteur de la vision du Président de la République de faire de notre pays, un pays émergent.

De ces objectifs découlent de nombreux projets dont le redimensionnement du canal de Vridi, en élargissant la section étroite de 200m à 350m, en approfondissant la section critique de 14m à 22m, permettant ainsi l'accueil des navires sans limitation de longueur, contre 250m de longueur maximale avant, et des navires avec 16m de tirant d'eau contre 12m avant. Ainsi des navires transportant 10 000 conteneurs au voyage pourront fréquenter notre port contre 3500 conteneurs au voyage anciennement. Par ailleurs le canal qui restait fermé parfois 10 heures par jour selon les conditions hydrodynamiques ne le sera plus. Quand on sait que l'exploitation journalière d'un navire transportant 3 500 conteneurs est de 20 000 USD, contre 30 000 USD pour un navire transportant 10 000 conteneurs, on apprécie mieux l'impact économique et financier, à terme, de cet ouvrage pour notre économie

Excellence Monsieur le Premier Ministre,
Bien que le canal ne soit qu'une voie de passage, il ouvre de nouvelles perspectives pour le port d'Abidjan et l'économie nationale.

Aussi, avant de clore mon propos, je tiens à féliciter toutes les travailleuses et tous les travailleurs du Port Autonome d'Abidjan, et particulièrement toutes les équipes techniques.

Je remercie l'Entreprise CHEC qui exécutent les travaux et le Groupement TERRABO-BRIGHTEN-CID, en charge du contrôle, pour la qualité de notre collaboration et toutes ces personnes qui ont œuvré à son heureux aboutissement.

Excellence Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement,
Madame la Grande Chancelière de l'Ordre National,
Mesdames et Messieurs les Ministres,
Honorables invités,
Mesdames et Messieurs,

Pour le port d'Abidjan il y aura bien un avant et un après 21 février 2019.
Le canal ancien et les installations portuaires existantes ont, durant 69 ans, grandement contribué à l'essor économique de la Côte d'Ivoire.

En vous donnant rendez-vous très prochainement pour d'autres inaugurations d'infrastructures portuaires notamment le terminal roulier avant fin 2019 et le deuxième terminal à conteneurs en 2020,

Je vous remercie pour votre attention.

Hien Y. SIE
Directeur Général du PAA

Le canal inauguré aujourd'hui et les infrastructures qui seront livrées avant fin 2020, contribueront à l'écriture en lettre d'or des avancées de la Côte d'Ivoire sur le chemin de l'émergence économique pour les cent ans à venir, au moins.

CÉRÉMONIE D'INAUGURATION PROPOS RECUEILLIS



Mme OKOU Coulibaly D. GON, Directeur Commercial, Marketing et de la Communication du PAA

Le canal de Vridi élargi et approfondi vient être inauguré. Comment avez-vous vécu cet événement ?

C'est avec un sentiment de joie et de satisfaction que nous venons de vivre cet événement historique de la vie du port d'Abidjan.

Notre satisfaction est d'autant plus grande que désormais le Port d'Abidjan peut aisément accueillir des navires de 16 m de tirant d'eau sans limitation de longueur, répondant ainsi aux standards internationaux en vigueur dans le secteur maritime et portuaire. En notre qualité de Directeur Commercial et Marketing, ceci est un atout stratégique majeur.

Justement, quel sera l'impact de cette nouvelle infrastructure sur la stratégie commerciale du PAA, et particulièrement en ce qui concerne la captation des volumes en transbordement sur la rangée ouest africaine ?

Le canal de Vridi redimensionné positionne le PAA dans l'arène des ports modernes capables de recevoir les navires de nouvelles générations. En effet depuis quelques années, les armements se sont lancés dans des stratégies de massification des trafics, s'appuyant sur des navires de grandes tailles. Ainsi les ports africains qui recevaient autrefois des navires de moins de 250 m et 11 m de tirant d'eau, font face à une fréquentation croissante de navires de tailles plus grandes et calant parfois à 12 ou 14 m. Le port d'Abidjan vient de répondre à cette demande du marché à travers son canal totalement reconfiguré.

Ceci devrait permettre aux armateurs de développer de nouveaux schémas de desserte remplaçant le port d'Abidjan au cœur de leurs stratégies. En effet, la desserte du port d'Abidjan qui avait été reléguée dans les stratégies des armateurs, notamment en ce qui concerne le trafic en transbordement, va à nouveau être réintégrée, compte tenu de notre nouvelle offre technique bien adaptée aux exigences en la matière.

En définitive, avec le redimensionnement du canal aux normes et aux standards internationaux, le port d'Abidjan pourra confirmer et consolider son positionnement de hub régional dans le golfe de Guinée ainsi que son leadership sur ses concurrents régionaux.

De façon concrète, quels profits pourraient en tirer vos clients des pays de l'hinterland ?

Les profits à tirer par nos clients de l'hinterland sont d'ordre logistique et économique.

Au niveau économique, la massification des marchandises offre la possibilité de bénéficier de taux de fret aménagés et réduits sur notre destination, en raison des économies d'échelle réalisées par les armateurs sur les escales. Pour mémoire, les clients de l'hinterland bénéficient déjà de conditions particulières au Port d'Abidjan dans le cadre de la lutte contre la cherté de la vie, à travers des abattements sur les redevances portuaires ainsi que des délais de franchises maritimes aménagés.

Au niveau logistique, le port d'Abidjan pourra être desservi en direct, depuis les grands ports de commerce d'Asie et d'Europe, par les lignes maritimes de porte-conteneurs, avec des navires mères (navires de grande capacité). Ce qui induirait une réduction du transit time, une augmentation des

combinaisons de routes maritimes directes, ainsi qu'une plus grande offre en termes de fréquences d'escales des navires. Les navires seront donc traités avec plus de célérité, ainsi que leurs marchandises, notamment en ce qui concerne les vraquiers qui constituent 65% du trafic navire de l'arrière-pays.

Dans les mois à venir, devons-nous nous attendre à des actions commerciales?

Bien entendu. L'amorce de la fin des importants travaux de repositionnement du Port d'Abidjan, requiert une action commerciale plus offensive en direction de nos clients. En effet, notre offre de service répondant désormais aux besoins et attentes de la clientèle, il nous incombe d'aller maintenant à la reconquête de nos parts de marchés perdues sur les segments de trafic en transit (Mali, Burkina Faso et Niger), du transbordement mais aussi et surtout d'accompagner le développement de notre économie nationale à travers des actions commerciales adaptées.

Le Port d'Abidjan, avec ces travaux, s'est donné les arguments commerciaux pour convaincre ses clients et partenaires. Nous irons donc à leur rencontre.

M. N'DOLI André, Directeur de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage

Quelles satisfactions tirez-vous de l'achèvement des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal de Vridi?

Je répondrais à cette question d'abord sous ma casquette de Directeur de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage (DIMO) du PAA et ensuite en tant qu'ingénieur.

En tant que DIMO, ayant supervisé ce chantier important, ma fierté réside dans le fait que l'achèvement de cet ouvrage permet désormais au Port d'Abidjan d'accueillir les navires de nouvelles générations. Cet avantage nous place au premier rang sur la Côte Ouest Africaine alors qu'auparavant nous étions relégués au rang de port de seconde zone puisqu'on ne pouvait pas accueillir des navires au-delà de 12 mètres de tirant d'eau.

Ma satisfaction en tant que technicien, c'est d'avoir eu la chance et le privilège de suivre ces grands travaux. Non pas seulement celui de l'élargissement et de l'approfondissement du canal de Vridi, mais également de tous les grands travaux que le PAA a initiés.

Je suis très fier d'avoir suivi ces travaux jusqu'à leur achèvement.



À quel niveau d'engagement technique le PAA a contribué à la réalisation de cet ouvrage ?

Votre question vient à point nommé parce que nous avons constaté qu'au niveau technique, la contribution du PAA n'est pas bien perçue et est insuffisamment mise en exergue. Et pourtant le rôle du PAA dans la réalisation de ce projet est indéniable. Pour preuve, tous les plans d'exécution technique ont été validés par le PAA bien que nous ayons sollicité l'appui de cabinets d'étude externes. Ensuite, nous avons exercé un rôle d'arbitre lors des débats entre le Bureau de Contrôle, chargé du suivi des travaux sur le terrain, et CHEC (China Harbour Engineering Company), l'entreprise qui a réalisé l'ouvrage. C'était le PAA qui tranchait en cas de blocage. Nous pouvons donc dire qu'au niveau technique, nous avons joué un rôle important de validation et aussi d'arbitrage pour concilier les positions afin de faire avancer le projet. Et cela n'est pas à négliger.

Devons-nous donc retenir que le Port Autonome d'Abidjan était le maître d'ouvrage ?

Oui parce que tous les aspects techniques ayant un impact sur le projet étaient du ressort de la

direction technique du PAA, à savoir la DIMO. CIB et TERRABO (Ingénieurs Conseil), venaient en appui. Ils étaient un plus sur le terrain.

Pouvez-vous nous entretenir sur la nature de la collaboration entre le PAA et CHEC ?

Je saisis l'occasion de cette interview pour féliciter M. WANG, Directeur Général de CHEC (au moment de la réalisation des travaux) qui a joué sincèrement la carte de la collaboration. Nous échangeons quand il y avait des blocages et ensemble nous trouvions des solutions, et c'est cette franche collaboration qui nous a aidée à finaliser ce projet bien avant les délais prévus.

CHEC n'a, à aucun moment, été fermée à la discussion lorsqu'il y avait des points d'achoppement. Et cela, je tiens à le saluer.

Il est de plus en plus question de respect des normes environnementales, l'aboutissement de ce chantier prend-il en compte cette exigence ?

Bien sûr, une équipe a été constituée par la Direction du Contrôle, de l'Audit et de la Qualité (DCAQ), de la Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage (DIMO) et de la Direction des Opérations maritimes, de la sécurité et de l'Environnement (DOMSE). Cette équipe effectuait des visites inopinées sur le terrain pour vérifier que les normes étaient respectées. Nonobstant cet état de fait, le cabinet TERRABO a été sollicité en appui pour le suivi environnemental. Tout cela nous a valu les félicitations des auditeurs pour la gestion du chantier parce que tous les aspects ont été pris en compte.

Qu'en est-il des préoccupations des populations riveraines ? Ont-elles été prises en compte dans l'exécution du projet ?

Il y a eu d'abord sur le chantier, une première étude environnementale qui a été validée par l'Agence Nationale De l'Environnement (ANDE). Son application sur le terrain a fait l'objet d'un suivi régulier. Ce qui signifie que le cabinet sollicité pour cette tâche a régulièrement vérifié que les résolutions de l'étude d'impact ont été appliquées y compris la prise en compte des préoccupations des riverains qui avaient été relevées. Des rapports sont disponibles et en témoignent.

En plus de ce suivi environnemental par le cabinet qui a été choisi, le PAA a effectué des contrôles sur le terrain, à travers une équipe composée de la DIMO, de la Direction du Contrôle, de l'Audit et de la Qualité (DCAQ), et de la Direction des Opérations Maritime, de la Sécurité et de l'Environnement (DOMSE).

En somme, je voudrais donc rassurer toutes les parties intéressées que les préoccupations des riverains ont été bien prises en compte à travers une étude d'impact environnemental et social, et un suivi permanent sur le terrain.

Votre mot de la fin

Le mot qui me vient à l'esprit au terme de cette interview c'est la fierté.

Je peux le dire, je suis un ingénieur comblé. Et comme je le dis souvent à mes cadets, j'ai vraiment accompli ma mission car en tant qu'ingénieur dans ma carrière, j'ai eu à réaliser divers projets dans différents secteurs et maintenant je relève d'autres défis de plus grande envergure dans le domaine maritime, et cela est pour moi un réel motif de satisfaction et de fierté.

Pour conclure, je remercie le Directeur Général du PAA de m'avoir donné cette occasion de faire mes preuves. En l'espace de six années, j'ai contribué efficacement à la réalisation de quatre voire cinq projets majeurs. Certains sont terminés comme le môle du Terminal à pêche, le remblai de la baie de Vridi-Biétry, le canal de Vridi élargi et approfondi, le terminal RORO et d'autres sont en cours de réalisation comme le deuxième Terminal à Conteneurs (TC2), les terminaux céréalier et minéralier qui verront le jour bientôt.

Colonel COFFI Yao Emmanuel, Commandant du Port d'Abidjan

En votre qualité de Commandant du port d'Abidjan, comment avez-vous accueilli la livraison récente du canal de Vridi, élargi et approfondi ?

Avec joie, fierté, honneur et plaisir.

Avec joie naturellement parce que c'était un évènement heureux et historique.

Fierté parce que la Côte d'Ivoire en général et le port d'Abidjan en particulier vient de réaliser un important projet structurant qui devrait le repositionner comme port leader de la sous-région.

Honneur et plaisir parce que ce fut à l'occasion de l'inauguration de cet important ouvrage que l'équipe du Comité de Direction du PAA a été distinguée. Quel honneur que de recevoir la distinction la plus honorifique de l'Etat (Officier de l'Ordre National de la République de Côte d'Ivoire) au cours de sa carrière !



L'ampleur des travaux a occasionné quelques difficultés au niveau de l'exploitation. Comment vos services ont-ils vécu cette situation ?

Ça n'a pas été facile. Pour vous en donner une idée, c'était un peu comme si vous vivez dans une maison en pleine modification (rires).

Les plaintes étaient nombreuses accompagnées par moment de menaces d'abandon du port d'Abidjan au profit des ports voisins. Tout cela nous plongeait dans un état de stress permanent. Telle était l'atmosphère dans laquelle nous avons travaillé et à laquelle il a fallu rapidement s'adapter.

En tout état de cause, des travaux d'une telle envergure ne pouvaient pas ne pas causer de désagréments. Les difficultés rencontrées étaient de plusieurs ordres, à savoir :

- L'impossibilité de manœuvre de nuit des navires de longueur supérieure à 235 m tous types confondus ;
- La réduction considérable des postes de mouillage d'attente en rade intérieure ;
- L'augmentation du temps d'attente des navires en rade avec ses corollaires de surestaries ;
- L'allongement des plages d'indisponibilité du canal pour des raisons de sécurité nautique ;
- L'augmentation du stress des pilotes due au rétrécissement de la passe d'entrée pendant les travaux ;
- le décostage d'urgence de nombreux navires citernes aux appontements pétroliers pour prévenir d'éventuelles catastrophes environnementales. Décostage ayant pour conséquences économiques des pénuries occasionnelles de gaz sur le marché ivoirien ;
- la nécessité d'accompagner l'opérateur CHEC dans la tenue du délai de livraison.

On devine aisément que cette nouvelle infrastructure apportera un plus au niveau de l'accueil navire pour lequel le port d'Abidjan est déjà certifié. Pouvez-vous nous en dire un peu plus dans le détail ?

Au niveau international, l'on constate depuis un moment que l'hégémonie industrielle chinoise a bouleversé le sens du commerce qui se fait maintenant de l'Est vers l'Ouest, c'est-à-dire de la Chine vers l'Europe, les USA et les pays en voie de développement.

Ce commerce se faisant à plus de 80% par voie maritime, il est apparu nécessaire pour les armateurs et l'industrie maritime de construire de gros porteurs (grands navires) afin d'optimiser leurs chiffres d'affaires. D'où la construction ces dernières années de gros porteurs (400 m de long) à forts tirants d'eau (+14 m) avec des capacités de charge de plus de dix milles boîtes (conteneurs EVP). En témoigne l'arrivée sur les lignes Asie-Afrique de PC (Porte-conteneurs) de dernières générations.

Face à cette mutation, le défi des ports maritimes en général et ceux de la façade Ouest africaine en particulier, était de disposer d'infrastructures capables d'accueillir ces navires, ce qui naturellement amenait chacun à ambitionner de devenir un HUB portuaire.

Par ailleurs, il faut souligner que la contrainte majeure du port d'Abidjan avant les travaux était les conditions d'accès des navires, limitation des tirants d'eau contractuels à 11.50 m et 250 m de long. Ainsi donc, l'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi vient définitivement corriger cet handicap et ouvrir le Port d'Abidjan à tous les navires sans limitation de longueur avec un tirant d'eau de 16 m.

Vous convenez donc avec moi que si l'on veut parler de valeurs ajoutées, c'est d'abord la capacité du port d'Abidjan à accueillir ces gros porteurs. À cela, il faut ajouter :

- La réduction du temps d'attente des navires en rade extérieure ;
- Une meilleure flexibilité au niveau de la programmation des navires avec l'ouverture du canal 24H/24 et 7 jours/7 ;
- Un gain en sécurité nautique à l'entrée du canal ;
- Un gain en compétitivité ;

Disons aujourd'hui que nous pouvons désormais regarder l'avenir avec plus de confiance et d'optimisme.

Maintenant que le canal de Vridi est dimensionné pour permettre au port d'Abidjan d'accueillir aisément des navires de nouvelles générations, quel message avez-vous pour les clients et particulièrement les armateurs et consignataires ?

Le premier message consistera d'abord à leur traduire le regret de l'Autorité Portuaire relativement aux désagréments à eux causés pendant toute la durée des travaux. Ensuite, leur traduire la gratitude de l'Autorité portuaire pour leur compréhension et enfin, les rassurer par rapport à l'avenir qui s'annonce prometteur avec l'inauguration de cette infrastructure. En effet, le port d'Abidjan, leur port, retrouve désormais sa place de port leader et n'est plus loin de son principal objectif, celui d'être le HUB port de la sous-région. Cet objectif ne peut être atteint qu'avec leur concours constant.

Par ailleurs, les inquiétudes relatives aux remorqueurs (force de traction et nombre) sont désormais levées avec l'acquisition depuis cette année de deux remorqueurs de 70 tonnes de traction chacun, par l'opérateur en charge de ce service au port d'Abidjan.

S'agissant des prochains grands navires attendus au port d'Abidjan, toutes les dispositions ont été prises au niveau du pilotage eu égard au renforcement des capacités dont nos pilotes ont bénéficié. Disons que nous sommes parés (prêts) comme on le dit dans le jargon maritime.

Pour finir, je voudrais à travers cette lucarne exprimer toute ma gratitude et mon infinie reconnaissance à M. Hien Yacouba SIE, Directeur Général du PAA, pour la confiance qu'il a bien voulu placer en moi durant toutes ces années. C'est un véritable honneur et privilège d'être à ses côtés et entrer ainsi ensemble dans l'histoire.

Que Dieu m'arme d'assez de force et de courage pour continuer à mériter sa confiance.



Une Référence Internationale



UN HUB PORT EN AFRIQUE



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



CÉRÉMONIE D'INAUGURATION PROPOS RECUEILLIS



SEM TANG WEIBIN, Ambassadeur de la Chine en Côte d'Ivoire

“La Chine continuera de veiller à la qualité des travaux”

Aujourd'hui, la Chine est le premier bailleur de fonds bilatéral de la Côte d'Ivoire et le troisième partenaire commercial du pays.

L'ambassade de Chine continuera de veiller à ce que les sociétés chinoises en charge des travaux remplissent leurs obligations, respectent les différents délais, et travaillent à la bonne qualité des projets.

J'espère qu'avec le soutien fort du gouvernement et l'étroite collaboration entre les chinois et les ivoiriens, les différents projets de coopération seront bien menés afin d'apporter dans les meilleurs délais des bénéfices concrets à la population ivoirienne

M. MAMADOU DOSSO, président de l'Union des Consignataires et des armateurs de Côte d'Ivoire (UCACI)

“Nous sommes reconnaissants au Président de la République SEM Alassane OUATTARA”

Nous voudrions traduire au Président de la République, SEM Alassane OUATTARA, l'expression sincère de notre profonde gratitude et notre infinie reconnaissance pour le joyau qu'il met à notre disposition ce jour.

L'opportunité nous est donnée aujourd'hui, de prendre, avec la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan, un nouveau pari pour l'avenir. Et d'optimiser au mieux la capacité de plus de 2,5 millions de conteneurs que nous offrira, à son ouverture, le second terminal couplé avec le premier.



M. DIARRASSOUBA VALLASSINÉ, Président de la FEDERMAR

“Le Canal de Vridi élargi et approfondi est une aubaine pour nos activités”

Nous sommes très heureux en tant qu'opérateurs puisque notre faitière (FEDERMAR) regroupe tous les intervenants sur la plateforme portuaire à savoir les manutentionnaires, les consignataires, les armateurs et les transitaires. Pour nous, c'est une grande aubaine qui nous est offerte au niveau de nos activités que nous verrons prospérer, puisqu'il y aura l'arrivée de beaucoup plus de navires. C'est aussi une opération qui aura beaucoup d'impacts sur les coûts. Nous attendons donc ces retombées qui verront l'augmentation du trafic pour le Port d'Abidjan. Pour nous la FEDERMAR, c'est une action totalement positive, surtout que le Port d'Abidjan vient reprendre toute sa place face aux concurrents immédiats qui essaient de lui prendre

une part de marché sur les pays de l'hinterland.



M. MOURAD Ben Mohamed, Directeur Général du SEMPA/BMOD

C'est un sentiment de fierté qui m'anime ce matin de voir l'ouverture de ce canal qui, à coup sûr, permettra de faire rentrer des navires de hauts tonnages. Tout cela est évidemment avantageux pour la corporation des dockers d'avoir à travailler sur des navires de plus de six mille conteneurs. Ce qui représente un gain important en termes d'activités pour cette catégorie importante de travailleurs du Port d'Abidjan. Je voudrais profiter de vos pages pour remercier le Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA, qui a accepté de signer le décret des dockers.

M. EMMANUEL YODA, Directeur général adjoint de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso en Côte d'Ivoire, en charge des infrastructures et du développement durable :

"Que cela n'augmente pas le coût de passage portuaire"

Je voudrais au nom de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina-Faso féliciter le Port Autonome d'Abidjan et la République de Côte d'Ivoire pour cette vision qui permet d'anticiper le phénomène de la pacification dans le transport maritime.

C'est une très belle opportunité pour nous, qui sommes un pays de l'hinterland, car plus de 99% du transport de nos marchandises se fait par voie maritime. Nous sommes donc ravis que le PAA ait cette vision pour anticiper les défis du futur.

Cela va permettre d'accélérer le transit, passer le maximum de marchandises, gagner du temps et naturellement de l'argent. Nous espérons surtout que cela n'aura pas un impact sur les coûts de passage portuaire.



M. Joël KOUADIO, Directeur Général de SILS :

« En tant qu'acteur du monde maritime et du secteur portuaire, nous avons été conviés à cette cérémonie d'inauguration du canal de Vridi élargi et approfondi. C'est une très bonne chose. Depuis le démarrage des travaux, il y a de cela trois ans, nous en avons souffert. Nous avons connu des difficultés, étant donné que les navires arrivés, étaient obligés de passer plus d'une semaine, voire deux à l'extérieur. Ce qui ne favorisait pas les relations avec nos partenaires, les armateurs. Aujourd'hui, nous sommes donc heureux de prendre part à cette cérémonie d'inauguration. Nous pouvons maintenant passer haut les mains et accoster très facilement. Nous en sommes, comme tous les autres acteurs, ravis ».

CÉRÉMONIE D'INAUGURATION PROPOS RECUEILLIS



M. TOURÉ SORONAN, chef pilote du Port d'Abidjan.

En votre qualité de Chef pilote, comment avez-vous accueilli l'inauguration du projet d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi ?

J'ai pris les fonctions de chef pilote il y a juste quelques mois, le 14 février 2019. Avant cette date j'étais Chef pilote adjoint.

Le projet d'élargir et d'approfondir la passe d'entrée du canal de Vridi, est un projet stratégique qui a pris forme dès l'instant où le Directeur Général M. Hien Yacouba SIÉ a pris la direction de cette grande entreprise. Le 21 février 2019, nous avons inauguré cet ouvrage. Cela a pour but de donner un signal fort, tout d'abord aux ports concurrents qui tout comme le port d'Abidjan ont initié de grands projets pour accueillir des navires de dernière génération.

Nous sommes dans un monde où l'économie est en pleine évolution, les échanges commerciaux sont également en pleine mutation, le monde est en phase de développement et l'économie est en expansion. Les navires sont de plus en plus grands, notre canal dans sa version d'avant le 21 février 2019 ne permettait pas de recevoir les navires de grands tailles.

En inaugurant le canal de Vridi élargi et approfondi, le Port d'Abidjan lance un signal fort pour son repositionnement stratégique tout en réaffirmant sa présence sur la plateforme des échanges maritimes avec le monde entier.

Nous nous préparons ainsi à recevoir des navires de 350 mètres de long voire plus, avec des tirants d'eau de 16 mètres.

Qu'est-ce que cette infrastructure redimensionnée apportera à votre corps de métier, précisément au niveau de l'accueil navire ?

Pour nous pilotes, c'est un grand challenge parce que nous étions limités à des navires de 270 mètres de longueur maximum avec l'ancienne configuration du canal. Aujourd'hui, le canal a été redimensionné par sa passe qui a été élargie jusqu'à 250 mètres de largeur et approfondie jusqu'à 18 mètres à certains endroits. Les navires qui visiteront très bientôt le port d'Abidjan dépasseront la taille de 270 mètres de long. Le 30 Mai 2019, nous accueillerons un navire de 275 mètres. Après ce premier navire, il y en a d'autres, plus grands qui viendront. Pour pouvoir les piloter en toute sécurité, l'autorité portuaire a initié depuis l'année dernière, la formation de plusieurs pilotes du PAA au Maroc. Cette année encore, plusieurs autres pilotes s'y rendront pour bénéficier de formation au pilotage des navires de grandes tailles sur simulateur.

Le PAA accompagne les pilotes afin de s'imprégner, s'accoutumer, s'adapter à la manœuvre de ces navires de grandes tailles dans l'environnement portuaire d'Abidjan.

Pour nous pilotes, il nous faut accompagner la Direction Générale dans sa stratégie de s'ouvrir au gigantisme. Nous sommes prêts à recevoir ces navires parce que nous avons aussi un rôle à jouer dans le repositionnement stratégique du Port d'Abidjan dans la sous-région.

M. MONI HYACINTHE, Directeur Adjoint à la Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrages (DIMO) du PAA

Quels sont vos sentiments et impressions à l'issue de l'inauguration du canal de vridi élargi et approfondi ?

Je pense que le projet du canal de Vridi est un projet essentiel, un projet majeur pour non seulement la compétitivité du port d'Abidjan mais également pour le rayonnement international de la Côte d'Ivoire parce que ce canal est la principale porte de tout ce qui concerne le commerce extérieur de notre pays.

Quand on connaît la place et le poids des entreprises portuaires et maritimes dans le rayonnement et le développement économiques des pays, on comprend dès lors que le canal de Vridi n'est pas un ouvrage ordinaire.

Il a été ouvert en 1950 et lorsque, plus de 65 ans plus tard, vous faites partie du groupe d'ingénieurs devant participer aux travaux de son redimensionnement, cela est à la fois un honneur mais également une immense responsabilité.

À ce propos, je voudrais profiter de vos colonnes pour réitérer ma gratitude au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan pour la confiance qu'il nous a accordée à ce niveau de responsabilité.

Être le chef d'un projet d'une telle envergure, combiné avec le terminal à conteneurs et le terminal RORO, a été une grande aventure qui a duré 46 mois. C'est pourquoi, je voudrais féliciter toute l'équipe-projet qui a travaillé de jour comme de nuit, dans des conditions souvent difficiles, aux côtés de leurs collègues de l'entreprise chinoise, CHEC. Rien n'était gagné d'avance. Mais avec toute la motivation, la détermination et la cohésion de toutes les parties, l'ouvrage est arrivé à son terme, et nous pouvons nous féliciter de ce résultat.

Enfin, je voudrais me réjouir de la présence effective à cette cérémonie des plus hautes autorités du pays, particulièrement le Premier Ministre. Parce que le canal de Vridi, élargi et approfondi, propulse notre pays dans l'avenir. Le port d'Abidjan vient de se positionner pour soutenir l'émergence et le développement de la Côte d'Ivoire pour les cent (100) prochaines années.

En marge de cette inauguration, vous avez reçu une distinction nationale. Quels sont vos sentiments suite à cette reconnaissance ?

C'est naturellement une grande joie qui vous anime lorsque la République vous décerne une médaille parce que cela traduit la reconnaissance, au plus haut niveau, des efforts que vous faites chaque jour pour servir la nation.

En effet, j'ai été fait Chevalier dans l'ordre national du mérite ivoirien. Aussi, vous-je exprimer ma déférente gratitude à SEM. Alassane OUATTARA, Président de la République, au Premier Ministre qui m'a, en personne, remis cette médaille, sans oublier la Grande Chancelière qui était présente.

Cette médaille je l'ai reçue avec fierté en pensant à tous ceux qui n'ont pu être décorés ce jour. Nous sommes plus de 1000 travailleurs au PAA. Je voudrais partager l'honneur qui m'a été fait avec toutes les personnes qui ont porté ce projet à cœur, chaque jour et à chaque instant.



CÉRÉMONIE D'INAUGURATION PROPOS RECUEILLIS



M. Stéphane FALLY, Chef du Département Etudes Techniques, Chef de Projet Adjoint à la Direction des Infrastructures et de la Maîtrise d'Ouvrage

"Je suis fier d'avoir contribué à la réalisation des travaux"

Je suis particulièrement heureux et fier aujourd'hui à 3 titres :

En tant qu'ivoirien j'accueille favorablement cet ouvrage qui apportera davantage de dynamisme et de vitalité aux échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire et rendra ipso facto, notre économie plus compétitive par le jeu des économies d'échelle ;

En tant qu'agent du port, c'est avec grand plaisir que je constate la concrétisation de bon nombre d'investissements structurants dont le projet du canal de Vridi est sans aucun doute l'apothéose, au vu de l'effet de levier

qu'il représente ;

En tant qu'ingénieur de projet à la fois à la conception et à l'exécution, je ne saurai vous cacher ma fierté d'avoir contribué humblement à la réalisation de cette véritable prouesse technique, puisse qu'il s'agit quand même d'une construction en mer, dans des conditions hydrodynamiques, météorologiques et d'exploitation loin d'être évidentes.

Pour terminer, je voudrais remercier les autorités portuaires, avec à leur tête le Directeur général, qui ont su réunir les conditions et moyens pour la conduite efficace de ce projet. Je ne saurai clore mon propos sans rendre un hommage appuyé et mérité à toute l'équipe projet constituée d'hommes et de femmes qui se sont mobilisés jour et nuit, et qui ont su faire montre d'une détermination et d'un courage à toute épreuve 3 ans durant.

La distinction individuelle que je reçois humblement en ce jour est en réalité celle de toute une équipe.



COMMANDANT SORO SINALI, Directeur adjoint chargé de la Sécurité, de la Sûreté et des Marchandises Dangereuses au Port Autonome d'Abidjan

"Le Canal de Vridi élargi et approfondi offre un nouveau visage au Port d'Abidjan"

Je voudrais tout d'abord vous remercier de me donner l'opportunité de m'exprimer. Les impressions à la suite de ces travaux sont bonnes, car il offre un nouveau visage au Port d'Abidjan qui conduira la Côte d'Ivoire vers un boom économique.

YOUSOUF COULIBALY, représentant du Conseil Malien des Chargeurs au Port d'Abidjan et de San Pedro

“Le trafic malien connaîtra assurément une hausse”

Cette infrastructure permettra au Port d'Abidjan d'accueillir de plus gros navires, ce qui conduira à des coûts de passage portuaire plus avantageux. Le port d'Abidjan sera donc très bien desservi et attirera de plus en plus de clients.

Le trafic malien qui transite par le Port d'Abidjan est d'à peu près 25%, avec la mise en service de cet ouvrage, ce trafic connaîtra assurément une hausse.



M. AMANI Alexis, chef de département de Matériels Dangereux, Prévention et Gestion des Sinistres au PAA

“Avec ce Canal, le Port d'Abidjan renaît”

Mes impressions sont exceptionnelles parce que l'œuvre est exceptionnelle. Après la naissance du Canal de Vridi en 1951, voilà que nous assistons à son élargissement et son approfondissement. Notre génération n'a pas vu l'inauguration du canal. Ceci marque pour nous la renaissance, l'agrandissement du port d'Abidjan et le développement futur du port.

M. TUO Seydou, Ingénieur informaticien

Cet événement est historique pour deux raisons. D'abord cela aura un fort impact économique puisque le canal de Vridi élargi et approfondi va permettre de recevoir des navires plus grands. On pourra exporter et importer plus. Le transport, nous le savons, et surtout le transport maritime, est d'un grand apport pour l'économie du pays. Ensuite au plan international, l'image du port d'Abidjan sera rehaussée et les attentions seront tournées vers Abidjan.



CÉRÉMONIE D'INAUGURATION PROPOS RECUEILLIS



M. GUIROUÉ Dominique, Agent administratif à la Direction des Ressources Humaines du PAA

Le canal de Vridi élargi et approfondi permettra au port d'Abidjan d'augmenter son volume d'activités, ce qui influera sur le trafic marchandises. Cela permettra également la création de nouveaux emplois pour réduire le chômage dans notre pays.

Par ailleurs, le Port d'Abidjan pourra ainsi accueillir les plus gros navires et être plus compétitif qu'avant et jouer pleinement son rôle de « poumon de l'économie » du pays.

Mme Sita COULIBALY, présidente du Réseau des femmes professionnelles maritimes et portuaires de Côte d'Ivoire :

Cette cérémonie d'inauguration du canal approfondi et élargi a été très belle. C'est un autre projet structurant qui vient de voir le jour. Mes félicitations à SEM, le Président Alassane OUATTARA et à son gouvernement qui œuvrent au quotidien pour le développement de tous les secteurs d'activités. Le Premier Ministre et son équipe sont au travail. Aussi, à l'horizon 2020, l'émergence de notre belle Côte d'Ivoire sera-t-elle une réalité. Mes salutations au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, pour la réalisation de ces travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal qui viendront booster les performances opérationnelles du port d'Abidjan.



M. OTTROU Mon Nemon Ange, Chef du Département Affaires Juridiques et Contentieuses au PAA

Je pense que l'inauguration du canal élargi et approfondi est une fierté pour tout agent du Port Autonome d'Abidjan, et nous nous en félicitons. Si l'on veut que notre pays soit un pays développé, il est évident que cela doit passer par la réalisation de projets structurants de cette envergure.

L'achèvement de ce projet fait rentrer le Port d'Abidjan dans une nouvelle ère : celle qui lui permet désormais d'accueillir des navires de nouvelle génération. Et nous entendons continuer d'œuvrer pour que ces grands navires qui fréquentent les côtes Africaines, soient de plus en plus nombreux

à passer par notre port. Toute chose qui va augmenter à n'en point douter le volume des marchandises. Avec ce nouveau canal élargi et approfondi, le Port d'Abidjan se positionne sérieusement comme un véritable hub port et assume son rang de port leader de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Je finirai en félicitant les organisateurs de cette cérémonie d'inauguration qui a été tout à fait somptueuse.

Alice BEAULOUP, Secrétaire à la Direction des Etudes Economiques de la Stratégie et de la Planification (DEESP)

L'agrandissement et l'approfondissement du canal de Vridi est un événement d'envergure à marquer dans les annales du Port d'Abidjan. Avec sa nouvelle configuration, le canal pourra désormais accueillir des navires de grande taille. Ce qui constitue un facteur important pour le développement du Port d'Abidjan. Cela va accroître le trafic et le tonnage des marchandises et le Port d'Abidjan pourra ainsi assurer efficacement son rang de port leader sur la Côte Ouest Africaine.

Je tire mon chapeau à notre Directeur Général M. Hien Yacouba SIÉ pour cet ouvrage historique.



M. Vassiafa BAMBA, Agent de Bureau au PAA

Le Port d'Abidjan est l'une des plateformes logistiques les plus fréquentées de la Côte Ouest-Africaine.

Le fait d'élargir et d'approfondir le canal de Vridi est un vrai gage pour la compétitivité internationale du port d'Abidjan.

Aujourd'hui, pour être compétitif, un port doit avoir des capacités d'accueil de gros navires pour un volume plus accru des marchandises en vue d'accroître le tonnage et le volume des marchandises.

Je pense humblement que le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, l'initiateur de ce grand projet d'élargissement et d'approfondissement du canal de Vridi, est à féliciter parce qu'il a vu juste.

MME KABRAN, Chef de Service Bâtiments à la Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrages (DIMO) du PAA.

Je vous remercie pour l'honneur que vous me faites d'intervenir dans votre magazine comme une personne ressource.

Effectivement nous sommes animés en tant qu'agent du PAA par un sentiment de satisfaction, d'honneur et de fierté pour avoir participé à un si grand projet, qui n'est pas uniquement un projet du Port Autonome d'Abidjan mais un projet à l'échelle mondiale.

La réalisation de ce projet permet aujourd'hui à des bateaux de très grandes tailles de fréquenter le port d'Abidjan, ce qui n'était pas le cas auparavant. Nous disposons de plus de linéaires de quais. Le canal a été élargi et approfondi, les quais aussi. C'est-à-dire que les problèmes de fond au niveau des quais sont amoindris. Il y a des quais qui ont été construits avec des profondeurs de 16m de tirant d'eau.







**Arrivée du Premier ministre,
président de la Cérémonie**





**Libations par les chefs traditionnels
lors de la Cérémonie**



Les allocutions



L'allocution du Premier ministre, Chef du Gouvernement



L'allocution du ministre des Transports



L'allocution du Directeur Général du PAA



L'allocution de l'Ambassadeur de Chine en Côte d'Ivoire



L'allocution du Directeur général de CHEC



L'allocution du Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé du Budget et du Portefeuille de l'Etat.



L'allocution du représentant des armateurs.

La remise de présents



Remise du présent du PAA au Président de la République



Remise du présent de la Chine au Premier ministre de la Côte d'Ivoire



Remise du présent de la Chine au Directeur Général du PAA

Fanfare, groupe d'animation et humoristes
ont agrémenté la cérémonie



Les décorations



Coupure de ruban et découverte de la stèle par les officiels



Présentation des caractéristiques techniques du canal
par le DG/PAA

La réussite de cette cérémonie a nécessité la contribution de différents corps de métier (gendarmes, douaniers, marins, dockers, croix rouge, journalistes communiquant, hôtesse...)



Divers



LES "À COTÉS" DE LA CÉRÉMONIE D'INAUGURATION DU CANAL DE VRIDI

- DE NOMBREUSES AUTORITÉS IVOIRIENNES ET ETRANGÈRES PRÉSENTES

De nombreuses personnalités d'institution de la République dont la Grande Chancelière, Mme Henriette DAGRI DIABATÉ, des membres du gouvernement, le Gouverneur du district d'Abidjan, M. Robert BEUGRÉ MAMBÉ, le préfet d'Abidjan, M. Vincent TOH BI IRIÉ, le maire de la commune de port Bouët, M. Sylvestre EMMOU étaient présents. À ceux-là, l'on peut ajouter la présence remarquable du ministre en charge des Transports du Burkina Faso, M. Vincent DABILGOU à cette cérémonie d'inauguration du canal de Vridi.



DES FEMMES DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN RECOIVENT DES HONNEURS DE LA NATION

La cérémonie d'inauguration du Canal élargi et approfondi de Vridi qui s'est tenue le 21 février 2019, a vu le travail de plusieurs acteurs du port d'Abidjan récompensés dont des femmes. Il s'agit de Mmes OKOU DJENEBA Gon et MEITÉ Salimata, respectivement, Directrice Commerciale Marketing et de la Communication et Directrice des Ressources Humaines. Elles ont été distinguées, officier de l'ordre national par le premier ministre, Amadou GON COULIBALY pour leur travail acharné pour le développement du Port Autonome d'Abidjan.



• **UNE FORTE MOBILISATION DES DOCKERS**

S'il y a bien une délégation qui s'est fait remarquer lors de la cérémonie d'inauguration du Canal de Vridi, ce sont les dockers du Port d'Abidjan.

En effet, après la signature récemment du décret portant modification de leur statut, la joie continue de se faire sentir dans l'environnement des Dockers. Lors de cette rencontre, ils ont voulu porter un message de remerciement au Président de la République, SEM Alassane OUATTARA pour leur nouveau statut. Ils ont alors attiré l'attention avec des cris et des chants de joie à chaque fois qu'ils ont été salués durant les allocutions, tout en affichant des banderoles avec un message de remerciement, « la fédération nationale des dockers de Côte d'Ivoire (FENAD-CI) dit infiniment un grand merci à son Excellence Monsieur Amadou GON COULIBALY, premier ministre de Côte d'Ivoire pour son implication personnelle dans la prise du décret portant statut particulier des dockers dans les ports ivoiriens ».





Certificat

Certificate

N° 2015/66472.5

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

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

pour les activités suivantes :
for the following activities:

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

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

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

ISO 14001 : 2015

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

BP V 85 ABIDJAN – COTE D'IVOIRE

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

2018-06-01

Jusqu'au
until

2020-03-12



Ce document est signé électroniquement. Il constitue un original électronique à valeur probatoire.
This document is electronically signed. It stands for an electronic original with probatory value.

Franck LEBEUGLE
Directeur Général d'AFNOR Certification
Managing Director of AFNOR Certification



*Flashez ce QR Code
pour vérifier la validité
du certificat*

Le Canal de Vridi, d'hier à aujourd'hui

Construction du canal p.14

La nécessité d'agrandir p.26

Les travaux p.48

Compétitivité accrue p.48



Une Référence Internationale

D'HIER À AUJOURD'HUI



LE CANAL DE VRIDI : D'HIER À AUJOURD'HUI



CONSTRUCTION DU CANAL DE VRIDI

Dans la plupart des pays africains, les projets de construction des ports et des voies ferrées à l'époque coloniale obéissaient à des besoins politiques et surtout commerciaux. L'objectif des autorités coloniales était de réaliser des voies de dessertes qui partent des ports vers l'arrière-pays en vue d'exporter les matières premières à destination de l'Europe.

L'histoire du port d'Abidjan liée à la construction du canal de Vridi obéit aussi à cette logique.

L'Administration coloniale voulait relier la lagune

Ebrié au fleuve Niger, afin de faciliter l'évacuation des produits, d'où la dénomination de la voie ferrée, RAN (Régie Abidjan-NIGER).

Les premiers échanges commerciaux entre les Européens et les autochtones de l'actuelle Côte d'Ivoire ont débuté au XV^{ème} siècle par des rades foraines, puis plus tard (à partir du XX^{ème} siècle), à l'aide de wharfs (des appontements métalliques construits perpendiculairement à la côte) qui offraient plus de sécurité.

Cependant, compte tenu de la croissance



LE CANAL DE VRIDI AVANT LES TRAVAUX





Le Wharf de Port-Bouet.

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

De ce fait, après les nombreuses études conduites le long de la côte dès 1892 sous la direction de Treich-Laplène et de Binger, puis de Marchand en 1896 et des capitaines Houdaille, Thomasset et Crosson Duplessis en 1898, dans les régions

de Grand-Bassam (dans l'axe du Comoé), de Sassandra (la rade) et Grand-Lahou (axe du fleuve Bandama), c'est le site d'Abidjan qui a été finalement choisi conformément aux conclusions de Crosson Duplessis, eu égard à son couplage avec la tête de la ligne de projet de chemin de fer.

Après plusieurs tentatives infructueuses de percement du littoral effectuées à l'ouest de Port-Bouët (près de Petit-Bassam) en 1906 et 1907, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées,

Roger Pelnard-Considère, proposa un projet qui reçut l'assentiment des autorités portuaires françaises et qui fut définitivement adopté en décembre 1935.

Après l'approbation du projet, les travaux du canal de Vridi furent adjugés à un consortium d'entreprises en 1936 et débutèrent véritablement en 1938.





Le dernier bouchon du canal de Vridi.

Ces travaux comportaient le dragage du canal, la construction de deux jetées en mer pour la protection de la passe d'entrée du canal contre les courants de sables, la construction des berges protégées en enrochements et la réalisation des tapis de fascinage lestés d'enrochements pour la protection des fonds.

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



Le canal de 1951



**Inauguration du Port d'Abidjan par
Francois MITTERRAND, en 1951**

Le canal de Vridi, d'une longueur de 2700 m sur 370 m de large avec une profondeur de 11 m était dès lors ouvert à la navigation et donnait ainsi naissance au Port d'Abidjan qui a été officiellement inauguré le 05 février 1951 par M. FRANÇOIS MITTERRAND, alors Ministre français des Territoires d'Outre-mer.

Entre 1974-75, le débouché en mer du canal a été approfondi à -13,50 m. Pour le protéger de l'ensablement, une jetée d'arrêt des sables est également construite sur la partie Ouest.



La jetée d'arrêt des sables construite entre 1974 et 1975



Le canal de Vridi en 1975, après les travaux d'approfondissement.

LA NÉCESSITÉ D'AGRANDIR

A sa conception en 1950, le Canal de Vridi comportait un étranglement dans la passe d'entrée. Cette disposition constructive était largement justifiée à l'époque. En effet, elle permettait d'obtenir l'auto curage par l'effet de chasse observée en marée basse, afin de réduire le risque d'ensablement et d'assurer ainsi le maintien des fonds pour la navigation des navires en toutes saisons.

Cependant, avec la révolution dans l'industrie maritime qui met en ligne des navires de nouvelles générations, cette configuration du canal était devenue un facteur limitant à la compétitivité du port d'Abidjan. En effet, le Canal de Vridi ne permettait pas au Port d'Abidjan de recevoir des navires de plus de 260 m de long. Cette situation constituait un handicap majeur vu que les navires fréquentant les côtes africaines sont de plus en

plus grands avec des longueurs de 300 m et des tirants d'eau, à pleine charge, variant entre 14 et 15 m.

Face à cette problématique, le Port Autonome d'Abidjan a décidé de mettre en œuvre le projet d'élargissement et d'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi. Les objectifs étant de permettre au port d'Abidjan d'accueillir des navires sans limitation de longueur et de 16 m de tirant d'eau, de réduire le temps d'attente des navires et in fine de repositionner le Port d'Abidjan comme le hub port de l'Afrique de l'Ouest.

Les travaux ont débuté en octobre 2015, et le Canal de Vridi élargi et approfondi a été inauguré le 21 février 2019.

LA FICHE DU PROJET D'ÉLARGISSEMENT ET D'APPROFONDISSEMENT DU CANAL DE VRIDI

CANAL 1950



Percée du canal de vridi



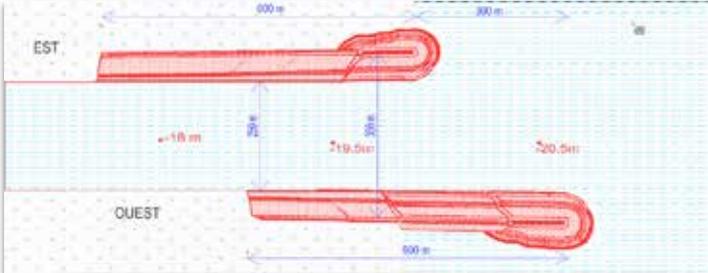
Inauguration du Port d'Abidjan par François MITTERRAND en 1951

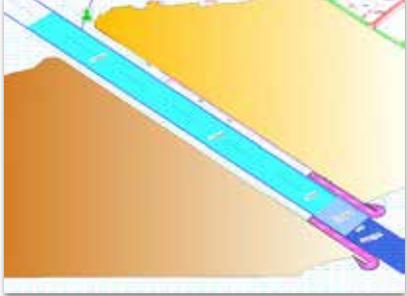


Longueur du canal : 2 700m

Canal 1950

PROJET





ETAT D'AVANCEMENT DU 2^{ÈME} TERMINAL À CONTENEURS ET TERMINAL RORO

MATÉRIAUX MIS EN ŒUVRE	QUELQUES CHIFFRES
<ul style="list-style-type: none"> 1 000 Pilonnets (PPE) (22x12x10m) 1 000 Pilonnets (PPE) (12x12x10m) 1 000 Pilonnets (PPE) (12x12x10m) 	<ul style="list-style-type: none"> 20 000 tonnes de béton
<ul style="list-style-type: none"> 1 000 000 tonnes de sable 1 000 000 tonnes de graviers 	<ul style="list-style-type: none"> 1 000 000 tonnes de sable



DEUXIÈME QUAI DU CANAL DE YMER




CONTEXTE ET JUSTIFICATIFS DU PROJET

Dans les années 1970, la forte croissance économique mondiale et l'augmentation des flux de marchandises échangées entre différents pays et différentes régions ont justifié la nécessité de réalisation d'économie d'échelle par les chargeurs, mais surtout par les armateurs. Ce qui a conduit à une mutation progressive de l'industrie maritime (navires de plus en plus grands). Ces évolutions armatoriales combinées à l'apparition du conteneur (apparition de navires porte-conteneurs) ont véritablement révolutionné le transport maritime et la logistique portuaire.

Afin d'être capable d'accueillir ces nouveaux types de navires (vraquiers, marchandises générales, rouliers, porte-conteneurs) les ports doivent s'adapter.



LA FICHE DU PROJET

Alors que, dans les années 70, les grands navires porte-conteneurs faisaient entre 200 et 250 m de long avec 10 m de tirant d'eau et transportaient environ 3500 conteneurs, en 2018, le plus grand navire porte-conteneurs fait 398 m de long (4 fois la longueur d'un terrain de football) avec 16 m de tirant d'eau et transporte environ 20 000 conteneurs.

Ceux sur les lignes africaines font entre 250 et 350 m avec 14 à 15 m de tirant d'eau et peuvent transporter jusqu'à 10 000 conteneurs.

Aussi, le canal de Vridi qui, avec sa configuration antérieure, ne pouvait pas accueillir des navires de plus de 160 mètres de longueur avec 12 m de Tirant d'eau, est devenu un facteur limitant au développement du Port d'Abidjan. Il fallait le redimensionner (élargir et approfondir) au risque de voir le port d'Abidjan devenir un port secondaire au regard des enjeux de compétitivité portuaire.

La stratégie de repositionnement du Port d'Abidjan

Jusqu'aux années 90, le port d'Abidjan était le premier port de la Côte Ouest Africaine non seulement par le

niveau de trafic (reflet de la vigueur de l'économie) mais aussi par la qualité des infrastructures.

Après de longues années de troubles socio-politiques, militaires qui n'ont pas permis la réalisation d'investissements de renouvellement et de modernisation, le Port d'Abidjan a perdu sa position de premier port concernant la qualité des infrastructures, alors que pendant ce temps, les ports voisins jusque-là à la traîne se modernisaient.

Aussi, quand notre pays a renoué avec la paix depuis le mois d'avril 2011 et relancé son développement économique avec la vision du Président de la République SEM **Alassane Ouattara** d'en faire un pays émergent, l'outil portuaire se devait de ne pas en être le maillon faible.

L'Autorité Portuaire s'est alors donnée une vision et définit un plan stratégique avec des axes clairs et des objectifs assortis de grands projets pour repositionner durablement le Port d'Abidjan comme premier port de la Côte Ouest Africaine et hub port de référence sur la façade atlantique de l'Afrique.

Le projet d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Vridi en résulte.

LE PROJET

Le 06 Octobre 2015, a eu lieu la cérémonie de pose de la première pierre par Son Excellence Monsieur **AMADOU GON COULIBALY**, alors Secrétaire Général de la Présidence de la République de Côte d'Ivoire.

• Objectif général

Permettre au port d'Abidjan d'accueillir les plus grands navires fréquentant les Côtes Africaines.

• Objectifs spécifiques

Accueillir des navires porte-conteneurs et conventionnels sans limitation de longueur avec 16 m de TE contre 260 de long max et 12 m de TE actuellement)

Améliorer la sécurité et la sûreté de la navigation dans le canal

Supprimer les temps d'attente dus à la fermeture de canal pour certains types de navires

Accroître l'attractivité du port d'Abidjan pour les armateurs

Consistance du projet

Construction d'une digue de 600 m de long fondée jusqu'à 23 m sous les eaux (-23 m) à l'est du canal avec une côte d'arasé (côte hors d'eau de +6,5m), soit une hauteur totale de 29,5 m (soit l'équivalent d'un bâtiment 10 étages).

Construction d'une digue de 650 m de long fondée

jusqu'à 23,6 m sous les eaux (-23,6m) à l'ouest du canal avec une côte d'arasé à +7,5 m, soit une hauteur totale de 31,1m.

• Les quantités de matériaux mis en œuvre

Pour réaliser ces ouvrages, ce sont :

- Près de 96 000 Tonnes de béton (4 966 pièces de type Core-loc de 3.9 m³, 1 898 pièces de Core-loc de 8.5 m³ et 5000 m³ pour les deux poutres de couronnement) qui ont été nécessaires .

- 2 600 000 tonnes d'enrochement (granite) ont été nécessaires ; deux carrières (une à Sahué à 60 km d'Abidjan et une Adaromé Anyama) ont été ouvertes à cet effet pour produire les enrochements et les concassés pour le béton.



Gouvernance et gestion du projet

L'organisation du chantier se présente comme suit :

Maître d'ouvrage	: MINISTERE DES TRANSPORTS
Maître d'ouvrage délégué	: PORT AUTONOME D'ABIDJAN
Maîtrise d'œuvre	: PAA – Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage (DIMO)
Appui à la Maîtrise d'œuvre	: Groupement TERRABO – BRIGHTEN – CID Sélectionné après appel d'offres international
Entreprise d'exécution	: CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LTD.

Coût des travaux :

- 255 575 018 US Dollars HT/HD
- Soit 150 milliards de francs CFA HT/HD

Financement :

- 85% (soit 127.5 milliards de FCFA) Prêt EXIMBANK of CHINA à l'Etat et totalement rétrocédé au PAA
- 15% (soit 22.5 milliards de F CFA) fonds propres du PAA.

Durée des travaux :

- 37 mois pour le canal (délai initial 48 mois mais avec les travaux de construction du 2ème terminal à conteneurs)

IMPACTS DU PROJET**Impacts économiques**

- Economie d'échelle pour les chargeurs et les armateurs par la possibilité d'accueil de grands navires
- Gain de temps pour les navires,
- Plus de compétitivité du Port d'Abidjan,
- De nouvelles opportunités pour les opérateurs et les investisseurs,
- Et davantage de souplesse pour les chargeurs et les industriels opérant et particulièrement ceux des pays de l'hinterland Ouest africains pour qui les économies d'échelle restent un challenge de choix.

• Impacts attendus sur l'économie (Valeur ajoutée, création de richesses)

- Suppression des fenêtres d'entrée et de sortie permettant ainsi aux navires d'entrer au port d'Abidjan à tout moment sans attendre en rade extérieure (gains de productivité pour les navires)
- Une partie des gains de productivité est captée par l'économie nationale
- Réduction du coût de l'escale et partant du taux de fret
- Baisse à terme du coût du fret maritime

Impacts sociaux

Pendant les trois ans qu'ont durés ces travaux, de 2015 à 2018, ce sont près de 1800 emplois directs dont 350 chinois et 1450 ivoiriens qui ont été créés.



ÉVOLUTION DES TRAVAUX DU CANAL DE VRIDI DE 2015 À 2018

En vue de permettre l'accès du port d'Abidjan aux plus grands navires qui fréquentent la Côte Ouest Africaine avec des tirants d'eau de 16 m, l'Autorité Portuaire d'Abidjan a initié des travaux d'aménagement du Canal de Vridi. Ceux-ci se sont déroulés sur une période de plus 3 ans et demi (46 mois), d'octobre 2015 à novembre 2018.

Les travaux d'élargissement et d'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi ont débuté en octobre 2015.

Il s'agissait dans une première phase de démolir la partie avant de la digue Est et de la reconstruire.

En décembre 2016, la digue Est était totalement démolie et les travaux de reconstruction ont été engagés à la fin du mois de mars 2017.

Les travaux de la digue Est ont pris fin en octobre 2017. Dans ce même mois ont été engagés les travaux de démolition de la digue Ouest qui se sont poursuivis jusqu'en décembre de cette même année.

La reconstruction de la digue Ouest s'est achevée en novembre 2018, offrant au port d'Abidjan un "nouveau" canal avec des dimensions adaptées à l'accueil de navires de dernière génération.

Le Canal de Vridi avant les travaux (2015)



EVOLUTION DES TRAVAUX EN 2016



EVOLUTION DES TRAVAUX EN 2017



EVOLUTION DES TRAVAUX EN 2018



Le Canal élargi et approfondi





Les farines LMCI, un régal pour tous !

Traditionnelles, les farines Les Moulins de Côte d'Ivoire, fabriquées à partir des meilleurs blés, font le grand bonheur des artisans boulangers et pâtisseries.

De la fusion de ces farines de qualité à l'expertise des mains des boulangers et pâtisseries, découle une grande envie de pain et de toutes sortes de régals à base de farine.

AOS - INTUITION



Bon appétit !

Zone Industrielle de Yopougon - O4 BP 1536 Abidjan O4
Tel. : + 225 23 53 07 80 - Fax : + 225 23 53 07 90 - contact@lesmoulins.ci

CIMENT LION, LE CIMENT ROI.

AOS - INTUITION



NOUS CONSTRUISONS L'AVENIR.

focus

Le développement du port d'Abidjan, de 1951 à ce jour ...

p.64



Une Référence Internationale

DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

PHASE DE DÉVELOPPEMENT ET GRANDS TRAVAUX

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

Le développement du Port d'Abidjan s'est fait principalement grâce à la mise en œuvre de deux (2) plans directeurs.

1 Le premier plan directeur (1951-1967)

Le premier plan directeur a permis d'aménager :

- Les quais Nord à la côte + 3,50 m et fondés à -10 m d'une longueur de 775 m repartis en cinq (5) magasins-cales d'une superficie totale de 28800 m² ;
- Les quais Ouest à la côte +3,50 m et fondé de 1 525 m avec 10 postes à quai et dix (10) magasins cales d'une superficie de 5400 m²
- La première tranche du Port de Pêche d'une longueur de 400 m à la côte + 2,50 m dont 190 m à des fonds de - 5,00 et 210 m à -7,00 ;
- Le quai fruitier long de 350 m à la côte + 250 m et des fonds à -7 ,00
- Plusieurs postes spécialisés :
 - Concession d'hydrocarbures sur la berge Est du canal ;
 - Parc à bois en grumes ;
 - Poste de réception sur coffre du navire pétrolier en mer ;
 - Quai de chalandage de 275 m à + 250 m entre le poste 15 bis et l'outillage du port, avec un hangar de 3 200 m² ;
 - Quai de palplanche métallique de 150 m à la côte de + 63,50 m et des fonds à - 7,00 m entre le poste 15 et l'outillage du port.

2- Le deuxième plan directeur (1967-1980)

Le deuxième plan directeur a permis la réalisation de :

- La digue de Vridi : longueur 1 700 m, largeur 1 050 m
- Les quais Sud :
 - 960 m en blocs de béton à la côte + 3,50 m, des fonds à 11,50 m
 - Poste n°16 à 21 : longueur total 1 260 m à la côte + 3,50 m avec à - 11,50 m avec cinq (5) magasins-cales couvrant 26 400 m²
- Le terminal à conteneurs : quatre (4) postes à quai à la côte + 3,50 m avec des fonds à - 10,00 m ;
- Les deuxième et troisième tranches du Port à Pêche :
 - 425 m de quai en palplanches métalliques à la côte + 2,50 m avec des fonds à - 7,00 m ;
 - 225 m de quai en palplanches métalliques à la côte + 2,50 m avec des fonds de - 7,00 m à - 11,50 m ;
- Le quai à engrais chimique à la sortie du canal de Vridi, à la côte + 3,50 m et des fonds à 10,00 m ;
- La réalisation d'une zone industrielle et d'une zone des industries navales ;
- La construction d'une digue d'arrêt de sable à l'Ouest de l'entrée du canal de Vridi ;
- L'enlèvement des épis rocheux gênant la navigation dans le canal de Vridi ;

3 – Les grands travaux depuis 1980 et le troisième plan directeur

Après la mise en œuvre des deux premiers plans directeurs, un troisième plan directeur a été élaboré en 1985.

Ce dernier prévoyait notamment la réhabilitation et la modernisation du port existant qui avait déjà montré des signes de saturation, mais aussi et surtout l'extension sur de nouveaux sites (Yopougon, Île Boulay, Cordon littoral Ouest).

Ce plan n'a malheureusement pas pu être exécuté comme prévu à cause de la crise économique des années 80 qui a frappé le pays.

Cependant, un certain nombre de projets de modernisation et de réhabilitation des infrastructures et d'acquisition d'équipements de pointe ont pu être réalisés. Il s'agit, entre autres de :

- Pavage des terre-pleins bord à quai sur 125 000 m² ;
- Réfection, des voies ferrées en zone sous douane sur 3 815 m ;
- Réalisation de la voie de liaison sous douane avec un pont de 174 m ;
- Bitumage des voies menant à UNICOA et CIPREL ;
- Construction d'un nouveau parc à bois débités de 4,5 h ;
- Construction d'un quai de pêche de 150 m de long fondé à – 7,00 m sur l'ancien site du parc à bois débités (quai 15 bis) ;
- Acquisition de deux portiques à conteneurs en 1986 ;
- Prolongement de 150 m de la jetée d'arrêt des sables (1996-1997) ;
- Réhabilitation complète des 2 premiers portiques à conteneurs (1998-1999) ;
- Construction d'un nouvel immeuble pour abriter la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan ;
- Acquisition d'un troisième portique à conteneurs en 1999 ;
- Réhabilitation et modernisation du Terminal Fruitier (fin des travaux en 2003).

En 1998, l'Autorité Portuaire a décidé l'actualisation du plan directeur élaboré en 1985.

Le début de la mise en œuvre de ce plan a été marqué par le projet d'extension du port à Yopougon sous forme de BOT dont la convention a été signée en 1999 avec le consortium anglo-néerlandais LODECO.

Malheureusement, compte tenu de la crise sociopolitique qu'a connue la Côte Ivoire depuis 1999, ce projet n'a pu être réalisé.

Le troisième plan directeur porte essentiellement sur les projets nouveaux et les projets d'amélioration du port existant car le port d'Abidjan a toujours eu pour souci majeur d'être à l'avant garde du progrès en se dotant d'infrastructures et équipements adaptés aux trafics présents et à venir. C'est ainsi que le port d'Abidjan a programmé plusieurs projets dont :

- l'extension du port à LOCODJRO grâce à une convention BOT ;
- L'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de vridi pour permettre d'accueillir des navires plus gros ;
- La modernisation du terminal fruitier ;
- La réhabilitation et l'extension du port de pêche ;
- La modernisation du quai nord ;
- La modernisation du quai à engrais ;
- Le transfert des cimenteries sur l'île Boulay.

PORT D'ABIDJAN : UN PORT TOURNÉ VERS LE FUTUR

Avec plus de 10 milliards de tonnes de marchandises transportées chaque année, le transport maritime représente 80 % du commerce mondial en volume.

Bénéficiant de la croissance des échanges mondiaux, le transport maritime international connaît un développement soutenu.

Sous la pression d'une forte concurrence induite par la globalisation de l'économie, ce mode de transport connaît actuellement de grands changements, tels que l'augmentation de la taille des navires, la fusion des grands transporteurs maritimes, le rôle capital des ports dans les chaînes logistiques et l'émergence de grands opérateurs de terminaux portuaires.

C'est ainsi qu'aujourd'hui, une grande pression est exercée sur les ports pour adapter leurs capacités et fournir des services performants.

En Côte d'Ivoire, le port d'Abidjan qui assure plus de 85 % des échanges extérieurs du pays et constitue de ce fait un secteur vital pour son économie, a décidé de non seulement contribuer à l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale, mais également, à saisir l'opportunité offerte par le transport maritime international en se positionnant dans ce secteur, notamment au niveau de la Côte Atlantique d'Afrique.

LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN : UNE AMBITION POLITIQUE

Faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent à l'horizon 2020, telle est l'ambition du Président de la République de Côte d'Ivoire SEM Alassane OUATTARA.

Pour y parvenir, une nouvelle stratégie de développement a été définie : le « Plan National de Développement (PND) ». Cette stratégie s'appuie sur un programme de redressement et de développement ambitieux fondé sur l'investissement privé et public. Elle vise également à ramener le pays sur le sentier d'une croissance vigoureuse, soutenue, inclusive, solidaire et productrice d'emplois.

Le PND place le secteur des transports au cœur de cette stratégie.

C'est pourquoi, la réhabilitation et le développement des infrastructures de transport en sous-capacité et fortement dégradées figurent en bonne place de cette stratégie gouvernementale. Le secteur du transport maritime lui aussi fortement sinistré ces dernières années, fait également l'objet d'une attention particulière de la part des Autorités Ivoiriennes d'autant plus que celui-ci joue un rôle primordial dans l'économie nationale, car la quasi-totalité des échanges commerciaux de notre pays, emprunte la voie maritime.

Le port étant l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social de la Côte d'Ivoire, l'Etat ivoirien a décidé d'y porter une attention particulière afin de lui permettre de répondre aux exigences sans cesse croissantes de compétitivité dans un monde maritime et portuaire en constante mutation.

LA VISION STRATÉGIQUE DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE D'ABIDJAN

« Faire du port d'Abidjan, le 3^e hub port entre les lignes maritimes au nord et au sud du continent par la remise à niveau, le renforcement des infrastructures existantes et le développement de nouvelles plus adaptées aux exigences du moment, la reconquête et le renforcement de notre position de Premier Port de Transbordement et de transit sur la Côte Ouest Africaine, le renforcement du management de la qualité et le respect des exigences sécuritaires et environnementales », telle est la vision stratégique de l'Autorité Portuaire d'Abidjan qui s'est engagée depuis 2012, dans un processus de modernisation des installations portuaires d'Abidjan.

LES QUATRE (4) AXES DE LA VISION STRATÉGIQUE

- **La mise à niveau des infrastructures existantes.** Elle a pour but de :
 - o Restaurer les performances des infrastructures existantes obérées par le manque d'entretien des dix (10) dernières années ;
 - o Assurer la reprise du réseau d'assainissement des quais nord et ouest ;
 - o Réhabiliter la digue d'arrêt des sables ;
 - o Réaliser le dragage des quais et des chenaux d'accès ;
 - o Assurer l'enlèvement des épis rocheux dans la passe d'entrée du canal de Vridi ;
 - o Réhabiliter les digues est et ouest ;
 - o Assurer la protection des berges Est et Ouest ;
 - o Assurer les fournitures et la pose d'appareils de quai ;
 - o Réhabiliter les chaussées ;
 - o Réhabiliter le VTS et le VTM.

- **Le renforcement des infrastructures existantes.** Il consiste à :
 - o Construire sur le site actuel des infrastructures, mieux adaptées aux besoins des opérateurs maritimes et portuaires ;
 - o Elargir et approfondir le canal de Vridi ;
 - o Déplacer et équiper la Vigie ;
 - o Moderniser et approfondir les postes n°6, 7, 8 du quai Ouest à - 13,5 m pour les cargos conventionnels à fort tirant d'eau.

Les projets identifiés par ce second axe visent à accroître la compétitivité du port à travers :

- Le renforcement et la rationalisation des actions commerciales à l'endroit des armateurs, des traders, des opérateurs portuaires nationaux et de l'hinterland ;
- La contribution à l'accroissement de la performance du chemin de fer ;
- Le renforcement de la fluidité routière sur les corridors ;
- L'assurance d'un meilleur rapport qualité/prix des opérations ;
- La performance des opérations de remorquage et de lamanage ;
- La création de plateforme logistique en dehors du périmètre portuaire existant.

- **Le renforcement du management de la qualité.** Le troisième axe de la vision a pour but d'assurer au PAA, une meilleure gestion des ressources humaines et financières par :
 - o L'optimisation des ressources ;
 - o Le renforcement du contrôle interne ;
 - o Le renforcement de la qualité des prestations.

- **Le respect des exigences sécuritaires, environnementales et de développement durable** . Ce dernier axe a pour objectif de hisser le port au niveau des standards internationaux en matière de sécurité et de sûreté en :
 - o S'engageant à la certification environnementale selon la norme ISO 14001 ;
 - o Réalisant une station de traitement des résidus liquides des navires et des industries.

LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DE 2011 À AUJOURD' HUI

Le port d'Abidjan entend maintenir et consolider son leadership sur la Côte Ouest Africaine. Pour cela, depuis 2012, la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan a opté pour le renforcement de sa compétitivité par la modernisation du port existant et la création de nouvelles infrastructures plus adaptées aux défis du secteur.

Avec l'appui du gouvernement dont le plan national de développement (PND) accorde une place importante au secteur des transports, plusieurs projets ont été initiés et mis en œuvre par la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan (PAA) afin de pallier les insuffisances identifiées : la faiblesse du tirant d'eau (au niveau notamment de la passe d'entrée du canal de Vridi et l'étroitesse de celle-ci), la congestion portuaire due à l'encombrement des quais, des terre-pleins et des voies de circulation routière, la vétusté ou l'inadaptation de certaines infrastructures, et le déficit d'espaces pour les industriels et le stockage des marchandises.

Ces projets sont :

- l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi ;
- la construction d'un 2^e Terminal à conteneurs et d'un terminal Roro ;
- la modernisation du terminal à Pêche ;
- la création d'un terminal céréalier ;
- la création d'un terminal Minéralier
- la construction d'un môle au port de pêche ;
- la création de terrains par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry ;
- la construction du pont Vridi ;
- la construction d'un parking pour le stationnement des camions ;
- la construction d'une station de traitement des déchets liquides.

PROJETS DE DEVELOPPEMENT ACHEVES

• L'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi

Les travaux pour l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du Canal de Vridi ont été lancés pour un montant de 150 milliards de francs CFA (environ 228 millions d'Euros) cofinancé par Eximbank Chine et l'Etat de Côte d'Ivoire.

Débuté en octobre 2015 et achevé, l'ouvrage réalisé par la société chinoise China Harbour Engineering (CHEC) a été inauguré le 21 février 2019.

Le redimensionnement du Canal de Vridi, la section étroite élargie de 200 m à 350 m, et la section critique approfondie de 14 m à 22 m, permet ainsi l'accueil des navires sans limitation de longueur, contre 250 m de longueur maximale avant, et des navires avec 16 m de tirant d'eau contre 12 m avant.

Par ailleurs, des navires transportant 10.000 conteneurs au voyage pourront fréquenter le port d'Abidjan contre 3.500 conteneurs auparavant.

• **Modernisation du terminal à pêche ... le môle, déjà construit !**

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

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

L'ouvrage réalisé par le consortium Sogea Satom, EMCC Franzetti et Dragging International a été inauguré le 21 septembre 2015 par M. Daniel Kablan DUNCAN. Désormais, le terminal à pêche d'Abidjan dispose de 960 m de quai supplémentaires avec des tirants d'eau pouvant atteindre 13 mètres. Ce môle d'une superficie de 8,2 hectares, permettra à l'Autorité Portuaire de répondre aux nombreuses sollicitations des opérateurs du secteur de la pêche, en leur mettant à disposition 05 hectares pour l'implantation de nouvelles unités industrielles.

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

• **La création de terrains par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry**

Ce projet consiste à remblayer et à viabiliser 181 hectares de terrains portuaires au niveau de la baie lagunaire de Vridi-Biétry, pour le développement d'activités industrielles et logistiques, inducteurs de trafics additionnels pour le port d'Abidjan et créateurs d'emplois.

Par ailleurs, à court terme, le remblaiement de cette zone est la seule option viable qui s'offre à l'Autorité Portuaire pour décongestionner le boulevard de Vridi et améliorer la desserte de la zone industrielle de Vridi par la construction d'un pont.

Dans une première phase, 40 hectares de terrains supplémentaires ont été acquis par remblaiement de la baie lagunaire située entre les quartiers de Vridi et de Biétry.

Débutés en novembre 2015, les travaux, confiés à l'entreprise JAN DE NUL avec l'appui de TERRABO et financés par la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) à hauteur de 24 milliards de francs CFA (environ 36,5 millions d'Euros) visent à augmenter l'offre de stockage du port d'Abidjan avec la possibilité d'installation de nouvelles unités industrielles.



- L'Élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi





Modernisation du Port de Pêche...
Môle déjà construit



La création de terrain par remblaiement
de la baie lagunaire de Vridi-Biétry



PROJETS DE DEVELOPPEMENT EN COURS DE REALISATION

• La construction d'un 2^e Terminal à conteneurs et d'un terminal Roro

La Côte d'Ivoire connaît depuis quelques années un regain de vitalité au niveau économique qui se traduit par l'accroissement de ses échanges commerciaux avec le reste du monde. Rappelons que 85 % du flux de trafic induit par ces échanges transitent par le port d'Abidjan. Et vues les perspectives annoncées pour les années à venir, ces volumes, déjà importants, devraient continuer de croître.

De même, le terminal à conteneurs 1, présente quelques limites liées notamment à son faible tirant d'eau (11,5 m) et à son niveau de saturation observé depuis 2010. Par conséquent, la construction d'un second terminal à conteneurs s'imposait au Port d'Abidjan.

C'est pourquoi l'Autorité Portuaire a lancé un vaste programme de modernisation des installations existantes et de construction de nouvelles infrastructures pour permettre au port d'Abidjan d'accompagner efficacement le développement économique de la Côte d'Ivoire. Et dans ce programme, le second terminal à conteneurs (TC2) tient une place importante.

Ce terminal apportera donc une réponse adaptée à la croissance continue des échanges entre la Côte d'Ivoire et le reste du monde. En outre, cette infrastructure vient consolider le positionnement de la Côte d'Ivoire en tant que plaque tournante du commerce extérieur sous régional. En effet, conçu pour faire du port d'Abidjan le principal hub sur la Côte ouest Africaine, le TC2 qui pourra accueillir et traiter des navires porte-conteneurs de nouvelles générations, contribuera au rayonnement économique de la Côte d'Ivoire dans la sous-région.

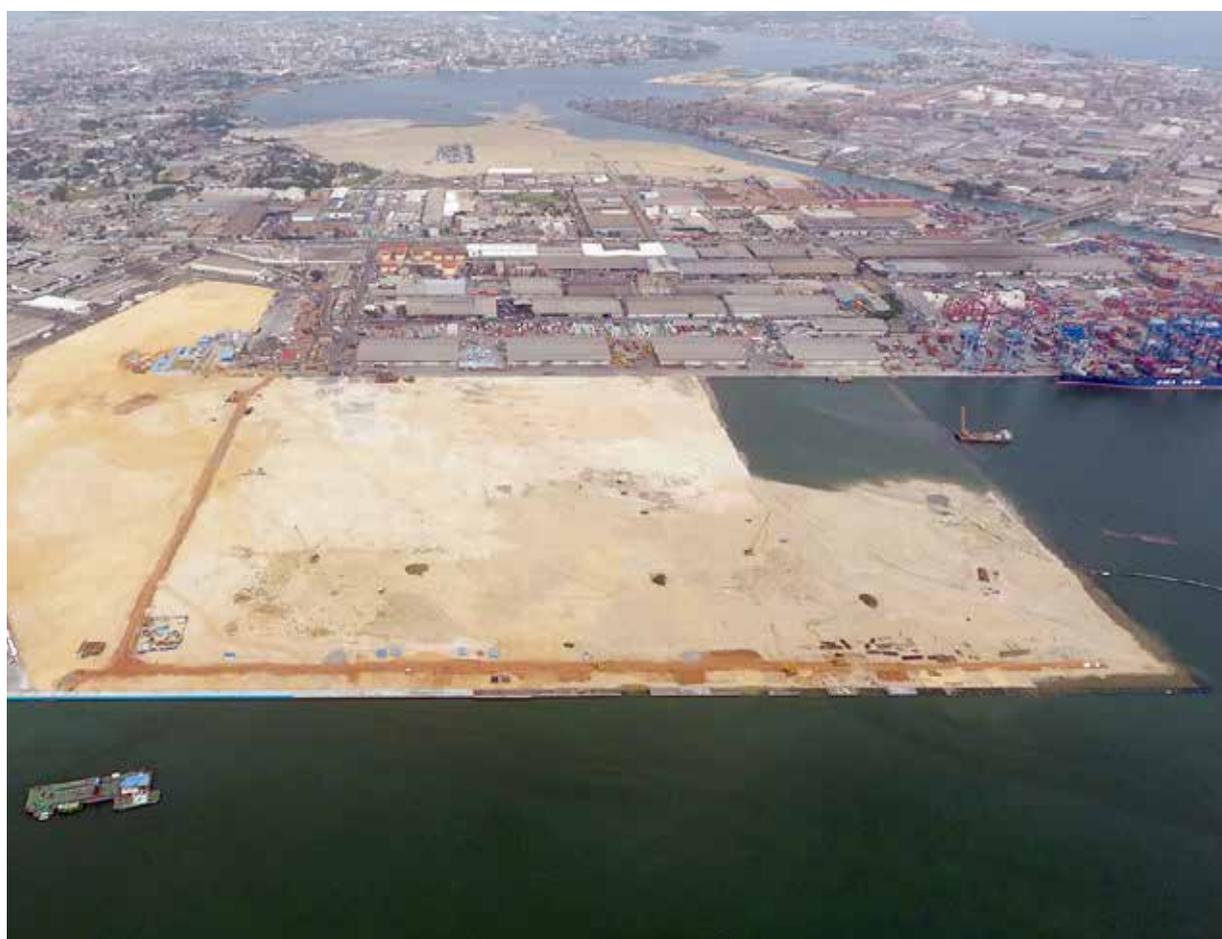
Il faut souligner que, tant dans sa phase de construction que d'exploitation, ce deuxième terminal à conteneurs est pourvoyeur de nombreux emplois directs et indirects pour les compétences nationales.

À ce projet, il faut adjoindre celui de la construction d'un terminal RoRo aux quais sud du port dans l'optique d'accroître le trafic roulier et disposer d'un véritable terminal moderne. Ce projet consiste à réaliser un quai de 250 m linéaires et un quai retour de 350 m linéaires avec 13,5 m de tirant d'eau. Ce terminal aura une superficie de 10 ha et sera réalisé par remblaiement.

Le 15 mars 2018, un poste à quai, long de 300 mètres, du futur terminal roulier a été mis en service. L'infrastructure quasiment achevée, sera livrée courant 2019. Sa construction est couplée à celle du second terminal à conteneurs (TC2) pour un investissement total de 400 milliards de francs CFA (environ 609,7 millions d'Euros), cofinancé par Eximbank Chine et l'Etat de Côte d'Ivoire.



Avant travaux (ci-dessus), et après en mars 2019 (ci-dessous)



• **Terminal céréalier**

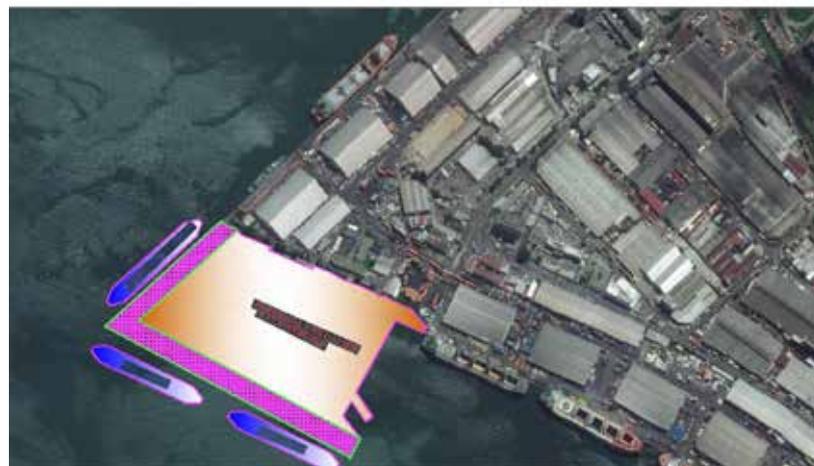
Le port d'Abidjan est un grand port commercial et industriel. À ce titre, il dispose d'un terminal céréalier qui s'étend du quai 01 au quai 03 avec 9,5 m de tirant d'eau, et traite entre 200 000 et 300 000 tonnes de blé par an avec une cadence d'opération de près de 3 000 tonnes par jour. Il dispose de bandes transporteuses, de magasins et de 06 silos de stockage. Ce quai alimente les deux minoteries du port (Grands Moulins d'Abidjan (GMA) et les Moulins Modernes de Côte d'Ivoire (MMCI) qui transforment le blé en farine pour alimenter les marchés ivoiriens et sous régionaux.

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

Dans le cadre de ce projet, un accord de prêt de financement avec l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) a été signé, le 30 mai 2018. Les études avant-projet détaillées (APD) sont terminées et l'appel d'offres pour la réalisation de ce projet a été lancé le 13 décembre 2018. L'analyse des offres pour la sélection de l'entreprise de construction est en cours.



Avant travaux (ci-dessus),
et projet de travaux (à droite)



PROJETS EN ATTENTE DE FINANCEMENT

• La construction du pont Vridi – Biétry

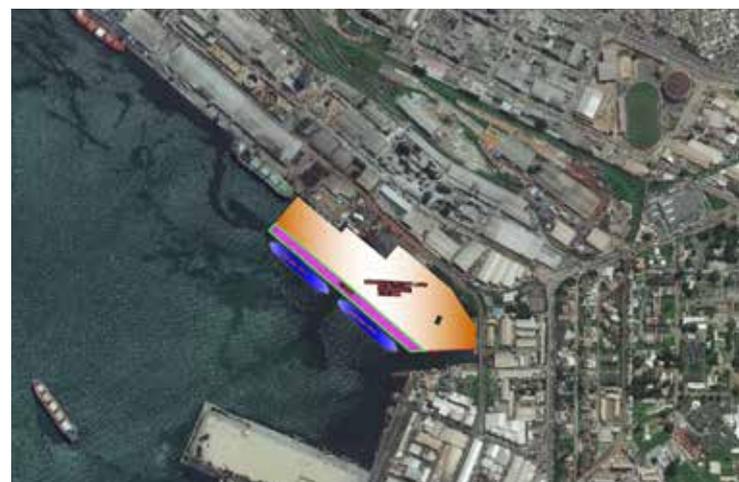
Aujourd'hui, la desserte du port d'Abidjan se fait au moyen du seul boulevard de Vridi qui est relié au réseau routier national par trois accès principaux à savoir le pont Félix Houphouët Boigny, l'institut d'Hygiène et la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR). Cette situation induit une congestion quasi permanente de ce boulevard du fait des usagers qui n'ont d'autres choix que de l'emprunter. La construction du pont Vridi-Marcory permettra la décongestion du boulevard de Vridi et améliorera la desserte de la zone de Vridi.

Il s'agit pour ce projet, de réaliser un ouvrage de franchissement entre Vridi et le Boulevard de Marseille pour assurer la connexion vers le carrefour SOLIBRA. Ce projet est estimé à près de 40 milliards de FCFA, environ 56 millions d'euros, et favorisera la fluidité de la circulation dans la zone portuaire et celle de Vridi.

• Terminal minéralier

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

Une signature de convention de concession a eu lieu entre le Port Autonome d'Abidjan et l'entreprise belge Sea-Invest le 11 avril 2018 à l'Hôtel Président de Yamoussoukro.



- **La construction d'une station de traitement des déchets liquides industriels et slops navires**

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

- **La création d'une plate-forme logistique**

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

Tous ces travaux de modernisation changeront à terme la physionomie de ce grand port de l'Afrique de l'ouest et permettront d'en améliorer les prestations pour plus de compétitivité.

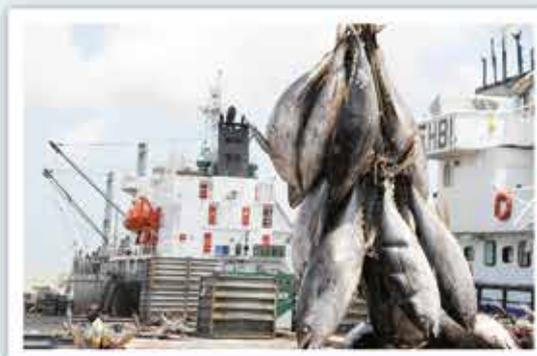
Le Port d'Abidjan sera ainsi hissé aux normes des standards des grands ports de ce monde. Il pourra ainsi : accueillir des navires porte-conteneurs et conventionnels sans limitation de longueur ; améliorer la sécurité et la sûreté de la navigation dans le canal, accroître sa compétitivité en termes de temps et de capacité d'accueil ; accroître de manière significative le trafic de conteneurs et particulièrement celui des conteneurs en transbordement ; de disposer de plus d'espaces pour la création d'entrepôts de stockage et d'industries. Toute chose qui favorisera de nombreux emplois.

Ce port leader érigé ainsi sur la façade Atlantique de l'Afrique pourra être résolument engagé à accompagner la Côte d'Ivoire sur le chemin de l'émergence.

Clarisse K. TRAORE
Collaboration Serge KIMOU



Une Référence Internationale



Performance - Expertise - Sécurité

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





OMA
GROUP



CONSIGNATION
CHANGEMENT D'ÉQUIPAGES
TRANSPORT ET LOGISTIQUES
SERVICE DE LIGNE MARITIME
ET GROUPE
REMORQUAGE
SAUVETAGE



OMA CÔTE D'IVOIRE SARL

Immeuble Rive Gauche, 2ème étage,
2A Rue des Brasseurs, 11 BP 1460, Zone 3, Abidjan, Côte d'Ivoire
T: + 225 21 25 02 92 **E:** ops.ci@omagroup.com **E:** logistics.ci@omagroup.com

WWW.OMAGROUP.COM

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



AGENT DE:
 **Hapag-Lloyd**