



PLANIFICATION PORTUAIRE

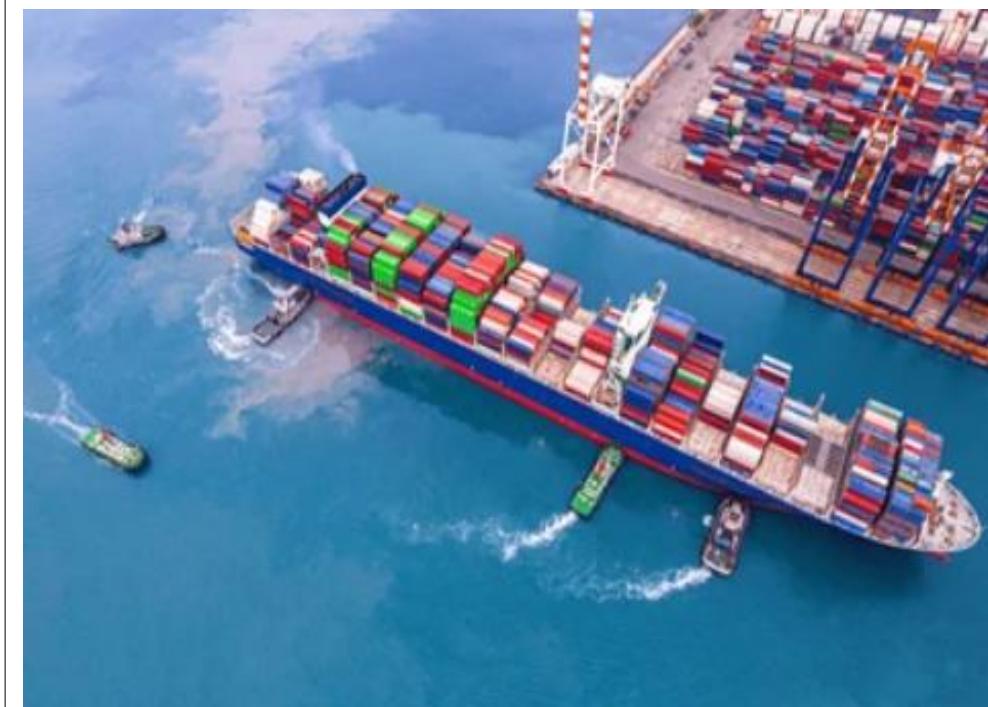
OBJECTIFS DE LA FORMATION

Objectif général :

Ce cours vise à permettre à l'auditeur de se familiariser avec la notion de planification portuaire, et surtout à en maîtriser les enjeux.

Objectifs spécifiques :

- Comprendre les enjeux de la planification portuaire.
- Identifier les types de planification utilisés dans les ports.
- Expliquer les étapes d'un processus de planification portuaire.
- Distinguer les acteurs impliqués dans la planification.
- Évaluer les défis et les bonnes pratiques en matière de planification portuaire dans le cadre d'un Plan directeur (PDP).



PROGRAMME DE LA FORMATION

Introduction

I – Généralités sur la Planification portuaire

II - Les différents types de planification portuaire

III – Les étapes du processus de planification portuaire

IV - Les différents outils utilisés dans la planification portuaire

V - Les acteurs de la planification portuaire

VI - Impact de la planification portuaire sur la compétitivité

VII - CAS PRATIQUES

Conclusion

Bibliographie et références



Introduction

La planification portuaire est un processus stratégique visant à organiser et à coordonner les activités, les infrastructures et les ressources d'un port afin de répondre aux besoins actuels et futurs de ses utilisateurs, tout en tenant compte des contraintes environnementales, économiques et sociales. Cette démarche implique une analyse approfondie des flux de marchandises et des services offerts par le port, ainsi que des tendances du marché maritime et des technologies émergentes.

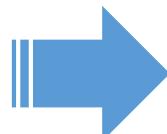
L'objectif principal de la planification portuaire est d'optimiser l'efficacité opérationnelle, de renforcer la compétitivité du port et de garantir sa viabilité à long terme, tout en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement et les communautés environnantes.



I – Généralités sur la Planification portuaire

1 – Définitions et concepts clés

- Définition du port : Un port est une interface entre le transport maritime et les autres modes de transport. C'est une infrastructure logistique essentielle pour le commerce international.
- Définition de la planification portuaire : La planification portuaire désigne l'ensemble des stratégies, méthodes et outils utilisés pour organiser le développement, l'aménagement et la gestion des infrastructures, superstructures et services dans un port.



La planification portuaire est donc un processus stratégique visant à organiser et à coordonner les activités, les infrastructures et les ressources d'un port afin de répondre aux besoins actuels et futurs de ses utilisateurs, tout en tenant compte des contraintes environnementales, économiques et sociales.

I – Généralités sur la Planification portuaire

2 – Les Objectifs de la planification portuaire :

- Assurer la fluidité des opérations portuaires à travers leurs efficacité et productivité. Cela passe par optimisation de la circulation des navires et des marchandises :
 - Réduction des délais d'attente, l'accélération des opérations de chargement et de déchargement, et l'amélioration de la fluidité du passage portuaire.
 - Gestion optimale des ressources : Allouer efficacement les ressources (terrains, équipements, personnel) pour répondre aux besoins de l'activité portuaire et éviter le gaspillage.
 - Intégration de la chaîne logistique : Faciliter la coordination entre les différents acteurs (transporteurs, transitaires, autorités douanières) pour une gestion transparente et efficace.
 - Développement de l'infrastructure : Assurer la construction et l'entretien des quais, terre-pleins, voies d'accès et équipements nécessaires pour répondre aux besoins actuels et futurs du port.

I – Généralités sur la Planification portuaire

- Anticiper les besoins futurs en infrastructures (quais, terminaux, entrepôts...) :
 - Attractivité du port : Offrir des services de qualité, des tarifs compétitifs et des infrastructures performantes pour attirer les armateurs et les chargeurs
 - Diversification des activités : Développer de nouvelles activités (industries, logistique, tourisme) pour réduire la dépendance à certains types de trafics et renforcer la résilience du port.
 - Renforcement de la sécurité : Mettre en place des mesures de sécurité strictes pour protéger les marchandises, les infrastructures et le personnel, tout en assurant la sûreté des opérations.
- Intégrer les ports dans le développement territorial.
- Réduire les impacts environnementaux.
- Sécuriser les investissements publics et privés.

II – Les différents types de planification portuaire

La planification portuaire englobe différents aspects et niveaux, allant de la planification stratégique à long terme à la planification opérationnelle à court terme :

1 – La planification stratégique

- Son objectif principal est de définir les orientations générales du port à long terme (10-30 ans), en tenant compte des tendances du marché, des évolutions technologiques et des besoins de la communauté.
- Le contenu de cette planification : Élaboration de schémas directeurs portuaires, plans de développement de l'infrastructure, identification des besoins en matière d'investissements et de ressources.
- Exemples : Définition des axes de développement du port, allocation des zones d'activités, planification des infrastructures majeures.

II – Les différents types de planification portuaire

2 – La planification tactique

- Son objectif principal : Définir des objectifs spécifiques et des plans d'action pour atteindre les objectifs stratégiques à moyen terme (3-5 ans).
- Contenu : Plans d'affaires, budgétisation, planification financière, allocation des ressources aux différentes activités portuaires.
- A titre d'exemples : Développement d'une nouvelle zone de conteneurs, amélioration des services aux navires, acquisition de nouveaux équipements.

3 – La planification opérationnelle : c'est du court terme (quotidien, hebdomadaire), concerne la gestion quotidienne des ressources, services et flux logistiques.

- Objectifs : Gérer les activités quotidiennes du port, optimiser l'utilisation des ressources et assurer le bon déroulement des opérations.
- Contenu : Gestion des opérations de manutention, planification des navires, gestion des stocks, contrôle des flux de marchandises, gestion de la main-d'œuvre.
- Exemples : Gestion des arrivées et des départs de navires, organisation des opérations de chargement et de déchargement, etc...

III – Les étapes du processus de planification portuaire

1 - Évaluation du contexte et diagnostic initial

- Étude du contexte géographique et économique : localisation, accès maritime et terrestre, analyse de l'hinterland et des flux logistiques, état du trafic maritime et terrestre, etc...
- Analyse des flux actuels : types de marchandises, volumes, navires, opérateurs.
- Diagnostic des infrastructures existantes : quais, terminaux, zones logistiques, voirie, équipements.
- Identification des forces, faiblesses, opportunités et menaces (Analyse SWOT).

2 - Prévision de la demande future

- Analyse des tendances mondiales et régionales du transport maritime.
- Projection des flux de marchandises et de passagers à court, moyen et long terme.
- Évaluation de l'évolution des types de navires, technologies, et besoins logistiques.

3 - Définition des objectifs stratégiques

- Déterminer les orientations : port de transit, hub logistique, port industriel, port vert, etc.
- Choisir les segments prioritaires : conteneurs, vracs, hydrocarbures, croisière, etc.
- Définir des axes d'amélioration : fluidité, digitalisation, intermodalité, sécurité, environnement.

III – Les étapes du processus de planification portuaire

4 - Scénarios de développement

- Élaboration de plusieurs scénarios alternatifs de développement.
- Chacun intègre différents niveaux d'investissement, d'occupation foncière, de choix techniques.
- Analyse comparative : coûts, avantages, risques, durabilité.

5 - Planification spatiale (ou zonage portuaire)

- Répartition fonctionnelle des espaces portuaires :
 - Zones d'activités (conteneurs, vrac, hydrocarbures).
 - Zones logistiques et industrielles.
 - Zones de service, voiries et accès.
 - Réserves foncières pour extensions futures.
- Intégration du port à son environnement urbain et régional.

III – Les étapes du processus de planification portuaire

6 - Planification des infrastructures et équipements

- Définition des besoins en :
 - Quais, terre-pleins, hangars, silos.
 - Réseaux routiers, ferroviaires, pipelines.
 - Installations de sécurité, sûreté et environnement.
- Phasage des investissements selon les priorités.

7 - Planification environnementale et sociale

- Études d'impact environnemental
- Prise en compte des risques : pollution, bruit, trafic.
- Dialogue avec les parties prenantes locales : riverains, autorités locales, ONG.
- Plans de compensation et de gestion des effets négatifs.

8 - Planification réglementaire et institutionnelle

- Mise en conformité avec les lois nationales et internationales (OMI, conventions portuaires).
- Clarification des rôles entre l'autorité portuaire, les opérateurs, l'État, les collectivités.
- Définition d'un cadre de gouvernance portuaire.

III – Les étapes du processus de planification portuaire

9 - Planification financière et économique

- Estimation des coûts d'investissement, d'exploitation, d'entretien.
- Analyse de rentabilité à travers les grandeurs suivantes: VAN (Valeur actualisée nette), TRI(Taux de rentabilité interne), délai de retour sur investissement (le temps nécessaire à l'amortissement du capital), etc...
- Recherche de financement : État, partenariat public-privé (PPP), bailleurs internationaux.
- Modèle économique du port (tarification, redevances, concessions).

10 - Élaboration du plan directeur (Master Plan)

- Synthèse de toutes les étapes précédentes.
- Document stratégique à long terme (20 à 30 ans).
- Composé de :
 - Cartes de zonage,
 - Calendrier des phases,
 - Budget prévisionnel,
 - Indicateurs de suivi.

III – Les étapes du processus de planification portuaire

Rappel de quelques grandeurs de rentabilité d'un projet d'investissement : VAN et TRI

- ❖ **La VAN** : c'est un indicateur qui mesure l'avantage absolu procuré par l'investissement. Il doit être positif et le plus élevé possible. Si la VAN est négative, l'investissement ne peut pas être retenu. La formule mathématique de la valeur actuelle nette (VAN) est la suivante :
$$VAN = -I + \sum CF_i (1+t)^{-p}$$

(I) le montant du capital investi en début de période 1 et (CF) les flux de trésorerie nets générés par le projet.

Le calcul coûts-avantages consiste à actualiser, c'est-à-dire ramener à leur valeur présente, une série de coûts et d'avantages qui s'échelonnent dans le temps. En utilisant un taux d'actualisation pour pondérer les flux provenant de périodes différentes, on obtient une valeur actualisée nette (VAN) qui permet d'identifier si l'on obtient un avantage net ou un coût net.
$$TRI \rightarrow -I + \sum CF_i (1+r)^{-p} = 0$$

- ❖ **Le TRI** : Il correspond au taux d'actualisation pour lequel la VAN est nulle.

III – Les étapes du processus de planification portuaire

11 - Mise en œuvre et suivi

- Planification opérationnelle (à court terme).
- Mise en place d'une cellule de pilotage.
- Suivi des indicateurs de performance.
- Ajustements périodiques du plan en fonction des évolutions.

IV – Les différents outils utilisés dans la planification portuaire

On distingue deux grandes catégories d'outils :

- Les outils stratégiques (plan directeur, études de marché...)
- Les outils opérationnels et techniques (SIG = Système d'information géographique, logiciels de simulation, outils d'aide à la décision...).

1 - Outils stratégiques de planification portuaire

- Le Plan Directeur Portuaire (PDP) : Il a pour contenu :

- Analyse de la situation actuelle.
 - Objectifs à moyen et long terme.
 - Zonage des activités.
 - Besoins en infrastructures.
 - Schéma de développement.

- Les Études de marché et de trafic :

- Prévisions de trafic à 10, 20 ou 30 ans.
 - Analyse de la concurrence régionale.
 - Identification des tendances logistiques.

IV – Les différents outils utilisés dans la planification portuaire

1 - Outils stratégiques de planification portuaire (suite)

- Analyse SWOT (Strength, Weakness, Opportunities, Threats) appliquée au port :
 - Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces
 - Permet une évaluation stratégique de la position du port.
- Les études de faisabilité :
 - Études économiques, techniques, juridiques et environnementales avant tout projet majeur.
 - Permet de valider la viabilité d'un projet.

2 - Outils techniques et technologiques de planification portuaire

- Les Systèmes d'Information Géographique (SIG) :
 - Cartographie dynamique du port.
 - Gestion de l'occupation des sols.
 - Analyse des zones d'expansion.
 - Simulation des impacts environnementaux.

IV – Les différents outils utilisés dans la planification portuaire

2 - Outils techniques et technologiques de planification portuaire (Suite)

- Les logiciels de simulation (Exemple SIMPORT). Ils ont pour fonction :
 - Modélisation des flux de navires, camions, conteneurs.
 - Évaluation de scénarios d'aménagement.
 - Analyse des goulots d'étranglement.
- Outils de modélisation du trafic :
 - Simulation du trafic terrestre (routier, ferroviaire).
 - Analyse de la congestion et du niveau de service.
 - Couplage possible avec des logiciels SIG.
- Les outils d'analyse environnementale – Exemples :
 - Modèles de dispersion (polluants atmosphériques, bruit).
 - Outils de calcul de l'empreinte carbone.
 - Évaluation environnementale stratégique.
- Outils d'aide à la décision (Decision Support Tools – DST) : Plateformes intégrées permettant de croiser les données économiques, techniques, environnementales et sociales.

IV – Les différents outils utilisés dans la planification portuaire

3 - Méthodes complémentaires utilisées avec ces outils

- Analyse multicritère (AMC) : Pondération de différents critères pour évaluer des alternatives de développement.
- Planification participative : Intégration des parties prenantes : autorités portuaires, opérateurs, riverains, collectivités.
- Benchmarking portuaire : Comparaison avec des ports similaires pour identifier des pistes d'amélioration.

V – Les acteurs de la planification portuaire

1 - Classification des acteurs de la planification portuaire

Les acteurs de la planification portuaire peuvent être classés selon plusieurs critères :

- Selon leur nature juridique : Acteurs publics, acteurs privés, partenariats public-privé (PPP).
- Selon leur niveau d'intervention : niveau international, niveau national, régional, local, portuaire.

2 - Les principaux acteurs et leurs rôles

- Les autorités portuaires :
 - Élaborer et mettre en œuvre le plan de développement portuaire
 - Gérer les concessions et les affectations foncières
 - Coordonner les projets avec les autres acteurs
- L'État et les administrations publiques (Ministère des Transports, Douanes, Affaires maritimes) :
 - Élaborer les politiques nationales maritimes, commerciales et douanières
 - Assurer la régulation, la sécurité et la sûreté
 - Allouer les ressources budgétaires pour les infrastructures stratégiques.

V – Les acteurs de la planification portuaire

2 - Les principaux acteurs et leurs rôles (Suite)

- Les collectivités territoriales :
 - Intégrer le développement portuaire dans la planification urbaine et régionale
 - Gérer les impacts socio-économiques et environnementaux locaux.
- Les opérateurs économiques privés :
 - Exploitation des terminaux (conteneurs, vrac, RO-RO, etc.)
 - Prestation de services logistiques, manutention, entreposage
 - Investissement dans les équipements et installations.
- Les utilisateurs du port (clients) :
 - Générer la demande de services portuaires (importateurs/exportateurs)
 - Fournir des informations clés pour anticiper les flux
- Les communautés locales et ONG :
 - Défendre les intérêts des populations riveraines
 - Veiller à la protection de l'environnement et du patrimoine.

V – Les acteurs de la planification portuaire

2 - Les principaux acteurs et leurs rôles (Suite)

- Les partenaires techniques et financiers (PTF)
 - Apporter un soutien financier et technique à la planification et aux projets d'infrastructure
 - Contribuer à la gouvernance portuaire.
- Les institutions internationales :
 - Définir des normes et directives (OMI, OMC, etc.)
 - Promouvoir les bonnes pratiques dans la planification portuaire.

3 – Les interactions entre les acteurs

Les interactions peuvent prendre plusieurs formes :

- Concertation : réunions, comités de pilotage, forums multi-acteurs
- Coordination : établissement de plans communs, partage d'informations
- Conflits : opposition entre développement portuaire et enjeux environnementaux ou sociaux

V – Les acteurs de la planification portuaire

4 – Les enjeux liés à la coordination des acteurs

- Harmonisation des visions de développement
- Partage des données stratégiques
- Gestion des conflits d'intérêt
- Mise en place d'instances de gouvernance participative.

5 – Etude de l'exemple du port autonome d'Abidjan

Le Port d'Abidjan constitue un exemple de coordination multi-acteurs :

- L'État ivoirien pilote la stratégie à travers le Ministère des Transports.
- Le Port Autonome d'Abidjan élabore et met en œuvre le plan directeur portuaire.
- Des entreprises privées (Bolloré, SDV, APMT, etc...) opèrent les terminaux.
- Des bailleurs comme la Banque Mondiale et la BAD, etc...financent des projets d'extension.
- Les collectivités locales (Abidjan, Treichville, Port-Bouët) participent à l'aménagement des zones riveraines.

VI – Impact de la planification portuaire sur la compétitivité

La compétitivité d'un port correspond à sa capacité à attirer et fidéliser les flux de marchandises, d'armateurs, de lignes maritimes et de services logistiques en étant plus performant que ses concurrents (en termes de coût, qualité, délai, fiabilité, connectivité, etc.).

1 - Les dimensions de la compétitivité portuaire

■ Efficacité des services :

- Rapidité des opérations de chargement/déchargement
- Réduction des temps d'attente des navires
- Capacité à traiter de grands volumes.

■ Coûts de passage portuaire :

- Tarification compétitive des services
- Coûts indirects minimisés au maximum : délais, congestion, corruption, inefficacité.

■ Accessibilité multimodale :

- Connectivités maritimes (ligne régulière, hubs)
- Connectivités terrestres (route, rail, fluvial, pipeline).

VI – Impact de la planification portuaire sur la compétitivité

1 - Les dimensions de la compétitivité portuaire (Suite)

- Qualité des infrastructures :
 - Profondeur des quais, longueur des postes à quai
 - Aires de stockage, entrepôts, zones logistiques.
- Sécurité et sûreté :
 - Protection des installations
 - Normes ISPS, surveillance, prévention des risques.
- Intégration dans la chaîne logistique :
 - Plateformes logistiques intégrées
 - Interopérabilité avec les systèmes douaniers et informatiques.

2 - Rôle de la planification portuaire dans la compétitivité

- Anticipation des besoins futurs :
 - Prévision de la croissance des volumes
 - Adaptation aux nouvelles technologies navales (porte-conteneurs > 20 000 EVP)
 - Prévision de l'évolution des chaînes logistiques mondiales.

VI – Impact de la planification portuaire sur la compétitivité

2 - Rôle de la planification portuaire dans la compétitivité (Suite)

- Optimisation de l'usage du foncier portuaire :
 - Allocation efficace des terrains
 - Développement de zones économiques spéciales (ZES) ou zones logistiques
 - Réduction des conflits d'usage (urbain vs portuaire).
- Modernisation des infrastructures et superstructures :
 - Planification des dragages, de l'extension des quais
 - Automatisation des terminaux
 - Digitalisation des processus (Port Community System).
- Réduction des coûts d'exploitation :
 - Rationalisation des flux de circulation
 - Mutualisation des services (guichets uniques)
 - Maintenance préventive des équipements.
- Meilleure gouvernance :
 - Transparence dans les décisions, coordination entre les parties prenantes, etc...

VII – CAS PRATIQUES

Cas pratique 1 : Exécution d'une planification portuaire

Le Port de YAOVILLE est un port secondaire qui joue un rôle important dans le commerce régional. En 2025, les autorités ont validé un plan directeur portuaire 2025–2040 qui prévoit :

- L'extension des quais,
- La construction d'un terminal à conteneurs,
- La création d'une zone logistique intermodale,
- La mise en place d'un système digital de gestion portuaire,
- Un programme de transition énergétique (énergie solaire, zone verte).

En 2026, la phase de mise en œuvre démarre. Mais plusieurs obstacles apparaissent :

- Retards dans les appels d'offres publics,
- Conflits fonciers sur les zones d'extension,
- Absence de coordination entre les autorités portuaires et municipales,
- Résistance de certains acteurs privés à la digitalisation,
- Faiblesse des financements disponibles à court terme.

VII – CAS PRATIQUES

Travail à faire :

- 1) Question 1** – Analyse des obstacles : Identifiez les types de blocages auxquels fait face la mise en œuvre du plan. Classez-les en 3 catégories (techniques, institutionnels, financiers).
- 2) Question 2** – Plan d'action prioritaire : Proposez 4 actions prioritaires pour débloquer la situation et relancer efficacement la mise en œuvre du plan directeur.
- 3) Question 3** – Gouvernance du projet : Décrivez la structure de pilotage que vous recommanderiez pour assurer une bonne coordination entre les parties prenantes (port, État, mairie, bailleurs, entreprises...).
- 4) Question 4** – Indicateurs de suivi : Proposez 3 indicateurs clés de suivi de la mise en œuvre de cette planification.

VII – CAS PRATIQUES

Corrigé du cas pratique 1:

Réponse 1 – Analyse des obstacles

Type d'obstacle	Exemples concrets
Techniques	Retards d'exécution dus à l'absence de bureaux d'étude spécialisés, absence de capacités internes en gestion de projet.
Institutionnels	Conflits fonciers, mauvaise coordination entre la mairie et l'autorité portuaire, résistance à la digitalisation.
Financiers	Manque de fonds propres pour lancer les travaux, retards dans la mobilisation des partenaires techniques et financiers.

Réponse 2 – Plan d'action prioritaire :

1. Mise en place d'un comité interinstitutionnel regroupant port, mairie, ministère des Transports et ministère du Budget.
2. Lancement d'une médiation foncière avec les populations locales et les autorités territoriales.
3. Recherche active de co-financements (PPP, bailleurs, banques de développement).
4. Plan de sensibilisation et de formation auprès des acteurs économiques pour faciliter l'adhésion aux réformes.

VII – CAS PRATIQUES

Corrigé du cas pratique 1 (Suite):

Réponse 3 – Gouvernance du projet : Création d'une Cellule de mise en œuvre du Plan Directeur Portuaire (CMPDP) :

❖ Composition :

- Un représentant de l'autorité portuaire (président),
- Un représentant du ministère des Infrastructures,
- Un représentant des opérateurs privés portuaires,
- Un représentant de la commune urbaine,
- Un coordinateur technique (ingénieur ou urbaniste),
- Un expert en financement et relations bailleurs.

❖ Rôles:

- Assurer le suivi des projets,
- Gérer les arbitrages techniques et politiques,
- Organiser les consultations et concertations.

VII – CAS PRATIQUES

Corrigé du cas pratique 1 (Suite):

Réponse 4 – Indicateurs de suivi

- Taux de réalisation physique des projets planifiés (quais, terminal, digitalisation, etc.).
- Délai moyen d'exécution par phase de projet (comparé au calendrier initial).
- Taux d'adhésion des opérateurs privés aux outils numériques.

VII – CAS PRATIQUES

Cas pratique 2 : Élaboration d'un Plan Directeur Portuaire simplifié

Vous êtes responsable de la Planification au port de DELTA VILLE, un port maritime d'Afrique de l'Ouest en pleine croissance. Votre port accueille actuellement des navires de marchandises générales et quelques navires conteneurs. Les installations sont saturées et vieillissantes, montrant de nombreux investissements. Le gouvernement souhaite en faire un hub logistique régional d'ici 2040, tout en respectant les normes environnementales.

Les objectifs de l'autorité portuaire sont les suivants :

- Doubler les capacités de traitement des conteneurs d'ici 10 ans.
- Développer une zone logistique intégrée.
- Réduire les conflits d'usage entre les différentes activités portuaires.
- Améliorer la compétitivité et l'attractivité du port.

VII – CAS PRATIQUES

Travail à faire :

- 1) Proposer un diagnostic synthétique de la situation actuelle.
- 2) Formuler 3 objectifs stratégiques à intégrer dans le plan directeur.
- 3) Élaborer un zonage fonctionnel simplifié.
- 4) Énoncer 2 actions prioritaires à court terme.
- 5) Proposer 1 indicateur de suivi par objectif.

VII – CAS PRATIQUES

Corrigé du cas 2 :

1) Diagnostic synthétique du port de DELTA VILLE (Selon les données disponibles)

Domaine	Diagnostic
Infrastructures	Quais insuffisants, installations anciennes, saturation des zones de stockage.
Flux	Trafic en hausse (Par exemple +10 % par an), forte demande conteneurs, manque de fluidité.
Environnement	Problèmes de congestion urbaine et rejets polluants.
Position géographique	Avantageuse, proche des corridors régionaux (Mali, Burkina Faso).

2) Objectifs stratégiques (OS) proposés :

- OS1 : Développer un terminal à conteneurs moderne et automatisé.
- OS2 : Créer une zone logistique intégrée connectée au réseau ferroviaire.
- OS3 : Intégrer des pratiques environnementales durables dans toutes les infrastructures nouvelles.

VII – CAS PRATIQUES

Corrigé du cas 2 (Suite) :

3) Zonage fonctionnel simplifié (schéma conceptuel)

Zone	Fonction
Terminal Nord	Conteneurs (extension future, équipements modernes)
Zone Ouest	Logistique (entrepôts, plateforme multimodale)
Zone Est	Vrac solide et vrac liquide
Zone Sud	Activités administratives, douanes, maintenance, etc..
Zone tampon	Réserve foncière + espace vert tampon

4) Deux actions prioritaires à court terme :

- Lancer les études de faisabilité technique et environnementale pour le nouveau terminal.
- Mettre en place un guichet unique digitalisé pour fluidifier les procédures douanières et portuaires.

VII – CAS PRATIQUES

Corrigé du cas 2 (Suite) :

5) Indicateurs de suivi par objectif :

Objectif stratégique (OS)	Indicateur de performance (KPI)
OS1	% d'avancement de la construction du nouveau terminal conteneur
OS2	Surface aménagée et connectée en zone logistique (en hectares)
OS3	Taux de conformité aux normes environnementales ISO

Remarque :

Ce mini Plan directeur montre comment une vision stratégique claire, adossée à un diagnostic solide, permet de structurer le développement d'un port en pleine croissance. La réussite repose aussi sur un pilotage rigoureux, l'implication des acteurs, et un financement bien planifié.

Conclusion

La planification portuaire joue un rôle stratégique dans la pérennité et la performance des systèmes portuaires. Elle permet de structurer l'espace, d'anticiper les besoins futurs, de favoriser l'intermodalité et de renforcer l'intégration du port dans son hinterland et son environnement urbain. Face aux défis de durabilité, de digitalisation et de compétitivité mondiale, une planification rigoureuse, concertée et flexible s'impose comme un levier majeur pour faire des ports de véritables moteurs de développement économique durable.



Bibliographie et références

- ❖ *Kanchisa Deerod, Developing port marketing strategies: a case study for Bangkok Port, Thailand; Thèse 2018; World Maritime University Dissertations Dissertations.*
- ❖ *Cnuced, 2023, Indicateurs de performance portuaire (La Gestion portuaire), UNCTAD/DTL/TLB/2023/2, Genève 2023.*
- ❖ *Cnuced (Nations-Unis), 2022, Etude sur les transports maritimes (Résumé) (UNCTAD/RMT/2022 (Overview)).*
- ❖ *WEBOGRAPHIE ET INTERNET*

Merci de votre attention

