

**Mise en place de liaisons maritimes
pour la desserte de la Casamance
et des zones balnéaires du Sénégal**

établi par

André GRAILLOT,
ingénieur général des ponts et chaussées

Destinataire

Le Directeur des affaires économiques et internationales

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées
le vice-président

note à l'attention de

Monsieur le Directeur des affaires économiques
et internationales

La Défense, le 22 NOV. 2004

Rapport n°2004-0250-01

Par lettre du 1^{er} juillet 2004, le ministre des infrastructures, de l'équipement, des transports terrestres et des transports maritimes intérieurs du Sénégal a souhaité que **M. André GRILLOT**, ingénieur général des ponts et chaussées, participe à une étude relative à la mise en place de liaisons maritimes pour la desserte de la Casamance et des zones balnéaires du Sénégal.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint son rapport de mission.

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2004-0250-01

- le directeur du Cabinet du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer	1 ex
- le directeur du Cabinet du secrétaire d'Etat aux transports et à la mer	1 ex
- le directeur des affaires économiques et internationales	10 ex
- le directeur du transport maritime, des ports et du littoral	2 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	6 ex
- les secrétaires de section du CGPC	6 ex
- le coordonnateur du collège « transports terrestres-défense-sécurité civile »	1 ex
- le coordonnateur du collège « maritime »	1 ex
- le coordonnateur de la sous-section « transports »	1 ex
- le coordonnateur de la sous-section « international »	1 ex
- M. GRAILLOT	1 ex
- archives CGPC	1 ex

Rapport de mission à DAKAR
(du 11 octobre au 14 octobre 2004)
**auprès de M. le Ministre des Infrastructures, de l'Équipement,
des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs
(MIETTTMI)**

Résumé et recommandations

I - Liaison Dakar-Ziguinchor

Un groupe de conseillers du Ministre des Infrastructures, de l'Équipement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Extérieurs a été mis en place et a abordé tous les aspects du remplacement du Joalla sur la ligne de Dakar à Ziguinchor. Elle a reçu l'appui de consultants extérieurs, principalement allemands, et d'interventions ponctuelles de fonctionnaires français. La mission confiée à M.Graillot a donc procédé à une revue de l'ensemble des procédures en cours, en recherchant celles qui pourraient être améliorées ou complétées.

Une première recommandation tient à l'organisation du travail auprès du ministre : Il serait bon que l'ensemble des compétences soit regroupé en une mission interministérielle spécialisée exclusive, mais d'une durée limitée, placée auprès du ministre, ou de toute personnalité désignée par le gouvernement sénégalais. Cette mission pourrait ainsi regrouper, en permanence, des spécialistes d'autres ministères compétents, notamment en matière de sécurité maritime, de tutelle du Port de Dakar, de Finances...

Les autres recommandations portent sur :

-Le navire Wilis ; pour lequel il est proposé qu'il soit classé, dès maintenant et pendant son exploitation, par l'un des bureaux de certification reconnus au Sénégal, en remplacement du bureau BKI.

-il est proposé de compléter l'équipement du navire pour qu'il reçoive à bord, en sécurité des bagages volumineux ;

-il est proposé de construire, sur la base de l'architecture des flats, des cadres pour le transport des casiers à bagages ; de même qu'il faut prévoir, avant la mise en service du Wilis, la construction des dits casiers.

-Il convient de déterminer les conditions d'exploitation des navires et notamment les termes du contrat devant lier le gouvernement sénégalais à la Comanav. Il est suggéré que la mission interministérielle proposée, puisse bénéficier de l'aide de la KFW. Cette décision devrait être susceptible de dissiper les inquiétudes de la KFW sur la passation de ces contrats.

Il est nécessaire de définir, de même, les conditions de sécurité qui seront imposées à la navigation de ces navires.

-Il est nécessaire de définir, pour le navire Wilis, puis pour le navire définitif, les installations terminales, qui jouent un rôle fondamental dans la sécurité, dans la mesure où il convient de s'assurer d'un accès contrôlé des passagers et des marchandises accompagnées. Ceci suppose une collaboration efficace du Port Autonome de Dakar, et une mise en œuvre rapide des installations provisoires et définitives.

II - Desserte de la région Dakaroise

Une seule liaison apparaît rentable, et est susceptible d'intéresser des armements privés :

Cette liaison s'appuie sur la clientèle touristique, à partir de la « riviéra » sénégalaise, autour de M'bour, Bargny....., à destination de la capitale ou de Gorée. En complément, cette ligne pourrait assurer quelques déplacements entre Dakar et des localités avoisinantes.

La difficulté tient à l'existence sur la desserte la plus rentable, vers Gorée d'une liaison Dakar-Gorée assurée par un armement public.

Si le Sénégal veut garder cette architecture, il est indispensable qu'il définisse des règles de concurrence qui permettent l'équilibre financier des deux liaisons.

Rapport de mission à DAKAR
(du 11 octobre au 14 octobre 2004)
**auprès de M. le Ministre des Infrastructures, de l'Equipement,
des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs
(MIETTTMI)**

Définition de la mission

Cette mission a été effectuée à la suite de la demande de M. le Ministre Mamadou Seck, en charge du MIETTTMI, auprès de M. Gilles de Robien, Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Selon la lettre de M.M.Seck, l'objet de la mission consistait à assister l'administration sénégalaise dans l'étude et la mise en place de liaisons maritimes Dakar-Ziguinchor-Dakar et M'Bour-Saly-Bargny-Rufisque-Mbao-Dakar, ainsi que pour le développement de leurs infrastructures. (Voir annexe 1 ci-jointe).

La mission s'analysait en un examen des procédures mises en œuvre pour le remplacement du navire Joalla, ainsi qu'en un réexamen des possibilités de création de liaisons entre Dakar et la zone limitrophe, au sud est, dénommée la petite côte.

Personnalités rencontrées

Monsieur Mamadou Seck, Ministre des Infrastructures, de l'Equipement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs

Monsieur Mbaye Ndao, Conseiller technique du Ministre en charge remplacement du JOALLA

Monsieur Oumar Ndaye, Conseiller technique

Monsieur Bernard Tricoche, Conseiller technique

Monsieur Bassirou Guisse, Directeur de travaux publics assurant l'intérim de la direction des ports et des transports maritimes intérieurs

Monsieur Bara Sady, Directeur général du port autonome de Dakar, Monsieur Amadou N'Diaye, Directeur d'exploitation, et Monsieur Souleymanne Diop, Adjoint au chef de la cellule prospective et développement du PADE

Monsieur Gomis Diedhiou, Chef du bureau de la sécurité maritime et Gestion des Flottes, Président de la Commission de Visite, direction de la Marine marchande du Ministère de l'Economie Maritime

Monsieur Oumar Ndiaye, Administrateur Délégué de la société de gestion de la desserte de l'île de Gorée

A la Mission économique de l'ambassade de France :

Monsieur Michel Derrac, Chef de la mission économique

Monsieur Jean-Luc Waller, Adjoint au chef de mission

A l'Agence française pour le Développement (AFD) :

M. Didier Simon, Directeur adjoint

A la Kreditanstalt fur Wiederaubau, chargée de l'aide allemande :

M. Markus Faschina, Directeur

Méthodologie de la mission :

Pour répondre aux questions posées par Monsieur le Ministre, la solution exhaustive aurait consisté à reprendre la totalité de l'instruction des projets.

À ce titre, il aurait été envisageable d'examiner successivement l'ensemble des deux liaisons, par des groupes de travail spécialisés, concernant les quatre thèmes principaux :

- ❶ approche commerciale et économique examinant les éléments de la demande, nombre de passagers, tarifs applicables, les coûts d'investissement et d'exploitation et les autres charges de façon à préciser les conditions d'exploitation ;
- ❷ approche technique et de sécurité ; Il s'agit d'examiner les caractéristiques des navires envisagés et également avec les autorités de sécurité, examiner les différents points critiques ;
- ❸ exploitation des lignes : condition d'affrètement et d'exploitation des navires, quelles contraintes le cahier des charges doit-il comprendre ?
- ❹ installations terminales. Il s'agit non seulement de leur aspect technique mais du mode de fonctionnement général les escales des navires avec également un examen des points critiques.

En fait, on a dû écarter cette méthode, en raison du temps restreint qui nous était accordé, en raison de l'impossibilité de mobiliser le petit nombre de cadres sénégalais suivant ces projets, qui progressaient pendant la mission et notamment le conseiller du Ministre, M.NDao et deux ingénieurs récemment recrutés par le ministère. Ces deux personnels permettent actuellement de mettre en place progressivement la future direction des ports et des transports maritimes intérieurs. D'ailleurs au cours de notre entretien, M. Faschina de la KFW nous a assuré qu'il était disposé, si le Sénégal le demandait, à financer un renforcement de l'équipe sénégalaise par du personnel, y compris étranger, en contrat temporaire jusqu'à une durée de deux ans.

Cette procédure n'a pas semblé s'imposer du fait du travail considérable accompli, par l'équipe de M.Ndao, ainsi que par de nombreux bureaux d'études qui ont été mobilisés. Ces travaux nous sont apparus d'excellente qualité, à l'image de l'étude de faisabilité réalisée par l'équipe du Port de Hambourg.

Ces multiples rapports abordent la plupart des questions soulevées.

La méthodologie utilisée a donc consisté en une démarche pragmatique, visant à examiner successivement les options prises ou envisagées sous chacun des quatre thèmes énoncés ci-dessus :

- approche commerciale économique
- approche technique et sécurité
- exploitation des lignes
- installations terminales

tant pour ce qui concerne la liaison Dakar-Ziguinchor dans ses deux phases, provisoire (navire affrété) et définitive (navire neuf) que pour la desserte de l'agglomération Dakaroise, et à signaler les procédures qui, après approfondissement avec les conseillers de M.le Ministre, apparaîtraient incomplètes, ou, en tout cas, qui mériteraient un nouvel examen de la part des autorités sénégalaises.

Le présent rapport a donc adopté cette approche.

Les documents consultés

La liste des documents consultés, rassemblés par M.Tricoche, ainsi que pour les documents d'origine française, remis par M.Waller qui ont été très utiles à cette étude, sont cités en annexe 2.

I - La liaison Dakar-Ziguinchor

Rappelons qu'à l'origine, cette étude avait pour objet de renforcer la liaison maritime Dakar-Ziguinchor. Malheureusement, elle a aujourd'hui pour objet de pourvoir au remplacement du Joalla, disparu dans des circonstances dramatiques, qui ont soulevé une vive émotion au Sénégal et en Europe.

On sait que l'accident est principalement dû à une surcharge en passagers du navire, et à la panique de ces derniers.

Ce navire assurait la liaison entre la région sud du pays, la Casamance, peuplée de plus de un million d'habitants, isolée de la capitale par la Gambie et le fleuve du même nom.

Le trajet maritime entre Dakar et Ziguinchor, sur l'estuaire de la Casamance, est d'environ 180 milles nautiques, soit environ 330 km. La houle est très faible, sur tout le parcours, sauf en période d'hivernage (juillet-octobre)

La Casamance est une zone humide, agricole, qui assure le ravitaillement de Dakar. Ce ravitaillement était assuré, par des commerçants, essentiellement des femmes, transportant avec elles un ballot de vivres, généralement empaquetées dans des bâches ou des filets de pêche, pouvant dépasser les 100 kg.

Ces commerçants, de nombreux étudiants et des touristes constituent le fonds des passagers de la ligne.

Le navire Joalla, construit en Allemagne, avait été adapté aux conditions particulières de la ligne, et notamment, la barre de la Casamance, qui limite le tirant d'eau à 3,20 m.

Les navires à faible tirant d'eau étant une spécialité des chantiers allemands, la République fédérale, s'est rapidement investie dans son remplacement et a mis à la disposition du gouvernement sénégalais des crédits d'étude à cet effet.

Les autorités allemandes ont cherché dans un premier temps un sister ship du Joalla, immédiatement utilisable. après avoir expertisé, en vain, 70 navires, elles ont mis les autorités sénégalaises en contact avec un armement indonésien, qui voulait céder des navires à passagers récents, au financement desquels la KFW avait participé.

Après avoir étudié l'affrètement à temps du navire rapide français « Solidor », qui n'a pu se réaliser pour des raisons techniques et financières, les autorités sénégalaises se sont retournées vers la solution proposée par Hamburg Port Consultants (HPC) et ont ainsi sélectionné le navire WILIS, construit en Indonésie, en vue d'un affrètement coque nue.

De son côté la KFW et la BEI ont proposé de financer par un don et un prêt de 6 M€ chacun la construction d'un navire neuf étudié spécialement en fonction de la ligne à desservir.

On a examiné, pour chacune des deux étapes de remplacement, par le navire Wilis puis par le navire construit sur crédits allemands, les quatre points suivants :

1° Approche commerciale et économique

L'étude de HPC définit parfaitement la demande et teste plusieurs scénarios de desserte.

C'est un point de départ solide sur lequel, il n'est pas apparu nécessaire de revenir.

2° Approche technique et sécurité

Définition des navires

2.1 Navire WILIS

Ce navire a une capacité de 44 pax en 1ère classe, 418 en classe économique et de 46 hommes d'équipage (pont, machine et hôtellerie)

Dimensions : 74 m entre pp (68m ht)

Tirant d'eau : 2,85 m

Moteurs : propulsion : 2 fois 1630 kW
groupes électrogènes : 4 fois 431 kw
Consommations : environ 455 L de MGO/heure
120 le d'huile / jour
40 M3 d'eau / jour (passagers + navire)

La prise d'eau de refroidissement est latérale.

Sécurité

On a eu confirmation, que l'intervention de la KFW n'a porté que sur le financement, et n'a impliqué aucun contrôle technique.

De ce fait, la construction indonésienne a été suivie par le bureau de classification indonésien BKI.

Ce navire a été examiné par le centre de sécurité sénégalais, assisté d'un expert sénégalais d'un bureau de classification.

Le centre de sécurité sénégalais a établi une liste de 53 prescriptions qu'elles souhaitent voir apportées au navire avant son affrètement.

Ce navire doit subir une visite de sécurité générale pour renouveler ses certificats de navigation, le navire étant classé par le bureau BKI.

Cependant, compte tenu d'une part, du contexte sénégalais, et d'autre part du nombre important de naufrages survenus aux navires à passagers indonésiens, il est apparu que la classification par le BKI pouvait sembler insuffisante.

Il a donc été proposé à M. le Chef du bureau de la sécurité maritime et Gestion des Flottes, qui a donné son accord à cette proposition, de demander que le navire soit certifié par l'un des bureaux de certification agréé par l'administration sénégalaise : Germanischer Lloyd, Véritas, Lloyd Register ou ABS.

Par un examen préalable sur place d'autres adaptations (incendie, sécurité...) pourraient être effectuées dans les chantiers de construction indonésiens. Arrivé à Dakar, le navire pourrait ainsi être mis en exploitation immédiate.

D'autres modifications sont en outre susceptibles d'être apportées, notamment pour permettre la réception des bagages à main à bord.

Pour les transports de marchandises voir ci-après au point 4.

Il est en outre suggéré que ce même bureau de certification soit chargé de suivre l'exploitation du navire.

2.2 Nouveau navire

Le nouveau navire, défini après les études de HPC répond au marché et à l'ensemble des précautions de sécurité actuelles, a fait l'objet d'un appel d'offres portant sur sa conception et sa réalisation.

Ses dimensions prévisionnelles sont de 75mx16m.

Il sera équipé de deux hélices à pas variable.

La vitesse prévue est de 15 nœuds en mer et de 9 nœuds en rivière.

Il est prévu d'emporter 670 passagers dont 490 en classe économique.

Les plis doivent être ouverts le 2 novembre prochain.

Sa construction sera suivie par les autorités sénégalaises avec l'aide de HPC.

Il appartiendra à ces dernières de choisir le bureau de certification.

Il devrait être mis en service en 2006.

3°Exploitation de la ligne

Les autorités sénégalaises ont effectué un appel international à manifestation d'intérêt pour l'exploitation de la ligne, qui n'a pas été concluant.

C'est pourquoi, compte tenu des bonnes relations avec le Maroc, qui assure la gérance de la

compagnie Air Sénégal, les plus hautes autorités sénégalaises ont sollicité l'assistance de ce pays pour la gestion de la ligne.

La compagnie Comanav a donc été pressentie pour gérer, dans un premier temps le navire Wilis, et ensuite le navire neuf.

Compte tenu des conditions d'intervention de la Comanav, sur des bases plus politiques que commerciales, il est donc certain que, sauf impondérable, ces navires seront confiés en gérance à cette société.

Cela a soulevé l'émotion de la KFW qui demandait un appel d'offres en bonne et due forme, et non un simple appel à manifestation d'intérêt, pour choisir le gérant.

Pour les raisons expliquées ci-dessus, on n'imagine pas que les autorités sénégalaises reviennent sur leur choix.

Evidemment, les conditions de négociation de la convention de gérance ne seront pas les plus favorables pour la partie sénégalaise.

Il faut cependant que le Sénégal s'assure que les conditions techniques de l'exploitation seront bonnes, notamment au niveau de la sécurité.

Pour éliminer toute inquiétude de la KFW, il est suggéré que les autorités sénégalaises fassent appel à HPC, dont le contrat passé avec le gouvernement sénégalais prévoit une aide à la mise au point de l'exploitation du navire financé par KFW et BEI, pour la mise au point des conventions d'exploitation.

Cette aide pourrait sans doute être étendue à la phase intermédiaire de mise au point de l'exploitation du Wilis.

Le mode de gestion des navires n'est pas totalement arrêté : L'affrètement du navire serait le COSEC (Conseil Sénégalais des chargeurs), qui en confierait la gestion à un armement gestionnaire, vraisemblablement la Comanav.

L'étude de HPC estime les recettes d'exploitation du nouveau navire, compte tenu de la solvabilité de la clientèle à 1, 585 Milliards de FCFA (GFCFA), en 2006 et à 1,789 GFCFA en 2010.

Les charges d'exploitation, équipements de manutention terrestre inclus, mais hors amortissement du navire s'élèveraient à 1, 67 GFCFA en 2006 et 1, 714 GFCFA en 2010.

On peut donc supposer que le gouvernement sénégalais prendra à sa charge les frais d'affrètement du Wilis, et l'amortissement des prêts de la BEI relatifs au navire neuf, et couvriront une part à déterminer du déficit d'exploitation.

Inversement, il faudrait prévoir un reversement à l'Etat des excédents éventuels pour lui permettre de couvrir ses charges d'armateur.

Les frais d'équipage et autres charges d'exploitation seront prises en charge par le gérant.

Certains points ne sont pas encore déterminés, notamment, le régime fiscal de l'exploitation, le statut douanier de la ligne, important vis à vis de l'utilisation de carburant détaxé (Rappelons que la liaison routière par la Gambie ne bénéficie pas de privilège en matière de prix de carburants). Le prix du gas oil détaxé était de 155 FCFA/l.

Ces différents points devront être fixés dans le cadre de la convention de gérance.

Pour les deux étapes de l'exploitation, les points suivants sont à mettre en œuvre par le gouvernement sénégalais :

3.1 Navire Wilis

Il est proposé, pour renforcer l'action des conseillers ministériels, très compétents, mais surchargés de travail, la mise en place d'un groupe formel de contact par le ministère de l'Équipement, regroupant sous son autorité les représentants du ministère des Finances, les services chargés de la sécurité, le port autonome de Dakar, et éventuellement de la police ou de la cellule de gestion des personnels de l'Etat.

Des consultants pourront être associés à cette démarche, qui comprendra :

- le choix définitif de l'exploitant qui apportera l'équipage, complété vraisemblablement par des marins locaux (les contacts sont en cours avec la Comanav) ;
- la définition du cahier des charges (définir préalablement les conditions techniques du transport de passagers et des marchandises. Choix du poids et des dimensions des bagages, du conditionnement des marchandises, billetterie, les conditions de l'embarquement...);
- l'analyse de la proposition du gérant ;
- la gestion technique de la ligne (navires et opérations) ;
- l'étude des résultats financiers et la rémunération du gérant.

3.2 Navire neuf

Point de la procédure :

L'appel d'offres est en cours.

Il serait bon que la même cellule que sur le Wilis intervienne, dans la mesure où des questions intéressantes plusieurs départements ministériels interviendront, et notamment les finances.

Les points à régler sont les suivants :

- Fixer la nature de l'assistance demandée au consultant HPC ;
- Choix de l'exploitant définitif (voir ci dessus) ;
- Mise au point du cahier des charges (HPC doit fournir de l'assistance à sa définition).

3.3 Définition des conditions de sécurité de l'exploitation :

Les houles sont considérées, sur le parcours maritime comme paisibles sauf en hivernage, à savoir pendant la période de juillet à septembre.

Une houle maximum d'exploitation, qui si elle était dépassée devrait entraîner le report de la liaison est d'une amplitude significative de 3,50 m.

L'exploitation de la ligne doit être subordonnée à la mise en place par les autorités maritimes sénégalaises d'un plan d'intervention et de secours, qui pourrait utiliser les moyens nationaux et étrangers (Marine Nationale française), dit plan « SAR »¹.

L'exploitant devra de son côté établir un manuel de route.

Il faudra aussi s'assurer que les instructions à bord des navires soient intelligibles par tous les passagers. Elles devront être effectuées en français et dans deux langues locales.

4° Installations terminales

Ce point n'est pas secondaire, dans la mesure où un contrôle insuffisant des conditions a été une des causes de la catastrophe du Joalla.

Les points importants sont le contrôle de l'accès des passagers et le contrôle des bagages et du fret.

Pour le contrôle des passagers, les installations terminales doivent prévoir un accès au navire totalement contrôlé, dans la mesure où aucun passager « clandestin » ne devra être admis.

Les zones d'embarquement doivent être réservées exclusivement pour.

Une barrière efficace devra être mise en place et, éventuellement garantie par la police.

Un projet de gare maritime a été élaboré sur le port de Dakar. Son coût est estimé à 3 milliards de F CFA, mais le financement n'est pas défini.

En outre, le directeur du port, dont les quais sont très encombrés, préférerait voir un nouveau terminal à passagers s'établir hors du port.

Il nous semble, au contraire que les multiples activités non maritimes exploitées sur le port, les multiples commerces et ateliers doivent être déplacés du port pour permettre d'y créer des installations sûres pour les passagers.

On peut citer à cet effet le cas du marché sauvage installé près de l'embarcadère du Joalla, qui empêche tout aménagement correct du site.

¹ Plan search and rescue

L'attention de M. le Ministre doit être attirée sur ce point de la collaboration imparfaite avec un établissement relevant d'un autre ministère.

Une autre difficulté provient du fait que le Wilis est un navire classique, à chargement latéral, et le navire neuf un navire ro-ro avec embarquement latéral des passagers et chargement du fret par rampe arrière.

Le point de chargement, dans le port de Dakar sera donc différent.

4.1 Navire Wilis

On n'a pas le temps ni les moyens financiers de créer des installations nouvelles. On utilisera donc des installations existantes près du mole 3.

Cela crée une difficulté, du fait que ce quai est utilisé à d'autres trafics, et que le poste à passagers ne peut être isolé.

M.Ndao a assuré que l'embarquement clandestin serait impossible sur ces installations provisoires. Il serait bon que ceci soit re-vérifié avec l'ensemble des départements ministériels concernés, y compris la police et la douane.

Un point n'est pas encore résolu.

Ces navires transportent des passagers.

On sait que les Africains voyagent traditionnellement avec beaucoup de bagages ;

Il est impératif de fixer un poids de bagage à main socialement admissible ainsi qu'un mode de conditionnement, si l'on ne veut pas voir des ballots de marchandises se déplacer de part en part du navire au gré du roulis. L'idéal serait d'utiliser des valises, ou à défaut, des sacs d'une dimension maximum à fixer.

Les navires devront être équipés de lieux de stockage de ces bagages à main, en nombre suffisamment abondant pour qu'ils soient stockés dans des lieux où ils ne pourront se déplacer.

Cela fait partie des points à vérifier sur le Wilis. Toutes les marchandises excédant le poids ou les dimensions des bagages à main seront du fret.

Dans son étude, HPC a supposé que le poids moyen des marchandises par passagers atteindrait 125 kg en 2006.

Le tri de ces marchandises devra s'effectuer en gare maritime terminale où l'on devra s'assurer de sa faisabilité et de son caractère exhaustif.

HPC propose que l'armateur mette à disposition des passagers, de petits casiers grillagés, sans couvercle, de dimension 1,20 m x 0,80 m sur 0,80 m de haut.

Ces casiers pourront être réalisés à Dakar.

Le chargement de ce fret s'effectuera sur remorque chargée en ro-ro.

Pour la phase transitoire avec le navire Wilis, dispose que d'une cale de 166 M³, de dimensions : 7 m x 5,5 m x 4,4 m à chargement vertical, pour un chargement de 80T. Dans ces conditions, le chargement de nombreux casiers allongera les escales.

Il est donc proposé que, dans la gare à passagers, ces casiers soient conditionnés par flats, ou conteneurs plat, dont la hauteur serait de l'ordre de 90 cm à 1 m.

On pourrait ainsi disposer 11 casiers par flat de 2,44 m x 6 m ;

Ces flats seraient mis en place à la grue.

Les cales permettent de recevoir 2 fois 4 flats superposés, soit 8 flats portant 88 casiers.

Il faudrait donc, au-delà de 88 casiers prévoir à bord une zone de stockage d'un volume à fixer à Dakar, en fonction de la demande, et qui puissent être arrimés à bord du navire pour leur éviter d'être ballottés au gré des mouvements de la coque. Les zones de stockage des bagages à bord, devront donc être pourvues de points d'arrimage des bagages.

4.2. Navire neuf

Le problème du fret est bien traité.

Il faudra envisager une gare maritime, dont les circuits s'accommoderont de tous les cas de transport de passagers et de bagages.

Compte tenu de la disposition des lieux, la réutilisation de l'ancien poste ro-ro du Joalla se prête mieux à la construction d'une gare maritime, aux accès facilement contrôlables.

A cet effet, il serait nécessaire de prévoir l'évacuation d'activités n'ayant rien à faire dans un port sur encombré.

La sécurité de la ligne est à ce prix.

Lors d'une visite sur place, il apparaît que le marché aux légumes, en arrière du poste du Joalla, doit être évacué préalablement à tous les travaux, de même que le parc à véhicules accidentés, et consignés par la douane.

Ce parc stationnaire doit être localisé, sous contrôle douanier, hors du port.

On pourrait envisager à cette occasion de réunir en une seule gare maritime pour passagers domestiques les gares pour Gorée et pour Ziguinchor.

Cela permettrait un aménagement général de la zone.

II - Desserte de la région Dakaroise

De nombreuses études sérieuses ont été entreprises sur ce sujet récurrent ; leur liste est donnée à l'annexe 1.

Ces études ont été communiquées à des professionnels, hôteliers, tour operators, pour susciter des candidatures.

L'idée générale a été de désengorger la desserte de Dakar (3 millions d'habitants) depuis les zones d'habitation du sud est. Toute desserte doit être financièrement en équilibre.

Les études convergent sur des conclusions simples :

Il n'y a pas d'équilibre économique de desserte maritime de Dakar, au titre des déplacements domicile travail tant depuis Rufisque à l'ouest, que depuis Mbour à l'est.

En effet, le transport maritime est lent, d'autant plus qu'il nécessite un long temps de remplissage.

Les périodes où ce transport génère un gain de temps sont très limitées, et il n'y a pas de marché ;

Pour étendre cette période, on peut faire appel à des navires rapides. Mais leur coût rend le marché non solvable.

La base d'un trafic de passagers côtiers éventuel est donc le trafic touristique de la région de M'Bour.

Des deux zones touristiques qu'il est possible de desservir, la zone de Sine-Saloum et Gorée, la première doit être écartée car son intérêt touristique serait atténué par un trajet maritime.

Il reste donc la desserte de Gorée, depuis la zone balnéaire qui permet d'assurer une base de trafic solvable.

Cette base assurée permettrait de développer d'autres trafics de niche.

En fait cette desserte a été assurée sur l'initiative d'un hôtelier ;

Mais elle a dû être abandonnée. En effet la clientèle touristique est essentiellement sur Gorée, qui éveille beaucoup plus d'intérêt qu'une grande ville, fut-elle monumentale.

D'où l'opposition du service public de desserte de la ligne Dakar-Gorée à une exploitation d'une ligne M'Bour-Gorée.

Ce dernier service est également candidat à l'exploitation d'une ligne depuis M'Bour, mais demande des crédits publics pour son financement.

D'autres intervenants, et notamment un consultant local, M.Gauthier, se sont mis sur les rangs pour exploiter la ligne avec un navire rapide de type canadien, le « Sea Craft », sans succès jusqu'à ce jour.

In fine, ce projet dépend d'accords commerciaux de partage des clients ou des recettes entre le service public et un service privé, à destination de Gorée.

Sans intervention de l'Etat régulant l'activité de ces deux lignes privée et publique, et in fine, permettant à un éventuel transporteur privé d'avoir une prévision stable de recettes, avec des règles de compétition claires, l'émergence d'une desserte locale serait problématique.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ,
DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS
TERRESTRES ET DES TRANSPORTS
MARITIMES INTERIEURS

Dakar, le juillet 2004

Annexe 1

Le Ministre

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des excellentes relations de coopération qui lient si heureusement la France et le Sénégal, je voudrais vous demander la mise à notre disposition de Monsieur André GRAILLOT du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Monsieur GRAILLOT pourrait ainsi venir à Dakar nous assister dans l'étude et la mise en place de liaisons maritimes Dakar - Ziguinchor - Dakar et MBour - Saly - Bargny - Rufisque - Mbao - Dakar, ainsi que pour le développement de leurs infrastructures.

En espérant que vous voudrez bien examiner favorablement ma requête, je vous prie d'agréer, *Monsieur le Ministre*, l'assurance de ma très haute considération.



Monsieur Gilles de Robien

*Ministre de l'Équipement, des Transports, de
l'Aménagement du territoire,
du Tourisme et de la Mer
France*

3000 520A

Liste des documents consultés

- Rapport final de l'étude de faisabilité pour la desserte maritime entre Dakar et Ziguinchor. Projet de construction la guerre maritime de Dakar ;
- Descriptifs du navire à passagers WILIS rédigé par les milices terre des infrastructures de l'équipement des transports terrestres et des transports maritimes intérieurs ;
- Cahier des charges pour la construction et la livraison d'un navire neuf, y compris accessoires, descriptif relatif à la construction livraison (2004) ;
- Rapport définitif de l'étude financière élargie aux mini croisières touristiques de l'étude de faisabilité d'une liaison maritime Dakar/Rufisque-Bargny de Dakar/Mbour (KPMG) ;
- Charte partie d'affrètement proposé par le courtier BRS pour l'affrètement d'un navire rapide de type catamaran ;
- Extrait du procès-verbal de la commission centrale de sécurité des navires (française) concernant l'affrètement de ce navire ;
- Propositions de mise en place d'une liaison maritime entre Dakar et les stations dénommée « l'express du Sénégal » ;
- Business plan de ce projet ;
- Propositions de la société Sea Craft de mise en place d'un navire à effet de surface pour la desserte de la presqu'île Dakaroise.

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45