

# TAM-TAM

Bimestriel d'informations  
du Port Autonome de Dakar  
N°2 Janvier-Février 2014

## DU DOCKER



Dakar a son salon maritime



Anvers inspire  
les administrateurs du PAD

### FOCUS

#### Transport Passagers

#### PAD-EIFFAGE

vers une consolidation du partenariat



## BOLLORE-PAD

# Le Nouveau Pacte



# SNAT s.a.

SOCIETE NOUVELLE DES AUXILIAIRES DE TRANSPORT - S.A.

*L'avantage d'être efficace*



51, Bd Djily Mbaye -1er Etage - BP 22585 DAKAR Ponty (Sénégal)  
Tél. (221)822 35 15 - 822 36 05 - Fax (221) 822 36 06 -  
Email : snat@arc.sn - snat@snat.sn website : <http://www.snatsenegal.com>

#### Transit Maritime

Frêt Aérien : Tél. (221) 820 25 24 - Fax (221) 820 43 24. Aéroport L.S.S Yoff  
Logistique Transport: Tél. (221) 832 49 42  
Manutention portuaire : Tél. (221) 832 84 43 Fax (221) 832 84 53

# SOMMAIRE

**TAM-TAM**  
**DU DOCKER**

Bimestriel d'informations  
du Port Autonome de Dakar  
N°1 Septembre-octobre

## EDITO

La modernisation, un impératif catégorique \_\_\_\_\_ 4  
Dr Cheikh KANTE

## ACTU

Contrat de concession BOLLORE-PAD :  
Le nouveau pacte économique – El H. Momar WADE \_\_\_\_\_ 5 – 6

Dakar a son salon maritime – Massata FALL \_\_\_\_\_ 7 – 8

PAD-EIFFAGE :  
vers une consolidation du partenariat – El H. Momar WADE \_\_\_\_\_ 9 – 10

Le Ministre HAIDAR El Ali réserve sa 1ère sortie au PAD \_\_\_\_\_ 11 – 12  
El H. Momar WADE

## FOCUS

La Gare maritime Internationale : A la quête de l'excellence \_\_\_\_\_ 13 – 14  
El H. Momar WADE- Fatoumata DOUKOURE FAYE

Entretien avec Abdou Salam KANE,  
Directeur de l'exploitation de la COSAMA – El H. Momar WADE \_\_\_\_\_ 15

Entretien avec Commandant Oumar DRAME,  
Administrateur Délégué de la LMDG – El Hadj Momar WADE \_\_\_\_\_ 16

## QUESTIONS À

Ousseynou NDIAYE, Directeur des Services Techniques  
et de l'Aménagement – El H. Momar WADE \_\_\_\_\_ 17

## VIE SOCIALE

Qu'est ce que la retraite complémentaire ? – Dr Amadou Yaya Sarr  
Journée de don de sang : les jeunes du PAD s'impliquent – Cheikh Bécaye BA \_\_\_\_\_ 18 – 19

## BENCHMARKING

Anvers inspire le PAD – Abdoul Hamid SY \_\_\_\_\_ 20 – 21

## PAROLE AUX USAGERS

Transport de Conteneurs – Regards croisés de trois acteurs majeurs \_\_\_\_\_ 22 – 23  
El H. Ibra THIAM

## PORT EN CHIFFRES

Etats financiers 2012 – Yaya SONKO \_\_\_\_\_ 24 – 25

## LEGISLATION

Règlement 14 de l'UEMOA : Le PAD se met aux normes \_\_\_\_\_ 26

Directeur de publication :  
Dr Cheikh KANTE, Directeur Général

Edition :  
Cellule Communication et Relations Publiques

Coordonnateur de la rédaction :  
Abdoul Hamid SY

### Comité Editorial :

Fatoumata DIOP  
Fatoumata DOUCOURE FAYE  
Charles SECK  
Djibril DIAGNE  
Yaya SONKO  
Pape Sidy TALL  
Massata FALL  
Maïssa Mahecor DIOUF  
Cheikh Bécaye BA  
Saër NDIAYE  
Ibrahima TOURE  
Abdoul Wahab GAYE  
Issa KANE  
Pape Ndiankou NDIR  
Samba Guèye NDIAYE  
Fatoumata Diallo KONARE  
Ndiogou NDIAYE  
Ibrahima GNINGUE  
Aïssatou Mbengue DIALLO  
El Hadj Ibra THIAM  
Mame Diarra SECK

Journaliste Consultant :  
El H. Momar WADE

Photographie :  
Moussa DIALLO

Conception :  
FUTURA

Impression :  
FUTURA

Port Autonome de Dakar  
21, Boulevard de la Libération  
BP 3195 - DAKAR  
Tél : 849 45 45 / Fax : 823 36 06  
Site : www.portdakar.sn  
Email : pad@portdakar.sn

# EDITO

## La modernisation un impératif catégorique



Par Dr Cheikh KANTE, DG du PAD

Les mutations dans le monde maritime ont engendré un certain nombre de paradigmes liés à la satisfaction du client. Cela veut dire qu'une autorité portuaire doit toujours, autant que faire se peut, satisfaire les acteurs de l'avant pays maritime et de l'arrière pays terrestre. Et ces paradigmes supposent pour nous, une mise en norme de nos infrastructures et un redimensionnement de notre stratégie afin de profiter au mieux, de l'avantage concurrentiel naturel qui fait que nous nous situons à la croisée des chemins. Le temps passe. Nos concurrents, d'est en ouest, du nord au sud, se réorganisent et anticipent à coup d'importants investissements. Et dans ce jeu, c'est connu : ce ne sont pas les plus grands qui « bouffent » les plus petits, mais les plus rapides qui « bouffent » les plus lents.

Dans un environnement hyperconcurrentiel et même chrono-concurrentiel, il faut réfléchir vite, agir vite, pour acquérir, maintenir et développer des parts de marché. L'indice de performance des ports de la Banque Mondiale nous place 110ème sur 155 ports. Et ne le cachons pas, notre transbordement a baissé de 25% en 2012. Au sein de la communauté portuaire, nous avons toujours cherché à répondre avec clarté à une simple question : devons-nous attendre d'être les derniers avant de réagir ? Non, non et non !

Il me revient toujours à l'esprit une anecdote entre l'architecte Haussmann et Napoléon III lorsque le premier a dit à ce dernier : « Monseigneur, les quartiers de Paris ressemblent à des nids d'aigles. Si vous ne prenez garde, Paris ne sera jamais la plus belle capitale du monde comme vous en rêvez ».

La réponse de Napoléon III fut simple, nette et précise : « Vous avez raison Haussmann. Reconstruisons Paris et les générations futures seront fières de nous ». Et ainsi, des quartiers entiers furent rasés en son temps pour reprendre le plan d'urbanisation de cette ville qui est, en effet, devenue aujourd'hui une des plus belles capitales du monde.

Moderniser et repositionner notre port n'est pas un choix mais un devoir, un impératif et même une impérieuse nécessité. C'est pourquoi nous avons misé sur le pragmatisme et la transparence. Et pour ne pas nous tromper de modèle économique et de fondement juridique dans notre politique de spécialisation des quais, nous avons pris toutes les précautions dans le fond et la forme.

Dans les dispositions de la loi 87-18 du 17 juillet 1987 modifiée par la loi 92-63 du 22 décembre 1992, en son article 3, « l'Etat transfère bien à la SNPAD la propriété des biens et droits immobiliers de son domaine privé ainsi que la gestion physique, comptable et financière des biens et droits

immobiliers de son domaine public lorsqu'ils sont nécessaires à l'accomplissement ou à la réalisation de son objet social ». En référence à cette disposition, l'article 3 de cette loi autorise la SNPAD à consentir sur le domaine public dont la gestion lui est transférée, des autorisations d'occupation de 25 ans renouvelables à fin d'installation et d'exploitation d'équipements liés directement aux opérations portuaires dont les constructions autorisées ainsi que les équipements sont susceptibles d'hypothèques ou de nantissements.

C'est bien les cas du Môle 2 et du Môle 8. Les prestations demandées consistent à l'exploitation du domaine public par des opérateurs en contrepartie de paiements de redevances domaniales annuelles versées au Port Autonome de Dakar, comportant une partie fixe calculée sur la base de la superficie occupée et une partie variable indexée aux services offerts aux navires escalant au terminal.

Dés lors, cette procédure n'est ni régie par les dispositions de l'article 1 de la directive n°4-2005 du Code des marchés de l'UEMOA du 09 décembre 2005, portant procédure de passation, d'exécution et de règlement des marchés publics et de délégation des services publics, ni par l'article 10 du Code des Obligations de l'Administration encore moins par l'article 2 du Code des marchés. Et c'est pourquoi, en vertu des pouvoirs réglementaires que la loi nous a conférés, en vertu des exigences de compétitivité de notre port qui est une grande préoccupation du gouvernement du Sénégal, nous avons privilégié un partenariat public-privé transparent.

La première procédure de passation du marché de concession du Môle 2 a duré trois ans. D'autres ont duré cinq ans. Pouvons-nous, dès lors, nous permettre, pour bâtir une stratégie, d'attendre cinq ans pendant que les autres se réorganisent, pendant que la loi nous l'autorise ? C'est pourquoi, la typologie du modèle économique que nous avons mis en place est basée sur celle d'un projet économiquement viable, socialement équitable et écologiquement reproductible.

Nous avons veillé à ce qu'il y ait une corrélation positive entre niveau d'investissement, cash-flow généré, création d'emplois, participation de privés sénégalais dans le capital de la future société d'exploitation avec respectivement 25% du capital, dans le cas du Terminal roulier et 20% dans le cas du Terminal Vraquier et enfin, respect des normes environnementales. Nous avons négocié d'égal à égal avec nos partenaires en sauvegardant chacun son intérêt. Tout cela pour doter notre port des meilleurs terminaux rouliers et vraquiers d'Afrique.

*Dr Cheikh KANTE*

# BOLLORE-PAD

## Le nouveau pacte économique



Mr Dominique Lafont (à g.) et Dr Cheikh KANTE lors de la signature

C'est dans un enthousiasme partagé que les dirigeants de Bolloré Africa logistics et du Port Autonome de Dakar, Mr Dominique Laffont et Dr Cheikh Kanté ont signé, le 28 novembre dernier au King Fahd Palace, une convention de concession entre leurs deux entreprises, en présence des présidents de conseil d'administration, Mrs Amadou Racine Sy et Amadou Kâ et de nombreux cadres des deux structures. Ce partenariat qui porte sur le Terminal Roulier El Hadj Malick SY (ex-Môle 2) épouse les contours d'un nouveau pacte économique et cadre parfaitement avec la vision du Directeur Général du PAD. Compte rendu...

« Cette convention porte sur cent (100) millions d'euros (65 milliards de francs cfa) et offre le meilleur projet face à la concurrence. Cet investissement est une manne. Ce terminal de transbordement pour rouliers est exemplaire à plus d'un titre ; car, il existe une volonté qui a abouti aujourd'hui à la signature de ce contrat qui porte sur l'extension du quai de soixante dix mètres et un approfondissement de deux mètres en sus de nouveaux équipements portuaires. Ce sera un service complet intégré et informatisé. La concession va durer 25 ans. Quarante milliards seront investis dans les infrastructures, vingt milliards dans les équipements et le reste six milliards en matériel informatique. Quelques mille emplois seront créés. Notre groupe compte vingt cinq mille salariés, deux cent cinquante filiales dans quarante cinq pays et plus de mille cadres africains. Des écoles de formations ont été créées pour nos besoins et des partenariats existent entre le groupe et certaines écoles supérieures telles que Sup de Co au Sénégal. A compétences égales, nous choisissons un cadre africain dirigeant. Nous sommes le premier employeur dans le périmètre portuaire. Nous remercions les autorités car avec ce contrat de concession, nous devenons un acteur portuaire à part entière. Avec trente concessions, il est anormal qu'on ne soit pas sur la place de Dakar. Nous remercions particulièrement le Président Macky Sall, le Pca, et le Dr Kanté. Nous avons travaillé de façon étroite. Ce partenariat exigeant offre des perspectives de développement. »

Ces propos de Mr Laffont sont assez édifiants sur les enjeux importants de cette nouvelle convention qui contribuera considérablement au développement de l'outil portuaire. Auparavant, le président du conseil d'administration a adressé à l'assistance un mot de bienvenue. Le Dr Cheikh Kanté, a quant à lui, magnifié

avec des mots qui traduisent sa fierté l'exemplarité de ce partenariat qui est en fait un nouveau pacte économique. « C'est le résultat d'une œuvre collective approuvée par le conseil d'administration. C'est la concrétisation de notre vision qui est d'avoir le port le plus compétitif de la côte ouest-africaine. Une autorité portuaire doit satisfaire les acteurs par une mise en ordre et un redimensionnement en mettant l'accent sur l'avantage concurrentiel dont Dieu dans Sa mansuétude nous a gratifiés. Le temps passe et nos concurrents se réorganisent. Ce sont les plus rapides qui bouffent les plus lents. Il faut agir vite et développer des parts de marché. Nous sommes classés par la Banque Mondiale 110ème sur 155 ports et nous connaissons une chute de 25 % de nos transbordements. Il faut chercher à repartir sur de nouvelles bases et non laisser le port en friche, car un port qui agonise c'est le cœur d'une économie qui flanche », explique le Dg, très en verve. Paraphrasant le baron Haussmann, le père de la modernisation de Paris avec les quartiers rasés pour céder la place à de larges avenues, il a prôné la reconstruction du port sur le fond et la forme. Selon l'autorité portuaire, la procédure a duré trois ans ; typologie, modèle économique et social, tout a été passé au peigne fin. « Rien d'important n'a été omis ni négligé. Mille emplois vont être créés et les normes environnementales vont être respectées. Nous avons négocié d'égal à égal. Notre partenaire nous a promis le plus beau terminal d'Afrique » soutient le Dg qui a vivement remercié les cadres du Port qui l'ont assisté dans ces difficiles négociations. Nous sommes fiers de signer cette convention » conclut Dr Cheikh Kanté. Après la signature de la convention, un sympathique cocktail a mis fin à cette importante cérémonie. Un nouveau pacte économique vient d'être scellé.

> El Hadji Momar WADE

## ACTUALITÉS



Les deux dg parafant la convention



MM Mouhamed A. Diop (à g) et Mamadou R. Sy (à d.), Directeur Régional et PCA de Bolloré Africa Logistics – Sénégal



De nombreux officiels...



... et membres de la communauté portuaire au rendez-vous.



Vue sur le présidium...



.... Et sur l'assistance.



La chanteuse Viviane Chedid en live



Dr Kanté discutant avec MM. Massar Sarr du SATS, Mamadou Gueye de Cap-Dakar et Guido Heremans de DP World

# Dakar a son salon maritime



Le Ministre de la Pêche et des Affaires Maritimes, Mr Ali Haïdar coupant le ruban aux côtés des Ministres Coréen et marocain et de son homologue sénégalais Mr pape Diouf Ministre de l'hydraulique et de l'Assainissement.

Le Port Autonome de Dakar a participé au Salon Maritime de Dakar qui s'est tenu du 04 au 06 Octobre 2013 à l'Hôtel King Fahd Palace, sous l'égide du Ministère de la Pêche et des Affaires Maritimes.

Le Port, à travers cette participation, visait :

- sa promotion auprès du public et des opérateurs étrangers ;
- la communication sur les projets de développement que le Directeur Général a en ligne de mire, notamment le dragage du chenal d'accès et la réhabilitation du Wharf pétrolier ;
- l'exploration de pistes de coopération avec de potentiels partenaires.

Ces importantes assises sur le secteur maritime étaient présidées par Monsieur El Ali HAIDAR, Ministre de la Pêche et des Affaires Maritimes en compagnie de plusieurs de ses homologues venus du monde entier, dont Monsieur Aziz Rabah, Ministre du Transport du Maroc, comme invité d'honneur.

La première édition du salon s'articulait autour de deux volets : une exposition et une série d'ateliers sur les sous-thèmes suivants :

Sous-thème 1 : Gestion durable des ressources halieutiques face aux enjeux des exportations de la sécurité alimentaire.

Sous-thème 2 : Transports maritimes et gestion portuaire : quelle synergie pour un développement durable ?

Sous-thème 3 : Sécurité et sureté maritimes : quelles orientations stratégiques pour un développement des activités en mer ?

Ainsi, durant trois jours d'atelier, experts maritimes



Le Ministre Ali Haïdar visitant le stand du PAD

et acteurs de la chaîne ont à travers un diagnostic sans complaisance, identifié les principales contraintes qui influent négativement sur le développement de l'activité maritime au Sénégal en général, et de la pêche en particulier.

A l'issue des travaux, des recommandations fortes ont été faites pour la relance du secteur maritime sénégalais et l'adoption d'une charte dénommée « La charte de Dakar ».

L'exposition, quant à elle, a donné l'opportunité aux professionnels du secteur venus d'horizons divers de faire la promotion de cette manifestation.

> Massata FALL

## ACTUALITÉS

Après la cérémonie d'ouverture, le Ministre de la Pêche et des Affaires Maritimes, en compagnie d'une forte délégation, a procédé à la visite des stands dont celui du Port. Ce fut l'occasion pour le Chef du Service Marketing et Communication de présenter l'outil portuaire au Ministre et à sa délégation et de revenir sur la nouvelle vision du Port pour le mener vers l'excellence sous le triptyque : performance, efficacité et sécurité. D'autres pays présents à Dakar pour les besoins de ce salon, ont eux aussi manifesté leur intérêt pour le Port de Dakar par la visite de son stand.



Photo de famille avec Dr Kanté, DG du PAD





Le PCA du PAD et Dr Kanté accompagnant MM Berger et Senac

## PAD-EIFFAGE vers une consolidation du partenariat

Le mardi 13 novembre 2013, le Directeur Général du Port Autonome de Dakar a reçu une forte délégation du Groupe Eiffage conduite par son PDG, Monsieur Pierre Berger, accompagné de Monsieur Gérard SENAC. Après un premier tête-à-tête au siège de la Direction Générale du Port, la délégation a embarqué à bord de la chaloupe BEER pour procéder à une visite du plan d'eau avec un arrêt obligé sur le chantier du wharf pétrolier qui est en cours de réhabilitation par le groupe EIFFAGE. Au cours de cette traversée, il a accordé un entretien exclusif à Tam-tam du Docker.

Monsieur Berger, quel est le sens de votre visite au Sénégal et particulièrement au Port Autonome de Dakar.

Quand le groupe Fougères a démarré son implantation en Afrique, c'était au Sénégal. Le premier contrat qui a été signé c'était en 1926, avec le Port Autonome de Dakar. Nous sommes en 2013 et nous avons signé cette année un nouveau contrat très important avec le Port Autonome de Dakar, 87 ans après le démarrage des activités de Fougères en Afrique. C'est pour nous un symbole de voir que nous continuons de travailler avec des partenaires fidèles comme le PAD. Nous avons aussi hier inauguré la première autoroute privée d'Afrique de l'Ouest, l'autoroute de l'Avenir qui est un grand succès pour le Sénégal et pour le groupe EIFFAGE. C'est une deuxième raison qui m'a amené à visiter cette semaine le Sénégal et Dakar.



Mr Berger se confiant à TDD lors de la traversée vers Gorée

Nous savons que votre groupe en consortium avec le groupe belge Jan de Nul vient de signer le contrat de dragage du chenal d'accès du PAD. Que pouvez-vous nous dire de ce projet dont les travaux vont démarrer bientôt ?

Ecoutez, ce projet démarre sous de bons auspices. C'est une très grosse et une très belle affaire qui va faire l'objet de toute notre attention. Comme nous l'avons indiqué au Directeur Général du PAD ce matin, nous terminerons les travaux dans les délais. Et c'est pour nous une première étape. Car derrière, d'autres investissements suivront comme par exemple, le Port du Futur. Nous comptons bien sceller un nouveau partenariat avec le Port, Eiffage et éventuellement d'autres partenaires privés extérieurs pour accélérer le développement du Port dans le cadre du projet du Port du Futur. C'est pour cette raison qu'il est très important pour nous que nous réussissions l'affaire que vous nous avez confié récemment, le rempiètement du wharf pétrolier, de façon à nous présenter très correctement pour l'extension du Port du Futur.



Dr KANTE distinguant Mr Pierre Berger, PDG d'EIFFAGE en présence du PCA du PAD, Maître Amadou KA

### Vos ambitions pour le Port de Dakar et pour le Sénégal ?

Pour le Port de Dakar, nous avons l'idée de développer un projet exceptionnel qui s'appelle « la Tour-Phare » qui serait implantée entre le Port de Dakar et l'Île de Gorée. C'est une tour qui fera référence à Dakar et au Sénégal et qui sera composée d'hôtels, de commerces, de bureaux et de logements. Elle va permettre aux hommes d'affaires, aux résidents dakarois souhaitant bénéficier d'une vue et d'une implantation extraordinaires d'y habiter. C'est un

projet extrêmement ambitieux que nous sommes en train de développer avec le PAD. En ce qui concerne le reste du Sénégal, je compte bien continuer à y accélérer notre développement. Le Sénégal est un pays dynamique. C'est un pays ami de la France, ami du groupe Eiffage. Et comme nous l'avons fait sur l'autoroute, nous continuerons d'investir sur d'autres partenariats public-privé au Sénégal soit dans le domaine portuaire soit dans le domaine routier, soit dans d'autres domaines comme la santé et les hôpitaux.

Entretien réalisé par  
> **Abdoul Hamid SY**



# Le Ministre HAIDAR El Ali réserve sa 1ère sortie au PAD



Monsieur Ali Haidar accompagné par le PCA et le DG du PAD, lors de sa visite du plan d'eau

**Dans le cadre des prises de contact avec les différents démembrements de son département, le Ministre de la Pêche et des Affaires Maritimes, Monsieur Ali El Haïdar a visité le Port de Dakar le mercredi 09 Octobre 2013 en compagnie de ses collaborateurs. Interview...**

**Monsieur le Ministre vous avez décidé d'effectuer votre première sortie au Port Autonome de Dakar. Quel sens donnez-vous à cette visite ?**

D'abord je tiens à préciser que je suis très satisfait de cette visite. Le Directeur Général du PAD et ses collaborateurs nous ont montré tout le professionnalisme qui entoure la gestion du Port de Dakar. Je tiens aussi à préciser que la volonté du Président de la République est de développer ce pôle économique qui est très important pour notre pays car focalisant 95% de nos échanges avec l'extérieur et 40% des recettes de l'Etat. Nous avons des visions communes, Monsieur le

Directeur Général et moi. Nous allons vers le Port du Futur avec des profondeurs d'accès importantes et une spécialisation des quais mais aussi une implication des entreprises opérant au niveau du Port afin qu'elles nous accompagnent dans ce développement. Il y a beaucoup de pays de la sous région qui voudraient disposer de notre position stratégique et nous devrions au quotidien nous battre pour rester à cette place. Je suis donc confiant. Si j'ai tenu à réserver ma première sortie au PAD, c'est parce que j'étais persuadé que j'allais y avoir une visite exceptionnelle. Nous avons échangé à son bureau sur les perspectives du Port du Futur, nous avons ensuite pris le bateau pour

visiter les installations par le plan d'eau et le bus pour nous rendre ici à la plateforme logistique. Au regard de ce que nous y avons vu et entendu, il nous faut maintenant nous battre sur le plan politique pour traduire en actes le développement du Port de Dakar en le portant sur la table du Conseil des Ministres.

**Vous avez pu faire en présence du Président du Conseil d'Administration et du Directeur Général du Port l'état des lieux, pouvons-nous connaître maintenant quelques traits de vos ambitions pour le PAD et pour votre département ?**



Remise de cadeau et échanges avec la presse à la Plateforme de distribution

Il y a des urgences pour le Port et Monsieur le Directeur Général l'a bien compris. Il y a un véritable problème d'insalubrité lié à la présence de vieux bateaux qui ont coulé dans le Port. Ceci n'est pas économiquement viable. Car lorsqu'un vieux bateau coule, il immobilise des espaces et pour longtemps. Il faut trouver des solutions et agir avant l'immersion de ces navires. Nous avons vu aussi que le plan d'eau est assez agressé par rapport à la pollution. Tout cela nous interpelle au plus haut point. Le développement du Port nécessitera de lourds investissements. Nous allons appuyer cela auprès du Président de la République afin d'aider le Port à réhabiliter ses

quais, augmenter ses profondeurs et améliorer ses services pour le rendre plus compétitif. Nous avons pu lors du Salon Maritime de Dakar qui a connu un grand succès grâce au soutien du PAD, rencontrer les pays voisins : le Maroc, la Guinée, la Mauritanie, la Gambie. Nous avons discuté de la nécessité d'avoir une circulation sous-régionale plus fluide. Nous allons travailler rapidement à mettre en place cette vision du Président de la République d'un Port moteur du développement économique du Sénégal. Je suis sûr qu'avec le professionnalisme de l'équipe qui entoure le Directeur Général, la vision managériale de ce dernier et mon soutien politique, nous allons y parvenir.

**Vous êtes à la tête d'un secteur stratégique dont le Port est un maillon essentiel. Quelles sont vos appréhensions par rapport à votre mission ?**

Je n'en ai aucune. Je suis entouré par une équipe de professionnels dans mon cabinet. Pour les directions sectorielles de ce département, je viens de démarrer mes rencontres de prise de contact avec le Port Autonome de Dakar. Je ne dois pas avoir d'appréhension. Je dirais même que nous allons prendre la vitesse de galop de ce cheval (il faisait référence au cheval qui figure sur le tableau offert par le Directeur Général du Port), pour donner corps à l'ambition affichée par le Directeur Général dans les explications que lui et son équipe nous ont fournies.

> El Hadj Momar WADE



# Transport Passagers

**La Gare maritime Internationale : A la quête de l'excellence La cinquantaine, capitaine au long cours breveté en Algérie depuis 1987, Mansour Dieng préside aux destinées de la gare maritime internationale tout en occupant les fonctions de directeur des opérations portuaires du PAD par intérim.**

Jouxtant le quai d'embarquement de la liaison Dakar-Gorée, l'immense édifice de la gare maritime force l'admiration des passagers voyageant vers Ziguinchor et Gorée. Ses couleurs douces sont apaisantes et le mobilier moderne incite au repos dans l'attente du départ.

Le Port Autonome de Dakar s'est doté, dans le cadre de sa politique de modernisation de l'outil portuaire, d'une infrastructure moderne dénommée « Gare Maritime Internationale de Dakar » pour l'accueil des passagers dans des conditions de confort et de sécurité internationales. Et, au-delà de sa mission principale d'accueil de passagers, elle se veut par son architecture originale, être un monument touristique, un site à découvrir et à fréquenter, ouvert au public pour des cérémonies et manifestations d'envergure.

Infrastructure moderne, unique en Afrique au sud du Sahara, elle peut accueillir à la fois près d'un millier de

passagers du trafic maritime intérieur, du cabotage africain et de la croisière. Elle est dotée de toutes les commodités et facilités pour assurer aux passagers un service de qualité.

La Gare Maritime Internationale dispose de : deux billetteries pour la Liaison Dakar/Gorée et la Liaison Dakar/Ziguinchor, un hall d'enregistrement, une zone de transit sécurisée munie de portiques et de scanners, un grand espace aéré sur deux niveaux servant de hall d'embarquement comportant, au premier niveau, une cafétéria et un kiosque à journaux ;

au niveau supérieur, elle a une belle vue sur le plan d'eau et est disponible pour les manifestations.

Elle dispose également de l'accès WIFI (internet), d'afficheurs numériques, de téléviseurs, d'un parking sécurisé, d'une cascade avec jet d'eau et espaces verts, une passerelle, reliant la gare aux quais, pouvant servir de supports à des annonces publicitaires,

## Trafic passagers et fret : une évolution constante

### ■ Trafic passagers

Depuis le démarrage de ses activités, la Gare Maritime Internationale de Dakar (GMID) a déjà accueilli sur les deux lignes maritimes LMDG et LMDZ actuellement desservies, plus de 3.800.000 passagers dont 20% de touristes. Ainsi, à l'instar des infrastructures du même genre, une redevance « passagers » est prélevée depuis Mars 2012, sur les non résidents en partance et à l'arrivée au port de Dakar en fonction des lignes maritimes empruntées selon la répartition suivante :

LMDG :

Non résidents : 200 FCFA / passager ;  
Chaloupes affrétés : forfait de 30 000 FCFA / affrètement payant ;

LMDZ :

Non résidents : 400 FCFA/passager.

### • Stationnement parking

Un parking payant ouvert 24h/24 est mis à la disposition des usagers selon la tarification suivante :

### • Jour de 6h30 à 18h30 :

Stationnement inférieur à 4H  
véhicule : 500 F CFA – Bus : 1000 FCFA  
Stationnement supérieur à 4H  
véhicule : 1000 FCFA – Bus : 1500 CFA

### • Nuit de 18h30 à 6H30 :

Stationnement inférieur à 4H  
véhicule : 1000 FCFA – Bus : 1500 FCFA  
Stationnement supérieur à 4H  
véhicule : 2000 FCFA – Bus 2500 CFA

**Abonnement : 10 000 FCFA/AN**

(résidents de Gorée) – 5 000 FCFA/AN (autres résidents)

## FOCUS

un ascenseur destiné en priorité aux personnes à motricité réduite.

La mission principale de la Cellule de Gestion de la GMID, structure d'administration et de régulation mise en place en Juillet 2010, est de créer un cadre et un environnement adéquats permettant aux passagers des compagnies maritimes intérieures de séjourner et de transiter par la Gare dans d'excellentes conditions dans la perspective de voir se concrétiser dans un futur proche, l'accueil de navires de croisière pour qu'elle s'ouvre davantage sur le monde maritime.

### Qualité, sécurité, environnement

La nouvelle gare maritime s'inscrit dans une approche de protection de l'environnement et du cadre de vie en instaurant un système de ségrégation des déchets solides par la mise en place de poubelles adaptées pour le triage des déchets en vue de leur recyclage futur.

C'est dans ce cadre qu'est créé au niveau de la GMID en collaboration avec la Cellule Qualité, Hygiène et Environnement (CQHE), un comité de pilotage et une équipe de projet pour la mise en place d'un Système de Management Environnemental (SME) dont l'objectif est la Certification ISO

14001-2004 de la Gare Maritime pour la gestion des déchets et l'efficacité énergétique.

Dans sa conception, le confort des personnes à motricité réduite est bien pris en compte (ascenseur, rampes d'accès) de même que les moyens de lutte contre un éventuel sinistre.

Le Directeur Général a autorisé la création d'un comité chargé de procéder à l'évaluation de la sûreté et l'élaboration du Plan de sûreté de l'installation portuaire pour la

mise aux normes du code ISPS (International Ship and Port Security) de la GMID.

A l'issue des travaux, le comité a rédigé un rapport d'évaluation de sûreté et un plan de sûreté qui ont été approuvés par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM).

> **EI H. Momar WADE**  
**Fatoumata DOUCOURE FAYE**



## Fret

La Liaison Maritime Dakar Ziguinchor génère aussi du fret en partance et en provenance de la capitale du Sud. Depuis le 01 Juillet 2010 au 31 Octobre 2013, 43 590 tonnes de marchandises et 7 782 véhicules ont été transportés par la Navire Aline Sitoé DIATTA.

Dans le cadre de son développement, la Gare Maritime Internationale de Dakar va entreprendre des aménagements pour augmenter son niveau de sécurité et pour l'accueil des navires passagers du cabotage africain et de la croisière internationale par :

- l'installation d'un système de vidéosurveillance ;
- l'acquisition d'un second scanner pour le fret en partance ou à l'arrivée de Dakar et de détecteurs de métaux portatifs ;
- l'aménagement d'une infrastructure d'accueil des navires de croisière, voierie et passerelle ;
- L'aménagement de guichets de banque, d'un bureau de transfert d'argent, de toilettes publiques et d'une cafétéria.

En sus de sa mission principale, la Gare est également une vitrine promotionnelle pour le Sénégal,

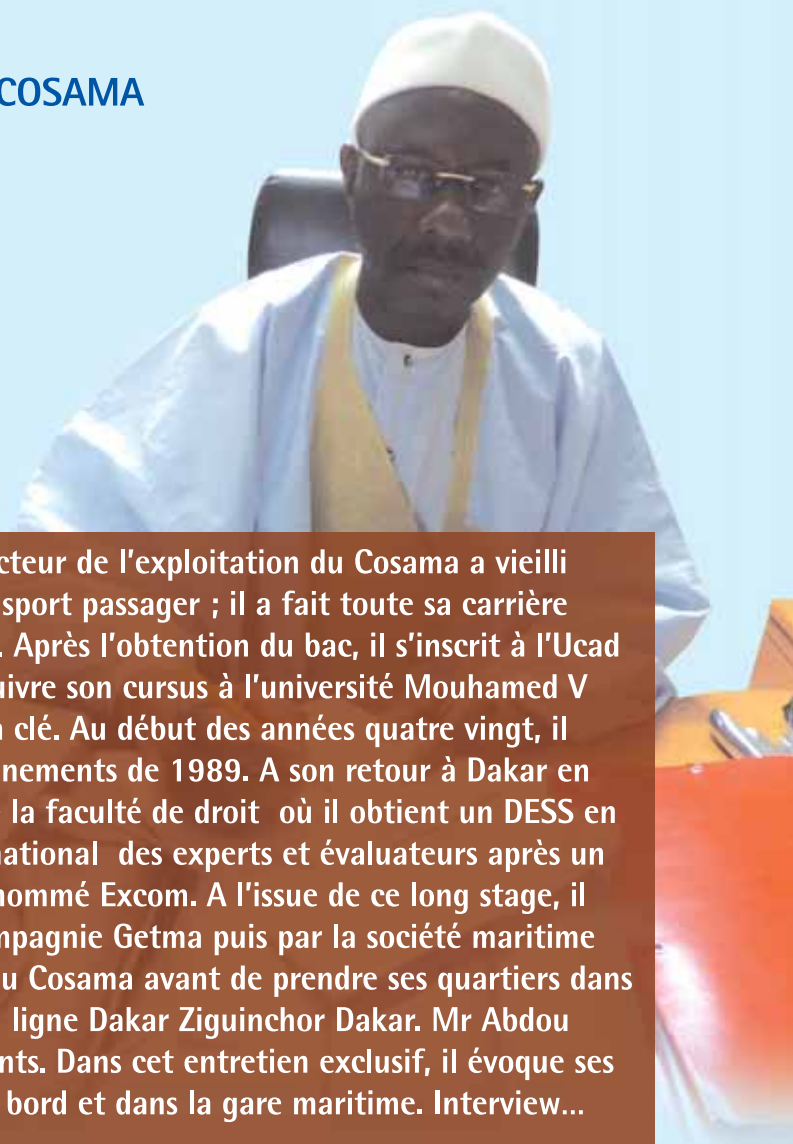
car elle met à la disposition des professionnels et du public un espace sécurisé, agréable et aéré avec une belle vue sur la mer : des salles pour des manifestations culturelles et socioprofessionnelles ont été aménagées: Expositions d'art, Arbres de Noël, séances de dédicace, conférences, cocktails, banquets de mariage, défilés de mode, téléthon. Divers supports publicitaires ont été créés tels que :

- des écrans plats installés dans les halls ;
- des panneaux publicitaires.

> **F.D FAYE**

Entretien avec Abdou Salam KANE  
 Directeur d'exploitation et commercial du COSAMA

## « Notre compagnie contribue à assurer la continuité territoriale »



Visage avenant, rehaussé par des lunettes, le directeur de l'exploitation du Cosama a vieilli sous le harnais des activités maritimes et du transport passager ; il a fait toute sa carrière professionnelle dans ce secteur difficile et pointu. Après l'obtention du bac, il s'inscrit à l'Ucad où il a obtenu un Deug de lettres avant de poursuivre son cursus à l'université Mouhamed V de Rabat avec une maîtrise en droit maritime à la clé. Au début des années quatre vingt, il travaille en Mauritanie jusqu'aux malheureux événements de 1989. A son retour à Dakar en 1993, il poursuit ses études à l'école doctorale de la faculté de droit où il obtient un DESS en droit maritime et de la mer. Il s'inscrit à l'ordre national des experts et évaluateurs après un stage de trois ans dans un cabinet d'expertise dénommé Excom. A l'issue de ce long stage, il devient un expert agréé. Il est employé par la compagnie Getma puis par la société maritime de l'Atlantique, un groupe marocain, équivalent du Cosama avant de prendre ses quartiers dans cette société de droit sénégalais exploitante de la ligne Dakar Ziguinchor Dakar. Mr Abdou Salam Kane a sous ses ordres une trentaine d'agents. Dans cet entretien exclusif, il évoque ses activités en insistant sur la sécurité et la sûreté à bord et dans la gare maritime. Interview...

« Tout d'abord, je remercie la direction du Cosama d'avoir porté son choix sur ma modeste personne pour occuper cette fonction. Le Cosama est une société sénégalaise de droit privé, créée sur l'initiative du gouvernement pour assurer la liaison maritime Dakar -Ziguinchor -Dakar quelques temps après le malheureux naufrage du Diola. Les autorités du pays nous ont exigés de mettre l'accent sur la sûreté et la sécurité des personnes et des biens. Après le passage des marocains, le gouvernement a estimé que notre pays était suffisamment doté de cadres et de ressources humaines pour la gestion de cette société à qui ont été cédés les droits de gestion et d'exploitation sur la base de deux conventions ».

Selon ses explications, la première est une convention d'exploitation de la ligne maritime Dakar -Ziguinchor -Dakar avec un contrat d'exploitation du navire « Aline Siteo Diatta » ; ce navire appartient à l'Etat et est le fruit de la coopération sénégal - allemande. Il supplée « le Willis » de la défunte Somat pour assurer depuis mars 2008 la liaison Dakar -Ziguinchor -Dakar. « Sa gestion répond à un triptyque, soutient Mr Kane, très pédagogue : Sécurité/sûreté, confort et régularité des dessertes ». A son avis, ces impératifs sont rigoureusement respectés. « La première, la sécurité, nous tient à cœur. Beaucoup d'efforts ont été fournis dans ce sens. La sécurité et la

sûreté du navire restent une grande priorité. L'obtention du certificat de navigation et des documents obligatoires pour la navigation, l'acquisition et la mise en place de systèmes GMDSS (système mondial de détresse et de sécurité en mer) en sont une preuve éloquente. Si ce système avait existé du temps du diola ; il y aurait moins de victimes. Il y a aussi la formation des radio-opérateurs en sus des audits annuels ISM de la compagnie. En outre, nous avons mis en place la gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO) à bord du navire sans oublier que notre pays a ratifié toutes les conventions maritimes (Solus, Marpol etc...) Les carénages annuels s'effectuent dans la plus grande rigueur en plus du carénage quinquennal » soutient Mr Kane. « Pour les difficultés de gestion, il en existe comme dans toute entreprise mais l'état subventionne les billets homologués qui restent ainsi en adéquation avec le pouvoir d'achat des usagers. Pour Mr Kane, les perspectives d'avenir sont excellentes car de nouveaux navires de fret, tankers, bateaux taxis seront acquis. Cette attitude obéit par ailleurs à une politique fondamentale de l'état qui est celle d'assurer la continuité territoriale », conclut-il.

> Entretien réalisé par  
 El hadji Momar WADE

CDT OUMAR DRAME,  
ADMINISTRATEUR DELEGUE DE LA LIAISON MARITIME DAKAR GOREE

« La convention doit  
s'adapter aux nouvelles  
exigences de l'exploitation »



Capitaine au long cours, pilote au Port autonome de Dakar, formateur, le Commandant Oumar Dramé gère la liaison Dakar Gorée depuis janvier 2013. Professionnel ambitieux, il croit fermement à de réjouissantes perspectives pour le développement de cette liaison maritime plus que vitale pour les Goréens. Entretien...

« Nos missions essentielles sont le fruit d'une convention signée entre le Ministère de l'Economie et des Finances, la Mairie de Dakar et le Port Autonome de Dakar ; elle nous confie la mission de service public, le trafic des passagers et des biens sur la liaison maritime Dakar- Gorée. Dans cette convention toujours, l'Etat met à la disposition du PAD les moyens navals destinés à l'exploitation de cette liaison. Ce sont les autorités qui fixent également les tarifs, les horaires et le nombre de rotations. Au niveau de l'exploitation, nous veillons à respecter les termes de cette convention. En cas de déficit d'exploitation, l'Etat et la mairie

s'engagent à le compenser. » explique d'emblée le Cdt Dramé. A son avis, les difficultés ne sont pas si pénalisantes dans la gestion quotidienne de la ligne. La principale réside dans la prise en charge des exigences des goréens au vu de la modestie des moyens disponibles. « L'âge des chaloupes « Coumba Castel » et « Beer » et leur capacité passagers limitée peuvent constituer de sérieux écueils dans l'exploitation et le développement de la liaison Dakar Gorée. Nous n'avons pas de problème de gestion grâce au préfinancement supporté par le Port. » soutient Mr Dramé.

Pour l'administrateur délégué, son souhait est de disposer de chaloupes

modernes plus adaptées au trafic et de grande capacité aptes à satisfaire la demande et surtout diversifier les activités en organisant des soirées de divertissements ( concerts, mariage, mini croisières, balade etc...)

« Mais, la révision de la convention est assez pressante car elle est dépassée. Son adaptation aux nouvelles exigences de l'exploitation va nous permettre d'atteindre nos ambitions qui sont assez grandes » estime le Commandant Dramé.

Entretien réalisé par  
El hadji Momar WADE

Ousseynou NDIAYE, Directeur des Services Techniques et de l'Aménagement

## « NOTRE OBJECTIF PRINCIPAL RESTE LA COMPETITIVITE DE L'OUTIL PORTUAIRE »

M. Ousseynou Ndiaye est actuellement le Directeur des Services Techniques et de l'Aménagement du Port. Ingénieur de formation et titulaire d'un Dea en génie civil, il intègre le Port autonome de Dakar en Novembre 2007 où il gravit les échelons avant d'occuper cet important poste où il traduit la vision du Directeur Général en projets concrets. Entretien...

« La Direction des Services Techniques et de l'Aménagement a deux missions principales : Une mission d'assistance et de conseil et une mission d'application d'une politique orientée dans le sens du développement de l'outil portuaire, en plus du conseil et de l'assistance au Directeur Général. En outre, je suis chargé d'appliquer sa politique qui est d'assurer l'entretien et la réhabilitation des infrastructures et superstructures du Port selon les besoins du trafic, de procéder aux travaux neufs et aux travaux de dragage du plan d'eau, du chenal d'accès et des passes navigables convergeant vers le port, d'entretenir les réseaux d'eau et d'électricité en plus de l'assainissement, d'exploiter, entretenir et maintenir le matériel roulant terrestre, d'entretenir, maintenir et procéder aux travaux de carénage du matériel naval en collaboration avec la direction des opérations portuaires, de conduire les études générales et spécifiques destinées au développement de l'outil portuaire et enfin de participer à l'élaboration du schéma directeur ». Ces explications du directeur des Services techniques campent clairement les missions assignées à ce service névralgique. Pour M. NDIaye, la Vision du Dg repose sur trois piliers qui sont : La performance, l'efficacité et la sécurité. « L'objectif principal est que le port soit compétitif. La performance repose sur deux axes essentiels : Offrir des conditions nautiques de première qualité aux navires, tout en assurant une qualité de services à la marchandise ; l'efficacité se résume à l'optimisation du coût et du temps de passage. La sécurité, elle, est la garantie de la sécurité des personnes et des biens dans une dynamique d'application des normes ISPS. Cette vision se décline en projets stratégiques consistant à rendre le port compétitif et attractif. Parmi ces projets, on peut dénombrer le dragage du Chenal d'accès, la reconstruction du wharf pétrolier et le projet de construction d'une plateforme de services à Fatick. Le dragage est un projet d'enjeu non négligeable car le but principal de tout gestionnaire de port est de faire de son outil le prolongement naturel des autoroutes maritimes définies et tracées par les grands armateurs de rang mondial. Ces derniers, compte tenu de



la croissance soutenue du trafic maritime, ne cachent pas leurs ambitions de construire de plus en plus de navires à fort tirant d'eau afin de réaliser des économies d'échelle. Ils n'hésiteront pas à faire des premiers ports qui leur présenteront des infrastructures adaptées, de grands hubs », soutient M. Ndiaye. A ses yeux, le dragage, aujourd'hui, est devenu vital non seulement pour la sécurité du navire et de sa cargaison mais également il va permettre à l'autorité portuaire d'intégrer les écotecnologies qui constituent aujourd'hui une branche nodale du développement durable. « Dans une dynamique de compétitivité, le port est dans l'obligation d'avoir un accès nautique de première qualité », ajoute-t-il. « Le second projet est le wharf pétrolier datant de 1954. Il a fait l'objet d'études et d'expertises et toutes convergent vers sa reconstruction. Ainsi, le Dg du Port a pris la résolution ferme d'en faire une de ses priorités à très court terme afin de fidéliser le trafic transit en hydrocarbures.

En outre, la plateforme de services de Fatick, un port sec, n'est pas un des moindres projets ; car il est constitué de différentes composantes qui tendent à désengorger Dakar et ses artères, et créer une rupture de charge et un temps de repos suffisant aux routiers de l'Hinterland Ouest africain. Sur le plan national, elle va offrir des opportunités d'emplois et un accès aux services de base (adduction d'eau, électricité et sécurité).

« Tous ces projets émanent d'une vision éclairée du Directeur Général du Port, Dr Cheikh Kanté, qui a la grande ambition de faire du PAD, le port de l'excellence de la Côte Ouest Africaine, à l'horizon 2023 », conclut M. Ndiaye.

Interview réalisée par  
El Hadji Momar WADE



# Qu'est-ce que la retraite complémentaire ?



Le système de retraite du Sénégal souffre d'une certaine modicité des pensions servies par les régimes obligatoires (IPRES et FNR).

Cette situation crée une très forte demande en faveur d'un système de retraite complémentaire, permettant à ceux qui bénéficient déjà de la couverture des régimes de répartition, d'y trouver un moyen de renforcer leur pension future.

Cette modicité des pensions de retraite engendre une paupérisation croissante des travailleurs retraités, due au renchérissement du coût de la vie.

Il convient, à cet effet, de préciser que le taux de remplacement du salaire se situe autour de 33%, pour des paiements non mensuels, en ce qui concerne l'IPRES.

Les fonds de retraite complémentaire obéissent en général aux conditions suivantes :

- assurer une véritable pension de

retraite sous forme de versement d'un capital ou d'un revenu régulier, proportionnel au salaire et à l'ancienneté du salarié ;

- prévoir le versement de la pension au plus tôt à l'âge normal de départ à la retraite. Dans certaines conditions, le salarié peut demander le déblocage anticipé de son épargne ;
- comporter une participation de l'employeur au financement de la pension.

**Pour le salarié :** les cotisations versées sont déductibles de son revenu imposable.

**Pour l'employeur :** la part patronale dans la cotisation est considérée comme charge sociale et est, à ce titre, déductible du calcul du bénéfice de la société.

C'est en 2007, que les partenaires sociaux avaient invité le COSRIS qui est un cabinet mandaté par l'Etat du Sénégal pour l'étude de la formule de retraite complémentaire, autour d'un atelier de restitution des résultats de son étude.

Celle-ci concluait sur l'opportunité d'assurer au travailleur retraité,

des ressources additionnelles lui garantissant un mieux être, après les bons et loyaux services au profit de sa patrie.

En 2008, un projet de retraite a été initié au Port Autonome de Dakar, grâce à la synergie d'actions des partenaires sociaux, de l'Amicale des Cadres et de la Direction Générale.

A cet effet, différentes missions de Benchmarking financées par le [Port Autonome de Dakar](#), ont été effectuées par l'équipe de projet.

Au niveau national, [SONATEL](#), [BCEAO](#), [CGF/Gestion](#) et [NSIA Sénégal](#) ont animé des ateliers de mise à niveau sur les différents produits de retraite complémentaire et les avantages différentiels les caractérisant.

Au niveau international, l'équipe a profité des expériences des institutions suivantes :

- [Groupe SODECI/CIE](#) (côte d'Ivoire) ;
- [Grand Port du Havre](#) (France) ;
- [CAPER](#) (Maroc) ;
- [Conseil Régional de l'Épargne Publique et des Marchés Financiers \(CREPMF\)](#) et [Bourse Régionale des Valeurs Mobilières \(BRVM\)](#) (Côte d'Ivoire).

Il s'était agi de choisir entre une société d'assurance et un gestionnaire de portefeuille-titres, par le biais d'un Fonds commun de Placement (FCP).

Après étude des avantages différentiels présentés par les produits disponibles sur le marché, le Comité de pilotage du projet élargi aux responsables des mouvements associatifs, avait marqué son option pour le Fonds Commun de Placement, comme formule privilégiée de gestion du fonds de retraite complémentaire

du PAD.

Parmi les avantages du FCP, on peut citer :

- son mode de gestion dédié, donc spécialisé, qui contribue à réduire les risques rencontrés dans le cadre de la gestion individuelle ou sous mandat, et de surcroît, il offre une espérance de gain et un niveau de rendement incomparablement supérieurs ;

- l'obligation de diversifier le portefeuille, selon l'adage bien connu qui consiste « à ne pas mettre tous les œufs dans le même panier » ;

- La multitude de mécanismes de sécurisation de l'épargne salariale (Conseil Régional de l'Épargne Publique et des Marchés Financiers, dépositaire, commissaire aux comptes), contribue à rassurer les travailleurs, qui par le biais du Conseil de Surveillance, exercent à la fois un rôle de contrôle et de donneur d'ordre.

Après l'option du Fonds Commun de Placement (FCP), un appel d'offres s'en est suivi avec la désignation de CGF/Gestion et Impaxis Capital, respectivement en qualité de gestionnaire et de dépositaire du fonds.

Le fonds a reçu, en date du 22 novembre 2012, l'agrément du Conseil régional de l'Épargne Publique et des Marchés Financiers (CREPMF) pour le démarrage effectif de ses activités.

A cet effet, une note d'information a été élaborée avec l'objectif d'éclairer les souscripteurs sur la gestion du Fonds, ainsi que sur les conditions administratives et financières qui y sont rattachées.

Ce document comporte toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur

jugement sur l'activité, la stratégie et le mode de fonctionnement du FCP Force PAD, ainsi que sur les droits attachés aux parts offertes.

En terme de perspectives, le Comité de projet prévoit de réaliser dans les meilleurs délais, les actions ci-après :

1) le lancement officiel du projet ;

2) le démarrage d'une campagne de sensibilisation des travailleurs, en vue de leur adhésion massive au projet ;

3) la mise en place du Comité de Surveillance dont la mission couvrira notamment :

- l'arbitrage dans les décisions de gestion ;
- l'examen des comptes annuels ;

- l'adoption du rapport ;
- la prise en charge de toutes mesures visant à promouvoir une meilleure efficacité dans la gestion du fonds de retraite complémentaire.

Je ne saurais terminer sans attester de la reconnaissance du Comité de projet, à l'endroit du Dr Cheikh KANTE, Directeur Général, pour ses initiatives visant à promouvoir un accompagnement optimal, dans la conduite du projet.

J'exhorte par la même occasion, les travailleurs à une adhésion massive au projet car « demain se prépare dès aujourd'hui ».

**Amadou Yaya SARR**  
Président du Comité de projet de  
retraite complémentaire  
Directeur du Capital Humain et de  
l'Organisation

### JOURNEE DE DON DE SANG AU PAD : LES JEUNES S'IMPLIQUENT

Dans un bel élan citoyen, l'Amicale des Jeunes du Port Autonome de Dakar (AJPAD) a organisé une journée de don de sang, le vendredi 30 août 2013 au service médical du Port Autonome de Dakar.

Cette journée de « don de sang » a été associée à une cérémonie de « distribution de moustiquaires imprégnées »

L'objectif était double ; il s'agissait d'une part de venir en appoint au Centre National de Transfusion

Sanguine en manque de sang et d'autre part de contribuer à l'éradication du paludisme.

A travers cette manifestation, il était question de viser une forte adhésion du personnel du Port Autonome de Dakar à la concrétisation des idéaux de citoyenneté et de solidarité. Au total, les statistiques ont montré que plus de 50% des attentes ont été atteintes. Mission accomplie

**Cheikh Bécaye BA**



# Anvers inspire



## les administrateurs du PAD

Photo de famille de la délégation avec les responsables du Port d'Anvers

Une délégation des administrateurs du Port Autonome de Dakar conduite par le Président du Conseil d'Administration, Me. Amadou KA et le Directeur Général, Dr Cheikh KANTE, s'est rendue à Anvers du 20 au 22 octobre 2013. Comme administrateurs, ont participé à cette mission, les représentants des syndicats de manutention SEMPOS et SATS, Mrs. Abdou BA et Massar SARR, le Directeur Général du CICES, M. Cheikh NDIAYE, le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar, Mr Aly MBOUP et le représentant du personnel du PAD, Monsieur Daouda SENE. Plusieurs collaborateurs du Directeur Général ont également été associés à cette mission, notamment le Secrétaire Général, Gallo Sambe, le Conseiller Technique, Oumar Diagne THIAM, le Directeur Commercial et de la Coopération Internationale, Momar Ngary BA, le Coordonnateur de la Cellule de Passation des Marchés, Alioune FALL, le Coordonnateur de la Cellule Communication et Relations Publiques, Abdoul Hamid SY et le Chargé de mission et du Protocole, Lamine KANE.

Objectif : s'inspirer du modèle de gestion et de développement du Port d'Anvers, 3ème port européen avec 184 millions de tonnes de trafic en 2012. Cette visite peut être versée dans la volonté affichée par l'autorité portuaire de donner corps à la politique de spécialisation des quais qui a commencé avec le Terminal à conteneurs concédé à DP World et qui se



Remise de cadeau de l'Ambassadeur Hoornaert au PCA et au DG du PAD

poursuivra avec l'érection d'un terminal roulier sur le Môle 2 et d'un terminal vraquier sur le Môle 8.

Dés son arrivée à Anvers, la délégation a visité par voie maritime les installations du groupe belge KATOEN NATIE dans le Port d'Anvers (Quai 1227), spécialiste du vrac. Créé en 1854 par Fernand HUTS, Katoen NATIE gère plusieurs terminaux et plateformes dans 28 pays à travers le monde éparpillés sur les 5 continents. Il offre des services aussi variés que la manutention, l'entreposage, le stockage et la réparation de conteneurs, la commission en douane, le transit et le transport. Il opère sur des produits aussi divers que le café, le cacao, le vrac alimentaire solide et liquide, la pétrochimie, le vrac non alimentaire (tôles, bobines, aciers, conteneurs).

Reçue ensuite au siège du groupe, la délégation a pu aussi visiter le musée Katoen NATIE, un haut lieu de l'art anversois mis en place par le groupe pour renforcer sa notoriété et sa responsabilité sociétale.

La journée du 22 octobre a été consacrée à la visite du quartier général de l'autorité portuaire d'Anvers où la délégation a été reçue par le Directeur du Développement du Port Walter Van Mulders, accompagné du Directeur Afrique Nico Vertongen.

Après une riche présentation du Port d'Anvers par Mr Van Mulders, il s'en est suivi des discussions sur les axes de coopération pouvant se développer entre Dakar et Anvers, d'autant plus que les deux ports ont certains

points de proximité, notamment le conflit ville-port. Sur les axes éventuels de coopération, il y a la formation, les études de projets, la prise de participation dans les projets et la gestion des dockers, entre autres.

Les administrateurs du PAD se sont dits séduits par le modèle de développement du Port d'Anvers et le dynamisme de sa communauté portuaire par le biais de l'association Alfaport.

C'est ce qui a été bien compris par le Directeur Général du Port Autonome de Dakar, qui a invité solennellement les responsables d'Anvers à venir au plus vite à Dakar où des opportunités existent et pourront être étudiées pour d'éventuels accords de coopération.

En réponse, l'autorité portuaire anversoise s'est montrée très favorable en promettant de l'étudier sérieusement.

La rencontre s'est achevée par des remises de cadeaux au Président du Conseil d'Administration et au Directeur Général du PAD par M. Chris Hoornaert, Ambassadeur du Port d'Anvers.

La délégation des administrateurs a quitté Anvers sur une note de satisfaction et d'espoir : celle de pouvoir impulser, en symbiose avec le Directeur Général, une vraie dynamique de changement, pour un port de Dakar plus performant.

**Abdoul H. SY**



**Mr Van Mulders accueillant la délégation du PAD**

# Transports de conteneurs : Regards croisés de trois acteurs majeurs



Mamadou GUEYE DG SNAT



Mamadou BA DG Transports Mamadou BA



Ibrahima KANE

**Dans le cadre de l'évaluation de la mesure portant libéralisation du transport routier et de livraison de conteneurs, « Tam-tam du docker » est allé à la rencontre de trois opérateurs de transport afin de recueillir leur avis, trois ans après la mise en œuvre de cette mesure. Regards croisés...**

**Comment appréciez-vous la mesure portant sur la libéralisation du transport de conteneurs effective depuis le 15 Aout 2010 ?**

**Mamadou GUEYE  
(SNAT)**

Globalement, je pense que la mesure est une excellente chose car elle a permis de favoriser l'investissement, mais aussi de diversifier l'offre de transport. Cependant il est important d'encadrer tout cela.

**Mamadou BA  
(TRANSPORTS MAMADOU BA)**

Tout d'abord, je tiens à remercier les autorités portuaires qui à travers cette démarche inclusive, nous permettent de nous exprimer à travers cette interview sur le fonctionnement de cet outil précieux que constitue le Port de Dakar pour notre économie nationale.

Nous ne pouvons que saluer cette initiative dans la mesure où elle nous a permis de participer efficacement au développement socio-économique de notre pays.

La libéralisation nous donne l'occasion de reprendre cette liberté de commerce dans le secteur du transport des conteneurs au regard de notre aptitude à traiter directement avec le chargeur, la mesure est totalement salutaire.

**Ibrahima Kane  
(KANE LOGISTICS SUARL)**

Je salue vigoureusement cette mesure qui, au passage, a démocratisé le secteur permettant aux transporteurs de s'affirmer, mais aussi de se structurer afin de quitter le secteur informel.

**Quel bilan faites-vous après deux ans d'exercice dans le secteur et comment vous le trouvez ?**

**M.G. :** Le bilan global est satisfaisant, il est fondamental d'apporter des correctifs nécessaires pour un développement harmonieux du secteur des transports dans le port. En effet, la libéralisation s'inscrit dans un cadre global pour améliorer la compétitivité de la place portuaire. Donc il est urgent que tout cela soit encadré au regard de la floraison d'entreprises dans le secteur. L'agrément a fragilisé les métiers portuaires à cause de l'impact des non professionnels.

Un autre élément non négligeable, c'est la création de ports secs que cette mesure a favorisé, créant du coup des conflits récurrents entre transporteurs et représentants d'armateurs et des pertes de temps énormes.

**M.B. :** Je considère que le bilan est satisfaisant, nous avons pu accroître notre capacité logistique en augmentant le parc automobile et le chiffre d'affaires. De ce point de

vue, nous pouvons dire que c'est positif.

En rapport avec le secteur, nous jugeons que nous avons besoin de l'assistance des autorités portuaires par rapport à certaines contraintes notées et relatives à l'application de l'arrêté.

**I.K. :** Je tire un bilan plus que positif après vingt-quatre (24) mois d'exercice, avec l'accroissement de notre parc automobile, ce qui a entraîné l'augmentation de notre chiffre d'affaires et l'embauche de plus d'une trentaine de personnes.

**Aujourd'hui quelles sont vos attentes pour la pérennisation de l'activité et quelles solutions opérantes face aux contraintes notées jusque là ?**

**M.G. :** De mon point de vue, il est urgent de favoriser la concertation entre les acteurs pour mieux faire face aux difficultés. Dans le contexte actuel de l'évolution du secteur, je préconise les recommandations ci-après : la révision de l'arrêté N°6365 du 10 juin 2009, l'intégration des aspects liés à la formation des chauffeurs en faisant appel au Centre de Formation aux Métiers Portuaires, réviser la tarification sur les franchises des conteneurs et leur délai de retour sur Dakar.

**M.B. :** Nos attentes sont nombreuses aujourd'hui mais nous pouvons retenir celles que nous jugeons plus qu'utiles : diminuer les taux de pénalités de détention et des délais sur Dakar, procéder à la révision de l'arrêté 6365 portant libéralisation du transport de

conteneurs, éliminer les surcoûts consécutifs à la congestion des parcs à conteneurs, mettre fin aux tracasseries subies chez certaines compagnies maritimes, faire respecter la réglementation en vigueur par les consignataires.

**I.K. :** Pour pérenniser l'activité, nous comptons d'une part, augmenter nos moyens logistiques par la maîtrise du supply-chain (chaîne logistique) ; d'autre part, nous comptons demander aux autorités portuaires de baisser les taxes (frais d'acconnage, transit et autres) ; dématérialiser si possible certains documents administratifs ; simplifier davantage le carnet de TRIE ; sécuriser le corridor Dakar-Bamako ; diminuer le nombre de « check points ».

Entretiens réalisés par  
> El H. Ibra THIAM



# les états financiers 2012 du PAD

Pour un exercice donné, les états financiers sont un ensemble de documents comptables, destinés à mettre en évidence la performance financière et la situation patrimoniale de l'entreprise. Cet ensemble est constitué de deux documents essentiels : le compte de résultat et le bilan comptable de l'entreprise.

**// Au 31 décembre 2012, notre entreprise a dégagé un résultat net bénéficiaire après l'impôt sur les sociétés de 661.202.943 FCFA. Quant au bilan, il dégage une situation patrimoniale stable.**

Au 31 décembre 2012, notre entreprise a dégagé un résultat net bénéficiaire après l'impôt sur les sociétés de 661.202.943 FCFA. Quant au bilan, il dégage une situation patrimoniale stable.

**Le Compte de Résultat :** le compte de résultat, dont le solde final dépend largement du chiffre d'affaires de l'exercice, permet de déterminer, de solde en solde, certains agrégats très importants pour se faire une idée exacte des performances de l'entreprise. Il s'agit :

**De la Valeur Ajoutée = 21,691 milliards de FCFA:** expression de la richesse additionnelle créée dans l'entreprise d'un exercice à l'autre, la valeur ajoutée, qui rémunère l'ensemble des facteurs de production, se monte cette année 2012 à 21.690.949.000 FCFA contre 19.595.388.000 FCFA en 2011, soit une croissance de 10,69 %. Cette performance est le fruit de l'augmentation du chiffre d'affaires de 3,5% malgré la hausse en même temps des achats (+16,55 %) et des impôts et taxes (+20,82%).

**De l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE)=8,161 milliards de FCFA :** c'est la marge disponible après déduction sur la valeur ajoutée, des charges de

personnel, symbole de la participation du capital humain. Passant de 10,567 milliards en 2011 à 13,520 milliards en 2012, soit une croissance de 27,95 %, les frais de personnel ont fait subir à l'EBE une baisse de 9,60 % en 2012 par rapport à l'exercice 2011.

**Du Résultat d'Exploitation (REX) = 3,757 milliards de FCFA :** on l'appelle ainsi parce qu'il est le couronnement de l'activité d'exploitation proprement dite de la société dans l'exercice. La baisse de 25,61 % en 2012 de la différence entre dotations aux amortissements et reprises de provisions au bas du compte de résultat, a favorisé l'augmentation du REX de 20,88 %.

**Du Résultat Financier= -1,854 milliards de FCfa :** c'est la différence entre revenus financiers et frais financiers de l'entreprise dans l'exercice. Avec les frais financiers, les dotations aux amortissements et les provisions liées aux emprunts obligataires de ces dernières années, le résultat financier est demeuré négatif en fin 2012.

**Du Résultat des Activités Ordinaires =1,903 milliard de FCFA :** C'est le solde entre résultat d'exploitation et résultat financier, tous deux relevant des activités ordinaires de l'entreprise.

**Du Résultat Hors Activités Ordinaires =44 millions de FCFA :** C'est la différence entre la somme des produits de cessions d'immobilisations et de certains produits dits hors activités ordinaires d'une part, et d'autre part, la somme des charges dites hors activités ordinaires et de la valeur comptable d'immobilisations.

**Du Résultat Net =661 millions de FCFA :** En ajoutant le résultat des activités ordinaires au résultat hors activités ordinaires, nous obtenons 1,947 de FCFA auquel on retranche 1,286 milliard d'impôts sur le résultat qui nous conduit enfin à ce résultat net de l'exercice 2012.

**De la Capacité d'Autofinancement Global= 5,399 milliards de FCFA :** cet indicateur synthétise les performances financières d'une société en général et renseigne les bailleurs sur l'aptitude de l'entreprise à respecter ses engagements financiers. Par définition, la capacité d'autofinancement global est la différence entre la somme de l'excédent brut d'exploitation et des produits encaissables restants (transfert de charges financières, hors activités ordinaires et d'exploitation, revenus financiers, gains de change, produits hors activités ordinaires) d'une part, et d'autre part, la somme des charges décaissables restantes (frais financiers, pertes de change, charges hors activités ordinaires, participation, impôts sur le résultat). Tous les agrégats analysés dans le compte de résultat ont des incidences directes ou indirectes sur la structure du bilan en témoigne par exemple l'entrée du résultat net de l'exercice dans le passif, comme ressource stable de l'entreprise.

**// Nous pouvons dire que nous sommes assis sur une société pérenne et rentable, dont les résultats doivent être jalousement surveillés par tous les travailleurs quel que soit leur rangi.**

**Le Bilan :** le bilan est un document récapitulatif du patrimoine de l'entreprise pour un exercice donné, en ces deux colonnes principales : l'Actif et le Passif. De haut en bas, l'actif présente les emplois selon leur liquidité croissante alors que le passif récapitule les dettes selon leur exigibilité croissante.

**Analyse Financière :** cette présentation du compte de résultat et du bilan nous permet de faire une analyse financière de l'activité de notre société, basée sur les indicateurs de rentabilité économique et de rentabilité financière, sur les ratios de rentabilité, sur la structure du bilan et les ratios de structure, sur les besoins en fonds de roulement et la capacité d'endettement.

**Indicateurs de rentabilité économique :** le premier indicateur d'activité de notre société, c'est son chiffre d'affaires. De l'année 2.000 où il était à 12,84 milliards de Fcfa, le chiffre d'affaires du PAD est passé, malgré la baisse cette

**Notre capacité d'endettement s'accroîtra ensuite de 2008 à 2012, pour atteindre la moyenne par an de 54,347 milliards de FCFA, plus proche de la moyenne entre 2000 et 2003, où notre endettement n'était pas important.**

année du transbordement (-25%) à 30,82 milliards de FCFA, soit 2,5 fois de plus qu'en 2.000. De ce point de vue donc, nous pouvons dire que nous sommes assis sur une société pérenne et rentable, dont les résultats doivent être jalousement surveillés par tous les travailleurs quel que soit leur rang. Ceci a permis d'avoir chaque année une valeur ajoutée, un excédent brut d'exploitation et un résultat d'exploitation de valeurs rassurant les hautes autorités de notre pays et nos partenaires au développement.

**Ratios de rentabilité financière :** En 2012, même si le ratio **Excédent brut d'exploitation sur le chiffre d'affaires** a baissé de 8 points, le ratio **Valeur Ajoutée sur le chiffre d'affaires (0.72)** s'est amélioré de 6 points puisqu'il était de 0,66 en 2011. Ainsi, entre les facteurs de production, la valeur ajoutée

de 2012 peut être répartie comme suit :

Facteur de production	Part
Personnel	62,38 %
Port Autonome de Dakar	18,23%
Etat	13,46 %
Bailleurs de Fonds	5,93 %



- Personnel
- Port Autonome de Dakar
- Etat
- Bailleurs de Fonds

On peut également analyser la rentabilité financière à travers l'indicateur capacité d'autofinancement, exprimant le potentiel de trésorerie générée par l'activité de la société. Cette CAF, évaluée à 5.399 milliards de FCFA en 2012, a baissé de 37,34 % puisqu'il était de 8,616 milliards en 2011. La CAF renseigne sur la qualité de la gestion et intéresse surtout les partenaires financiers. Quant à la structure financière, elle montre au passif une prépondérance des capitaux propres sur les dettes à long terme, qui à leur tour dominant le capital circulant ; à l'actif, les immobilisations dominant les éléments de l'actif circulant, lesquels dominant la trésorerie et les écarts de conversion. C'est donc une structure intéressante qui indique une excellente autonomie financière, un endettement externe maîtrisé et une bonne capacité à honorer ses échanges exigibles. Enfin, comme notre société fait souvent appel aux financements externes, nous devons toujours surveiller notre capacité d'endettement afin d'apprécier l'impact de la charge financière. De 2000 à 2012, notre capacité d'endettement est passée de 65,362 à 57,268 milliards de FCFA, soit une moyenne par an de 44,486 milliards

de FCFA. Plus notre endettement est grand, moins est grande notre capacité d'endettement. En segmentant notre période de 2000 à 2012 en 3 parties, nous voyons qu'entre 2000 et 2003, notre endettement est moindre ce qui donne une capacité d'endettement moyenne par an de 64,492 milliards de FCFA ; de 2004 à 2007, avec « Port de Dakar Horizon 2010 » et des investissements lourds correspondant à un grand endettement, la moyenne de la capacité d'endettement du PAD n'est que de 28,404 milliards de FCFA, largement inférieure à la moyenne de 2000 à 2003. Notre capacité d'endettement s'accroîtra ensuite de 2008 à 2012, pour atteindre la moyenne par an de 54,347 milliards de FCFA, plus proche de la moyenne entre 2000 et 2003, où notre endettement n'était pas important.

Ainsi, la signature le vendredi 28 no-

**En outre, pour mettre constamment Dakar sur les sentiers ardu de la croissance financière et du trafic, nous devons faire des recommandations fortes aux hautes autorités de notre pays**

vembre 2013 de la concession du môle II (El Hadj Malick Sy) inaugure la mise en exploitation des investissements du plan Port Horizon 2010, après la Gare Maritime Internationale. A suivre donc, pour la mise en exploitation de la Plateforme de Distribution, tant attendue afin d'augmenter notre chiffre d'affaires et mettre au vert tous les indicateurs et tous les ratios en suivant la gestion des dettes croisées avec l'Etat concernant la Liaison Dakar-Gorée et la Subdivision des Phares et Balises.

En outre, pour mettre constamment Dakar sur les sentiers ardu de la croissance financière et du trafic, nous devons faire des recommandations fortes aux hautes autorités de notre pays afin qu'elles prennent à bras le corps les problèmes sur tous les corridors, notamment Dakar-Bamako: infrastructures routières, ferroviaires, navigation fluviale, tracasseries administratives. Aussi ces recommandations ne doivent-elles pas aborder les problèmes économiques de notre pays et ceux relatifs aux ports secondaires.

> Yaya SONKO

# Règlement 14 de l'UEMOA

## Le PAD se met aux normes

### Pourquoi le règlement 14 ?

Les surcharges à l'essieu coûtent au gouvernement du Sénégal plus de 35 milliards de francs CFA par an, en termes d'entretien des routes. Sur un patrimoine routier estimé à 2000 milliards de FCFA et construit en 50 ans, soit 40 milliards en moyenne annuelle, cette perte constitue une hécatombe. L'une des causes de la dégradation des routes est la surcharge à l'essieu. Des études ont indiqué que 60 à 70% des camions dits poids lourds sont en surcharge et participent ainsi à la dégradation prématurée des chaussées dont la construction a nécessité des investissements à coût de milliards consentis par l'État.

Fort de ce constat qui touche l'ensemble des pays de la sous région, le Conseil des Ministres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a pris un arrêt, intitulé Règlement 14/2005/CM/UEMOA, en vue d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'UEMOA et d'harmoniser, entre eux, les normes et procédures de contrôle en matière de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu.

Il s'agit de limiter le gabarit, le poids total des véhicules chargés et de veiller à une bonne répartition de ce chargement à l'intérieur du véhicule lourd de transport de marchandises dans les Etats membres que sont : le Bénin , le Burkina Faso , la Côte d'Ivoire , la Guinée Bissau , le Mali , le Niger , le Sénégal et le Togo.

Dans ce Règlement 14, obligation est faite aux exploitants des plateformes de transit portuaires et aéroportuaires, des plateformes logistiques, des plateformes intermodales rail-route, des établissements d'entreposage et de stockage , des établissements industriels et / ou miniers émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes) par an, d'équiper leur plateforme ou établissement d'une installation dotée de matériels spécialisés, requis pour la vérification des gabarits, poids et charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises chargeant à leur niveau.

#### Le contrôle des charges dans le port de Dakar

La feuille de route établie à cet effet fait obligation au Port Autonome de Dakar (PAD), plus grand émetteur de trafic du pays, de mettre en place un dispositif pour vérifier, le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) ou le Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) et la charge à l'essieu, avant toute sortie du port, de camion chargé. A charge pour l'Etat, de contrôler ces mêmes camions le long des axes routiers.

Pour mieux exercer cette obligation de vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu et d'empêchement de sortie des véhicules lourds mais aussi pour pouvoir délivrer valablement un certificat de vérification aux fins de contrôle le long des axes routiers du corridor, le Port Autonome de Dakar s'est appuyé de façon transitoire sur la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD) qui gère, actuellement, quatre (04) ponts bascules dont trois en zone Nord et un en zone Sud.

La CCIAD est chargée du pesage, en vue de la vérification systématique du poids total autorisé en charge (PTAC) ou poids total roulant autorisé (PTRA), des véhicules lourds de transport de marchandises chargeant à l'intérieur de la barrière douanière du port de Dakar.

Le décret n° 2003 - 827 du 10 octobre 2003 confère à la Chambre de Commerce de Dakar, les prérogatives de pesage à des fins de règlement de contestation de poids public.

Conformément aux engagements de l'Etat du Sénégal, vis-à-vis des bailleurs de fonds, la CCIAD, en rapport avec le PAD et les administrations concernées, produira, régulièrement, des statistiques de pesage.

En conséquence, les redevances de pesage sont perçues intégralement par la CCIAD durant toute cette phase transitoire.

Par ailleurs, le Port Autonome de Dakar se satisfait de l'étroite collaboration et de la compréhension de tous les acteurs portuaires. Ce qui a donné comme résultat, la réussite de cette opération très salubre pour la préservation de nos routes et nos moyens de transport ainsi que de la sécu-

rité des conducteurs et usagers.

Ainsi depuis le 07 Avril 2011, le PAD a débuté l'application du Règlement 14 en déléstant de sa surcharge, tout véhicule non-conforme, avant sa sortie du Port.

#### Les pénalités

A la date du 1er Décembre 2013, le Règlement 14 de l'Union sera appliqué dans toute sa rigueur sur l'étendue du territoire national, à savoir une tolérance de 15 % sur les poids et sans réduction sur les amendes qui seront de 20.000 FCFA par tonne de surcharge sur le transport national et 60.000 FCFA sur le transport inter-états.

Le Règlement prévoit les sanctions ci-après :

**Article 16.1.:** Toute personne morale exploitante d'une plateforme ou d'un établissement des catégories visées à l'Article 11 du présent Règlement, en défaut par rapport aux obligations d'installations de vérification visées, au même article est sanctionnée par une amende de cinquante millions (50 000 000) de francs CFA , si passé un délai de deux ans après notification d'obligation de mise en conformité faite par l'Administration nationale chargée des transports, si elle ne s'est pas exécutée pour se mettre en conformité.

**Article 16.2. :** Toute personne morale visée à l'Article 16-1, en règle par rapport aux obligations en équipement en installations de vérification visées à l'alinéa a- de l'Article 11, se mettant en défaut par rapport aux obligations de vérification des véhicules et d'empêchement de sortie visées aux alinéas b- et d- de l'Articles 11 est sanctionnée d'une amende de deux cent mille (200 000) francs CFA par véhicule chargé dans l'enceinte de leur plateforme ou établissement et faisant l'objet du manquement.

**Article 16.3. :** Tout exploitant d'un véhicule faisant l'objet d'un contrôle sur la route dont le conducteur ne peut produire ni la lettre de voiture visée à l'Article 10, ni le certificat de vérification visé à l'alinéa b- de l'Article 11, est sanctionné d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA.

à partir du 1er Décembre 2013

**Tolérance à 15%**  
pour tous les types de véhicules

**Ne dégradons pas nos routes  
avec la surcharge à l'essieu**



**C'EST UN ACTE CITOYEN**



MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES,  
DES TRANSPORTS TERRESTRES  
ET DU DÉSENCLEAVEMENT.

**CAMPAGNE DE SENSIBILISATION  
SUR LE CONTRÔLE DE LA CHARGE À L'ESSIEU**



Afrique Pécage Senegal S.A.

### **Le PAD s'équipe de 05 pèse-essieux :**

Le Port de Dakar va acquérir un complément de matériels de pesage pour être conforme avant Août 2014, seul gage pour appliquer dans toute sa rigueur le contrôle des charges à l'essieu.

Une visite des lieux a permis de choisir les sites ci-après pour leur implantation :

- Le môle 3, l'emplacement où doit être implanté le pèse-essieu devant capter le trafic de ce môle. Contrairement aux quatre autres sites, ce dernier ne dispose d'aucune installation de la Chambre de Commerce (pont-bascule ; cabine).
- Le môle 2 est ciblé pour l'implantation d'un deuxième pèse-essieu. Sur ce site, la Chambre de commerce dispose d'un pont-bascule opérationnel et d'une cabine.
- En zone Nord, le pont-bascule situé à l'entrée Môle 8 et celui qui est implanté à l'intérieur de la barrière douanière sont retenus pour accueillir deux pèse-essieux.
- Le Terminal à containers pour le cinquième et dernier pèse-essieu.

Le PAD, notamment le Département Contrôle Facturation, en relation avec les Services de pesage de la CCIAD, gère les entrées et sorties des véhicules lourds de transport de marchandises, dans l'enceinte du port et ses alentours avec les ponts bascules de la CCIAD. Un nouveau partenariat pourrait être signé entre les deux structures lorsque le matériel commandé sera disponible.

EI Hadji. Djibril DIAGNE



# Le Port de Dakar accueille une nouvelle ligne régulière

Le Port de Dakar vient de s'enrichir d'une nouvelle ligne régulière en l'occurrence le RMR basée en Hollande et représentée par la Société Nouvelle des Auxiliaires de Transport (SNAT.SA).

La ligne spécialisée en navires RORO dessert le Port de Dakar 2 fois par mois à travers les navires M/V Dresden et M/V Célestine.

A ce jour l'on peut constater un important trafic de véhicule au Port de Dakar depuis le mois de Juin, estimé globalement, à 1053 véhicules



**Transports Mamadou BA suarl**

TRANSPORTS  
ET LEVAGE

SPECIALISES DANS LES TRANSPORTS DE :

- CONVENTIONNEL - CONTENEURISE - EXCEPTIONNEL - MANUTENTION
- LEVAGE - ENGIN TP - CAMIONS CONTENEUR EN VRAC SUR PORTE CHAR

UN PERSONNEL QUALIFIE ET DINAMIQUE EXPERT EN LA MATIERE A VOTRE SERVICE **24H/24**



**DISPONIBILITE-EFFICACITE  
ET RESPECT DU CLIENT EST NOTRE Credo**