



**Université Polytechnique
de San Pedro**

Travaux Dirigés

AMENAGEMENT ET GESTION PORTUAIRE

Docteur SILUE K.
Enseignant-Chercheur
+225 0709586998 / 0103336436
pmksilue27@gmail.com

**UFR SDM
MASTER 1_GIREM**

INTÉRÊTS PÉDAGOGIQUES ET PROFESSIONNELS

- ❖ Compréhension des enjeux économiques et stratégiques des ports
- ❖ Approfondissement des aspects techniques et logistiques
- ❖ Gestion durable et environnementale des ports
- ❖ Gestion des conflits d'usages

INTÉRÊTS PÉDAGOGIQUES ET PROFESSIONNELS

- ❖ Formation à la prise de décision stratégique
- ❖ Simulations pratiques et études de cas
- ❖ Préparation à des carrières professionnelles diversifiées
- ❖ Développement de la pensée critique et de l'analyse stratégique

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES (1/3)



OBJECTIF GÉNÉRAL

De faire comprendre et de faire maîtriser
les enjeux liés à l'aménagement, à la
gestion et à la durabilité des
infrastructures portuaires aux étudiants

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES (2/3)

🚫 OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Les apprenants seront capables de:

- Appréhender les enjeux économiques et géopolitiques des ports
- Étudier les principes de l'aménagement portuaire
- Explorer les aspects de gestion des flux logistiques et des chaînes d'approvisionnement
- Analyser les impacts environnementaux et sociaux des ports

OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES (3/3)

🚫 OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Analyser les impacts environnementaux et sociaux des ports
- Gérer les conflits d'usages et la gouvernance portuaire
- Maîtriser les outils de planification stratégique et de gestion de projets portuaires
- Préparer à la prise de décision en situation complexe

INTRODUCTION

PARTIE 1: INTRODUCTION AUX PORTS ET À LEURS RÔLES

PARTIE 2: AMÉNAGEMENT PORTUAIRE

PARTIE 3: GESTION PORTUAIRE

PARTIE 4: GOUVERNANCE PORTUAIRE

PARTIE 5: OUTILS D'ANALYSE DE L'AGP

CONCLUSION

PLAN DU COURS

The background of the slide is a photograph of a port terminal. In the foreground, there is a yellow shipping container with the 'MSC' logo. Above it, a large gantry crane is visible against a clear blue sky. The overall scene is bright and industrial.

PARTIE 1: INTRODUCTION AUX PORTS ET A LEURS ROLES

Les ouvrages portuaires sont importants pour le développement d'un pays, et les échanges commerciaux entre les continents passent par ces derniers.

Les ports sont donc des points névralgiques où convergent des flux importants de marchandises, jouant un rôle essentiel dans la facilitation des échanges commerciaux. La complexité croissante des opérations portuaires nécessite une expertise pointue et actualisée.

1. CONCEPTS FONDAMENTAUX

ACTIVITE : IDENTIFIEZ LES NOTIONS ET CONCEPTS CLES LIES AU COURS TOUT EN Y APPORTANT DES DEFINITIONS SELON LES RECHERCHES EFFECTUEES

2. FONCTIONS DES PORTS

- Administrative: protection des intérêts juridiques, socio-économiques et politiques de l'État et des autorités internationales maritimes;
- Développement: les ports, principaux promoteurs et instigateurs d'un pays et de l'économie régionale;
- Industrielle: Implantation de grandes industries pour le traitement des marchandises importées ou exportées dans un port)
- Commerciale: les ports, points de jonction du commerce international; lieux d'échange des différents modes de transport; chargement/déchargement, et transit des marchandises

3. CLASSIFICATION/TYPOLOGIE DES PORTS

Un port est en général conçu et exploité pour assurer une mission principale prédéfinie.

- Les ports militaires*
- Les ports de commerce*
- Les Ports de commerce polyvalents*
- Les ports de pêche*
- Les ports de plaisance (Marina)*

ACTIVITE : QUELLES
DISTINCTIONS FAITES-VOUS
ENTRE CES DIFFERENTS
PORTS?



A



B



C



D



E

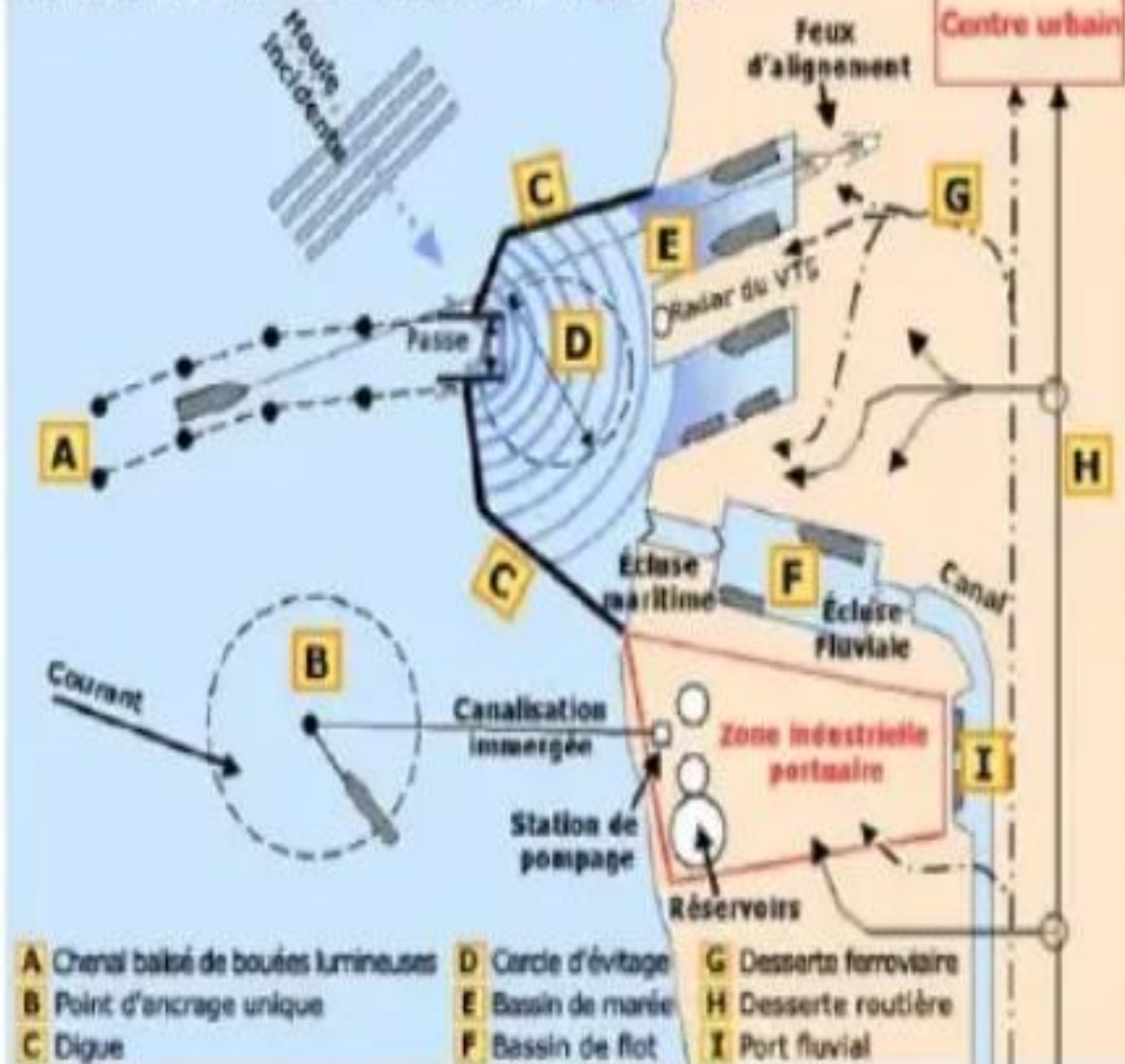


F

ACTIVITE: ASSOCIEZ A CHAQUE IMAGE LE TYPE DE PORT

4. SCHÉMA ET PRINCIPE D'UN PORT

SCHEMA DE PRINCIPE D'UN PORT MARITIME

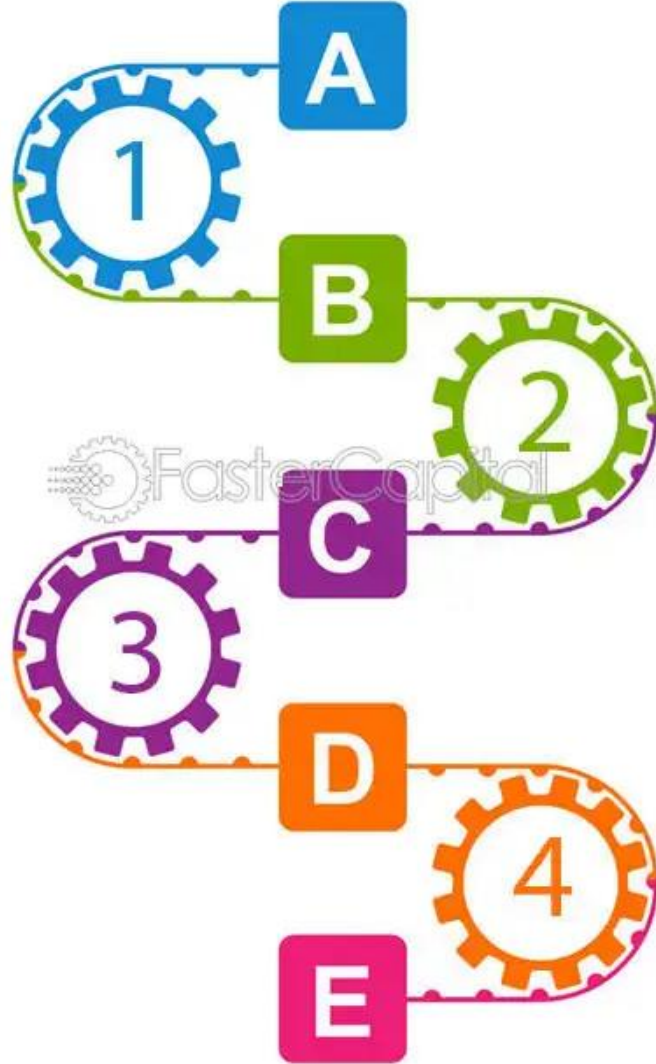


Pour entrer dans le port, ou en sortir, le navire emprunte un chenal balisé (A), aidé dans sa circulation par le radar du VTS (Visual Traffic System) et par les feux d'alignement.

- L'avant-port (D) est protégé de la houle par des digues (C). Le navire peut y effectuer des manœuvres "d'évitage" (c'est à-dire tourner sur lui-même de 180°), de façon à pouvoir être amarré à son poste d'opérations cap vers la sortie
- Les postes d'accostage (conçus sous forme de quais, d'appontements ou de ducs d'Albe)
- Les postes sont desservis par des voies de transport intérieures (routes, rails, voies navigables (G, H, I) et équipés de terre-pleins permettant le stockage des cargaisons.

5. IMPORTANCE DES PORTS DANS LE MONDE

Avantages économiques



Le commerce mondial

Sécurité nationale

Impact environnemental

ACTIVITE: FAITES UNE ANALYSE DE CETTE ILLUSTRATION

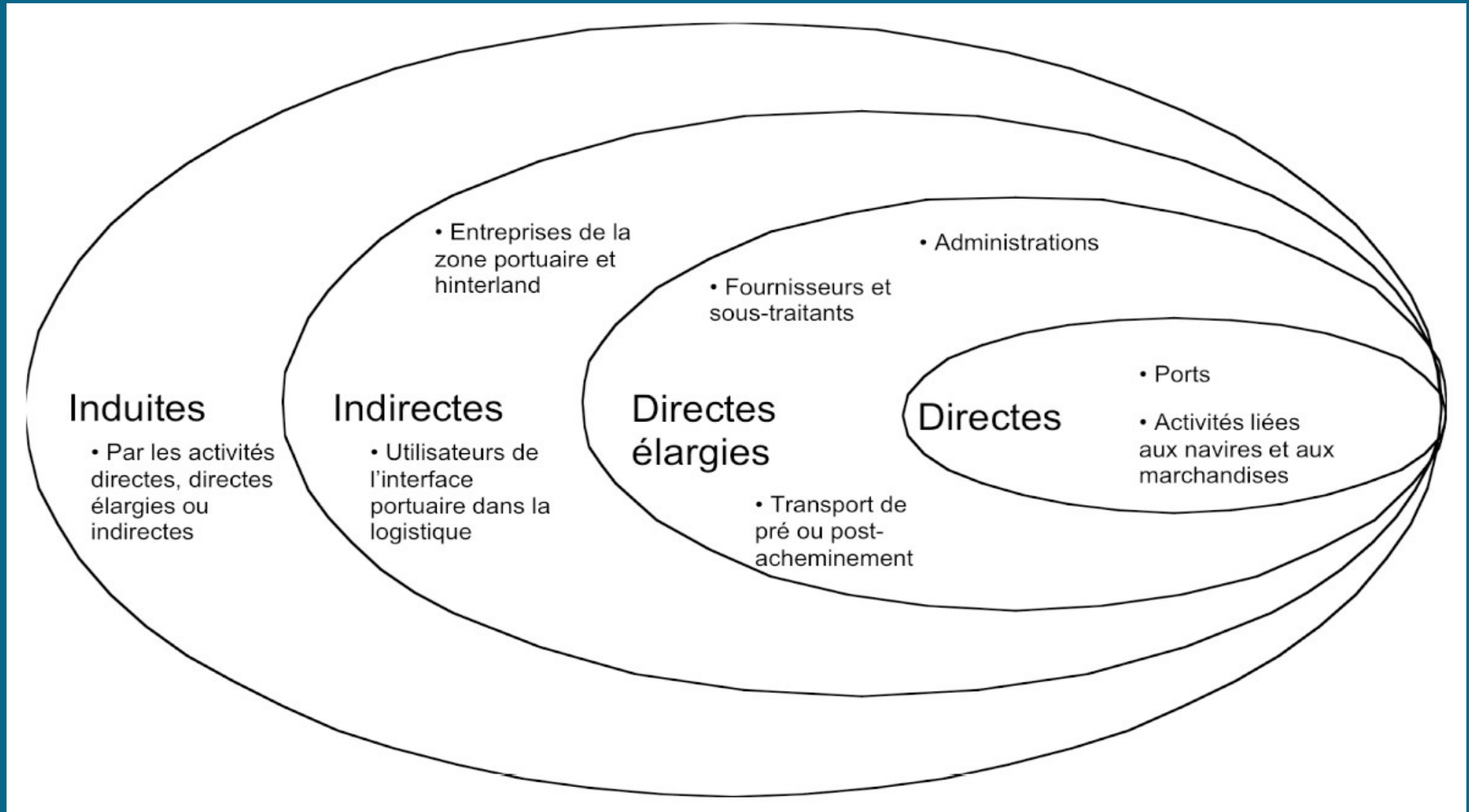


Figure: Segmentation des effets induits par l'activité portuaire

- ✓ Les fonctions portuaires comprennent tous les métiers du port, autour des prestations à fournir au navire et à la marchandise, sous leurs aspects commerciaux, techniques et réglementaires
- ✓ Les activités indirectes, constituées des activités stimulées par la fonction portuaire, qu'elles soient implantées dans la zone portuaire ou près d'elle ou qu'elles fassent transiter leurs marchandises par le port sans y être implantées
- ✓ les activités induites qui sont sans lien avec le port, par la nature même de leurs activités, mais dont l'emploi et le chiffre d'affaires sont stimulés par la présence des fonctions portuaires et des fonctions de production indirecte.

❑ **Les ports maritimes, des moteurs économiques de premier plan**

- **Rôle crucial dans l'économie mondiale:** par l'importation et l'exportation de marchandises de toutes sortes;
- **Principaux points d'entrée et de sortie** des produits industriels, agricoles et manufacturés;
- **Centres de transit** pour les produits en provenance d'autres pays;
- **Générateurs d'emplois directs et indirects;**
- **Lieux d'innovation technologique**, avec de nombreux investissements dans des équipements de manutention de marchandises de pointe, des systèmes de surveillance et de gestion de la sécurité, et des technologies de l'information;
- **Acteurs clés dans la mondialisation**, en favorisant les échanges commerciaux et culturels entre les différents pays

□ Les ports maritimes, des acteurs clés dans la chaîne logistique mondiale

- **Principaux points de passage pour les marchandises en provenance des quatre coins du monde**
- **Mode de transport le plus économique et le plus durable** pour les échanges commerciaux à grande échelle
- **Points de connexion pour les différents modes de transport** notamment le transport ferroviaire et routier
- **Dotés de terminaux de conteneurs, de grues automatisées et d'autres équipements de manutention de marchandises de pointe** pour assurer une gestion efficace des flux de marchandises.
- **Sécurité des échanges commerciaux** en garantissant le respect des normes internationales de sécurité et de sûreté, en protégeant les intérêts des différents acteurs impliqués dans les échanges commerciaux et en assurant la sécurité des navires et des équipages.

□ Le secteur portuaire et du transport maritime s'inscrit pleinement dans les Objectifs de Développement Durable (ODD). Il s'articule autour des quatre axes suivants:

- **Améliorer la performance des plateformes portuaires** et maximiser les retombées locales sur l'économie et l'emploi.

- **Désenclaver et développer les hinterlands** par la structuration de corridors stratégiques de transport et de systèmes logistiques efficaces, durables et résilients dans la dynamique Global Gateway soutenue par l'Union européenne,

- **Réduire les impacts du secteur sur l'environnement** et accompagner sa transition énergétique afin de réduire son empreinte carbone.

- **Renforcer la sûreté et la sécurité portuaires et maritimes**, enjeux essentiels pour la fluidité et la fiabilité des échanges internationaux.



PARTIE 2:

AMENAGEMENT PORTUAIRE



POURQUOI ENTREPRENDRE UN AMENAGEMENT PORTUAIRE?

- ✓ **Faciliter le commerce international**
- ✓ **Développer l'économie locale et nationale**
- ✓ **Résoudre les problèmes de congestion**
- ✓ **Augmenter les trafics**
- ✓ **Accroître la concurrence portuaire/ la compétitivité**
- ✓ **Répondre aux problèmes d'exiguïté, etc.**

Les projets portuaires suscitent des enjeux territoriaux forts.

Ils couvrent des dizaines, voire des centaines d'hectares.

Ils demandent des travaux très importants dans un environnement qui peut être urbain et dense ou avoir des impacts importants sur l'environnement terrestre ou maritime, le paysage, les espèces naturelles, etc.

Les ports maritimes font donc l'objet de forts enjeux d'aménagement.

1. TYPES D'INFRASTRUCTURES

- ❖ **Infrastructures de quais** : structures linéaires bordant les zones portuaires et permettant le déchargement et l'embarquement des navires
- ❖ **Infrastructures de stockage**: bâtiments, zones et espaces destinés à stocker les marchandises (Entrepôts, Aire de stockage en vrac, Terminaux à conteneurs)
- ❖ **Infrastructures de sécurité** : garantissant la sécurité des installations portuaires et de la navigation (clôtures, barrières de sécurité, systèmes de surveillance et postes de garde)

- ❖ **Infrastructures de navigabilité** : permettant les mouvements des navires dans les enceintes portuaires (Bassins portuaires , Chenaux d'accès et quais flottants, Balises et bouées)
- ❖ **Infrastructures de transport**: facilitant le déplacement des personnes, des marchandises et de divers véhicules dans le domaine portuaire, ainsi que les liaisons avec l'arrière-pays ou hinterland (Routes et autoroutes, Lignes ferroviaires, Transport fluvial)
- ❖ **Infrastructures énergétiques**: pour le stockage temporaire avant distribution ou pour alimenter le port en électricité (Réservoirs de stockage de pétrole, de gaz ou de produits chimiques; Postes de transformation électrique)

❖ **Infrastructures de services:** utilisées pour la gestion des activités portuaires, pour suivre le trafic maritime et coordonner les activités de déchargement/chargement (**Bâtiments administratifs** Centres de contrôle)

❖ **Infrastructures environnementales:** pour traiter les ordures et eaux provenant des opérations portuaires, ainsi que pour préserver l'écosystème marin (Zones de collecte et de traitements des déchets, Stations de traitement des eaux usées, Zones de protection de la faune et de la flore)

Photos: Des quais



Photos: Des docks



Photos: Des jetées

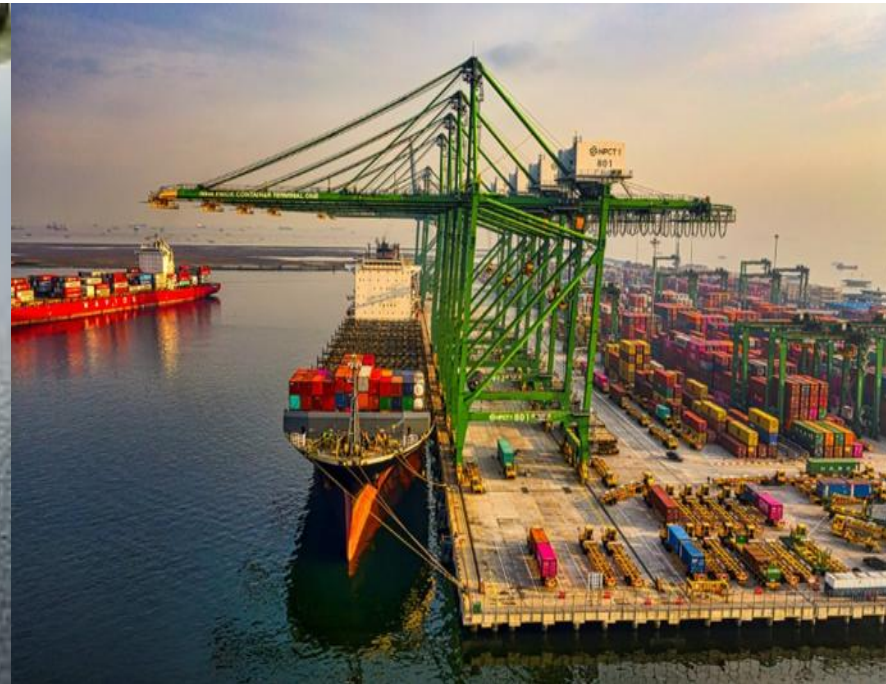


Photos: Des digues



**Photos:
terminaux**

Des

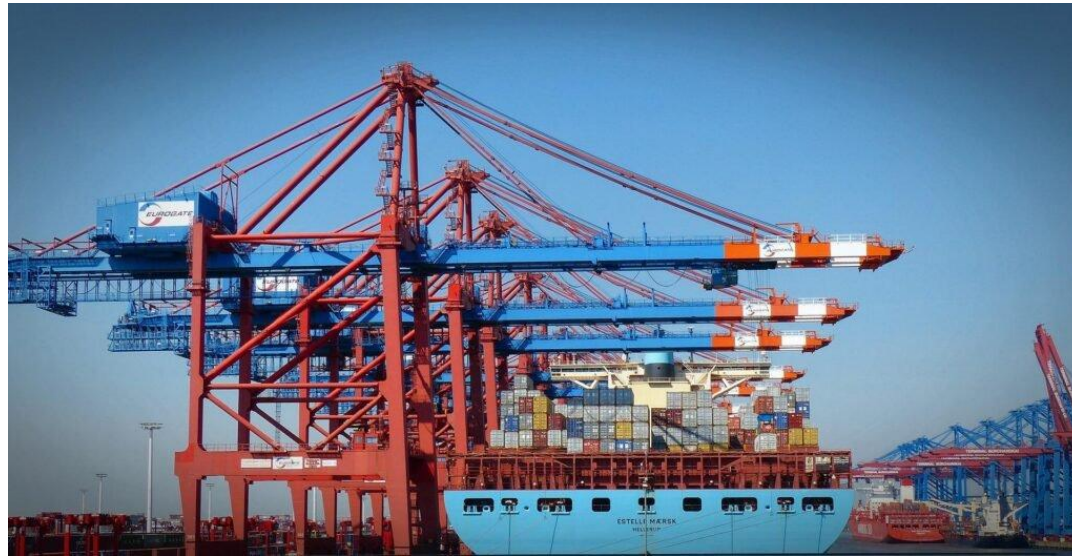


Photos: Des entrepôts



2. SPERSTRUCTURES ET ENGINES DE MANUTENTION

Photos: Les portiques



2. SPERSTRUCTURES ET ENGINES DE MANUTENTION

Photos: Les grues



2. SUPERSTRUCTURES ET ENGINES DE MANUTENTION

- ❖ **Grues et portiques portuaires:** pour lever et déplacer des charges lourdes, particulièrement pour la gestion des conteneurs
- ❖ **Chariots Élévateurs (Forklifts):** Utilisés pour déplacer des marchandises entre les zones de stockage et les quais
- ❖ **Reach Stackers:** engins à roues permettant de manipuler des conteneurs dans des espaces confinés; utilisés pour empiler les conteneurs à haute hauteur; pouvant soulever des charges lourdes.
- ❖ **Tracteurs Portuaires:** véhicules puissants utilisés pour déplacer des remorques de conteneurs sur de courtes distances au sein du port; pour le transport rapide de conteneurs entre le quai, l'entrepôt et la zone de stockage

- ❖ **Chariots Porte-Conteneurs:** conçus spécifiquement pour le transport de conteneurs et permettant de les déplacer rapidement entre les navires et les zones de stockage
- ❖ **Transbordeurs (Transfer Cranes):** permettant de déplacer les marchandises d'un navire à un autre ou d'un mode de transport à l'autre; utilisés dans les ports spécialisés dans le transbordement de conteneurs ou de cargaisons en vrac
- ❖ **Convoyeurs (Convoyeurs à bandes, Convoyeurs à rouleaux):** Utilisés pour transporter des matériaux en vrac depuis un navire vers une zone de stockage ou vice-versa
- ❖ **Remorqueurs (Tugboats):** rôle essentiel dans la gestion des navires, pour la manœuvre des navires dans les zones portuaires étroites en aidant à accoster

Photos: Les autres engins de manutention





PARTIE 3:

GESTION PORTUAIRE



Les ports jouent un rôle clé dans le commerce international, car ils sont les premiers points d'entrée et de sortie des marchandises. Environ 80% du commerce mondial transite par les ports et pour nombre de pays en développement, ce chiffre dépasse 90%.

Par conséquent, la façon dont le secteur maritime est organisé a un impact considérable sur le volume des échanges et sur les coûts de transport, ce dernier étant un facteur important de la compétitivité d'un pays et de ses entreprises. De surcroît, le secteur du commerce et du transport maritime est sans cesse soumis à des changements réglementaires et les cadres portuaires doivent être à même de comprendre et de maîtriser la complexité croissante de la gestion portuaire

La gestion portuaire englobe l'ensemble des activités visant à optimiser l'exploitation d'un port, en garantissant la sécurité, l'efficacité et la rentabilité des opérations.

Cela inclut non seulement la gestion des infrastructures, des équipements et des ressources humaines, mais aussi la coordination avec les autorités locales et internationales.

1. ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA GESTION PORTUAIRE

- ❑ **Planification et Aménagement du Port:** Aménagement spatial, Développement et modernisation
- ❑ **Gestion des Infrastructures Portuaires:** Quais et Jetées, Entrepôts et Zones de Stockage, Équipements de manutention
- ❑ **Gestion du trafic maritime:** Contrôle du trafic maritime, Sécurité et navigation
- ❑ **Gestion de la Logistique et des Transports:** Gestion des flux de marchandises, Services intermodaux, Trafic conteneurisé

- ❑ **Gestion des Ressources Humaines:** Personnel portuaire (public, privé), Relations sociales, collaboration
- ❑ **Gestion de la Sécurité Portuaire:** Sécurité physique, Sécurité des marchandises, Sécurité des navires et équipages, Prévention des risques environnementaux
- ❑ **Gestion des Relations avec les Parties Prenantes:** Coordination avec les autorités portuaires, Relations commerciales et marketing
- ❑ **Gestion des Tarifs et de la Facturation:** Tarification portuaire, Facturation et recouvrement

- ❑ **Systèmes d'Information et de Gestion:** Systèmes de gestion portuaire, Systèmes de suivi des cargaisons, Systèmes de gestion de la sécurité
- ❑ **Respect des Normes et Règlementations:** Conformité aux réglementations internationales, Réglementations locales et nationales
- ❑ **Durabilité et Environnement:** Gestion de l'impact environnemental, Infrastructures et solutions écologiques

2. ÉVOLUTION DES MODÈLES DE GESTION PORTUAIRE

La libéralisation a permis de passer d'une structure monopolistique à une forme de concurrence où le secteur privé est plus impliqué dans le processus opérationnel et dans l'investissement.

Modèle de management	Infrastructure	Superstructure et équipements	Main-d'œuvre
Port Propriétaire Foncier (<i>Landlord port</i>)	Public	Privé	Privé
Port Outil (<i>Tool Port</i>)	Public	Public	Privé
Port Public (<i>Public Service Port</i>)	Public	Public	Public
Port Privé (<i>Private Service Port</i>)	Privé	Privé	Privé

ACTIVITÉ: FAITES UN COMMENTAIRE DE CE TABLEAU A PARTIR DES CONNAISSANCES ACQUISES AU COURS MAGISTRAL



PARTIE 4:

GOUVERNANCE PORTUAIRE



Gouverner un port consiste avant tout en l'édition et l'application de règles, de normes et de conventions qui permettent de coordonner la gestion des échanges de valeur et de biens entre différentes parties prenantes.

La gouvernance portuaire désigne l'ensemble des mécanismes, structures et processus par lesquels un port est administré, géré et dirigé. Elle comprend les interactions entre les autorités portuaires, les opérateurs privés, les acteurs publics et d'autres parties prenantes.

La gouvernance portuaire varie en fonction des pays, des contextes économiques, des législations locales, ainsi que des objectifs stratégiques du port

1. GOUVERNANCE PORTUAIRE: PARTIES PRENANTES

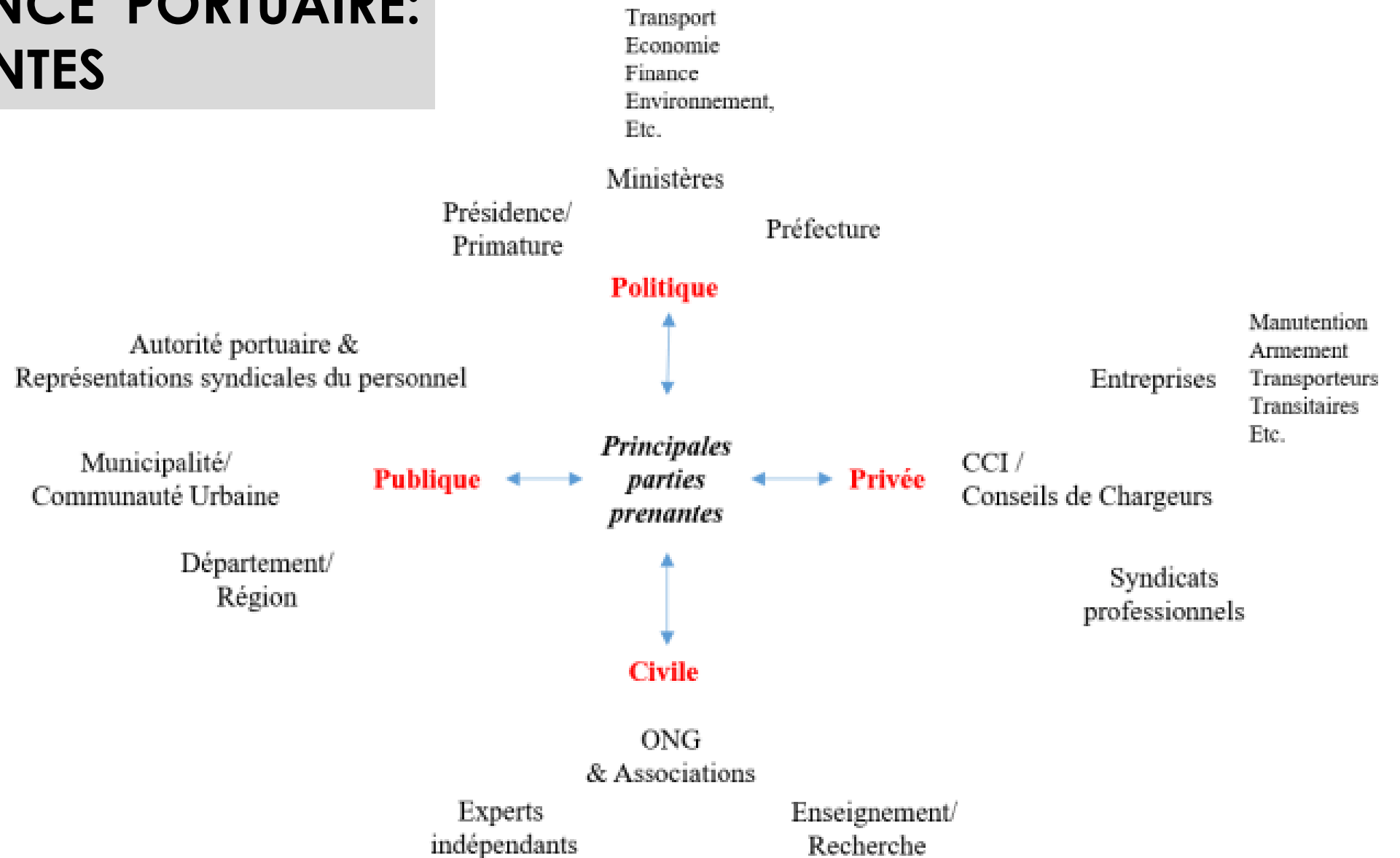


Figure: principales catégories d'acteurs qui représentent les intérêts des quatre parties prenantes de la gouvernance d'un port (Source: Daudet et Alix, 2024)

Les parties prenantes peuvent être appréhendées selon quatre grandes catégories d'acteurs : les représentants des sphères politique et publique ; l'ensemble des opérateurs privés ; et enfin, les diverses formes de représentation de la société civile aux revendications sociétales et citoyennes très hétérogènes

Les ports constituent des écosystèmes portuaires où interagissent des centaines de métiers, compétences et services pour former des communautés d'acteurs qui cherchent à optimiser le fonctionnement de leurs territoires productifs

La gouvernance d'un port exige de prendre en compte l'inclusion des intérêts privés dans le façonnage de la décision et de l'organisation

La place et le rôle du secteur privé dans la gouvernance portuaire varient selon les conditions juridiques et les contours réglementaires

Les ports anglosaxons ont été parmi les premiers à construire des modèles hybrides de gouvernance sous l'impulsion en particulier des recommandations libérales de la Banque Mondiale

L'Europe portuaire connaît diverses vagues de réformes de gouvernance avec l'ambition d'ajuster le mode de gestion des ports sur les besoins et le fonctionnement des marchés maritimes et logistiques internationaux

Le continent africain se situe dans les mêmes tendances, à cheval entre l'approche anglosaxonne et la vision européenne

2. GOUVERNANCE PORTUAIRE: CHAMPS DE RECHERCHE

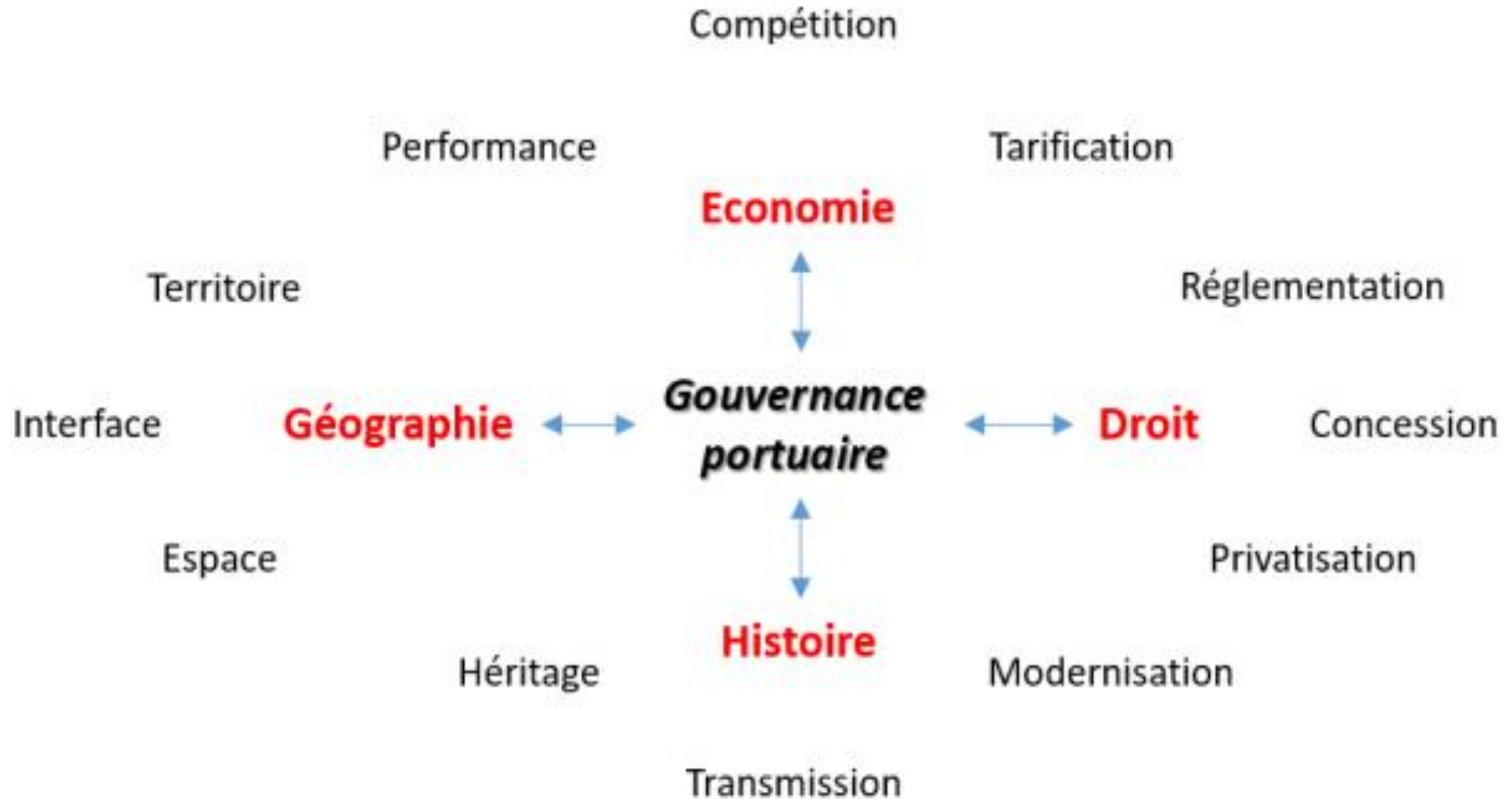


Figure: champs disciplinaires et mots-clés portant sur la gouvernance portuaire

Les spécialistes du droit interrogent la capacité des cadres légaux et réglementaires à accompagner les réformes estimées nécessaires pour adapter la gouvernance des ports.

Cette approche managériale de la gouvernance portuaire ouvre des champs de recherche qui concernent particulièrement la science de gestion, en écho des travaux menés avant tout par les géographes, les économistes, les juristes et dans une moindre mesure les historiens.

3. MODELES DE GOUVERNANCE PORTUAIRE

Ils varient selon les pays, les contextes économiques et les objectifs de gestion.

Ils définissent la manière dont un port est administré, les rôles des acteurs publics et privés, ainsi que les structures de gestion et de financement.

❖ **Modèle Public Traditionnel (Port Public)**

- **Caractéristiques** : port entièrement détenu et géré par des entités publiques (État ou autorités locales)
- **Acteurs de la Gestion** : État ou autorité publique
- **Avantages** : Contrôle total de l'État, stabilité et sécurité dans la gestion
- **Inconvénients** : Moins de flexibilité et d'innovation, plus de lourdeur administrative et souvent moins de rentabilité

❖ **Modèle Public avec Gestion Privée (Port Hybride ou Landlord Port)**

- . **Caractéristiques** : conservation de la propriété des infrastructures portuaires par l'État ou l'autorité publique; gestion opérationnelle effectuée par les opérateurs privés ou des consortiums
- . **Acteurs de la Gestion** : Autorité portuaire publique, entreprises privées
- . **Avantages** : efficacité et rentabilité améliorées
- . **Inconvénients** : Risque de conflits d'intérêts entre objectifs privés et objectifs publics

❖ **Modèle Port Privé ou Privatisation Totale**

- . **Caractéristiques** : port entièrement privatisé; gestion de l'ensemble du port par les entreprises privées
- . **Acteurs de la Gestion** : opérateurs privés
- . **Avantages** : Forte efficacité, grande capacité d'investissement, et compétitivité élevée
- . **Inconvénients** : Risque de réduire la prise en compte des besoins sociaux ou environnementaux dans la gestion du port

❖ **Modèle de Gouvernance en Partenariat Public-Privé (PPP)**

- **Caractéristiques** : combinaison de ressources et compétences des secteurs public et privé.
- **Acteurs de la Gestion** : secteur privé (gestion opérationnelle, investissements, maintenance), en échange de droits d'exploitation pendant une période déterminée (concessions ou contrats BOT)
- **Avantages** : Partage des risques entre les secteurs public et privé, efficacité accrue, et possibilité de financement externe pour le développement
- **Inconvénients** : Complexité administrative et juridique, risques liés au partage des bénéfices et à la gestion des relations entre les acteurs

❖ **Modèle d'Autorité Portuaire Autonome (APA)**

- . **Caractéristiques** : gestion indépendante par une entité publique autonome; prises de décisions de manière autonome avec contrôle global d'une autorité publique (municipalité ou gouvernement régional)
- . **Acteurs de la Gestion** : autorité portuaire autonome
- . **Avantages** : Autonomie décisionnelle, gestion flexible et adaptée aux besoins du port, maintien d'une gouvernance publique
- . **Inconvénients** : Risque de manque de coordination avec d'autres autorités publiques, conflits avec les opérateurs privés

❖ **Modèle de Gouvernance Multipartite et Participative**

- **Caractéristiques** : implication de plusieurs acteurs (publics, privés, organisations communautaires); gestion du port incluant une participation active des différentes parties prenantes
- **Acteurs de la Gestion** : décisions prises de manière **collaborative**, avec des structures participatives incluant des comités ou des forums de discussion
- **Avantages** : Prise en compte de divers intérêts, meilleure intégration du port dans son environnement local, gestion plus transparente et inclusive
- **Inconvénients** : Prise de décision plus lente, complexité accrue dans la gestion des différents acteurs et intérêts

❖ **Modèle de Gouvernance Décentralisée**

- . **Caractéristiques** : gestion décentralisée, où plusieurs **autorités portuaires régionales** ou locales ont la responsabilité de gérer différents ports ou différentes parties du même port, mais avec une certaine indépendance.
- . **Acteurs de la gestion** : **pouvoirs** locaux ou régionaux
- . **Avantages** : Flexibilité, adaptation aux besoins locaux, stimulation de la concurrence entre ports
- . **Inconvénients** : Risque d'incohérence dans la politique portuaire nationale, fragmentation des services

La gouvernance portuaire peut être adaptée aux spécificités locales, économiques et sociales des régions portuaires. Les tendances récentes montrent un mouvement vers des modèles hybrides et de collaboration entre secteurs public et privé pour améliorer l'efficacité, l'innovation, et la durabilité des ports. Le choix d'un modèle dépend des objectifs stratégiques du port, de ses ressources et de l'environnement réglementaire et économique dans lequel il évolue.



PARTIE 5:

OUTILS D'ANALYSE DE L'AGP



1. MÉTHODE PESTEL EN AGP

Outil d'analyse stratégique utilisé pour évaluer les facteurs externes influençant un marché, une organisation ou une situation particulière.

L'utilisation de la méthode PESTEL dans l'aménagement et la gestion portuaire permet d'analyser l'environnement externe impactant les ports, leur développement, leur fonctionnement et leur gestion.

Étant donné la complexité et l'importance des ports, plusieurs facteurs externes sont à prendre en compte avant la prise de décisions stratégiques concernant leur aménagement ou leur gestion.

A. Politique (P) : Facteurs politiques jouant un rôle clé dans la gestion portuaire

Exemples d'impacts politiques : Régulations gouvernementales; Soutien ou restrictions des investissements publics; Relations internationales et diplomatie

B. Économique (E) : Facteurs économiques déterminant la compétitivité des ports et leur capacité à attirer les acteurs du commerce international

Exemples d'impacts économiques: Croissance économique et demande de transport ; Fluctuation des prix des matières premières; Globalisation du commerce; Taux de change et coûts d'importation/exportation

C. Socioculturel (S) : Facteurs socioculturels influençant les attitudes envers le développement des ports, notamment les préoccupations sociales et environnementales.

Exemples d'impacts socioculturels : Acceptation communautaire; Emploi et formation; Changement des habitudes de consommation

D. Technologique (T) : innovation technologique dans les infrastructures portuaires pouvant transformer la gestion des opérations, la sécurité et l'efficacité

Exemples d'impacts technologiques : Automatisation; Systèmes d'information; Digitalisation des services

E. Environnemental (E) : préoccupations environnementales de plus en plus importantes dans la gestion des ports, car pouvant avoir un impact considérable sur l'écosystème maritime et terrestre

Exemples d'impacts environnementaux: Régulations écologiques; Impact du changement climatique; Transition vers des pratiques durables

F. Légal (L) : cadre législatif essentiel régissant les ports et leurs opérations pour garantir le respect des normes et la sécurité des opérations.

Exemples d'impacts légaux: Réglementation du travail ; Propriété et droits fonciers; Normes de sécurité et de sûreté

L'utilisation de la méthode PESTEL dans l'aménagement et la gestion portuaire permet de prendre en compte de nombreux facteurs externes affectant la compétitivité, la durabilité et l'efficacité des ports.

Cela permet aux autorités portuaires de prendre des décisions éclairées pour anticiper les risques et saisir les opportunités tout en respectant les normes sociales, économiques et environnementales en constante évolution.

2. MÉTHODE SWOT EN AMÉNAGEMENT ET GESTION PORTUAIRE

Outil d'analyse stratégique largement utilisé pour évaluer la position d'une organisation, d'un projet ou d'une entreprise en fonction de ses forces, de ses faiblesses, des opportunités et des menaces qui l'entourent.

Dans le cadre de l'aménagement et de la gestion portuaire, cette méthode permet d'évaluer les éléments internes et externes influençant le développement, la gestion et la compétitivité des ports.

A. Forces (Strengths) : Facteurs se référant aux aspects positifs et aux avantages compétitifs du port, lui permettant de se démarquer de ses concurrents ou de bien fonctionner dans ses activités.

Exemples de forces : Infrastructures modernes et bien entretenues; Position géographique stratégique; Capacité d'accueil; Réseau logistique intégré; Soutien gouvernemental

B. Faiblesses (Weaknesses) : Facteurs désignant les aspects internes limitant la performance du port ou pouvant affecter sa compétitivité et son efficacité.

Exemples de faiblesses : Infrastructures obsolètes ; Manque d'automatisation; Problèmes de congestion; Manque de main-d'œuvre qualifiée; Dépendance à un nombre limité de clients

C. Opportunités (Opportunities) : facteurs externes exploitables par le port pour se développer, améliorer ses services ou sa compétitivité.

Exemples d'opportunités : Croissance du commerce mondial; Augmentation de la demande pour des solutions écologiques; Nouvelles routes maritimes; Partenariats public-privé; Innovation technologique

D. Menaces (Threats) : facteurs externes susceptibles de nuire au port, à sa compétitivité et à sa gestion; provenant généralement de l'environnement économique, politique, social ou environnemental.

Exemples de menaces : Concurrence accrue; Fluctuations économiques mondiales; Réglementations strictes; Risques géopolitiques; Changements climatiques

L'utilisation de la méthode SWOT dans l'aménagement et la gestion portuaire aide les décideurs à évaluer les facteurs internes et externes qui influencent l'efficacité et la compétitivité d'un port.

Cette analyse permet de mieux comprendre les défis auxquels le port est confronté et d'identifier les stratégies à adopter pour tirer parti de ses forces, améliorer ses faiblesses, exploiter les opportunités et minimiser les menaces

3. MÉTHODE MACTOR DANS L'AGP

Outil d'analyse permettant de cartographier les acteurs impliqués, d'analyser leurs objectifs, leurs stratégies, leurs rapports de force, de comprendre les impacts de leurs décisions sur les différents intérêts en présence

- ❑ Identification des parties prenantes (acteurs publics, privés, locaux ou internationaux)
- ❑ Identification des objectifs des parties prenantes
- ❑ Analyse des stratégies et des relations entre les parties prenantes

❑ **Évaluation des rapports de force et d'influence**

❑ **Identification des scénarios de décision**

(Chaque scénario prenant en compte les priorités et les préférences des parties prenantes et évaluant l'impact des décisions sur leurs objectifs)

❑ **Définition de la stratégie optimale**

(mise en place de solutions pour résoudre les conflits d'intérêts entre les parties prenantes et favoriser des compromis permettant d'atteindre un consensus tout en maximisant les bénéfices globaux du projet)

La méthode MACTOR est un outil puissant pour gérer la complexité des projets d'aménagement portuaire. Elle permet de comprendre les relations entre les différentes parties prenantes, de définir des scénarios stratégiques et de prendre des décisions éclairées qui tiennent compte des intérêts de chacun. Dans le domaine de la gestion portuaire, où les enjeux sont nombreux (économiques, environnementaux, sociaux), cette méthode peut être essentielle pour assurer une gestion efficace et durable du port.

4. ANALYSE DES CINQ FORCES DE PORTER EN AGP

Analyse de la compétitivité d'un port à travers cinq forces fondamentales pouvant influencer sa position sur le marché.

- ✓ Rivalité entre les concurrents existants;
- ✓ Pouvoir de négociation des fournisseurs;
- ✓ Pouvoir de négociation des clients;
- ✓ Menace des nouveaux entrants;
- ✓ Menace des produits de substitution

EVALUATIONS

Sujet 1: aménagement des ports ivoiriens: évolution et contraintes

Sujet 2: Diagnostic de la gestion des ports ivoiriens

CONSIGNES:

Chaque sujet doit être traité par groupe de trois étudiants, sous forme dactylographiée, maximum 10 pages.

Les fautes de la communication écrite seront prises en compte.

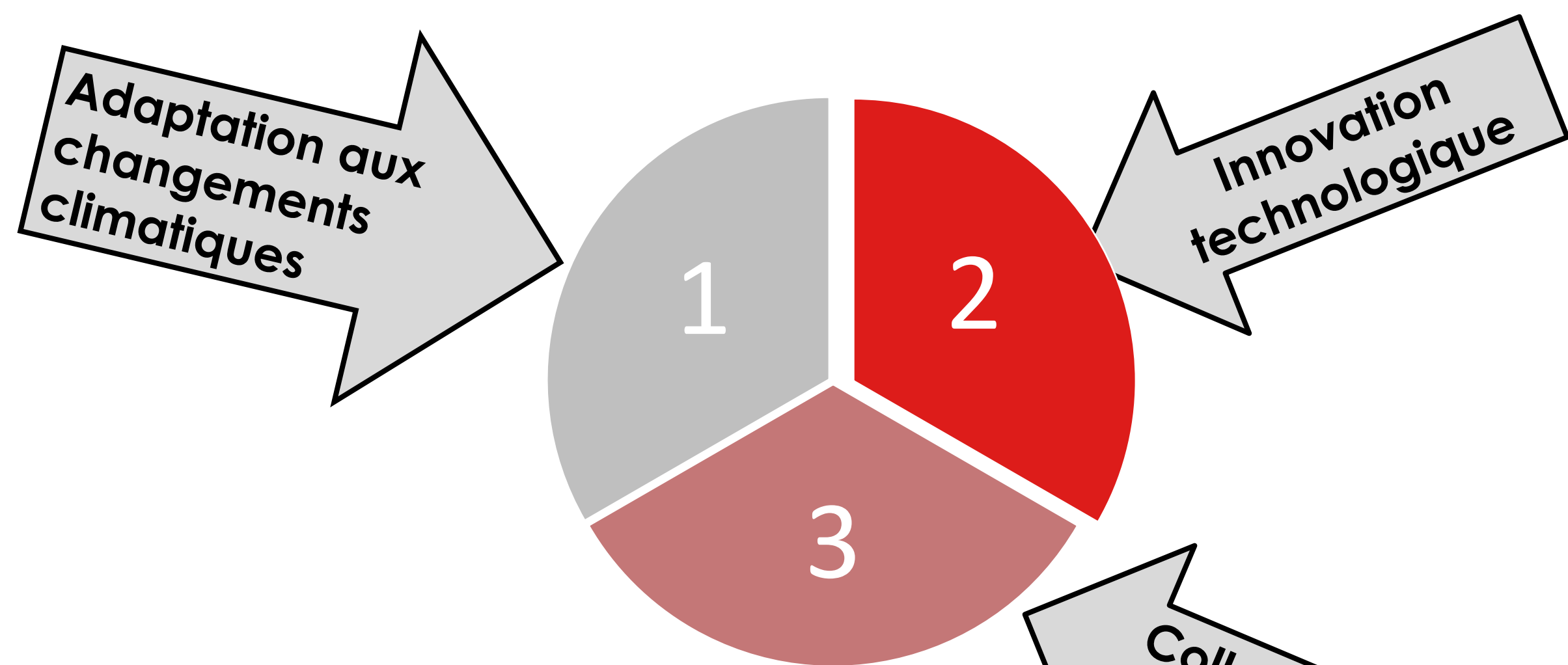
La bonne mise en page du document (police time new roman; taille 12, interligne 1,5; justifié) sera évaluée.



CONCLUSION GENERALE



L'aménagement et la gestion portuaire nécessitent une approche holistique combinant plusieurs outils d'analyse stratégique. Chacun de ces outils permet de traiter des aspects spécifiques du développement, de l'exploitation et de la compétitivité des ports, tout en prenant en compte les défis environnementaux, économiques, technologiques et géopolitiques. L'utilisation de ces outils en complémentarité permet d'élaborer des stratégies efficaces pour assurer le succès et la durabilité des ports.



L'avenir des ports dépend de leur capacité à innover; ils doivent s'adapter et collaborer à l'échelle internationale



Thank You!

Merci!

Vous trouverez le support du cours sur le lien suivant:
www.perso.usp.edu.ci/silue.kounamiga/accueil/