

M. Momar Mada Fall

Président Appas

Directeur du Centre Trainmar de Dakar

APPAS CARREFOUR DES PORTS ET AEROPORTS

Blaise Mané,

Directeur Africargo et Aéroservices

«Il nous faut une autorité de l'aviation civile forte...»

Reportage Aéroport de Cap Skirring,

La deuxième porte d'entrée aérienne du pays

Zoom sur le secteur du transit

Débouchés et Difficultés

A la Découverte du chantier du

**Port minéralier et vraquier de
Bargny-Sendou**



**PORT
AUTONOME
DE DAKAR**



Améliorer la satisfaction de nos clients

21, Bld de la Libération
B.P. : 3195 Dakar/Sénégal
Tél. : +221 33 849 45 45
Fax : +221 33 823 36 06
www.portdakar.sn

Certifié pour mériter votre confiance



4

Edito

Appas, un espace pour les professionnels

5

Interview



Blaise Mane,

Directeur Africargo et Aéroservices

«Il nous faut une autorité de l'aviation civile forte, bien outillée et proactive... des investissements supplémentaires doivent être faits»

7

Reportage Aéroport de Cap Skirring,



la deuxième porte d'entrée aérienne du pays

10

Des Pros au Services du Sénégal

11

Reportage



A la Découverte du chantier du Port minéralier et vraquier de Bargny-Sendou



13

Vox Pop

Quel est selon vous le plus grand défi que doit relever le secteur portuaire et aéroportuaire du Sénégal pour son émergence?

14

Formation

Centre Trainmar de Dakar, la référence dans le domaine de la formation maritime, logistique et portuaire

16

Alumni du Centre Trainmar de Dakar

Adama Gueye, directeur technique et armement du Cosama

18

Alumni du Centre Trainmar de Dakar

Essodeke Panizi responsable E-commerce de la Compagnie africaine de commerce

20

Métiers des Ports et Aéroports



Débouchés et Difficultés
Zoom sur le secteur du transit

Appas, un espace pour les professionnels



L’Association des professionnels des ports et des aéroports du Sénégal (Appas) qui rassemble l’ensemble des acteurs du secteur maritime s’est engagée à élargir le spectre de ses actions à travers un support média qui permettrait de relayer toutes les activités des ports et des aéroports.

Ainsi ce support média est conçu sous la forme d’un bulletin de liaison, d’informations et de réflexions contributives portant la dénomination « Appas Magazine » et dont le 1er numéro vient sortir.

Cette première édition traitera des métiers du transit et en particulier de cet auxiliaire de la douane qu’est le transitaire.

Nous vous ferons découvrir l’importance de ses prestations dans le labyrinthe des procédures de dédouanement et ce depuis le manifeste en passant par toutes les étapes jusqu’à l’autorisation d’enlèvement des produits.

Cette première livraison consacrée au transitaire traitera de ses difficultés de l’exercice de son métier mais aussi de ses relations avec les autres acteurs des ports et aéroports dont entre autres la douane sénégalaise, les manutentionnaires et autres prestataires.

Cette première ouvrira une large fenêtre sur la formation aux métiers du transit. De nos jours, les écoles qui forment les auxiliaires en douane sont en effet devenues très prisées avec entre autres le Centre Trainmar de Dakar véritable leader dans ce domaine.

L’Appas, c’est aussi les aéroports. Sur ce sujet, il était inimaginable pour ce premier numéro d’occulter l’aéroport de Cap Skiring rouvert en décembre dernier. Cette infrastructure toute neuve et de haute facture a attiré l’attention de l’Appas qui lui a consacré un dossier exhaustif.

Avec la rénovation de cet aéroport qui est devenu un bijou la Casamance enregistre le retour des touristes qui se faisaient désirer après sa fermeture. C’est véritablement la deuxième porte d’entrée du pays que dévoile ce dossier.

Dans ce numéro le transport, les réceptifs hôteliers, les plages et autres endroits prisés de cette localité du Cabrousse ont été évoqués pour informer tous les touristes voulant se rendre dans cette ville du Sud du pays. Avec Appas Magazine, nous comptons élargir tous les canaux de communication de la structure, en plus des pages et comptes créés sur les réseaux sociaux.

Momar Mada FALL - Président de l’Appas

PRECISION FOCUS
SUPPLY CHAIN

STOCKAGE ENTREPRISE

LOGISTIQUE ANALYSE

RESULTAT ENTREPRISE
STRATEGIES

AVION **INVENTAIRE**
SUPERVISION

BUSINESS ENTREPRISE

PRECISION FOCUS
MARITIME
FRET
TRANSPORT



BLAISE MANÉ

Directeur Africargo et Aeroservices



Il nous faut une autorité de l'aviation civile forte, bien outillée et proactive... des investissements supplémentaires doivent être faits



Directeur d'Aeroservices et d'Africargo, Monsieur Blaise Mané parle, dans cet entretien accordé à votre magazine, de son choix de vie qui l'a mené aujourd'hui à la tête de deux entreprises leaders dans le domaine du transport aérien, maritime et routier. Il donne son avis sur les plus grands besoins du secteur de l'aviation civile au Sénégal.

Monsieur Blaise Mané vous êtes à la tête d'Aeroservices et d'Africargo, pouvez-vous nous parler brièvement de votre parcours professionnel ?

Je suis le créateur et directeur d'Aeroservices (2008) et Africargo (2013).

J'ai un Diplôme supérieur de gestion (Bac +4), option marketing et un MBA (Bac +6), en Management des entreprises et des organisations. J'ai travaillé à Air Afrique (au service passager), à Swissair/Sabena (opérations et fret), à Alitalia Cargo (ventes fret pour le Sénégal puis l'Afrique de l'Ouest). Je suis passionné de création d'entreprises, de stratégie et de développement commercial.

Qu'est-ce qui vous a poussé à lancer des sociétés dans le secteur de l'aviation et du fret en général, vu que ce n'est pas votre domaine de base ?

J'ai créé justement dans le domaine que je connaissais le mieux, le fret aérien (c'est ce que recommandent les coaches en création d'entreprises). Ainsi j'étais dans un terrain connu et je connaissais les acteurs, les logiques et contraintes du secteur. Après avoir travaillé pour les compagnies aériennes et lorsqu'avec la fermeture d'Alitalia en 2008 j'ai dû faire des choix de vie, je me suis lancé avec mes indemnités de licenciement économique.

Quels sont les services offerts par vos entreprises Aeroservices et Africargo ?

Aeroservices est agent général de ventes pour le fret pour les compagnies aériennes et Africargo fait du transit aérien, maritime et routier.

«Nous avons ensuite une relation forte avec nos clients et parties prenantes et sommes constamment à leur écoute»

Quels sont vos atouts par rapport à vos concurrents ?

Nous avons une grande maîtrise des procédures dans les secteurs où nous sommes. Nous avons ensuite une relation forte avec nos clients et parties prenantes et sommes constamment à leur écoute.

J'ai l'habitude de dire que faire de la stratégie, c'est bien choisir le domaine dans lequel on va exercer, se doter du savoir-faire / savoir-être nécessaire et ensuite le faire savoir à sa clientèle. Il n'y a pas pire que de faire de la stratégie ou du management sans écouter ses clients.

Quels sont les problèmes rencontrés par les prestataires de services de fret aérien comme vous au Sénégal ?

Au-delà des problèmes liés à la taille et à la nature de nos économies (clientèle réduite, difficultés de recouvrement, accès aux financements), nous sommes principalement confrontés à un cadre réglementaire (surtout sur les aspects économiques) qui est à parfaire.



BLAISE MANE
 Directeur
 Africargo
 et Aeroservices

Il faut une régulation économique du secteur à l'image de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Le secteur aérien est trop stratégique pour qu'on laisse des acteurs y exercer des abus de position dominante.

On ne triomphe pas seul. Il faut penser « écosystème » au lieu de placer des acteurs dans des situations de monopoles de fait.

Le Sénégal a-t-il des chances de devenir un hub aérien sous-régional ?

Je n'ai pas de doute sur la réalité de la volonté politique de faire du Sénégal un hub aérien.

Cependant, les plans ne valent que par leur bonne exécution. Si un décalage existe entre les annonces et les actions, on peut valablement douter de la bonne réalisation de ce qui est annoncé. Il faut veiller au triangle : « bien penser - bien dire - bien faire ». C'est la clé du succès d'autant que d'autres places (Abidjan, Accra, et Lomé principalement) sont dans la course et ne manquent pas d'atouts.

« Il faut penser infrastructures car ce sont elles qui font la puissance d'un hub au-delà du trafic »

Quels sont selon vous les trois plus grands besoins du secteur de l'aviation civile au Sénégal ?

À mon avis d'abord passer d'une stratégie de hub aérien à une stratégie de hub aéronautique. On inclura ainsi la plupart des domaines

stratégiques de l'aéronautique, je les cite pour mémoire

- La conception fabrication des aéronefs (et leur démantèlement en fin de vie)
- Le transport de passagers
- Le transport de fret, poste et messagerie
- La maintenance et réparation (Maintenance, Repair and Overhaul, MRO dans le jargon)
- La formation au pilotage (formation initiale et formation de spécialisation)
- L'avitaillement des aéronefs (Catering)
- La manutention (Handling) et les services aéroportuaires (gestion de terminaux, services de navigation et services annexes)

À analyser de près, le Sénégal est réellement présent sur 3 des 7 domaines que nous venons d'énumérer :

- Le transport de passagers
- L'avitaillement des aéronefs (à travers Servair qui est en réalité une filiale de société française)
- la manutention (Handling) mais elle a été privatisée au profit de sociétés étrangères, tout comme la gestion aéroportuaire. Au sein de l'Asecna (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar), nous sommes également présents dans les services à la navigation aérienne.

Il nous faut ensuite penser infrastructures car ce sont elles qui font la puissance d'un hub au delà du trafic. Il est d'ailleurs inconcevable de monter en puissance en matière de trafic sans adaptation des infrastructures qui sont les vrais actifs stratégiques des hubs.

Je dirai pour finir qu'il nous faut une autorité de l'aviation civile

forte, bien outillée et proactive. C'est déjà le cas, mais face aux enjeux de croissance du secteur et son importance dans le Plan Sénégal Emergent, des investissements supplémentaires doivent être faits en concertation avec toutes les parties prenantes du transport aérien.

L'Anacim (Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie) pourrait également se doter d'un observatoire de la qualité de service que les compagnies aériennes donnent aux usagers.

Un système d'amendes et de pénalités pourrait sanctionner les moins performantes et protéger les voyageurs contre certains abus, la procédure devant les tribunaux pouvant être longue et fatigante.

Une telle autorité devra être chargée en plus de la régulation économique du secteur en liaison avec les ministères concernés, comme je l'appellais de mes vœux plus haut.

Quel est votre mot de fin ?

Le secteur aéronautique a historiquement été fort au Sénégal depuis Air Afrique et la société nationale Air Sénégal que les plus anciens ont connues.

Ce savoir faire, ce capital humain ne doivent pas disparaître. A la liquidation d'Air Afrique en 2002, les principaux actifs (le centre de formation, le centre industriel) n'ont pas été maintenus faute de vision stratégique. Il faut une orientation forte du secteur vers son développement plutôt que vers une vision fiscale ou notariale. C'est le passionné de stratégie et de développement commercial qui fait parler son cœur.

propos recueillis par Pascaline ODOUBOUROU



Le dimanche 5 décembre dernier, le tarmac de l'aéroport international de Cap Skirring, à Ziguinchor, a enregistré son premier atterrissage, deux ans après sa fermeture pour rénovation. Les travaux ont duré un peu plus de deux mois et la localité connue pour être une zone touristique devient la deuxième porte d'entrée aérienne du Sénégal après l'Aéroport international Blaise Diagne de Diass.

C'était une promesse du Directeur général de l'Aéroport international Blaise Diagne de Diass (Aibd), gérant également tous les autres aéroports civils du Sénégal, Doudou Ka. Aujourd'hui, c'est chose faite. Les travaux de réhabilitation et de mise aux normes de la piste flambant neuve de l'aéroport de Cap Skirring, à Ziguinchor ont été à la hauteur de l'attente.

Achévé au mois de novembre dernier, l'aéroport tout fraîchement rénové sera réceptionné sous peu et va coïncider avec le démarrage de la saison touristique.

Malgré des délais courts, la réussite fut au bout de l'effort. Ce travail titanesque a été rendu possible grâce au management du Directeur général de l'Aibd ainsi que la mobilisation exceptionnelle des compétences du personnel de cet aéroport ouvert en 2017. La réouverture de cet aéroport qui se trouve dans la région de Ziguinchor devait impérativement coïncider

avec le démarrage de la saison touristique, au risque de provoquer une catastrophe du fait que le tourisme pèse lourd dans l'économie de la région.

75 jours et un management quasi militaire pour achever les travaux

Annoncés le 17 septembre dernier, les travaux ont commencé dans la même semaine et l'aéroport a été réceptionné le 30 novembre 2021.

Il aura fallu exactement 75 jours et une organisation presque militaire pour réussir une telle gageure.

Une prouesse saluée par les autorités en charge de l'Aibd qui ont bénéficié de l'expertise de la société Eiffage Sénégal. Leurs ouvriers et techniciens, grâce à une planification millimétrée se sont relayés jour et nuit, presque sans interruption pour gagner cette véritable course contre la montre.

C'est le dimanche 5 décembre 2021 que le premier vol inaugural

de la saison touristique 2021-2022 opéré par la compagnie Transavia s'est posé sur le nouveau tarmac de l'aéroport rénové de Cap Skirring avec à son bord, près de 200 touristes. Pour Doudou Ka, la région Sud ne pouvait terminer l'année sous de meilleurs auspices.

«A travers son ambitieux chantier de désenclavement aérien de la Casamance avec 2 compagnies sénégalaises Air Sénégal et Transair, le Chef de l'Etat démontre tout son engagement à accompagner et développer cette volonté et cet esprit dynamique et entrepreneurial si caractéristiques de la région Sud», a dit le Directeur général de l'Aibd à l'occasion de la réouverture de l'aéroport de Cap skirring.

Un plus pour le tourisme Casamançais

La réhabilitation de l'aéroport de Cap Skirring par l'Aibd Sa entre dans le cadre de la stratégie hub aérien 2021-2025 approuvée par

le président de la République, Macky Sall en avril 2021. Ce sont aussi les tous premiers effets de la décision stratégique du 1er juillet dernier du Président de la République d'aller vers la fusion Aibd-Ads. Dans une deuxième phase, il est prévu la reconstruction de l'aérogare et l'élargissement de la piste. Cap Skirring sera alors en position pour définitivement s'octroyer le statut de deuxième porte d'entrée aérienne internationale du Sénégal. Le tourisme Casamançais qui avait été totalement anesthésié par la non-conformité de l'aéroport et par l'épidémie du Coronavirus se prépare à retrouver ses couleurs d'antan. La réouverture de cette infrastructure réhabilitée et rénovée avec une forte mobilisation de toute la communauté casamançaise a été le clou des travaux, le 5 décembre dernier.

TRANSPORT AÉRIEN ET TOURISME

Les principaux atouts de Cap Skirring

Après l'Aéroport international Blaise Diagne de Diass, celui de Cap Skirring se dresse comme l'une des infrastructures aéroportuaires la plus importante du pays. Sa réouverture le 5 décembre dernier précédée de sa rénovation a été marquée par le retour des touristes qui n'avaient plus mis les pieds dans la zone depuis deux ans.

Présentation de cet aéroport au cœur du Kabrousse, dans la verte Casamance.

La ville de Cap Skirring a devant elle l'infini de l'horizon. Derrière elle, ce que le Sénégal a le plus d'attachant, la Casamance.

Une région authentique, régionalement très marquée, verdoyante, généreuse et parfois aussi mystérieuse. Cap Skirring a elle aussi une forte identité. Connue et enviée dans tout le pays, sa côte est le fleuron des plages sénégalaises. Elle fut la première destination touristique du Sénégal et jouit aujourd'hui encore de cette notoriété.

Une ancienneté qui lui donne une certaine légitimité à innover et à exceller dans le domaine de l'accueil des touristes étrangers. Cap Skirring tient ses promesses de paysage de carte postale dans un paysage de rêve. Mais ses infrastructures permettent davantage à tout voyageur de passer des vacances de rêve. Dans le sillage du Club Méditerranée qui s'y est installé dans les années 70, de nombreux hôtels et clubs de vacances se sont implantés au Cap Skirring attirés par l'étendue des plages. Au-delà des joies de la baignade et des bains de soleil, l'esprit de fête qui règne dans la station balnéaire particulièrement en soirée accentue la sensation d'évasion et de farniente.

Cap Skirring est le point de départ d'excursions dans la mangrove et dans les bolongs en pirogue, de promenades dans une nature luxuriante et de découvertes d'une culture riche et passionnante. En s'enfonçant dans la forêt, on découvrira encore des villages authentiques et des rites ancestraux qui feront d'un séjour à Cap Skirring une véritable initiation avec le monde africain

Visites à Cap Skirring, transports...

Avec ses plages, le village de Kabrousse offre à la zone un paysage de carte postale très typique entre mers et rizières et ses traditions animistes encore très vivaces. Au nord, les villages de Bouyouye, Diembéring et ses immenses fromagers, Ziguinchor, capitale régionale et administrative de la Casamance, à l'Est la Haute-Casamance, moins touristique, Enampore et ses cases à impluvium, le village typique d'Oussouye, M'lomp et ses cases à étages, les îles (Karabane-Diogué) et l'île de Karabane. Après la journée passée sur la plage ou en kayak dans les bolongs, la nuit appartient à la fête et à la musique, omniprésente en Casamance.

La vingtaine d'hôtels de Cap Skirring se charge de l'animation en soirée, mais le village détient également des restaurants comme "Chez Max", "La Pirogue", "Le Flamboyant" et le soir les discothèques "Les Palétuviers" adjacente à l'hôtel, la "Case Bambou" et "Le Kassumay" donnent un aperçu du sens de la fête à la sénégalaise.

On peut s'y rendre en avion, directement de l'Europe mais aussi à partir des autres villes sénégalaises. Une fois à Ziguinchor, le reste du trajet se fait en taxi-brousse. A moins qu'on ne préfère arriver en bateau sur le fleuve Casamance, ce qui restera une expérience inoubliable. En tout état de cause, une voiture de location à Cap Skirring permettra de découvrir davantage la région. Cette infrastructure aéroportuaire qui est restée deux ans sans fonctionner a repris du service le 5 décembre dernier avec des vols nationaux et internationaux. Cette réouverture entre dans le cadre d'un vaste programme de réfection des aéroportuaires régionaux. Et Cap Skirring est la première infrastructure aéroportuaire de ce programme à être entièrement rénovée et rouverte.

S'en suivront les aéroports de Saint-Louis et de Kédougou.



EL HADJI WALY SOUMARÉ, DÉLÉGUÉ RÉGIONAL SUD

«Après Aibd Sa, Cap Skirring est l'aéroport qui reçoit le plus de passagers venant de l'extérieur»

L'aéroport de Cap Skirring a renoué avec l'ambiance d'une ville touristique. Dans cet entretien, le Délégué Général régional de la zone Sud, El

Hadji Waly Soumaré, revient sur cette infrastructure aéroportuaire récemment rouverte. Il évoque plusieurs aspects comme la sécurité, le rythme des vols, les commodités ou encore son histoire.

HISTORIQUE - «L'aéroport a été construit à la fin des années 1960 par des membres de l'Aéroclub de Ziguinchor. Une première piste d'atterrissage en terre y a été érigée, pour l'aviation légère (petits avions). La piste rapidement bétonnée sur 1 450 mètres fut portée à 2 000 mètres avec un prolongement non revêtu de 360 mètres après l'installation du Club Méditerranée à Cap Skirring en 1973. A cet effet l'aéroport de Cap Skirring est desservi par Air Sénégal International ainsi que la Compagnie Transair et depuis l'installation du Club Méditerranée, il reçoit des vols réguliers en provenance de l'Europe. Il reçoit également des vols de l'armée et des avions privés venant d'horizons divers. L'aéroport a été fermé pour les besoins de travaux de grande envergure. La piste d'atterrissage a été entièrement revêtue sur toute sa longueur ainsi que les aires de stationnement. L'aérogare des passagers de même que les bâtiments administratifs et le bloc technique ont été aussi réhabilités. Cela cadre avec la volonté du Chef de l'Etat qui veut que tous les aéroports du Sénégal soient aux normes d'où le lancement du Programme de réhabilitation des aéroports du Sénégal (Pras). Le Directeur général de Aibd Sa, Monsieur Doudou Ka l'ayant bien compris, en a fait son cheval de bataille.»

EFFETS DE LA FERMETURE-

«La période de fermeture n'a pas été facile. Cap Skirring est un lieu touristique très prisé, qui offre, avec sa belle plage et son climat doux, un séjour paisible aux visiteurs. Avec la présence du Club Med et bien d'autres sites d'accueil, vous imaginez combien de touristes sont accueillis dans la zone durant chaque saison. Après cette réhabilitation, nous ressentons une grande fierté car après Aibd, Cap Skirring est l'aéroport qui reçoit le plus de passagers venant de l'extérieur.»

SÉCURITÉ ET RYTHME D'ATTERRISSAGE- «L'Etat du Sénégal a initié un programme de développement de nos aéroports régionaux et l'aéroport de Cap Skirring

n'est pas en reste. D'ailleurs avant cela, le Directeur général de l'Aibd Sa, soucieux du confort des passagers et des préoccupations du convoyeur principal qu'est le Club Med, a décidé de prolonger la piste d'atterrissage de 500 mètres et cela permettra à la compagnie Transavia d'affréter un avion plus grand et fera aussi un vol direct Cap – Orly, sans escale. La zone est superbe, elle a une ouverture directe sur l'océan. Il suffit juste de dégager certains édifices qui viennent grever l'espace aéroportuaire et sensibiliser autant que possible les acteurs sur les dangers qu'ils encourent.

Le rythme est normal. Nous recevons régulièrement un vol international affrété par le Club Med depuis l'ouverture de la saison deux fois dans la semaine. Nous recevons également Air Sénégal plusieurs fois dans la semaine, en plus des vols non réguliers qui peuvent souvent séjourner plusieurs jours à l'aéroport.

La réouverture s'est faite avec beaucoup d'enthousiasme, car avec l'arrivée des touristes, la ville a renoué avec l'ambiance. Plusieurs activités qui étaient en léthargie, ont redémarré et l'ambiance tant connue du Cap a repris. Sur le plan sécuritaire, il faut noter que nous avons la présence de la gendarmerie et de la police à l'aéroport 24H/24. Ce dispositif étatique est renforcé par la présence de gardiens recrutés par Aibd Sa et qui veillent régulièrement sur les installations aéronautiques. La gendarmerie a érigé un camp dans la cité du personnel d'astreinte situé dans l'enceinte de l'aéroport. L'aéroport dispose présentement d'un bar à l'intérieur de la salle d'embarquement et d'une boutique Free Shop. Mais vu l'étroitesse des locaux, il est difficile d'accueillir plusieurs clients. Néanmoins, nous recevons régulièrement des demandes. A ce titre, la direction des opérations aéroportuaires et commerciales s'active pleinement afin de disposer de locaux additionnels dans le cadre de l'érection de nouveaux bâtiments prévus dans un futur proche pour satisfaire toutes les demandes et permettre aux passagers de bénéficier de choix multiples.»

Moussa Sow THIAM



EL HADJI MANSOUR MBOW,

Chargé d'études 2ème degré auprès du Responsable chargé des Médias et de la Communication Institutionnelle au Port Autonome de Dakar
Secrétaire Général de l'Appas

Message aux professionnels des ports et aéroports du Sénégal :

Chers (es) professionnels (les) des Ports et Aéroports du Sénégal. La vision stratégique développée par les ports et aéroports du Sénégal représente une déclinaison sectorielle de la vision du Président de la République déclinée dans le Pse celle d'un pays émergent en 2035 avec une économie solidaire dans un Etat de droit.

L'axe 1 du Pse qui ambitionne la transformation économique à l'horizon 2035 pose aussi, entre autres objectifs, le positionnement du Sénégal comme un hub Logistique et Industriel régional.

Chers Professionnels, ce magazine que vous avez entre vos mains ambitionne d'accompagner la vision du Président de la République de faire du Sénégal un « Hub logistique maritime et aérien ». En termes de visibilité communicationnelle,

il s'agira pour nous membres de l'Appas de montrer toutes les réalisations effectuées dans ce segment par le Gouvernement du Sénégal, mais aussi par les professionnels du secteur que nous sommes. Dès lors, il est important de souligner que ce magazine est le vôtre. Vos idées et suggestions seront toujours les bienvenues. Que Dieu, le Tout-Puissant, nous accompagne et nous soutienne dans nos objectifs.

Coumba DIOP

AFRICARGO

Porteur de solutions en transport et en logistique

Groupe indépendant à taille humaine, AFRICARGO est porteur de solutions en transport et en logistique. Depuis le début, nous poursuivons le même objectif: Etre à votre écoute pour vous accompagner sur vos marchés dans un contexte de flux toujours plus tendus et vous offrir une prestation de services globale et personnalisée.

 www.africargo.sn

 +221 77 667 77 95
+221 76 645 49 22

 +221 33 820 91 51

A la Découverte du chantier du port minéralier et vraquier de Bargny-Sendou

La jetée

D'une longueur de 1485 mètres, la jetée du port de Bargny-Sendou, sera dotée de deux quais à savoir, un quai pour le vrac liquide et un autre pour le vrac sec.



Initié par l'Etat du Sénégal pour prendre en charge les importants volumes d'importations et d'exportations de produits miniers, minéraliers, pétroliers et céréaliers, le port minéralier et vraquier de Bargny-Sendou a pour but de désengorger la capitale et de mettre à la disposition des usagers une infrastructure moderne dont la performance facilitera la réception de gros navires et les opérations d'embarquements et de débarquements des produits.

Dans le but de décongestionner le port de Dakar, l'Etat du Sénégal a initié le projet du port minéralier et vraquier de Bargny-Sendou, dont la conception, la construction et la gestion ont été confié à Senegal minergy port (Smp), pour une durée de 25 ans.

Senegal minergy port (Smp) est une société de droit sénégalais où le capital est détenu par des investisseurs Sénégalais, Américains et Indiens. Le coût du projet est estimé à 520 millions de dollars, soit 288 milliards Fcfa. Senegal minergy port prévoit pour le port minéralier et vraquier de

Bargny-Sendou, une capacité initiale de 20 millions de tonnes avec 15 millions de tonnes de matières premières traitées au cours de la première année d'exploitation. La pose de la première pierre qui s'est déroulée le 27 novembre 2017, a marqué le démarrage des travaux.

La zone industrielle

C'est la zone qui va abriter des hangars, des usines de semi-transformation, d'ensachage, des bâtiments administratifs, etc. La superficie de la zone industrielle équivaut à 60 parcelles de 2 hectares.

La zone industrielle comprend deux parties dont la première est destinée aux céréaliers, oléagineux, miniers et minéraliers. La deuxième partie est

réservée aux dépôts d'hydrocarbure et au gaz.

Dépôt des Produits Céréaliers

Ce chantier a une superficie de 4 hectares de 200 m linéaire de chaque côté, réparti sur 3 pôles à savoir :

- le stockage vertical d'une capacité de 32.000 tonnes ;
- le stockage plat d'une capacité de 40.000 tonnes ; et
- l'ensachage en cours de construction.

Nous avons également sur le site des bâtiments annexes qui sont des locaux administratifs. L'un des exploitants de ce chantier est l'entreprise marocaine Mass Céréales Al Maghreb.

Stockage plat





Stockage vertical

Dépôt des Produits Pétroliers et Gaziers

Quatre dépôts sont actuellement en construction sur le site.

Il s'agit du dépôt :

1. d'Oryx energies ;
2. du groupe marocain Sedes ;
3. de Sifi-elton ;
4. des sénégalais Petrostock.

Dépôt Sedes

Site le plus avancé parmi les travaux, le dépôt Sedes d'une superficie de 4 hectares comprend 5 cuves notamment:

les cuves gasoil d'une capacité de 30.000 m³ chacune, les cuves SSP avec une capacité de 10.000 m³ chacune, la cuve à eau R31, le local-pompe qui fait office de pompe-produits destiné au remplissage des navires, des bâtiments administratif, social et logistique, etc.



Bâtiment administratif, social et logistique



Texte et photos : Pascaline ODOUBOUROU



Mamadou Moustapha Niang, Commandant de Port à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes

«Je dirai plutôt que les grands défis à relever pour prétendre développer les plateformes portuaires et aéroportuaires et s'atteler au Plan sénégal émergent (Pse), vont s'articuler sur les points suivants :

- Modéliser les modes de gouvernance de ces outils, en y limitant l'intervention de l'Administration publique ;
- Appuyer et accompagner le développement des ports régionaux afin de leur permettre de jouer leur rôle de porteurs de croissance, leurs terroirs conformément à la politique de décentralisation et de mise en place des pôles régionaux ;
- Améliorer l'environnement économique et consolider la stabilité politique permettant ainsi de doper les flux, socles d'une animation des plateformes ;
- Créer des interconnexions entre les différents ports et aéroports, en mettant en œuvre le principe de subsidiarité, base de la maîtrise de la logistique ;
- Dématérialiser les procédures pour réduire les temps de séjour ;
- Diminuer les taxes et redevances et autres tarifs qui plombent la compétitivité par rapport à nos voisins ;
- Renforcer les capacités des acteurs pour rendre les opérations plus efficaces et améliorer la compétitivité de nos ports.»



Daouda Ndiaye, Logisticien de formation, Agent de Sûreté Aéroportuaire chez Téranga à l'Aibd

«Au niveau du secteur portuaire, le Sénégal doit se faire une renommée à l'échelle nationale et mondiale par la mise en place d'infrastructures modernes de dernière génération qui lui permettront de profiter pleinement de sa position stratégique et géographique.

Au niveau du secteur aéroportuaire, il s'agira de développer la compagnie aérienne nationale avec plus de destinations et bien gérer le facteur clients en misant sur la satisfaction des passagers. Le problème majeur du transport, c'est le triangle stratégique : coûts, délais et qualité. L'Etat doit se focaliser sur les aspects qui feront que nous puissions devenir un véritable hub logistique pouvant s'ouvrir au reste du monde en réussissant les certifications et accréditations des organisations internationales de transport comme l'Anacim (Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie), l'Oaci (Organisation de l'aviation civile internationale), l'Iata (Association du transport aérien international), etc.»



Daouda Sow, Ingénieur de la chaîne logistique en charge du commercial et suivi des conventions à l'Aéroport de Cap Skirring

«Les besoins de financement du secteur public de l'aéronautique constituent une nécessité impérieuse dans le but d'améliorer la gestion des infrastructures, installations et équipements aéroportuaires, des services de navigation aérienne ainsi que de la réglementation et du contrôle de l'aviation civile. De ce fait, la certification des aérodromes est indispensable pour satisfaire aux

conditions de l'approche systémique globale du programme d'audits de supervision de la sécurité aérienne. Du coup, le secteur aéroportuaire sénégalais est confronté à de nombreux défis tels que : l'allongement ou la réhabilitation de pistes d'atterrissage, des voies de circulation et taxiway, des aires de stationnement, les achats de groupes électriques, l'extension et le réaménagement des aérogares passagers et hangars fret, devenus exigus en capacité et la construction de clôtures. Les autres défis renvoient au renforcement de l'acquisition et/ou l'entretien des équipements de contrôle de sûreté : matériel d'établissement de badges d'accès, détecteurs électromagnétiques, portiques à rayons x, caméras de surveillance, notamment lors des manifestations internationales et/ou continentales.

Quant aux autres mesures à opérationnaliser, elles concernent le secteur des télécommunications aéronautiques qu'il faut moderniser pour rendre notre secteur aéroportuaire plus adapté aux normes internationales.»

Centre Trainmar de Dakar



La référence dans le domaine de la formation maritime, logistique et portuaire

Le Centre Trainmar de Dakar (Ctd) est la référence dans le domaine de la formation maritime, logistique et portuaire. Le Centre Trainmar de Dakar a été créé en 1992 par arrêté ministériel n° 00236 du 08 janvier 1992, dans le cadre du programme de formation continue dans le domaine des transports maritimes et des ports, lancé en 1979 par la CnuCED (Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement) et le Pnud (Programme des Nations unies pour le développement).

La mission du Centre Trainmar de Dakar est de promouvoir le secteur maritime, para-marinier et portuaire, en améliorant la qualification des cadres et agents de maîtrise impliqués dans la gestion et l'organisation des activités maritimes. Il répond également aux besoins de formation de tous les opérateurs du secteur du transport maritime du Sénégal et des activités connexes.

À cet effet, il est habilité à recourir à tous les moyens appropriés pour :

- Proposer et mettre en œuvre une politique de formation des usagers du secteur du transport maritime;
- Élaborer et exécuter un programme de séminaires et d'ateliers de formation répondant aux besoins spécifiques des opérateurs du secteur visé ;
- Assurer la formation de gestionnaires de la formation, de concepteurs et d'instructeurs en nombre suffisant ;
- Développer avec les autres Centres du réseau Trainmar à travers le monde, des relations d'échanges et de coopération en matière de formation.

Le Centre Trainmar de Dakar est un pôle de rayonnement continental en matière de formation diplômante, qualifiante et continue.

Pascaline ODOUBOUROU



EMPLOYABILITÉ

CARRIÈRE

RÉUSSITE



Offres de formation

Accès BAC

- > BTS (02 ans) Logistique Transport
- > Licence Logistique & Transport

Accès BAC +2

- > Licence 3 Commerce Développement Logistique Internationale
- > Licence Logistique & Transport

Accès BAC +4

- > Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes & Océaniques

Accès BAC +3

- > Master Manager en Ingénierie de la Maintenance (MIM)
- > Master Logistique de la Santé
- > Master Management Portuaire & Maritime
- > Master Ingénierie de la Chaîne Logistique
- > Master Management pour les Industries Gazières et Pétrolières

Certifications Professionnelles

- > Transport Logistique
- > Maintenance Industrielle
- > Essentiel du Management des Flux
- > Acheteur Junior
- > Transit
- > Travaux d'Ouvrages Maritimes
- > Logistique Hospitalière
- > E-prelude
- > Gestion des Opérations





Alumni du Centre Trainmar de Dakar ADAMA GUEYE,

DIRECTEUR TECHNIQUE ET ARMEMENT DU COSAMA
Trajectoire éblouissante d'un homme du sérail

Il fait partie de la crème d'experts dans le domaine de la mécanique de la marine marchande. Diplômé du Centre Trainmar de Dakar, Adama Guèye, Directeur technique et armement du Consortium sénégalais d'activités maritimes (Cosama) S.a., est un homme du sérail avec une trentaine d'années de vie professionnelle parsemée de multiples expériences.

Lorsqu'il a voulu renforcer ses capacités dans son domaine, le Directeur technique et armement du Consortium sénégalais d'activités maritimes (Cosama) S.a., Adama Guèye, n'est pas parti chercher loin. Il n'a pas eu besoin de retourner à l'étranger pour réussir sa nouvelle mission d'ingénieur d'armement à terre au sein de cette entreprise sénégalaise. A Dakar, dans la capitale sénégalaise, il y avait bien une école susceptible de satisfaire sa demande de formation.

Il s'agit du Centre Trainmar de Dakar. En s'inscrivant dans cet établissement en 2010, Adama Guèye, teint noir, taille imposante, avait déjà une vingtaine d'années d'expérience professionnelle. Mais les 12 mois passés dans ce centre ont été d'un apport considérable dans sa carrière.

Cette année de formation sanctionnée par un diplôme de Master 2 en Management Portuaire et Maritime a facilité son transit de l'exécution à l'administration au sein du Cosama.

«En 2009, lorsqu'on s'apprêtait à faire le premier arrêt technique, j'ai été approché par le Directeur général du Cosama qui m'a demandé d'intégrer le personnel de planification de la maintenance. Je devais quitter l'exécution pour intégrer le management. J'ai alors décidé de m'inscrire au Centre Trainmar de Dakar», relate-t-il. Jusque-là mécanicien de navire, Adama Guèye se voit confier des tâches beaucoup plus larges. Il manage désormais une équipe de 120 marins, chapeaute le service achat et logistique...

«Après ma formation, je savais maintenant comment entamer un approvisionnement. Je pouvais désormais choisir mon fournisseur, lancer une commande, suivre son acheminement, choisir un consignataire en Douane, régler les déclarations en Douane, jusqu'à la livraison à bord», énumère-t-il d'une voix pleine d'assurance.

«Dans notre promotion, chacun apprenait de l'autre»

L'autre atout, c'est d'avoir été dans une classe composite.

«J'étais dans une promotion très hétéroclite avec différentes capacités. Il y avait des maîtrisards en droit, des gens qui sont dans la logistique, des personnes qui se connaissent en sécurité. C'était des échanges intéressants. Chacun apprenait de l'autre», ajoute-t-il. Malgré ses multiples occupations, le Directeur technique et armement ne se perd jamais dans cette flopée de paperasses qui jonchent son bureau sis au siège social du Cosama sur la rue Joris. Il se donne même le temps de transmettre son savoir. Formateur à l'école de formation maritime, Adama Guèye est arrivé dans ce domaine presque par hasard. C'est au dernier moment qu'il a changé d'orientation alors que tout le prédestinait à l'aéronautique. Sélectionné parmi une centaine de candidats africains au concours de l'école de formation de mécaniciens avion de Dakar, Adama Guèye renonce à cette opportunité d'intégrer la compagnie Air Afrique au profit d'une bourse à l'Institut supérieur maritime de Bou Ismail. «Mon père qui travaillait à l'aéroport comme pompiste, à la British Petroleum précisément, voulait que je suive l'aviation. Etant obnubilé par le fait de quitter le pays comme tant d'autres jeunes, j'ai choisi d'aller suivre des études maritimes», confie-t-il. Mais l'élève au Lycée Delafosse savait qu'il ne naviguait pas en eaux inconnues.

«Je suis issu d'une famille Lébou. La mer n'était pas un mystère. Elle était un loisir. Je suis né et j'ai grandi à côté de la mer, à Ngor. C'est là-bas que j'ai fait mon enfance et mon cursus primaire à l'école Baytir Samb», retrace-t-il. Le Baccalauréat en poche, Adama Guèye arrive en Algérie en 1985

. Après 7 ans d'études théoriques et pratiques, le jeune ingénieur mécanicien de la marine marchande (équivalent d'Officier mécanicien de première classe) rentre au bercail.

«A la Petromarine, je faisais partie des premiers africains à occuper la fonction de chef mécanicien»

Recruté par la Compagnie sénégalaise de navigation maritime (Cosenam) en 1993 comme mécanicien où il a occupé les postes d'officier et second mécanicien, il a intégré deux années plus tard Petromarine, une compagnie française basée à Bordeaux qui gérait les navires pétroliers. «Dans cette entreprise, j'ai embarqué pour la première fois en mai 1995 en Espagne, précise-t-il. L'embarquement a duré neuf mois. J'étais officier mécanicien. En 1997, je suis passé à chef mécanicien. J'avais 28 ans. En 2000, j'ai été contacté par Tankafrika, une société française de navires chimiques et alimentaires qui faisaient les côtes africaines.

En 2004, Tankafrika a été absorbée par la société Navale Française. Cette dernière a été à son tour aspiré en 2006 par Fouquet-Sacop et Sea Tankers. C'était une fusion de plusieurs entités parce que Sea Tankers a fini par absorber la Navale Française et Petromarine où je venais avant. Dans tout ce cursus, j'étais le précurseur. A Petromarine, je faisais partie des premiers africains à occuper la fonction de chef mécanicien. A Tankafrika, c'était pareil. J'étais le premier africain à diriger cette tâche. Idem à la Navale Française». Pendant six ans, il a été chef mécanicien dans des navires battant pavillon français, jusqu'en 2007 où il a été contacté par le ministère pour être chef mécanicien sur le navire Alioune Siteo Diatta nouvellement construit. «Je suis rentré au pays parce qu'il y avait le besoin d'être à côté de la famille. Mais aussi, c'était une opportunité pour moi de contribuer à éviter un drame similaire au Joola. Ce qui m'a poussé à accepter des conditions salariales moindres», dit-il. Un choix patriotique qui continue de guider ses pas au sein du Cosama.

Coumba DIOP







SERVICES

- **FRET AERIEN**
- **TRANSFERTS D'EQUIPAGES**
- **SUPERVISION EN ESCALE**

 www.aeroservices.sn

 **+221 33 820 91 51**
 **contact@aeroservices.sn**

Lot 4 Ngor, en face de la Direction Général de Total Sénégal



Alumni du Centre Trainmar de Dakar

DU TOGO AU SENEGAL

Parcours d'un alumni du Centre Trainmar

Essodeke Panizi n'a pas encore blanchi sous le harnais. Mais déjà son vécu professionnel est un exemple grâce à ses trois années de qualification au Centre training in the maritime field (Trainmar) de Dakar. Une formation qui l'a doté des bagages nécessaires pour dérouler ses nombreux projets qu'ils souhaitent réaliser dans le secteur du transport et de la logistique.

Il est entré par effraction dans ce domaine. Sans savoir au préalable s'il allait s'y plaire. C'est parce qu'en quittant son Togo natal pour le Sénégal en 2016, Essodeke Panizi avait en tête un projet autre que le maritime et le portuaire. Il se voyait déjà voyager dans les airs avec la lourde charge de mener à bon aéroport des centaines de passagers. Le natif du village de Somdina-Bas dans la ville de Kara, au Togo, voulait être pilote d'avion. Une ambition aujourd'hui mort-née, vaincue par sa passion pour le monde du commerce. «Je ne regrette pas mon choix. Je me suis rendu compte que le métier est au cœur de l'activité économique du pays, de tous les pays», lance-t-il d'emblée. Depuis maintenant cinq mois, Essodeke Panizi est le responsable E-commerce de la Compagnie africaine de commerce (Cac) Sénégal.

Une entreprise installée aux Parcelles Assainie et spécialisée dans la vente de produits pour maison et bureau. Ramassé derrière son ordinateur, la taille moyenne, l'écorce noire dissimulée dans une chemise carrelée noire-blanc et un pantalon noir, ce jeune diplômé de 26 ans gère la présence digitale de la société. Il n'en est qu'à sa troisième année d'expérience professionnelle, mais déjà, Panizi assume des charges non moins importantes.

A Jumia, leader du E-commerce en Afrique, où il est passé avant d'être recruté à la Cac, il a été, pendant deux années, gestionnaire de grand compte. Si Panizi parvient à satisfaire ses employeurs dans la gestion de ses tâches, c'est parce qu'il a été formé à bonne école. Les trois années passées au Centre Trainmar de Dakar, premier Centre d'enseignement supérieur sénégalais spécialisé dans la logistique et les métiers portuaires, ont été d'un apport considérable dans sa carrière.

Après son Brevet de technicien supérieur (Bts), Panizi a intégré le Centre Trainmar de Dakar pour suivre la Licence 3 et deux années de Master.

«Je vise le secteur de la livraison à domicile»

Diplômé d'un Master 2 en Ingénierie de la chaîne logistique, il est sorti major de la promotion qui vient de recevoir le parchemin il y a juste quelques mois. Mais l'ancien élève de l'école primaire catholique de Somdina-Bas dans le village Tchèou ne compte pas s'en limiter là. Il envisage de capitaliser plus d'expériences pouvant lui faciliter la mise en œuvre de ses nombreux projets en gestation dont le plus en vue est la livraison à domicile.

«Pour l'instant, je vise beaucoup plus le secteur de la livraison à domicile. C'est en vogue. Je compte mettre en place une entreprise de livraison de la région urbaine de Dakar», projette-t-il. Une initiative qu'il compte enclencher au Sénégal sur fonds propres et poursuivre au Togo.

«Le financement de la logistique pose souvent problème. La plupart du temps l'équipement sur lequel vous devez investir est très cher. Si, par exemple vous voulez vous lancer dans le transport, il faut investir beaucoup d'argent. Moi, je compte démarrer mes projets avec mes propres petites économies», poursuit-il. Dans ses desseins figure bien un retour au pays afin de faire bénéficier à ses compatriotes de son savoir-faire. Une manière pour lui de remercier le Gouvernement Togolais qui, confie-t-il, injectait annuellement plus d'un million de Fcfa durant ses cinq (5) années de formation. «Rentrer, c'est une obligation pour moi. Un jour ou l'autre, je dois rentrer. Mais pour l'instant, je vais passer quelques années de plus au Sénégal le temps de bâtir une expérience professionnelle assez solide», ajoute-t-il. Devenir formateur au Centre Trainmar de Dakar, un objectif sur le moyen terme. Auprès du Centre Trainmar de Dakar, Panizi veut se donner la chance de réaliser son rêve d'enfant.

En réalité, dès son jeune âge, il nourrissait l'ambition de devenir professeur de Mathématiques. C'est pourquoi il ne badinait point avec cette matière. Du collège privé "Le Salut" de Lomé au lycée d'Agoo-Nyive, Centre où il a fait la Série C ses notes en Maths ne descendaient jamais en deçà de la moyenne de 15/20. «Je voudrais établir un lien avec le Centre Trainmar de Dakar afin de faire partie des formateurs. Je souhaite auparavant acquérir deux années d'expérience supplémentaires», dit Panizi. Il a déjà une idée des points du secteur sur lequel il compte s'appesantir. «Le secteur est un peu réduit par les gens, fait-il remarquer. Quand on parle de transport logistique, les gens pensent aux déplacements quotidiens. Ils le résumant au transport. Mais j'ai une vision beaucoup plus large de ce domaine assez ouvert aussi bien dans l'industrie que le portuaire. Au-delà des ports et des aéroports, il y a la logistique qui couvre d'autres opérations dans les industries que les gens ne voient pas. Je compte, dans mes formations, insister sur ce côté industriel de la logistique, de la planification de la production.»

Après six années passées au Sénégal, Essodeke Panizi a appris à s'adapter à un secteur qui n'est pas sans contraintes. «On travaille avec des entreprises qui ne sont pas vraiment dans le formel. Cela pose des problèmes de confiance», souligne-t-il. Du côté des plateformes portuaires, les contraintes concernent, selon lui, la congestion.

Coumba DIOP



Appas Magazine une publication de l'Association des Professionnels des Ports et Aéroports du Sénégal

Directeur de publication : El hadji Amadou Mbaye

Rédactrice en chef : Coumba DIOP

Chef d'édition : Moussa THIAM

Email : appas.senegal@gmail.com

Téléphone : +221 76 191 07 16

DEBOUCHES ET DIFFICULTES

Zoom sur le secteur du transit



Dans le domaine portuaire, figurent en grande place les activités de transit, logistique et transport. Elles jouent un rôle important dans ce secteur. Dans ce dossier, votre magazine a tenté de faire comprendre à ses lecteurs l'importance de ce métier très prisé, de nos jours, au Sénégal et en Afrique. D'où la multiplication d'écoles de formation et d'instituts dédiés dont le Centre Trainmar de Dakar. Les difficultés rencontrées par les acteurs sont également évoquées.

Le transitaire au Sénégal, aussi appelé agent de transit, est un spécialiste de la logistique internationale. Il coordonne le transport d'une marchandise à l'import ou à l'export, en assurant l'intermédiaire entre toutes les parties prenantes de l'opération.

Nombreux sont ces transitaires qui travaillent avec les ports, notamment le Port autonome de dakar et ses partenaires comme les autres ports de la sous-région ou les grandes compagnies internationales telles que Maersk, Cma-cgm, Msc.

Le transitaire travaille également en parfaite collaboration avec la Douane et les compagnies d'assurance.

En théorie, il existe 2 types de transitaires. Il y a, d'une part, le transitaire mandataire. Il est soumis à une obligation de moyens. Il exécute simplement les ordres de son client, avec des responsabilités limitées. Il ne choisit donc pas les prestataires et n'est responsable que de ses propres fautes. Il y a d'autre part le transitaire commissionnaire. Il est soumis à une obligation de résultats. Il organise et coordonne la logistique de transport, sélectionne les sous-traitants, négocie avec eux (délais, tarifs, conditions du chargement des biens, etc.). Il est également responsable des fautes des sous-traitants qu'il a choisis.

Selon des sources, plus de 95% du transport international de marchandises passe par la voie maritime, ce qui signifie que l'activité des transitaires est généralement très liée à celle du Port (plutôt que de l'aéroport).

Trois conditions à remplir pour être transitaire

En termes d'Equivalent Vingt Pieds (Unité de Mesure du Volume de Conteneur), le Port autonome de Dakar est l'un des cinq plus grands ports d'Afrique de l'Ouest avec un volume de trafic estimé à 695 698 en novembre 2021 à côté de celui de Lagos (Nigeria), Lomé (Togo), Abidjan et Bouaké (Côte d'Ivoire) et Nouadhibou (Mauritanie). Le Port de Dakar, fleuron et poumon économique du Sénégal est presque à égalité avec le port d'Abidjan qui était à 700 000 Evp en 2019.

Il y a notamment trois conditions pour être reconnu officiellement transitaire au Sénégal: obtenir un agrément portuaire, posséder un Ninea (suite à la création d'une société) et déposer une caution de 60 millions de Cfa. Le but de ces conditions est de garantir les capacités humaines et financières permettant au transitaire d'honorer ses engagements. Les personnes physiques ou morales exerçant le métier de transitaire au Sénégal, mais ne disposant pas

d'agrément sont obligées de sous-traiter certaines prestations à des sociétés de transit officielles. Pour des opérations logistiques internationales, les démarches administratives peuvent être assez lourdes et chronophages. Le rôle du transitaire au Sénégal est de constituer un dossier complet et d'effectuer les démarches le plus efficacement possible (autant pour le fret aérien que le fret maritime). Le transitaire peut notamment vous assister pour les documents suivants : Déclaration préalable d'importation (D p i), déclaration de Mise à consommation (Douane), connaissance ou Bon de chargement (Transporteur), facture commerciale (fournisseur).

Selon Al Makhtoum Gaye, Agent de Transit à la société Europ-Afrique Trans Logistique le transitaire est une personne physique ou morale qui consiste à faire la coordination de la logistique internationale, c'est-à-dire le transport de marchandises à l'import ou à l'export, en assurant l'intermédiaire entre toutes les parties prenantes de l'opération.

«Le transit est une organisation concrète du transport à proprement parler trajets, mode acheminement », a-t-il dit.

Difficultés

Dans un entretien, le transitaire est revenu sur les relations entre les acteurs de ce secteur et d'une part le Port Autonome de Dakar et les Douanes sénégalaises. Pour lui, les activités du transitaire se déroulent presque exclusivement au Port de Dakar. Celui qui s'occupe

de tout ce qui est relatif à la Douane au sein de cette entreprise de transit confirme que la grande majorité des marchandises passent par le port de Dakar. En termes de pourcentage, il est estimé à 95%. Avec la Douane, il souligne que les documents utilisés par le transitaire sont d'ordre de la Douane. « Cette dernière l'autorise à faire sortir les marchandises via les procédures autorisées », explique Gaye.

Comme tout travail, celui du transitaire aussi ne manque pas de difficultés. Pour Al Makhtoum Gaye, elles sont nombreuses. Elles concernent la lenteur au niveau du système Gaïndé, problème de réseau technique au trésor pour le versement des droits et taxes, les notes de service que les compagnies maritimes et les douanes imposent sans l'avis des transitaires. « Les difficultés sont les problèmes de congestion, de retard dans la livraison, de lenteurs et des absences de dialogue. Sur le plan des Infrastructures, il y a des problèmes techniques qui se passent souvent chez les acteurs portuaires », a fait savoir Al Makhtoum Gaye.

METIERS DU TRANSIT

Les possibilités de formation offertes au Sénégal

De nos jours, il existe beaucoup d'écoles de formation aux métiers du transit. La logistique est au cœur des métiers portuaires. Plusieurs possibilités s'offrent aux futurs acteurs portuaires avec des débouchés majeurs. Les jeunes désireux de se former dans le domaine peuvent faire leurs parcours en transport logistique du Certificat d'aptitude professionnelle (Cap) au Master au Sénégal. L'aspirant peut trouver de nombreux centres de formation en logistiques à Dakar. Ces derniers proposent divers programmes de différents niveaux. On peut avoir le choix de faire un cursus de courte durée de 2 ans, par exemple : le Cap en opérateur logistique, le Brevet technicien supérieur (Bts) ou le Diplôme universitaire de technologie (Dut). En outre, il est possible d'opter pour un parcours de longue durée soit la licence, le Bachelor ou le Master. Les formations en logistique sont très pratiques. Une dizaine de matières sont enseignées aux étudiants et sont toutes indispensables pour l'acheminement des biens et personnes. Entre autres filières portuaires, on peut avoir la logistique en industrielle, le marketing, les stratégies commerciales, le transport routier et l'opération de transport. Parmi les écoles de formation aux métiers portuaires, transport et logistique, on peut citer le Centre de Trainmar de Dakar. Il propose une formation professionnelle dans le domaine des transports maritimes à travers des cursus de courte et de longue durée en logistique.

Moussa Sow THIAM



ETIENNE SARR, PRÉSIDENT DE L'USETA

«Nous constituons le premier élément pour la collecte des droits de douane»

Président de L'Union sénégalaise des entreprises de transit et transport agréés (Useta) et Directeur de la Société de transit de transport et de manutention, Étienne Sarr évoque divers sujets touchant le secteur du transit. Il expose aussi les difficultés auxquelles les transitaires sont confrontés.

Courroie entre les opérations de manutention, de transit ou de transport, le transitaire est un commissaire agréé en douane. Il est chargé de gérer les transports successifs de marchandises importées ou exportées pour le compte de son client. «On nous appelle communément transitaire, mais nous sommes des commissaires agréés en douane. C'est un métier de facilitation et de connexion entre l'administration des douanes et des opérateurs économiques ou tous ceux qui font de l'import-export. Le jargon transitaire vient du mot transit, qui veut dire le passage d'une marchandise d'un point A à un point B», explique le Directeur de la Société de transit de transport et de manutention et président de L'Union sénégalaise des entreprises de transit et transport agréés (Useta), Étienne Sarr. Le transitaire constitue, pour lui, l'un des premiers maillons de l'économie du pays. «Notre métier est transversal de sorte que toutes nos opérations participent à l'économie du pays. A titre d'exemple, avant de sortir une marchandise, le transitaire doit d'abord lever une Déclaration préalable d'importation (Dpi) sur la base de la facture pro format de la marchandise. C'est avec cette Dpi qu'on doit commencer à déclasser les formalités préalables de douane. A l'arrivée de la marchandise, on va essayer de voir la conformité de la facture pro format qui a fait l'objet de cette Dpi et la marchandise. La Dpi est accompagnée d'une autorisation de change, d'une attestation d'importation, etc. Et ce document fait l'objet d'un partage de documents entre le ministère de la Santé, du Commerce et les autres ministères de la place. Tout produit importé est nommément repris sur une position douanière et sa taxation. Tous ces documents vont contribuer à lever la déclaration en Douane via le système informatique dénommé Gaïndé», soutient-il. C'est à l'issue d'une longue procédure que l'importateur obtienne la «mainlevée» sur sa marchandise. «La Douane est présente sur toutes les frontières du pays. Le bon à enlever de la marchandise est libéré par l'inspecteur ou le vérificateur du bureau des Douanes. Il peut aussi vous convoquer pour plus d'informations.

C'est un long circuit qui prend du temps. Auparavant, l'obtention du bon à enlever pouvait prendre 72h, mais avec la dématérialisation du système informatique, on peut obtenir ce bon dans une quinzaine de minutes», ajoute Étienne Sarr.

Un domaine à plusieurs métiers

Selon lui, le transit regroupe plusieurs métiers. «Toutes les opérations qui sont menées dans le secteur portuaire et aéroportuaire peuvent entrer dans le métier du transitaire. Ici au Sénégal et en Afrique, le transitaire est celui qui fait le link entre un opérateur économique qui importe ou exporte et l'administration. Quand je parle de l'administration on pense déjà à la Douane, mais c'est également toutes les autres administrations à savoir : le Trésor, les Impôts et Domaines ou encore la Chambre de Commerce, etc.», poursuit monsieur Sarr.

Il relève des difficultés dans l'exercice de ce métier de transitaire. Des contraintes qui ne sont pas liées qu'à la réglementation. «Même en respectant la réglementation, on peut être confronté à des difficultés», renchérit-il.

Etienne Sarr qui occupe depuis trois ans la présidence de l'Useta déplore la pléthore d'écoles de formation. «Le problème est qu'on forme beaucoup de jeunes mais on ne réussit pas à les embaucher, à les faire travailler. Dans ce métier, les gens ne pensent qu'aux revenus et ignorent les risques», souligne le président de l'Useta, un syndicat qui réunit des transitaires sénégalais et maliens.

Moussa Sow THIAM



Ensemble pour Bâtir le futur



Bloc sud, bâtiment administratif de
l'Aéroport International Blaise Diagne

Tél. : +221 33 939 63 00 - Fax : +221 33 957 13 99

- B.P. : 098 Diass SENEGAL



Toujours au service des chargeurs