

LOGIS-T MAGAZINE

Quinzomadaire d'informations d'analyses et de publicités / Transports - Logistique - Commerce et Supply Chain en Afrique



**Chief Teete
OWUSU-NORTEY**
FCILT - Un
africain à la tête
de la plus ancienne
organisation de la
Supply Chain !

**Transport : Le Cabotage
Maritime Africain : Un Levier
d'Indépendance Économique et
de Développement pour l'Afrique**

**Dossier : L'impact de La disruption
Numérique Sur les achats
/ Approvisionnements**

**Carrière : Réussir dans la Supply
Chain Africaine : Les 5 Qualités
qui Font la Différence**

°**Focus** : Suivi efficace des opérations import-export

°**Bibliothèque** : Les transports dans l'Agenda 2063 de l'Union Africaine : Stratégie de fourniture de services de transport durables

°**Commerce** : Connaissez-vous le PAPSS : le Système panafricain de paiement et de règlement?

LOGIS-T Africa

LOGIS-T

Dico - Supply chain

Qu'est ce que le

bary-centre

www.logistafrica.com Au service des professionnels de la Supply Chain en Afrique

LOGIS-T

Paroles de Femme

Kathy Laure Magne ESSIMI
Leader - Managing director / CFO

"...Une chose importante est d'arrêter de nous voir comme des «femmes», nous devrions toujours nous voir comme des «professionnelles»..."

source : LogisT-Africa Women N°002

www.logistafrica.com **Logis-T Africa**
Au service des professionnels de la Supply Chain en Afrique

LOGIS-T

Derrière chaque grand leader, il y avait un logisticien encore plus grand.

James Middleton Cox

Behind every leader, there was an even bigger logistician.

www.logistafrica.com **Logis-T Africa**
Serving African Logisticians and Transporters - Au service des logisticiens et transporteurs africains

LOGIS-T

Chiffres de la semaine

La ZLECAf nécessite **97 614 wagons** pour les cargaisons fret en vrac et **20 668 wagons** pour le fret conteneurisé d'ici **2030**. Cela passe respectivement à **132 857** et **36 482 wagons** si les projets d'infrastructure prévus sont également mis en œuvre.

source : Commission économique pour l'Afrique (CEA)
image by Freepik

www.logistafrica.com **Logis-T Africa**
Au service des logisticiens et transporteurs africains

LOGIS-T

Le métier de «Supply Chain Manager»

Le Supply chain manager ou manager de la chaîne logistique, est responsable de la définition de la stratégie de la chaîne logistique de l'entreprise, de la coordination et de la gestion optimisée des divers flux (physiques, financiers et d'informations), du fournisseur au client final.

Il assure de fonctionner continuellement de l'efficacité de la chaîne logistique globale, en supervisant la mise en œuvre opérationnelle des stratégies/solutions, et la synchronisation parfaite des différentes fonctions de la supply chain pour un meilleur rapport coût-qualité-délais, afin d'assurer la satisfaction du client et la compétitivité de l'entreprise.

Compétences techniques indispensables	Qualités personnelles nécessaires
<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise des principes de la supply chain • Maîtrise des spécificités techniques du transport et de l'entreposage des produits • Maîtrise des logiciels et des systèmes d'information logistique (ERP, ECR, CRM, SAP, etc.) • Connaissance des outils de pilotage et des indicateurs de performance • Maîtrise d'au moins une langue étrangère (Anglais technique pour les francophones) 	<ul style="list-style-type: none"> • Leadership • Absence relationnelle • Capacité de négociation • Rigueur et pragmatisme • Capacités d'analyse et de synthèse • Sens de l'anticipation • Gestion du stress • esprit d'équipe

www.logistafrica.com **Logis-T Africa**
Au service des logisticiens et transporteurs africains

Supply Chain English

Expressions courantes

Cycle de commande
Order cycle

Date de réception
Delivery date

Date d'envoi - Sending date

Délai de livraison
Lead time, delivery time

Durée de couverture
Inventory cycle

Contactez-nous pour suivre nos formations pro en anglais des Transports et Logistiques

+221 78 470 08 74 **Logis-T Africa**

Supply Chain English L'anglais pro pour les spécialistes de la Supply Chain

ABONNEZ-VOUS



Logis-T Africa

Pour ne rien rater de nos contenus pro hebdomadaires sur nos réseaux sociaux

4- Edito

5- A La Une

Chief Teete OWUSU -NORTEY FCILT

Un africain à la tête de la plus ancienne organisation de la Supply Chain !



10- Actu en bref

12- Transport

Le Cabotage Maritime Africain : Un Levier d'Indépendance Économique et de Développement pour l'Afrique



15- Focus

La Gestion Du Parc Automobile : Le Choix Du Type De Véhicule De Transport

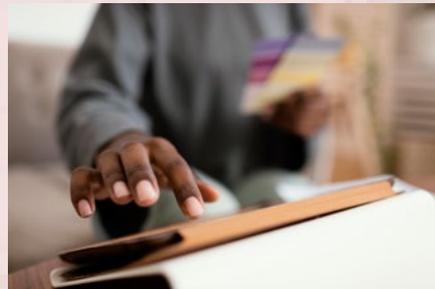
16- Focus

Suivi Efficace Des Opérations Import-Export

20- Echos des Associations

32- Dossier

L'impact De La Disruption Numérique Sur Les Achats / Approvisionnements



37- Commerce

Connaissez-vous le PAPSS : le Système panafricain de paiement et de règlement

40- Carrière

Réussir dans la Supply Chain Africaine : Les 5 Qualités qui Font la Différence



41- TOP

Agility Emerging Markets Logistics Index 2024

43- Association

CILT Côte d'Ivoire



The Chartered Institute of Logistics and Transport

46- Bibliothèque

Les transports dans l'Agenda 2063 de l'Union Africaine: Stratégie de fourniture de services de transport durables



49- Supply Chain English



Directeur de Publication / Réd-chef : Carlos KPODIEFIN
Ont contribué : Gil-christ Jéhovani ABA - Romaric KOUADIO
Jean Noel N'GOUAN, CMILT, Mamour DIAW, Fulgence ZINSOU
Photos et Illustrations : Freepik - DR -Internet
Conception et Réalisation : OO Mediaz
Email : logistafrica@gmail.com Téléphone : +221 78 470 08 74

Chers lecteurs et partenaires,

C'est avec une grande joie et une immense satisfaction que je vous retrouve à l'occasion du sixième numéro de Logistafrica, après quelques mois de silence qui ont été mis à profit pour rencontrer et échanger avec des professionnels dans divers parties du continent. Que ce soit lors de mes divers voyages ou à travers des rencontres en ligne, j'ai pris le temps d'échanger avec des professionnels de Dakar à Cape Town, en passant par Abidjan, Cotonou, Lomé, Douala, Rabat etc...dans le but de mieux vous servir à travers ce magazine. A LOGIS-T Africa, c'est maintenant que l'année commence pour nous avec la publication de ce magazine et la reprise de nos rubriques sur toutes nos plateformes. Restez connecté sur nos différents réseaux car nous avons prévu un contenu riche, diversifié et encore plus pertinent.

En couverture de ce numéro, nous mettons en lumière une personnalité exceptionnelle, que j'ai rencontré lors du Salon de la Supply Chain à Abidjan sur invitation de CILT Côte d'Ivoire, Chief Teete OWUSU-NORTEY FCILT. Il a fait l'histoire en devenant le premier Africain à diriger la plus ancienne organisation de la Supply Chain: le CILT. Son parcours inspirant et sa vision pour l'avenir de la logistique en Afrique sont des éléments à ne pas manquer.

L'un des articles phares de ce numéro est signé par la talentueuse Pascaline Odoubourou, fondatrice et rédactrice en chef de Maritimafrica. Elle nous propose une analyse approfondie sur le Cabotage Maritime Africain, soulignant son potentiel en tant que levier crucial pour l'indépendance économique et le développement durable sur le continent.

La rubrique «Focus» de ce numéro est dédiée à la gestion du parc automobile, abordant le choix du type de véhicule de transport. Un élément central dans l'efficacité opérationnelle des entreprises du secteur. De plus, le suivi efficace des opérations Import-Export est mis en avant, soulignant l'importance cruciale de cette étape dans la supply chain.

Dans notre dossier, nous explorons l'impact de la disruption numérique sur les achats et approvisionnements, un sujet d'actualité incontournable pour rester compétitif dans un monde en constante évolution technologique.

Le volet commerce met en avant le PAPSS, le Système Panafricain de Paiement et de Règlement, une initiative prometteuse qui pourrait révolutionner les transactions commerciales sur le continent.

Bien sûr, nos rubriques habituelles telles que Bibliothèque, Carrière, Echos de nos associations, Supply Chain English et Actu en bref, sont également présentes.

Nous espérons que ce numéro sera à la hauteur de vos attentes et qu'il contribuera à enrichir vos connaissances et perspectives dans le domaine captivant de la logistique en Afrique.

Bonne lecture !



Carlos KPODIEFIN

A la Une



Chief Teete OWUSU–NORTEY FCILT
Un africain à la tête de la
plus ancienne organisation
de la Supply Chain !

Chief Teete OWUSU – NORTEY FCILT

Un africain à la tête de la plus ancienne organisation de la Supply Chain



*...Pas d'excuses
...il faut
continuer à
apprendre et à
travailler pour
arriver un jour
au sommet...*

Élue en octobre 2021 parmi les candidatures reçues et confirmées comme président élu du Chartered Institute of Logistics and Transport International (CILT International) par le Conseil d'administration, Chief Teete Owusu-Nortey est le premier africain à diriger cette organisation. Selon les statuts de l'institut, le président élu est également le président en devenir. Par conséquent, Chief Teete Owusu-Nortey a officiellement pris ses fonctions de président international du CILT le 1er janvier 2024, pour un mandat de deux ans.



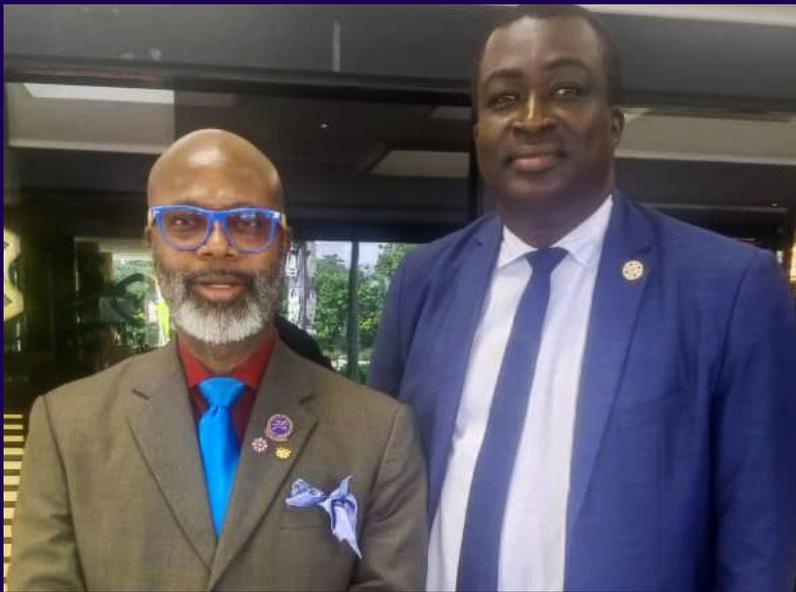
CILT a été fondé en 1919 à l'hôtel Savoy, à Londres, au Royaume-Uni, et a subi plusieurs changements pour englober toutes les professions de la Supply Chain. Il regroupe en son sein Next Generation (une branche dédiée aux jeunes) et Women In Logistics and Transport (WILAT), une branche dédiée à la promotion de l'intérêt des femmes dans une profession par ailleurs dominée par les hommes. CILT compte des membres travaillant dans plus de 100 pays à travers le monde.

L'élection de Chief Teete

OWUSU-NORTEY à la tête de CILT International n'est pas une surprise. Expert reconnu dans le domaine de la Supply Chain au Ghana et au-delà, il a contribué efficacement au développement de la branche ghanéenne de CILT, où il est actif depuis plus de vingt ans.

Fervent défenseur de la vie associative, il était auparavant vice-président international en charge de l'Afrique et président du CILT Africa Forum. Depuis 2019, il est conseiller spécial auprès du Conseil d'administration du CILT International, l'organe

directeur de l'institution. En 2012, Chief Teete OWUSU-NORTEY s'est vu décerner le prix Pegasus par Son Altesse Royale la Princesse Anne en reconnaissance de ses longs et éminents services rendus à l'Institut. C'est la première fois que ce prix est décerné à une personne depuis 1919. Il a fait ses preuves en tant que dirigeant mondial et, en tant que spécialiste de la publicité et de la communication depuis plus de vingt ans, il a l'expérience de la promotion réussie d'une marque à l'échelle internationale.



Chief Teete OWUSU-NORTEY en compagnie de Jean Noel N'GOUAN, Vice-Président CILT CI

Engagé dans l'implantation de CILT dans les pays francophones, Chief Teete OWUSU-NORTEY a soutenu le lancement des premières divisions francophones dans le monde - CILT Cameroun et CILT Côte d'Ivoire - auxquelles il était présent en personne.

Il n'est pas rare de rencontrer Chief Teete OWUSU-NORTEY lors de réunions panafricaines, prêtant main forte aux participants ayant besoin d'informations, donnant un coup de main aux organisateurs, et l'instant d'après être appelé à prononcer un discours de grande envergure.

Sacré Chief Teete OWUSU-NORTEY ! Lorsque vous lui demandez quel est son secret pour réussir avec autant de succès et d'abnégation dans les rôles qui lui ont été confiés, il vous répond : Pas d'excuses.

Pas d'excuses pour qu'on ne peut pas rester les bras croisés devant des objectifs non atteints, il faut se donner les moyens de les atteindre.

Pas d'excuses pour dire que nous devons être très agiles dans notre organisation personnelle et professionnelle pour répondre aux attentes de nos différentes responsabilités.

Pas d'excuses pour dire qu'il faut continuer à



Chief Teete OWUSU-NORTEY en compagnie de Mme Carine TOURE YEMITIA, Présidente CILT CI

apprendre et à travailler pour arriver un jour au sommet.

Actuellement, le chef Teete OWUSU-NORTEY est le PDG de Yetron Services, une société de marketing intégré et de déménagements logistiques.

LOGIS-T Africa

www.logistafrica.com



Features

Reportages

Actualités

Lives

News

Interviews

Dossiers

Documentaries

Magazines

Documentaires

    Logis-T Africa

Au service des professionnels de la Supply Chain en Afrique

Serving Supply Chain professionals in Africa



L'Afrique Du Sud Lance Le Début De Son Commerce Préférentiel Sous L'accord De Libre-Échange Continental Africain (Zlecaf) À Durban Le Mercredi 31 Janvier

Le commerce selon les nouvelles préférences énoncées dans l'Accord de Libre-Échange Continental Africain (ZLECAf) sera lancé par le président Cyril Ramaphosa et le ministre du Commerce, de l'Industrie et de la Concurrence de l'Afrique du Sud, Ebrahim Patel, le mercredi 31 janvier 2024 au Pier 1 à Durban. Cela fait suite à la publication, le vendredi 26 janvier, dans le Journal officiel du gouvernement, des termes selon lesquels l'Afrique du Sud participera au nouvel accord de libre-échange.... [lire la suite](#)

Hamza Benhamouda Nommé Nouveau Directeur Général D'air Algérie.

Après avoir succédé à Amine Debaghine Mesraoua, en juin 2022, Yacine Benslimane cède moins de deux ans après son siège à la tête du pavillon national algérien à Hamza Benhamouda, jusque-là Directeur Général de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC).

Ce changement décidé par le président algérien Abdelmadjid Tebboune, a été annoncé par un communiqué de presse le mercredi ... [lire la suite](#)



Roam Leve 24 Millions De Dollars Pour Accélérer Les Solutions De Mobilité Électrique En Afrique

Roam, pionnier kényan de la mobilité électrique, accélère sa mission de révolutionner le transport en Afrique après avoir obtenu 24 millions de dollars en fonds propres et en dette. La levée de fonds de série A a été dirigée par Equator Africa et comprend des investissements de At One Ventures, TES Ventures, Renew Capital, The World We Want et One Small

Planet, entre autres investisseurs privés et institutionnels renommés. De plus, grâce à la Corporation de Financement du Développement International (DFC), le gouvernement américain s'est engagé à fournir à Roam une facilité de dette allant jusqu'à 10 millions de dollars... [lire la suite](#)

Commerce : Le Papss Étend Sa Présence En Afrique Du Nord Avec L'adhésion De La Banque Centrale De Tunisie Comme Que Treizième Membre

Le Système panafricain de paiement et de règlement (PAPSS) est heureux d'annoncer l'entrée de la Banque centrale de Tunisie (BCT) dans son réseau en tant que treizième banque centrale membre, renforçant ainsi son engagement à promouvoir des services de paiement transfrontaliers fluides et à améliorer l'intégration financière à travers le continent.... [Lire plus](#)



Bénin : Le Ministre José Tonato Visite Le Port De Cotonou Pour Inspecter Les Travaux De Dragage

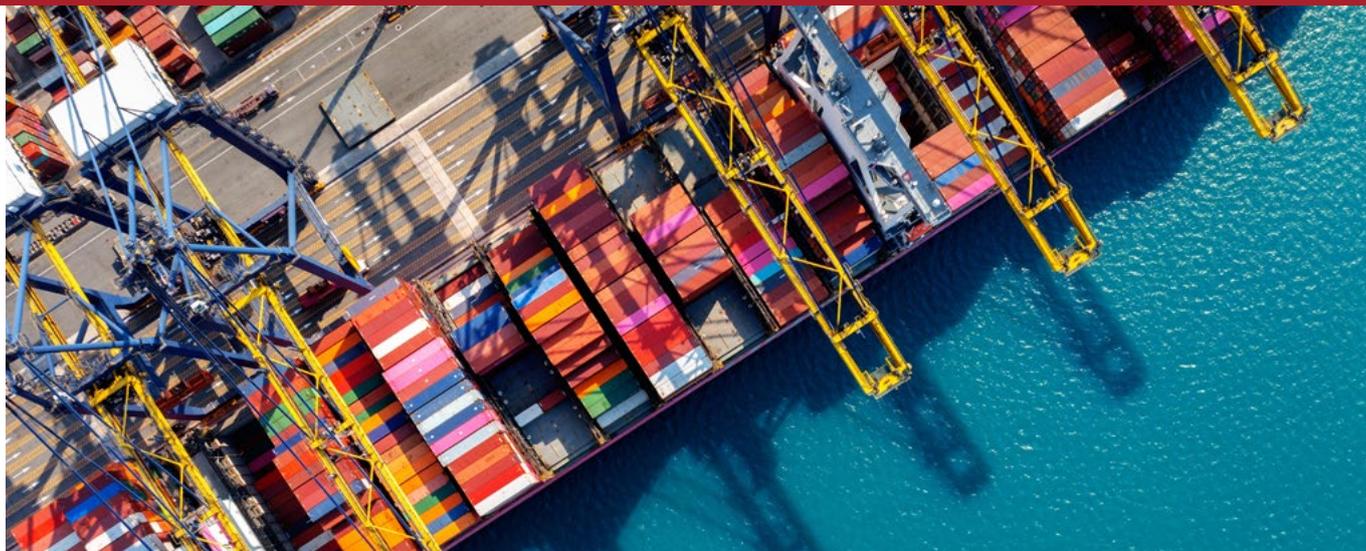
Le samedi 17 février 2024, Monsieur José Tonato, Ministre du Cadre de vie et des Transports du Bénin, chargé du Développement Durable, a effectué une visite au Port de Cotonou dans le cadre du suivi des travaux de rénovation du port, en particulier de ceux relatifs au dragage de maintenance en phase d'exécution. Accompagnée de Monsieur Bart VAN EENOO, Directeur Général du PAC, de Madame Sandrine Platteau, l'Ambassadrice de la Belgique près le Bénin et de quelques cadres, le Ministre a pu voir et apprécier le processus dudit dragage à travers le système du navire, l'opération de navigation de la drague et l'exploration de la chambre de moteur et de pompe.... [Lire plus](#)

Le Cma Cgm Scandola, Un Monstre De Mer En Escale Au Port Autonome De Pointe-Noire

La matinée du vendredi 9 février 2024, au Port Autonome de Pointe-Noire a été marquée par l'accostage pour la toute première fois au quai G4 du terminal à conteneurs du CMA CGM SCANDOLA, un navire exceptionnel, car propulsé par un moteur principal alimenté au gaz naturel liquéfié. Le ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande Honoré SAYI a eu l'honneur de vivre en life l'accostage de ce navire.



Construit en 2020, ce navire aux caractéristiques impressionnantes et exceptionnelles, mesurant 366 mètres de long, soit la longueur de 4 terrains de football, sur 51 mètres de largeur soit la longueur de deux terrains de tennis mis bout à bout est un vrai monstre des mers. [lire la suite](#)



Le Cabotage Maritime Africain : Un Levier d'Indépendance Économique et de Développement pour l'Afrique

Le transport maritime constitue le principal mode d'acheminement des marchandises en provenance ou/et à destination d'un pays africain disposant d'une façade maritime. Ces marchandises quel qu'en soit leurs caractéristiques, leurs volumes, ou leurs tailles sont transportées par des navires appartenant à de grandes compagnies maritimes étrangères qui assurent la desserte des ports africains.

Cette dépendance envers des compagnies maritimes étrangères détentrices du moyen et de la capacité de transport, pour le transport intra-africain soulève des préoccupations notamment : l'autonomie et la souveraineté économique des pays africains, la connectivité régionale, les coûts de transport élevés, la durée de trans-

port longue, etc.

Afin de remédier à ces problèmes, il est impératif, qu'on mette en place un système de Cabotage Maritime Africain (CMA).

Aux origines de la navigation, le cabotage est le moyen le plus sécurisant pour les marins de l'Antiquité d'aller de port en port sans perdre de vue la côte (<https://leshorizons.net/cabotage/>).

Le cabotage maritime également désigné sous les termes « **Transport Maritime à Courte Distance (TMCD)** » ou « **Short Sea Shipping (SSS)** », s'exerce le long des côtes d'un continent ou entre des îles.

Selon la Commission Européenne « Par transport ma-

ritime à courte distance, on entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ceux-ci et d'autres ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. Le transport maritime à courte distance recouvre à la fois les activités de transport maritime nationales et internationales, le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs. Il comprend également les services de transport maritime entre les États membres de l'Union et la Norvège, l'Islande et les États riverains de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée. » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime_%C3%A0_courte_distance)

Pourtant, en Afrique, le concept demeure inexistant.

Dans cet article, l'auteur tente d'esquisser une définition du Cabotage Maritime Africain (CMA) en tant que « l'acheminement des marchandises et des passagers par mer entre des ports situés dans un même pays africain, au sein d'une sous-régions africaine, d'une région africaine ou du continent africain, sans oublier les îles africaines ».

Même si ce système de Cabotage Maritime Africain (CMA) n'existe pas encore, il revêt une importance cruciale pour le commerce intra-africain et la croissance économique de l'Afrique.

La part de l'Afrique dans le commerce international est en moyenne de 3%, pendant que la moyenne des échanges commerciaux interafricains est autour de 10% du commerce total africain. (Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIM 2050®) - UA, Version 1.0, 2012. – consulté le 29 octobre 2023)

La mise en place d'un Cabotage Maritime Africain (CMA) présenterait de nombreux avantages pour le continent notamment : la création d'emplois, le développement de notre économie maritime, l'indépendance économique, des sources supplémentaires de recettes pour

les états, des coûts de transport attractifs (bas) pour les chargeurs, etc.

CRÉATION D'EMPLOIS

La mise en place d'un Cabotage Maritime Africain (CMA) créerait un grand nombre d'emplois, tant dans le secteur du transport maritime que dans les activités connexes, telles que la construction et la réparation navale, l'assurance et le courtage, etc. Les emplois ainsi créés contribueraient à réduire le chômage et à renforcer la main-d'œuvre qualifiée en Afrique.

DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE MARITIME

La mise en place d'un Cabotage Maritime Africain (CMA) favoriserait la construction et le développement de chantier naval africain, quasi inexistant, et de flotte navale africaine.

Les navires africains représentent près de 1,2% du transport maritime mondial en nombre et 0,9% en tonnage brut. (Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIM 2050®) - UA, Version 1.0, 2012. – consulté le 29 octobre 2023)

Les chantiers navals et les navires ne sont pas les seules activités connexes au TMCD qui favoriserait le développement de notre économie maritime. Leur contribution au chiffre

d'affaires des secteurs de l'assurance, du courtage, du transit, par exemple favorisera également le développement de notre économie maritime.

INDÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

En réduisant la dépendance à l'égard des compagnies maritimes étrangères, le CMA renforcerait l'indépendance économique des pays africains, leur permettant de prendre des décisions autonomes en matière de commerce et de transport.

SOURCES SUPPLÉMENTAIRES DE RECETTES POUR LES ÉTATS

Le Cabotage Maritime Africain générerait des revenus supplémentaires pour les gouvernements. Les taxes, les droits de douane, les droits de port, les redevances pour les services portuaires et maritimes, ainsi que d'autres sources de revenus contribueraient aux finances publiques, renforçant ainsi la capacité des États à investir dans des projets de développement.

COÛTS DE TRANSPORT ATTRACTIFS (BAS)

Le Cabotage Maritime Africain (CMA) permettrait de réduire les coûts de transport pour les chargeurs, rendant ainsi le commerce plus abordable et compétitif. Cela encouragerait les échanges commerciaux et la croissance économique.



RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Le cabotage maritime est considéré comme étant respectueux de l'environnement, car il permettrait de réduire la pression sur les infrastructures terrestres et d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre. De plus, la mise en place du CMA pourrait favoriser la construction et le développement de flottes africaines avec des navires écologiques, utilisant des technologies de propulsion respectueuses de l'environnement, telles que la propulsion vélique ou électrique.

Le système de Cabotage Maritime Africain (CMA) faciliterait également la connectivité entre les nations africaines, stimulerait le développement

économique et consoliderait les relations commerciales dans l'ensemble du continent.

CONCLUSION

En conclusion, le Cabotage Maritime Africain représente une opportunité significative pour l'Afrique. En favorisant la création d'emplois, le développement de l'économie maritime, l'indépendance économique, les recettes pour les États, des coûts de transport compétitifs, et le respect de l'environnement, ce système est cruciale pour le développement du continent. Le CMA faciliterait également la connectivité entre les nations africaines, stimulerait le développement économique, et consoliderait les relations commerciales à travers tout le continent. La

mise en place d'un tel système est impératif pour l'avenir de l'Afrique et la réalisation de son plein potentiel économique.

Cet article a été initialement publié en anglais sur le site de la World Maritime Academy : <https://e-wma.com/our-blog/>



*Par Pascaline Odoubourou,
Spécialiste en Management
Portuaire et Maritime -
Fondatrice de Maritimafrika*



La Gestion Du Parc Automobile : Le Choix Du Type De Véhicule De Transport

Le véhicule de transport fait partie l'un des cinq (5) éléments indispensables à la Gestion du Parc Automobile. En sus du colis ou des personnes à transporter et de l'itinéraire du transport, trois contraintes vont permettre de finaliser et de valider le choix du type de véhicule à utiliser. Il s'agit bien évidemment de contraintes techniques, administratives et logistiques.

Les contraintes techniques se rapportent à :

- *la pneumatique (état des roues et présence de roues de secours) ;*
- *la signalisation lumineuse ;*
- *la batterie et le filtre à huile ;*

- *la signalisation sonore ;*
- *la présence à bord du matériel de sécurité (triangle de sécurité, extincteurs) ;*
- *la présence du matériel de premiers secours.*

Ce sont là quelques-uns des éléments techniques sur lesquels on peut facilement effectuer un contrôle.

Les contraintes administratives:

- *les documents du véhicule ;*
- *le marquage et l'étiquetage du véhicule ;*
- *les documents du chauffeur ;*
- *les documents de la marchandise.*

Les contraintes logistiques qui sous-entendent *l'avitaillement du véhicule*. Celles-ci font référence aussi à l'intégration d'une gestion des stocks de consommables à la responsabilité du Gestionnaire du Parc Automobile..



Mamour DIAW,
Spécialiste des solutions de
stockage et de transports



Suivi Efficace Des Opérations Import-Export

Astuce 1: Tenir un tableau de suivi des expéditions

Le tableau de suivi des expéditions est très important pour gérer efficacement les opérations import-export. L'outil habituel utilisé est Microsoft Excel. Deux feuilles seront nécessaires, l'une pour l'import et l'autre pour l'export. Les informations importantes à prendre en compte sont les suivantes :

· A l'import (maritime) :

- Numéro de dossier
- Nom du transitaire en charge du dossier
- Port d'origine
- Nom de l'expéditeur
- Numéros de conteneurs (pas obligatoire)
- Numéro de BL
- Date de la FDI
- Date du RFCV

- Nom du navire
- ETA Navire
- Date de livraison
- Restitution des conteneurs vides
- Commentaires, etc.

· A l'export (maritime) :

- Numéro de dossier
- Nom du transitaire en charge du dossier
- Numéro de booking
- Port de destination
- Nom du destinataire
- Numéros de conteneurs
- Date de positionnement
- Nom du navire
- ETD Navire
- Numéro et Date du BL final
- Poids net/ Poids brut par conteneur
- Commentaires, etc.

Astuce 2 : Vérifier quotidiennement l’ETD (pour l’export) et l’ETA (pour l’import) du navire

Avoir une idée précise et à temps de l’ETD ou l’ETA du navire nous aide à mieux nous orienter dans la coordination des opérations.

A l’import, cela permet de :

- Si la date prévisionnelle d’arrivée du navire est avancée, traiter le dossier en urgence
- Actualiser la date estimative de livraison et informer les différents acteurs (client ou service achat/ production de son entreprise ou management)
- Estimer les coûts additifs éventuels et informer les différents acteurs (client ou service achat ou management)

A l’export, cela permet de :

- Mieux analyser la faisabilité de l’opération sur ledit navire en tenant compte de la closing date (fermeture cahier export) et la closing gate (fermeture guérite)
- Informer les acteurs concernés si un changement de navire s’impose pour que chacun prenne ses dispositions
- Également estimer les coûts additifs éventuels et informer les différents acteurs (client ou service achat ou management) Ci-dessous un site pour vérifier la position en temps réel (à peu près) d’un navire, en plus du site de la compagnie maritime : <https://www.marinetraffic.com/>

Lexique logistique :

- ETA : Estimated Time of Arrival – Date prévisionnelle d’arrivée
- ETD : Estimated Time of Departure – Date prévisionnelle de départ
- Closing date : Date d’arrêt de réception des documents douane au niveau de la compagnie maritime pour un navire donné
- Closing gate : Date d’arrêt de réception des

conteneurs pleins pour export au niveau du terminal pour un navire donné.

Astuce 3 : Définir/connaître les termes et procédures de travail précis avec les différents acteurs

En tant que coordinateur logistique, il est important avant même le début des opérations de définir (ou connaître) des termes et procédures de travail précis pour que les opérations ne soient pas impactées plus tard.

A l’export, il peut s’agir de :

- Chercher à savoir combien de temps prend la compagnie maritime choisie lors de l’opération pour confirmer une demande de booking (24H ? 48H ? ou autre)
- Définir avec le transporteur le délai de notification pour un positionnement (48H ? 72H ? ou autre)
- Négocier les franchises (free time) pour le stationnement des camions lors du positionnement (24H ? 48H ? ou autre)
- Définir le temps qu’il faut au commissionnaire agréé en douane pour effectuer les formalités douane export, afin d’anticiper et fournir la documentation (facture export, avec poids réels et liste de colisage) à temps

A l’import, cela consiste à :

- Définir avec l’exportateur le délai dans lequel nous souhaitons recevoir les documents d’expédition la facture et le BL pour par exemple éviter d’être encore à la phase de RFCV ou même de FDI à l’arrivée du navire, ce qui engendrerait certainement des frais additionnels
- Négocier le temps qu’il faut au commissionnaire lorsque que nous toute la documentation prête pour effectuer les formalités douane import et livrer les conteneurs
- Définir avec le commissionnaire agréé en

douane s'il faut ou non un préfinancement sur la base de l'édition de contrôle comme c'est le cas pour certains dossiers

- Informer le transporteur (qui exerce parfois pour le compte du commissionnaire agréé) des heures précises de d'ouverture du magasin ou de l'entrepôt pour la livraison des conteneurs/ ou de la marchandise (cas de groupage par exemple)

NB : Il faut dans les deux cas, avoir les cotations des différents prestataires et surtout bien définir les termes de paiement pour que des opérations ne soient pas bloquées pour paiement non effectué par exemple... *à suivre*



LOGIS-T Bibliothèque en ligne



Transport - Logistique - Supply chain - Commerce

Rapports - livres - Chartes - Règlements - Accords - Memoires

Echos des Associations

L'ASSOCIATION DES DIPLOMÉS INGENIEURS EN LOGISTIQUE & TRANSPORTS
DE L'INSTITUT NATIONAL POLYTECHNIQUE FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY DE YAMOUSSOUKRO organise

Le Dîner Gala
ILT 25 ans

VENDREDI 08 DÉCEMBRE | RADISSON BLU HOTEL | 19H30

Tarif non membres : 80.000*/PERSONNE - 155.000*/COUPLE

PARTICIPATION UNIQUEMENT SUR INVITATION

PARTENAIRE EVENEMENTIEL | INFOLINE | 07 076 167 13 - 07 077 918 97 - 07 873 116 17

The Chartered Institute of Logistics and Transport

LA RENCONTRE DE TOUS LES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN, LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

SALON DE LA SUPPLY CHAIN
2023 DU 23 AU 25 NOV.
Université Félix Houphouët Boigny

WOMEN IN LOGISTICS - AFRICA

JOURNÉE DES MÉTIERS
Édition 2024

07H30 HEURE LOCALE | SAM 03 FÉVRIER

COLLÈGE LIBERMANN

WOMEN IN LOGISTICS - AFRICA

À LA DÉCOUVERTE DES MÉTIERS DE LA SUPPLY CHAIN

Présenté par Women in Logistics Africa (WILA GABON) aux étudiants de EM-GABON

SAM 03 FÉVRIER | 08H-11H HEURE LOCAL

EM-GABON MINDOUMBÉ 2 LIBREVILLE

ENTRÉE GRATUITE

f in @

Le Dîner Gala ILT 25 ans au Radisson Blu Hotel d'Abidjan

L'ASSOCIATION DES DIPLOMÉS INGENIEURS EN LOGISTIQUE & TRANSPORTS
DE L'INSTITUT NATIONAL POLYTECHNIQUE FÉLIX HOUPHOUËT-BOIGNY DE YAMOUSSOUKRO
organise

Le Dîner Gala ILT 25 ans

VENDREDI
08
DÉCEMBRE

📍 RADISSON BLU HOTEL 19H30

Tarif non membres : 80.000^F/PERSONNE - 155.000^F/COUPLE

PARTICIPATION UNIQUEMENT SUR INVITATION

PARTENAIRE EVENEMENTIEL PAA

☎ INFOLINE
07 076 167 13 • 07 077 918 97 • 07 873 116 17

Le Dîner Gala 2023 de la Senior ILT a marqué de manière grandiose la clôture des célébrations du 25^e anniversaire du cycle ILT de l'INP-HB. Organisé avec soin par le réseau des diplômés, cet événement, placé sous le signe de la gratitude, de la reconnaissance et de la solidarité, a mis en avant les réalisations du cycle ILT, le dynamisme de la Senior ILT et l'importance de la logistique et des transports dans le paysage professionnel en Côte d'Ivoire et au-delà.





Salon de la Supply Chain du 23 au 25 Nov 2023 par CILT Côte d'Ivoire



Du 23 au 25 Novembre 2023, s'est déroulé à Abidjan, la première édition du SALON DE LA SUPPLY CHAIN 2023, organisé CILT CI - (The Chartered Institute of Logistics and Transport Côte d'Ivoire). Ce fut aussi l'occasion du lancement officiel de CILT CI - un chapitre excitant pour l'avenir de la logistique en Côte d'Ivoire.

L'événement a reçu plus de 6 000 visiteurs, ayant participé aux échanges riches, partage de connaissances et création de liens précieux dans le domaine de la logistique et du transport.

Vivez en images ce grand événement qui ouvre de nouvelles pages dans le secteur de la supply chain en Afrique














MARITIM AFRICA
News 7/7

Votre mise à jour hebdomadaire sur les faits saillants du secteur maritime en Afrique

www.maritimafrica.com



MARITIM AFRICA Live

Des interviews avec des spécialistes pour mieux comprendre, les grands enjeux du secteur maritime



Rejoignez le premier, et le seul groupe de presse bilingue du secteur maritime en Afrique

Rejoignez le premier, et le seul groupe de presse bilingue du secteur maritime en Afrique

 MaritimAfrica  MaritimAfrica TV

 www.maritimafrica.com

Numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique

WILA – Gabon: A la découverte des Métiers La Supply Chain



 **SAM 03**
FÉVRIER

 **08H-11H**
HEURE LOCAL

 **EM-GABON MINDOUMBÉ 2**
LIBREVILLE

ENTRÉE
GRATUITE



Le samedi 03 février 2024 Wila_GABON a été à la rencontre des étudiants Licence et Master 2 Transport-Logistique et Transit -Douane de l'École de Management du Gabon il s'est agi de:

1- Sensibiliser les étudiants aux différents métiers de la Supply Chain

2- De trouver et apporter des réponses aux questions de ces étudiants sur leur future orientation professionnelle

3- De démystifier les clichés sur l'employabilité des femmes dans le secteur de la Supply Chain

C'est toujours une satisfaction en fin d'atelier de lire l'intérêt et la satisfaction sur les visages des apprenants.

Merci au Fondateur Mr Idiata, à la Directrice du département Business School Docteur Marina Esmédard Matoungou, les équipes techniques et les étudiants pour le bel accueil qui nous a été réservé - **WILA Gabon**



WILA – Cameroun: Journée des Métiers Edition 2024



Le samedi 3 février 2024, Women In Logistics - Africa (WILA) au Cameroun a participé à la journée des métiers, organisée par les alumni du collège Libermann à Douala

Une belle opportunité pour édifier les jeunes désirant faire carrière dans la supply chain/logistique de découvrir les concepts des opérations, les avantages et inconvénients du secteur de la

logistique, mais surtout de bénéficier des partages d'expériences professionnelles, afin de susciter des vocations.

Nous remercions le Pr. André MBOULÈ et le comité technique d'organisation d'avoir permis à #WILA_Cameroun de réaliser sa mission et son engagement.

WILA Cameroun



L'impact De La Disruption Numérique Sur Les Achats / Approvisionnements



La disruption numérique, un terme qui résonne désormais dans le monde des affaires comme une véritable révolution. Alors que les technologies numériques continuent de transformer nos vies quotidiennes, leur impact sur les entreprises est encore plus profond et transformatif. Parmi les nombreuses fonctions commerciales touchées par cette révolution, les achats et l'approvisionnement jouent un rôle central.

Dans cet article, nous explorerons l'impact de la disruption numérique sur le domaine des achats et de l'approvisionnement.

Nous plongerons dans le monde des technologies émergentes pour découvrir comment elles transforment fondamentalement la manière dont les entreprises gèrent leurs achats et leurs chaînes d'approvisionnement.

Au fur et à mesure que nous avançons dans l'ère numérique, comprendre ces changements devient essentiel pour rester compétitif sur le marché mondial. Suivez-nous dans cette exploration des défis et des opportunités que présente la disruption numérique dans le domaine des achats et de l'approvisionnement.

Impact de la Disruption Numérique sur les Achats et l'Approvisionnement

L'impact de la disruption numérique sur les achats et l'approvisionnement est profond et transformateur. À mesure que les entreprises adoptent de nouvelles technologies et repensent leurs processus, cette fonction clé des opérations commerciales subit des changements significatifs. Dans cet article, nous explorerons en détail comment la disruption numérique influence les achats et l'approvisionnement, en mettant en lumière les tendances clés, les avantages et les défis qui en découlent.

Automatisation des Processus d'Achat

L'une des principales évolutions est l'automatisation des processus d'achat. Les entreprises utilisent de plus en plus l'intelligence artificielle pour rationaliser les tâches répétitives telles que la gestion des stocks, la passation de commandes et la gestion des contrats. Cette automatisation permet de réduire les erreurs humaines, d'accélérer les processus et de libérer les professionnels des achats pour se concentrer sur des tâches plus stratégiques.

Amélioration de la Visibilité de la Chaîne d'Approvisionnement

La disruption numérique apporte également une meilleure visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Les technologies telles que la blockchain permettent de tracer les produits de manière transparente tout au long de la chaîne, ce qui réduit les risques de fraude et d'erreurs. De plus, l'Internet des objets (IoT) est utilisé pour

surveiller en temps réel l'état des stocks et des équipements, permettant une gestion proactive.

Transformation des Relations

Fournisseurs Les relations avec les fournisseurs sont en train de changer. Les plateformes numériques permettent une collaboration en temps réel, de la négociation des contrats à la communication quotidienne. Les données sont utilisées pour évaluer objectivement la performance des fournisseurs, ce qui favorise une concurrence saine et améliore la qualité des produits et des services.

Impact sur les Décisions d'Achat

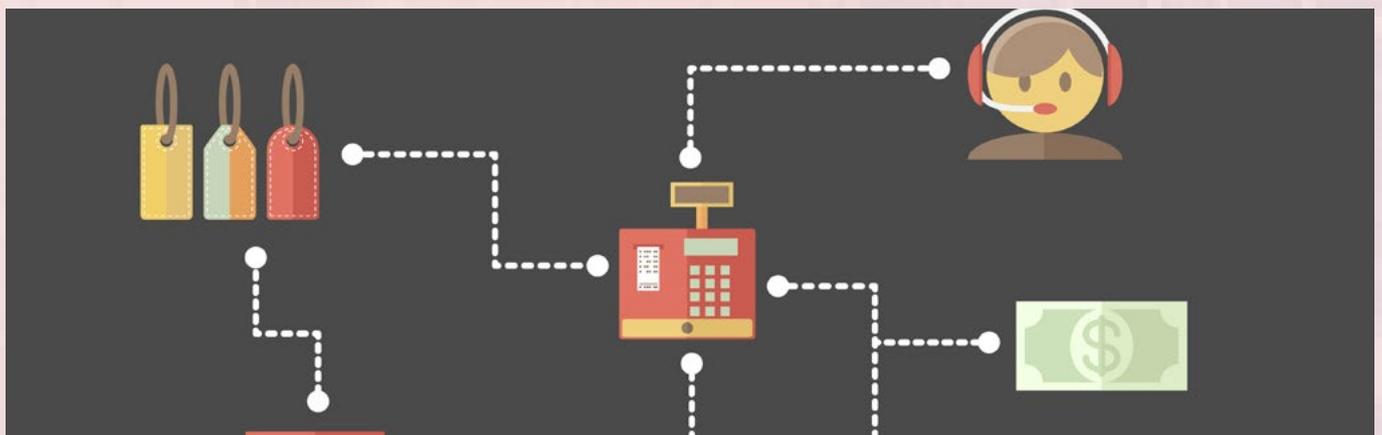
Les décisions d'achat sont de plus en plus informées par l'analyse de données. Les entreprises utilisent des données pour évaluer les tendances du marché, optimiser les coûts et prendre des décisions éclairées sur les fournisseurs. Les enchères électroniques et les plateformes d'approvisionnement

en ligne sont devenues courantes pour obtenir les meilleurs prix.

La Durabilité et la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE)

La disruption numérique met également l'accent sur la durabilité et la responsabilité sociale des entreprises. Les données numériques permettent de suivre les pratiques durables tout au long de la chaîne d'approvisionnement, de la fabrication à la livraison. Les consommateurs et les investisseurs exigent de plus en plus des entreprises qu'elles rendent compte de leurs efforts en matière de RSE.

Cependant, la disruption numérique ne vient pas sans défis. Les entreprises doivent faire face à la résistance au changement, aux questions de cybersécurité et à la nécessité de former leur personnel à l'utilisation de ces nouvelles technologies.



Les Défis de la Disruption Numérique

La transition vers des processus numériques peut être une période délicate pour les équipes de gestion des achats et de l'approvisionnement. L'adoption de nouvelles technologies et de processus automatisés peut être difficile pour le personnel, ce qui peut entraîner une résistance au changement. Pour surmonter ce défi, les entreprises doivent investir dans la formation et la sensibilisation pour aider leur personnel à s'adapter aux nouvelles méthodes de travail.

À mesure que les données deviennent plus numérisées et accessibles en ligne, les entreprises sont exposées à des risques de cybersécurité accrus. Les cyberattaques peuvent perturber les opérations d'achat et compromettre la sécurité des données sensibles, y compris les informations sur les fournisseurs et les contrats. La mise en place de mesures de sécurité robustes est essentielle pour faire face à ce défi.

Les technologies numériques évoluent rapidement, et les professionnels des achats et de l'approvisionnement doivent constamment mettre à jour leurs compétences pour rester pertinents. Pourtant, la nécessité de la formation et de l'ac-

quisition de compétences est souvent sous-estimée. Les entreprises doivent investir dans la formation de leur personnel pour s'assurer qu'ils sont en mesure d'utiliser efficacement les outils et les technologies numériques.

Le paysage technologique est vaste, avec de nombreuses solutions différentes disponibles pour les achats et l'approvisionnement. Choisir les bonnes technologies et les intégrer de manière transparente dans les processus existants peut être complexe. Une planification stratégique et une évaluation minutieuse des besoins sont cruciales pour faire face à ce défi.

La transition vers des processus numériques peut être une période délicate. La gestion du changement doit être soigneusement orchestrée pour minimiser les perturbations opérationnelles pendant la mise en œuvre de nouvelles technologies. Les entreprises doivent élaborer des plans de transition solides pour gérer ce processus efficacement.

Études de Cas

Pour illustrer concrètement l'impact de la disruption numérique sur les achats et l'approvisionnement, examinons deux études de cas de grandes entreprises qui ont adopté avec

succès des technologies numériques pour améliorer leurs opérations.

Étude de Cas 1 : Amazon

Amazon, le géant du commerce électronique, a révolutionné les achats et l'approvisionnement grâce à sa plateforme numérique. L'entreprise utilise des algorithmes avancés pour prévoir la demande des clients et optimiser son inventaire en temps réel. Grâce à des entrepôts automatisés et à des robots, Amazon peut traiter efficacement les commandes et garantir une livraison rapide. La plateforme permet également aux fournisseurs tiers de vendre leurs produits, créant ainsi un écosystème de fournisseurs diversifié. Amazon utilise également l'apprentissage automatique pour recommander des produits aux clients et améliorer l'expérience d'achat.

«La gestion du changement doit être soigneusement orchestrée pour minimiser les perturbations opérationnelles pendant la mise en œuvre de nouvelles technologies.»

Étude de Cas 2 : Procter & Gamble (P&G)

P&G, une grande entreprise de biens de consommation, a mis en place une plateforme numérique pour gérer ses achats et son approvisionnement. Grâce à des outils d'analyse de données avancés, P&G peut surveiller en temps réel les stocks de ses fournisseurs et détecter les tendances du marché. La société collabore également étroitement avec ses fournisseurs grâce à une plateforme de communication en ligne, ce qui permet une gestion plus efficace des contrats et une réduction des coûts. De plus, P&G a investi dans la traçabilité numérique de ses produits, ce qui garantit la qualité et la sécurité de ses produits tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Ces deux études de cas illustrent comment les entreprises de premier plan utilisent la disruption numérique pour transformer leurs opérations d'achat et d'approvisionnement. Grâce à l'automatisation, à la visibilité accrue de la chaîne d'approvisionnement et

à la collaboration numérique avec les fournisseurs, elles sont en mesure d'améliorer l'efficacité, la transparence et la qualité de leurs processus, ce qui se traduit par une meilleure satisfaction des clients et une position concurrentielle renforcée.

Conclusion

La disruption numérique a un impact profond sur les achats et l'approvisionnement dans le monde des affaires. Cette transformation radicale est alimentée par l'adoption de technologies avancées, telles que l'automatisation, l'analyse de données, et la connectivité en réseau. Les avantages de cette disruption sont nombreux, notamment une meilleure efficacité opérationnelle, une réduction des coûts, une prise de décision plus éclairée, et une amélioration de la qualité des produits et des services.

Cependant, cette transition vers la disruption numérique n'est pas sans défis. La résistance au changement, les questions de cybersécurité, la nécessité

de formation continue, la complexité des choix technologiques, la gestion de la transition et les coûts initiaux sont autant de défis à relever. Les entreprises doivent être prêtes à investir dans la formation de leur personnel, à mettre en place des mesures de sécurité robustes, et à planifier soigneusement leur transition vers des processus numériques.

En fin de compte, la disruption numérique offre des opportunités sans précédent aux professionnels des achats et de l'approvisionnement pour transformer leurs opérations et créer de la valeur pour leur entreprise. En adoptant une approche stratégique, en surmontant les défis et en s'adaptant continuellement aux évolutions technologiques, les entreprises peuvent prospérer dans un environnement commercial de plus en plus numérique. La clé du succès réside dans la capacité à équilibrer les avantages de la disruption numérique avec la gestion efficace de ses défis.

Gil-christ Jéhovani ABA
Logisticien
Spécialiste e-logistique



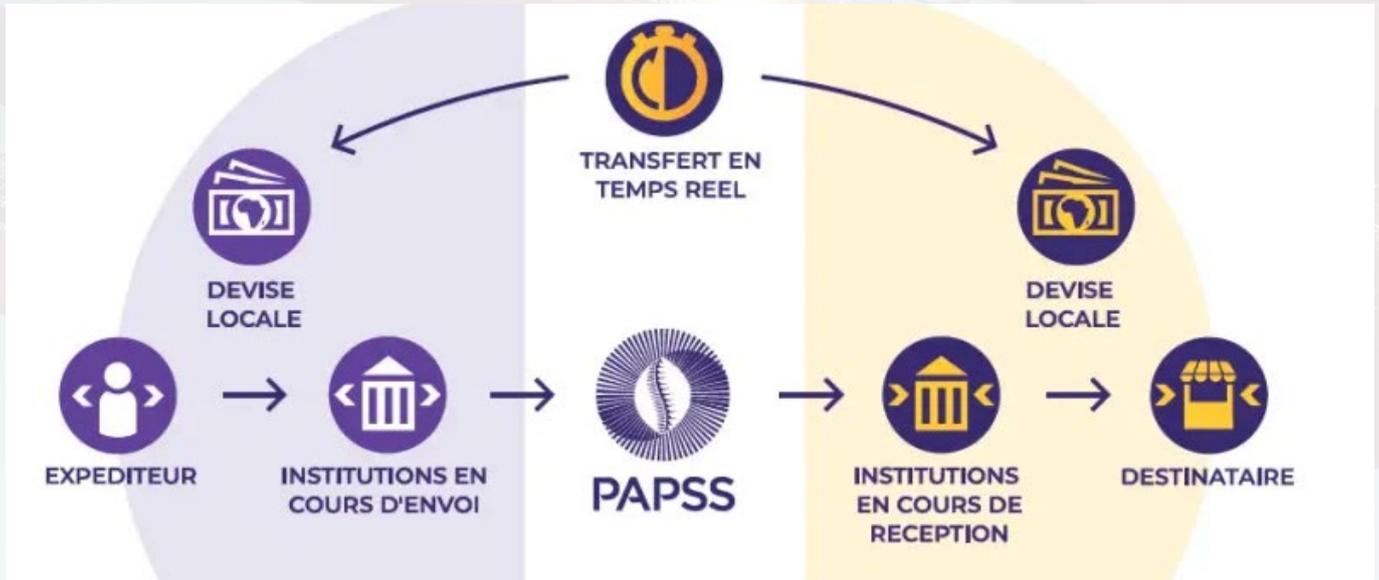
Le dossier vous a été offert par



Gilogistique

La logistique autrement

Connaissez-vous le PAPSS : le Système panafricain de paiement et de règlement



PAPSS (Pan-African Payment and Settlement System), ou Système de Paiement et de Règlement Panafricain en français, est une infrastructure de marché financier transfrontalière permettant les opérations de paiement en Afrique.

Avantages du PAPSS

PAPSS entend relever les défis historiques liés aux paiements transfrontaliers en Afrique, en apportant une valeur ajoutée grâce à une infrastructure de marché africaine commune à toutes les parties prenantes, allant des gouvernements, des banques et des prestataires de services de paiement aux entreprises, aux petites entreprises et aux particuliers.

Ce que représente PAPSS pour les « Participants »

Les banques commerciales, les prestataires de services de paiement et les autres intermédiaires financiers qui utilisent PAPSS bénéficient :

- d'un processus simplifié qui réduit les coûts et la complexité des opérations de change pour les transactions transfrontalières entre les marchés africains
- d'une capacité de paiement transfrontalier instantanée et sécurisée à leurs clients dans toute l'Afrique
- d'une plateforme qui permet l'innovation dans le commerce transfrontalier et l'accès à de nouveaux marchés africains.

Ce que représente PAPSS pour les marchés africains

Les gouvernements et les banques centrales Partenaires du PAPSS bénéficient :

- d'un allègement de la pression sur les comptes courants et des demandes de liquidités en devises étrangères
- d'une transparence accrue de l'activité commerciale transfrontalière, ce qui permet une meilleure surveillance des transactions transfrontalières et un potentiel accru de génération de revenus
- de meilleures opportunités d'inclusion financière et d'une croissance économique accrue grâce au commerce intra-africain.

Ce que PAPSS représente pour les clients

Les entreprises, les PME et les particuliers bénéficient :

- de paiements instantanés/quasi instantanés lors de transactions transfrontalières, sans avoir à se préoccuper de la conversion des devises
- d'une amélioration du fonds de roulement grâce à la certitude des paiements et à la rapidité des transactions
- d'un accès à diverses options de facilitation des paiements grâce à un réseau croissant d'intermédiaires financiers.

Comment fonctionne PAPSS

PAPSS permet le transfert instantané ou quasi instantané de fonds entre des donneurs d'ordre dans un pays africain et des bénéficiaires dans un autre.

Comment fonctionne PAPSS ?

Afin de permettre des paiements instantanés en devises locales à travers les frontières africaines, PAPSS s'appuie sur trois processus fondamentaux : le paiement instantané, le préfinancement et le règlement net.

Comment fonctionnent les paiements instantanés ?

Avec le paiement instantané, les participants n'ont plus besoin de convertir les monnaies locales en monnaies fortes, ce qui impliquait que les fonds quittaient l'Afrique pour être convertis avant d'être renvoyés

à la banque du bénéficiaire, ce qui ajoutait des jours à la durée de la transaction. Par ailleurs, les contrôles de conformité, les vérifications juridiques et les contrôles de sanctions sont effectués instantanément dans le système. Le processus de paiement quasi-instantané s'effectue en 120 secondes.

1- Un donneur d'ordre émet un ordre de paiement dans sa devise locale auprès de sa banque ou de son prestataire de services de paiement.

2- L'ordre de paiement est envoyé au PAPSS.

3- PAPSS effectue tous les contrôles de validation nécessaires sur l'ordre de paiement.

4- L'ordre de paiement est transmis à la banque ou au prestataire de services de paiement du bénéficiaire.

5- La banque du bénéficiaire libère les fonds au bénéficiaire dans sa devise locale.

Comment fonctionne le préfinancement ?

En raison de la rapidité du processus de paiement qui se déroule en temps réel, PAPSS doit garantir que les fonds sont disponibles pour compléter la transaction du donneur d'ordre avant d'effectuer le mouvement de débits et de crédits entre les comptes des Participants. Par conséquent, les Participants doivent convenir d'un accord

de préfinancement.

1- Le Participant Direct émet des instructions de crédit sur le compte de règlement RTGS, Règlement Brut en Temps Réel (Banque Centrale).

2- Le RTGS crédite le compte pré-financé du Participant Direct et en informe PAPSS.

3- PAPSS crédite le compte de compensation du Participant Direct.

4- Les Participants Indirects profitent des Accords de Parrainage pour émettre des instructions de financement via les Participants Directs.

Les Participants Directs se connectent directement au PAPSS et aux systèmes de Règlement Brut en Temps Réel (RTGS en anglais) des banques centrales dans le processus de préfinancement. Les Participants qui n'ont pas de compte RTGS – les Participants Indirects – peuvent approvisionner ou retirer de leurs comptes de compensation sur PAPSS avec l'aide d'un Participant Direct qui fournit les liquidités requises.

Les notifications sont transmises via la norme de messagerie ISO 20022, informant PAPSS, les Participants et le RTGS de l'état de chaque étape de la transaction.

Comment fonctionne le règlement ?

PAPSS doit garantir un règlement rapide dans les 24 heures. Le règlement net entre toutes les banques centrales participantes a lieu chaque jour à la même heure, à savoir 11h00 UTC.

Comme pour le processus de préfinancement, les notifications sont effectuées via un système de messagerie ISO 20022, qui notifie PAPSS, les Participants et le RTGS du statut de chaque étape de la transaction.

Les services PAPSS Service de base

Le service principal du PAPSS est fourni par le système de paiement instantané du PAPSS (PIP™), et prend en charge le paiement en temps réel de gros montants et de détail et la connectivité des banques et des prestataires de services de paiement.

Principales fonctionnalités du paiement instantané du PAPSS

- Crédits instantanés et irrévocables sur les comptes des clients
- Confirmation immédiate au donneur d'ordre et au bénéficiaire
- Disponibilité du service 24/7, 365 jours par an
- Norme de messagerie internationale ISO 20022 permettant l'interopérabilité, de grands volumes de données et des

données riches en informations sur les paiements et les envois de fonds.

- Infrastructure sécurisée, intégrant des mécanismes de cybersécurité et de lutte contre la fraude, renforcée par des capacités d'analyse comportementale et d'apprentissage automatique.

Services complémentaires

Des services supplémentaires et optionnels ciblant différents clients, que les Participants peuvent exploiter pour offrir des services à leurs clients.

• Demande de Paiement (Request to Pay) (R2P)

Il s'agit de permettre aux banques et aux autres institutions financières de fournir des services de paiement par débit direct transfrontalier à leurs clients (grandes entreprises, sociétés coopératives, prestataires de services, etc.), et de faciliter la facturation, et le recouvrement des fonds en temps réel.

Les débits seront rassemblés via un système central de gestion des mandats de transfert de débit transfrontalier, récupérés lorsque les paiements sont dus et transmis au système de crédit instantané pour la compensation et le règlement.

• Service de Dépôt Fiduciaire

Un dispositif sûr et sécurisé pour les banques commerciales et autres, dans lequel les fonds nécessaires à la réalisation d'une transaction sont confiés à la garde du PAPSS jusqu'à ce que la transaction soit terminée, ce qui offre une protection accrue pour les acheteurs et vendeurs qui effectuent des transactions, et permet également de réguler les paiements.

• Service de Transfert de Fonds

Services d'envoi de fonds intra-africains à faible coût avec mise à disposition immédiate des fonds au bénéficiaire, soit par le biais d'un compte bancaire, d'un portefeuille virtuel ou d'un retrait en espèces, lorsque la réglementation le permet.

• Adressage par Proxy

Un service qui permet l'utilisation d'un alias tel qu'un e-mail, une carte d'identité nationale, un numéro de téléphone, etc. pour envoyer et recevoir des paiements via PAPSS.

• Vérification des Sanctions

Un service qui vérifie les transactions en les comparant à des bases de données telles que la liste des Sanctions de l'ONU, de l'OFAC, etc.

source : <https://papss.com/>



Réussir dans la Supply Chain Africaine : Les 5 Qualités qui Font la Différence

5 qualités incontournables qui feront de vous le pro de la logistique que tous recherchent !

1. Adaptabilité à la Diversité Culturelle

Dans un monde où chaque jour est une nouvelle aventure, savoir naviguer à travers les cultures est la clé du succès. Les pros qui excellent dans la supply chain africaine comprennent comment s'adapter aux subtilités culturelles, transformant les défis en opportunités.

2. Pensée Stratégique et Résolution de Problèmes

La supply chain en Afrique est un terrain de jeu complexe. Des esprits stratégiques qui peuvent

résoudre des problèmes complexes - des infrastructures limitées aux fluctuations économiques - sont ceux qui laissent leur marque.

3. Compétences en Gestion Durable

La durabilité n'est pas seulement une tendance, c'est un impératif. Si vous êtes prêt à intégrer des pratiques durables, de la logistique verte à la réduction des émissions, votre carrière sera non seulement florissante, mais aussi durable.

4. Excellentes Capacités de Communication

Dans la supply chain, la communication est roi. Si vous pouvez construire des relations solides, gérer des équipes avec

brio et assurer une coordination transparente, alors vous êtes prêt à régner sur la chaîne d'approvisionnement.

5. Orientation Client et Qualité de Service

Le client est roi, même dans la logistique. En mettant l'accent sur la satisfaction client et la qualité de service, vous non seulement fidélisez les clients, mais aussi créez des partenariats durables.

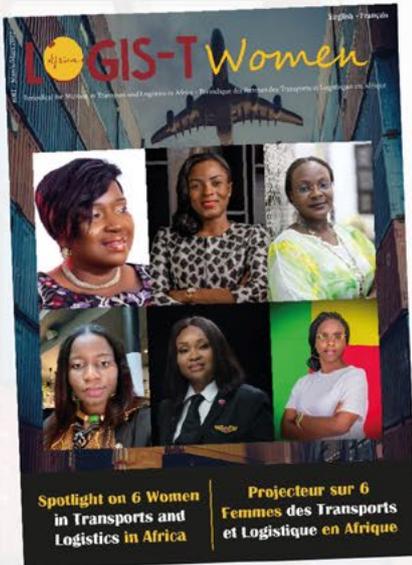
Si vous êtes prêt à relever ces défis avec style, vous êtes prêt pour une carrière qui ne connaît pas de limites. Rejoignez la révolution de la supply chain africaine et faites la différence !

Agility Emerging Markets Logistics Index 2024

L'indice Agility Emerging Markets Logistics Index utilise des données économiques et commerciales, des indicateurs sociaux et le développement des transports pour classer 50 pays émergents en fonction de leur potentiel en tant que marchés logistiques.

- 1-Egypte 20è,*
- 2-Maroc 22è,*
- 3-Afrique du Sud (24è),*
- 4-Kenya (25è),*
- 5-Ghana (31è),*
- 6-Nigeria (36è),*
- 7-Tunisie (37è),*
- 8-Tanzanie (41è),*
- 9-Algérie (42è),*
- 10-Ouganda (43è),*
- 11-Ethiopie (45è),*
- 12-Mozambique (46è),*
- 13-Angola (47è),*
- 14- Libye (50è).*

LOGIS-T WOMEN #3



The Voice of
WOMEN
 in Logistics
 and Transport
 in Africa

La voix des
FEMMES
 dans la logistique
 et le transport
 en Afrique

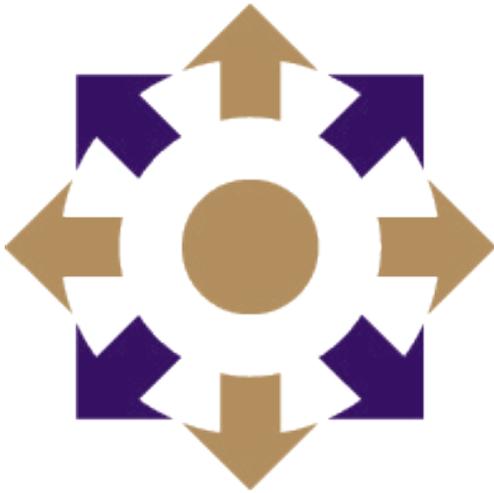
www.logistafrica.com

    **Logis-T Africa**

Telephone: (+221) 78 470 08 74-

E-mail: logistafrica@gmail.com

CILT CÔTE D'IVOIRE



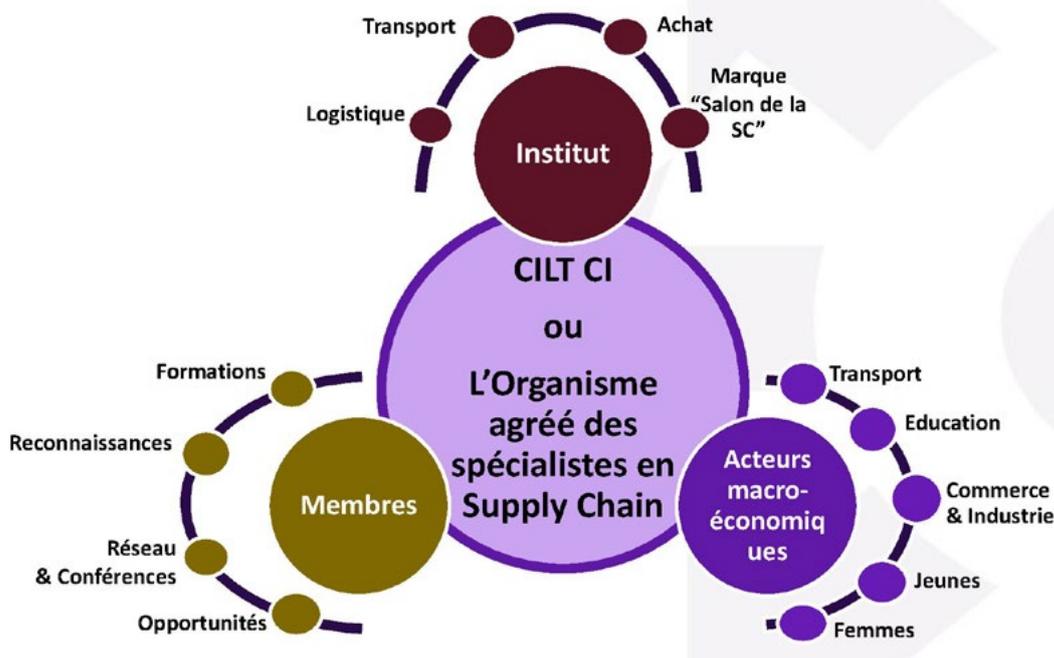
The Chartered Institute of Logistics and Transport

CILT CI, The Chartered Institute of Logistics and Transport Cote d'Ivoire, l'association de tous les spécialistes de la chaîne d'approvisionnement en Côte d'Ivoire est la représentation locale de CILT Internationale qui vise à s'établir comme la principale plateforme pour le développement et l'investissement dans le

secteur du transport, de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement. Nous précisons que CILT est une association centenaire créée en 1919 au Royaume-Uni et établie dans plus trente (30) pays du monde avec un réseau composé de plus de trente mille (30 000) membres.

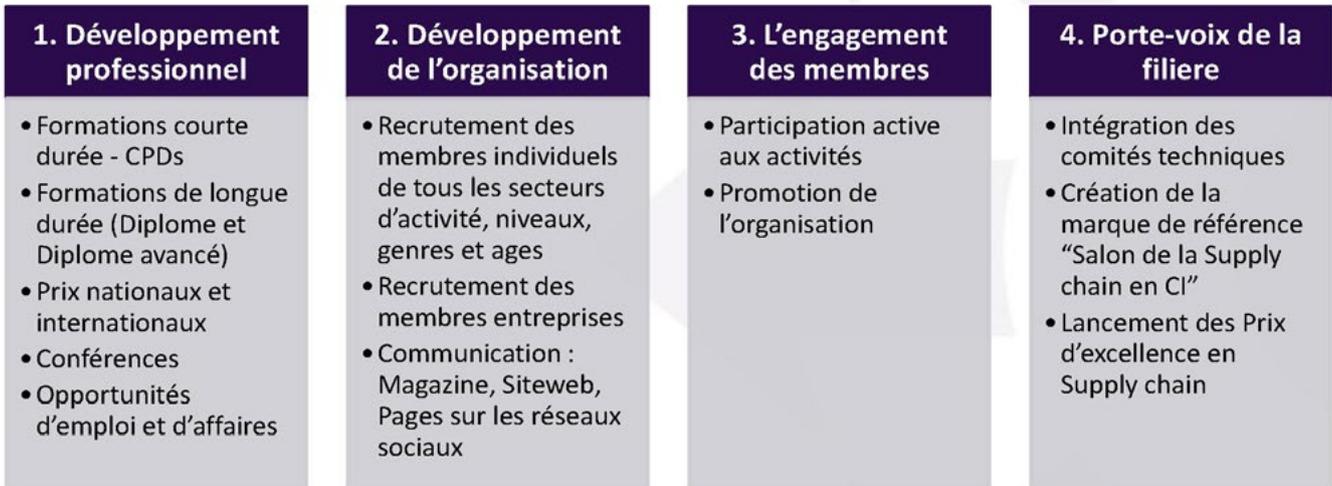


CILT CI Piliers stratégiques 2023 -2026



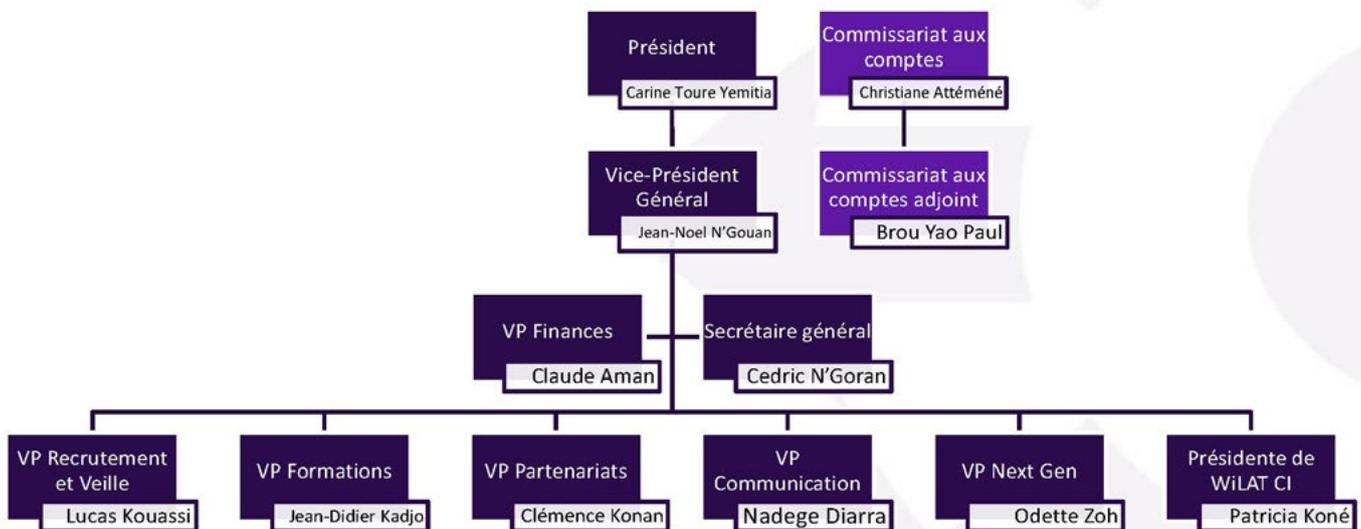


CILT CI Priorités 2023 -2026



ORGANIGRAMME – Bureau exécutif et commissariat aux comptes de CILT CI

12 membres (06 femmes+ 06 hommes)



Le Bureau exécutif de CILT CI



Mme Carine Toure Yemitia / Responsable régionale Procurement Afrique de l'ouest et du centre - FIDA CILT CI – Présidente



M. Jean-Noel N'Gouan / Directeur Supply Chain - IDC West Africa CILT CI – Vice-Président général



M. Claude Aman
Directeur Général - Africa Global Logistics/Ghana
CILT CI – VP Finances



M. Cedric N'Goran
Associé Gérant
Data Strategy Group (Microsoft Partner)
CILT CI – Secrétaire général



M. Lucas Kouassi
Directeur Logistique et Achats
Eviosys
CILT CI – VP Recrutement et Veille



M. Jean-Didier Kadjo
Directeur des études ESCAE
INP-HB
CILT CI – VP Formations



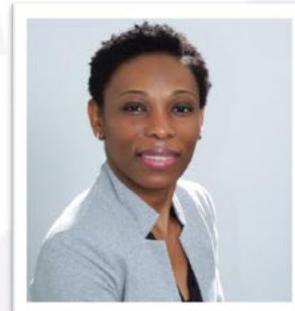
Mme Clémence Konan
Négociatrice en cheffe ZLECAF en CI
Membre de l'Organe d'Appel de la ZLECAF
CILT CI – VP Partenariats



Mme Nadege Diarra
Directrice commerciale
SITARAIL
CILT CI – VP Communication



Mme Odette Zoh
Senior Supply chain Manager
Orange CI
CILT CI – VP Next Generation



Mme Patricia Koné
Head of Supply Chain Methods
Prosuma
CILT CI – WILAT CI Présidente p.i.



Mme Christiane Attéméné / PDG de CTLM (Compagnie de Transit et de Logistique Minière)
CILT CI – Commissaire aux comptes



M. Paul Yao Brou
Directeur de la Formation, de la Communication et de la Qualité
Direction Générale des Marchés Publics (DGMP)

Les transports dans l'Agenda 2063 de l'Union Africaine:

Stratégie de fourniture de services de transport durables



Une stratégie globale est nécessaire pour faire en sorte que les transports facilitent la croissance économique et le développement social, renforcent l'intégration continentale et permettent à l'Afrique de participer efficacement à l'économie mondiale. Les ministres africains des Transports ont identifié des thèmes d'une stratégie de transport durable, y compris notamment l'interconnectivité, les coûts et les prix des transports, les institutions de transport, la sécurité, la mobilité urbaine et des systèmes de transport écologiquement résilients.

4.1 Amélioration de la connectivité continentale et régionale

Pour une intégration plus étroite de l'Afrique, il faudrait des liaisons de transport appropriées entre les régions, l'entretien et le développement de réseaux de transport et le renforcement des liaisons de transport avec le reste du monde.

Mise à jour des plans du PIDA pour répondre aux besoins changeants de l'Afrique

Les plans du PIDA doivent être constamment mis à jour pour assurer que les projets à court et

moyens termes du Plan d'action prioritaire du PIDA demeurent pertinents et abordables. Ces examens permettront d'évaluer les progrès accomplis et de ré-examiner les hypothèses sous-jacentes sur les coûts des projets, la planification financière et d'autres externalités macroéconomiques qui influent sur les priorités et les plans de transport. Ainsi, les mises à jour du PIDA seront cohérentes avec les plans directeurs des CER, conformément au Cadre stratégique du PIDA, et répondront à de nouvelles priorités au fur et à mesure que les besoins de l'Afrique évolueront.

Assurer la durabilité de l'entretien, accélérer la mise à niveau et construire les chaînons manquants

Sur l'ensemble du continent, les réseaux routiers doivent être maintenus et mis à niveau pour atteindre les niveaux de connectivité nécessaires pour intégrer l'Afrique, ses régions et ses pays. Cette proposition a trois implications pour les 59 100 km de réseau autoroutier transafricain. La première consiste à maintenir approximativement le tiers du réseau actuellement en bon état. La deuxième est de réhabiliter environ la moitié du réseau qui est en mauvais état. La troisième consiste à moderniser les sections de surface de terre et de gravier conformément aux normes établies pour les travaux de pavage, et à construire les chaînons manquants estimés à environ 4 300 km.

La nature et l'étendue de ce travail exige des stratégies et des priorités qui varient d'une région à une et d'un pays à un autre. Par exemple, le corridor Le Caire-Dakar est pratiquement achevé, mais les corridors qui traversent l'Afrique centrale nécessitent une modernisation et une construction des chaînons manquants. Toutefois, la réalisation de normes pour le pavage des routes dans certains pays à faible revenu mettra à rude épreuve les budgets trop

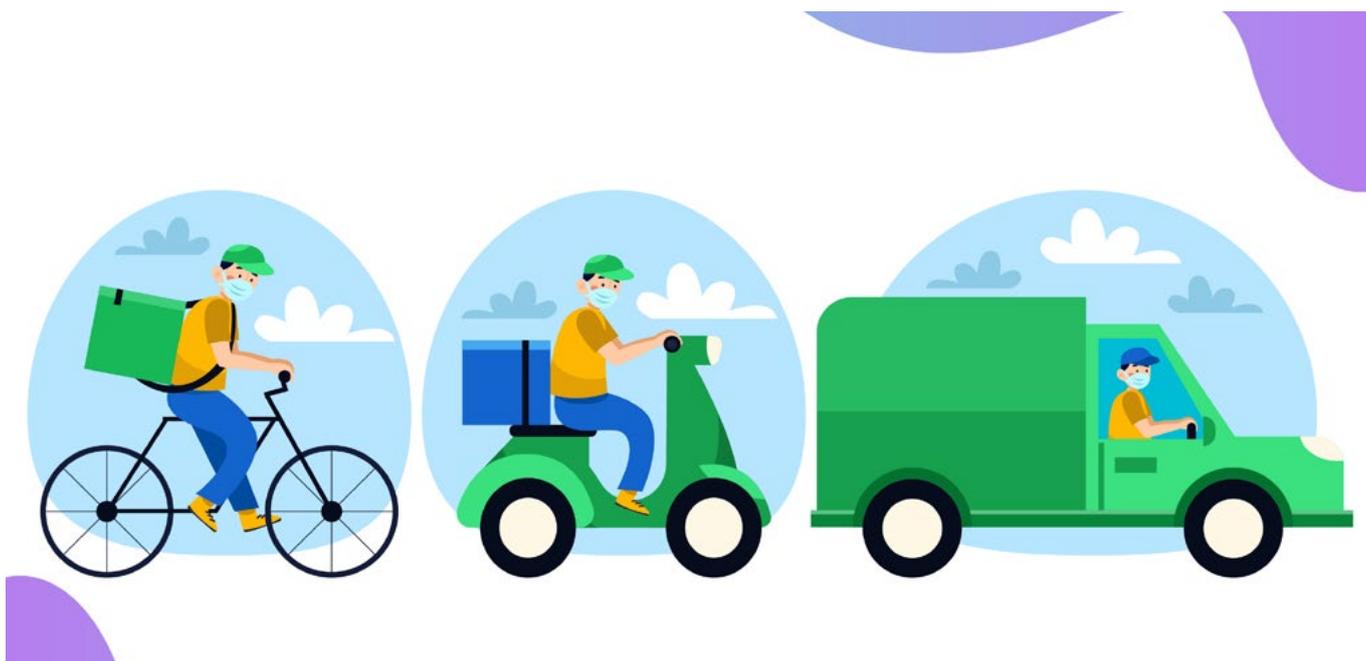
grevés, et une certaine forme de construction échelonnée sera nécessaire. Néanmoins, des routes praticables dans ces pays contribueront encore à la connectivité continentale et régionale.

Une stratégie similaire est nécessaire pour les réseaux routiers nationaux qui relient les villes secondaires et les zones commerciales aux réseaux régionaux. Tous les tronçons et routes secondaires et tertiaires qui sont actuellement en bon état doivent être entretenues, et les routes dans un état critique doivent être réhabilitées avant qu'elles ne s'effondrent et nécessitent reconstruction. Les routes non bitumées devront être mises à niveau avec des surfaces de gravier, et, là où c'est absolument nécessaire, revêtues de manière appropriée de pavés.

La connectivité ferroviaire est en cours d'intensification dans le cadre du Réseau ferroviaire africain intégré de trains à grande vitesse, un projet phare de l'Agenda 2063 pour relier toutes les capitales et centres commerciaux africains. La première étape de ce projet visionnaire est la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Tanger et Kenitra au Maroc, qui sera ouverte en 2018. Ce projet novateur, un exemple de financement public-privé, comprend

la participation de l'UE et d'autres investisseurs internationaux. Parallèlement, les corridors ferroviaires en grande partie déconnectés de l'Afrique doivent être modernisés et reliés dans le cadre d'un réseau continental. Cela nécessitera une accélération de la réhabilitation du réseau de voies à écartement étroit existant, pour supporter des charges à l'essieu qui tiennent compte du matériel roulant moderne pour le transport de volumes croissants de biens. En outre, l'interopérabilité des réseaux ferroviaires, dont beaucoup ont des écartements différents, doit être améliorée, et des centres d'échange de transport appropriés devront être modernisés ou construits. Toutes ces améliorations contribueront à porter le ratio modal de transport actuel (10 % pour le rail et 90 % pour la route) au ratio cible du PIDA, qui est de 30 % pour le rail et 70 % pour la route.

«...les routes dans un état critique doivent être réhabilitées avant qu'elles ne s'effondrent et nécessitent reconstruction...»



L'interconnectivité des ports devra être améliorée dans deux directions, en interne vers l'intérieur des pays côtiers et sans littoral et à l'extérieur vers l'Europe, l'Inde, l'Asie, l'Australie et les Amériques. La mise à niveau des activités s'articule principalement autour du développement continu des terminaux à conteneurs pour faire face à l'évolution rapide du commerce et des modes d'expédition. Elle exige également la coordination des investissements dans le transport routier et ferroviaire pour gérer l'escalade du trafic de conteneurs, ainsi que la modernisation des ports qui sont de grands centres de transbordement. Et, dans les régions sans ports concentrateurs dédiés, la conception d'un réseau portuaire de type «hub and Feeder», du moins pour certains commerces ou

navires, pourrait éviter le surinvestissement dans plusieurs corridors parallèles.

Les quais lacustres et les infrastructures terrestres connexes doivent également être remis en état, et dans beaucoup de cas en conjonction avec la composante ferroviaire. L'amélioration de l'efficacité du transport sur les fleuves navigables, comme le Congo, nécessite une réhabilitation significative des infrastructures portuaires fluviales, le dragage pour maintenir l'accès et l'installation d'aides modernes à la navigation. Ces améliorations augmenteraient la connectivité intrarégionale et, dans le cas du fleuve Congo, la connectivité de neuf pays d'Afrique centrale.

La connectivité aérienne

continentale et régionale exigera la modernisation des infrastructures aeroportuaires et de navigation aérienne, la réduction des coûts d'exploitation des compagnies aériennes, et l'engagement national actuel de 17 pays sur le marché unique africain du transport aérien (SAATM). Ces initiatives sont nécessaires pour renverser la tendance au déclin des services réguliers internationaux, pour améliorer la connectivité aérienne interafricaine, et sont indispensables pour augmenter le trafic aérien.

Extrait du Document stratégique sur les Transports - Mise en place de systèmes de transports durables pour la réalisation de l'Agenda 2063. [Téléchargez et lisez le document sur notre bibliothèque en ligne en cliquant ici](#)



Lexique Français / Anglais

Itinéraire - Route

Prévision de la demande

Demand Forecasting

**Livraison du
dernier kilomètre**

Last-mile delivery

Logistique entrante

Inbound logistics

Logistique sortante

Outbound logistics



Contactez-nous pour suivre nos formations pros en anglais des Transports et Logistiques

  +221 78 470 08 74    Logis-T Africa



L'anglais pro pour les spécialistes de la Supply Chain

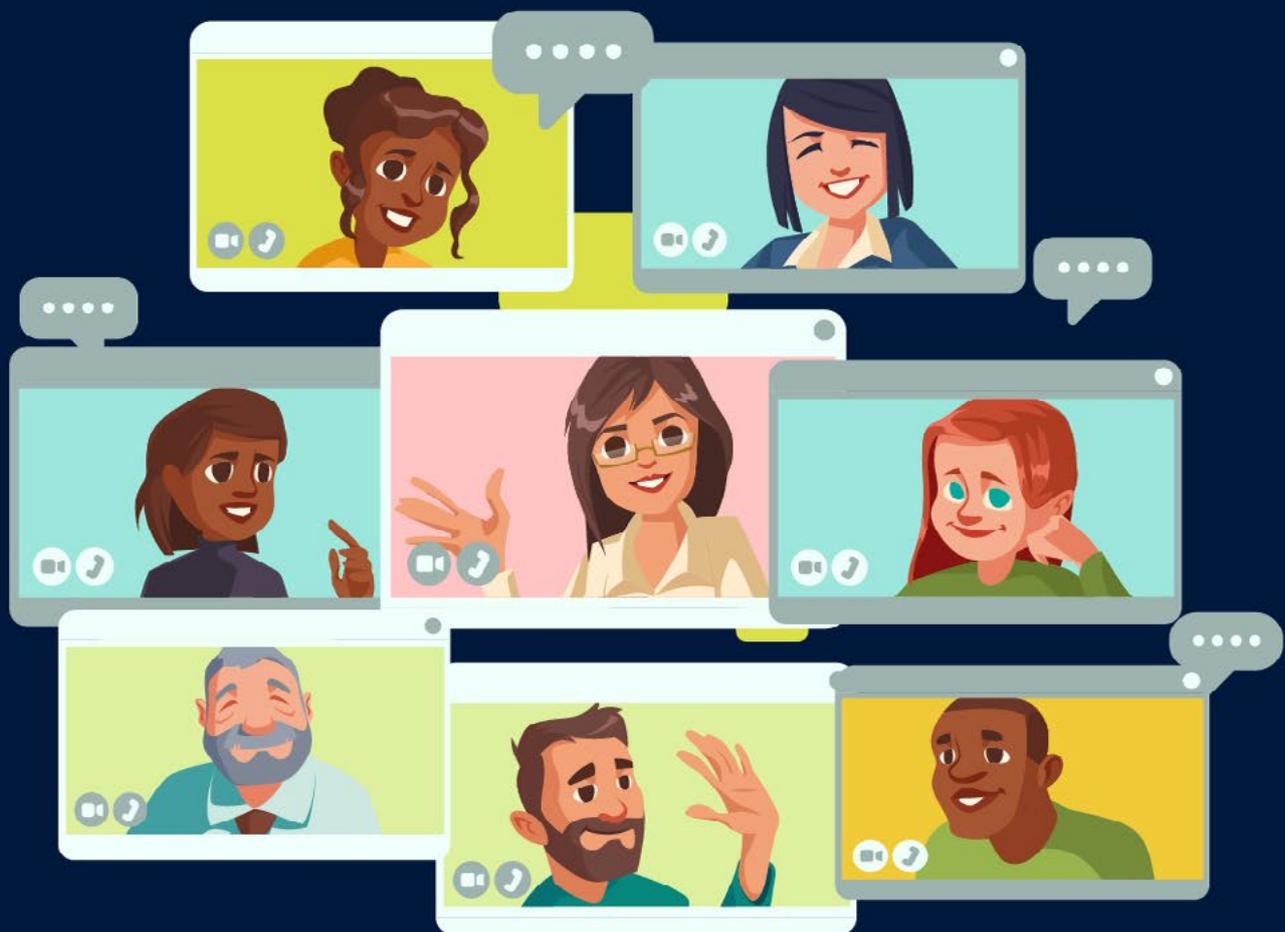
LOGIS-T MAGAZINE

Pour ne rien rater de nos magazines **GRATUITS** chaque quinze jours,
abonnez-nous à notre **newsletter**, nos **réseaux sociaux** ou envoyez
Logist Magazine par whatsapp au +221 78 470 08 74

Le club



Professionnels de la supply chain, améliorez votre pratique de l'anglais avec notre club



- une séance de discussion/semaine (en ligne)
- deux ressources/semaine (pdf, audio ou vidéo)

+221 78 470 08 74 logistafrica@gmail.com

10.000f /mois



L'anglais pro pour les spécialistes de la Supply Chain

LOGIS-T TV

Initiatiiv LOGIS-T

avec
M. Bodom MATUNGULU
Expert en Infrastructures de transport. Président du **Think Tank RDC STRATEGIE**



sur **Logis-T Africa**



LOGIS-T présente
Supply Chain AFRIC'Actu

L'actualité de la supply chain en Afrique vu par les professionnels du secteur

en live sur **Logis-T Africa**

Samedi 06 Août - 2022 10h GMT

Invités



Mamour DIAW
Supply chain Manager à Proxalys



Mamadou H. Bah
Président du RESLORG

Au programme

- Thème de discussion : **La logistique du dernier kilomètre**
- Revue de l'actualité Supply Chain du mois de juillet
- Questions d'actualité
- Contributions du public

Animateur



Carlos KPODIEFIN
Directeur de la Rédaction Logis-T Africa

www.logistafrica.com | Au service des professionnels de la Supply Chain en Afrique



LOGIS-T

Webinaire

Importance des zones industrielles dans le développement des transports, et de la logistique en Afrique



Youssef Sbai
DG de S3M



Franck EVINA ELLA
spécialiste Supply Chain, Responsable stratégie du club Industrie au sein de l'Association Elit



Roukayatou Nap
Procurement manager

Samedi 1er Octobre 2022 10h GMT

en live sur **Logis-T Africa**
Logis-T Africa TV



www.logistafrica.com | Au service des logisticiens et transporteurs africains

Initiatiiv LOGIS-T

Lumière sur les initiatives impactantes de la Logistique en Afrique

Vendredi 28 octobre - 2022 11h GMT

en live sur **Logis-T Africa**

avec
Christiane OHIN-TRAORÉ
Fondatrice et Présidente du



WOMEN IN LOGISTICS - AFRICA

Avec la participation des coaches, d'une mentor et d'une mentee du WILA Mentorship Programme 2022

www.logistafrica.com | Au service des professionnels de la logistique en Afrique

Webinaire - Supply chain Afric'Actu - Initiatiiv

Abonnez-vous pour suivre nos émissions passées et ne rien rater de nos programmes à venir en cliquant ici