

Un Peuple -Un But -Une Foi



MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

DIRECTION DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

.....

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO ET MEMBRE DU RESEAU SITRASS

10 421, Rue MZ 09. Sacré Cœur 3 Extension VDN

BP 21354-DK

Tél : 00221 33 859 95 95

E-mail :ist@supdeco.sn



Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Transport et
(Master1)

Logistique

THEME : ANALYSE DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE MARITIME DAKAR-ZIGUINCHOR : cas du cosama

Présenté par :

Jeannot BABENE

Sous la direction de :

M.Mame Birame DIOUF

Professeur d'Assurance Corps

Année académique 2009-2010

DEDICACES

Je dédie ce travail à mon père Gilbert et à ma mère Marie Louise SAMBOU, eux qui m'ont toujours aidé dans mes études.

A mon grand frère, le Père Roger BABENE. Mon Révérend, je ne peux pas vous payer pour tout ce que vous avez fait pour moi.

A mes frères et sœurs Joanna, Véronique, Victorine, Marceline, Hortance et Daly.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont à l'endroit de mon Directeur de mémoire Mame Birame DIOUF qui, malgré ses charges, a accepté de m'orienter dans mes recherches.

aux membres du Jury qui ont accepté de juger mon travail.

aux commandants du navire Aline Sitoé Diatta et plus particulièrement aux commandant Matar Fall qui s'est donné dès le début pour que je puisse trouver un stage.

à tous mes amis et particulièrement à Jacques pour m'avoir aidé à trouver un ordinateur pour finaliser mon travail.

aux familles DIEDHIOU (Kémo Diédhiou et Mariétou) , SAMBOU (Michelle Sambou et Anne Marie) et FAYE (Christian Faye et feu Géneviève).

à M.Cheikh Sidathe Kamara.

à tous ceux qui, de près ou de loin, m'ont soutenu moralement ou financièrement ;

SIGLES ET ABREVIATIONS

SMS : Safety Management System (Système de Gestion de la Sécurité)

DOC : Document Of Compliance (Document de Conformité).

SMC : Safety Management Certificate (Certificat de gestion de la sécurité)

OMI : Organisation Maritime Internationale

ASD : Aline Sitoé DIATTA

ISM : International Safety Management

ISPS : International Ship and Port facility Security Code

MARPOL : Marine Pollution

ANAM : Agence Nationale des Affaires Maritimes

COSAMA : Consortium Sénégalais d'Activité Maritime

SOLAS : Safety Of Life Ate Sea

STCW : Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation de gens de mer, de délivrance de brevets et de veille.

IUT : Union Internationale des Télécommunications.

CGO : Certificat Général d'Opérateur Radio

GMAO : Gestion Marine Assistée par Ordinateur.

UMS : Universel Measures of Ships

LISTE DES TABLEAUX et COURBES

Tableau 1 : Tableau comparatif passagers 2009 et 2008

Tableau 2 : Tableau comparatif fret 2009 et 2008

Courbes : courbes comparatifs des passagers 2008 et 2009

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE.....	5
CADRE THEOTIQUE.....	6
CADRE METHODOLOGIQUE.....	11
DEUXIEME PARTIE : ORGANISATION DU COSAMA.....	14
ORGANISATION FONCTIONNELLE ET COMMERCIALE.....	31
ORGANISATION SECURITAIRE DANS LE TRANSPORT INTERNE ET INTERNATIONAL.....	38
TROISIEME PARTIE : ANALYSE DE L'EXPLOITATION.....	44
PRESENTATION DES ACTIVITES DU COSAMA ET ANALYSE DES DONNEES.....	45
ANALYSE DE GESTION DE L'ACTIVITE PASSAGER.....	56
ANALYSE DE LA GESTION DE L'ACTIVITE FRET ET DE LA SECUTITE.....	59
RECOMMANDATIONS.....	66
CONCLUSION.....	73
BIBLIOGRAPHIE	
ANNEXES	
TABLE DES MATIERES	

INTRODUCTION

Le transport maritime joue un rôle primordial dans les transactions commerciales, car il permet le déplacement de cargaisons importantes sur les longues distances, tout en facilitant le contournement des zones de conflits. Il participe aujourd'hui au transport de marchandises et de passagers. En effet le domaine maritime reste surtout le plus important pour les sociétés de transport. Pour organiser l'économie nationale, le Sénégal a mis en place une stratégie de continuité territoriale à travers le pays en développant les différentes liaisons maritimes entre Dakar et les zones enclavées : Dakar-Gorée, Dakar-Ziguinchor.

L'Etat sénégalais dans le cadre du désenclavement de la Casamance a mis en exploitation la ligne maritime Dakar-Ziguinchor. Une exploitation qui existait bien avant les indépendances, avec comme activité le transport de passagers et de fret. C'est cette ligne qui fera l'objet de notre étude.

Donner une date exacte du début de l'exploitation de cette ligne reste difficile. Mais nous savons maintenant que plusieurs navires ont eu à faire cette ligne maritime Dakar-Ziguinchor. Nous pouvons citer le bateau à vapeur dénommé le ROITELET qui sera vite remplacé par un autre plus important, l'HIRONDELLE et, en 1908, par un autre LE GOUVERNEUR PONTY, puis par le GENERAL ARCHINARD.

En 1930, une compagnie bordelaise prend le relais MESSAGERIES MARITIMES en mettant en circulation un "vapeur" dénommé SOUS qui assure pour la première fois en même temps le transport de passagers, des marchandises et du courrier, avec escale à Carabane. Au cours d'une de ses rotations, ce vapeur parti de Ziguinchor, connaît une mésaventure, car pendant de longues semaines, il n'accoste pas à Dakar. Tout le monde redoute le pire, Ziguinchor est en deuil. Finalement, le bateau est signalé vers la Côte d'Ivoire. On ne connaît pas exactement les raisons de cette mésaventure du SOUS.

Après la seconde guerre mondiale, en 1955 précisément, le OUOLOF lui succède et assure la liaison Dakar-Ziguinchor jusqu'en 1968. Le OUOLOF, bateau cargo transformé en bateau de transport de passagers, sans cabines ni fauteuils mais avec un pont à ciel ouvert. Il est mis en circulation par la compagnie PAQUET avec une subvention du gouvernement du Sénégal, pendant plus d'une quinzaine d'années.

En mars 1968, LE OUOLOF disparaît. Il est remplacé par le CAP SKIRING (de mars 1968 à Septembre 1979), puis par le CASAMANCE EXPRESS (de 1982 à 1985), ensuite l'ILE DE CARABANE1 (de mai 1989 à avril 1990) et l'ILE DE CARABANE 2 (de mai à décembre 1990).

En Décembre 1990, arrive à Ziguinchor le bateau LE JOOLA, flambant neuf dont la gestion est confiée à l'armée. Il sera renforcé à partir de 1998 par LE CATAMARAN KASUMAY, l'Express du Sénégal (du 19 juin 1998 au 8 juillet 1999), puis par le KASUMAY KEP (du 24 juin 1999 au 17 septembre 2000). " Le JOOLA " (ou " Diola ", du nom de la principale ethnie de Casamance) qui assurait la liaison maritime entre Dakar et Ziguinchor via l'île de Carabane était un cordon ombilical entre la région Sud de Casamance et le reste du Sénégal. Il participait au désenclavement de la région et était essentiel pour son économie.

Depuis sa mise en service, en décembre 90, on se bousculait pour embarquer sur le ferry. La grande majorité de ses usagers était des commerçants, des "banas-banas" qui écoulait leurs marchandises, fruits, poissons, huîtres, huile et vin de palme au marché Elisabeth Diouf du port de la capitale Dakar et dans tout le Sénégal.

Ce dernier restera gravé dans les mémoires des sénégalais. C'est un cargo qui faisait un transport mixte, passagers et marchandises. Construit en Allemagne " Le JOOLA " était un transbordeur d'eaux côtières avec 79m50 de long, une largeur de 12m50 et un tirant d'eau de 3m10. Sa cale de chargement de 450 m³ pouvait emporter 550 tonnes de marchandises, dont une dizaine de véhicules. Ce bateau ne verra pas le soleil du 27 septembre 2002 car dans la nuit du 26 septembre il fait naufrage aux larges des côtes gambiennes avec à bord plus de 1000 personnes alors qu'il devrait en transporter 550. C'est la catastrophe que le pays n'a jamais connue et qui a eu un retentissement sur le plan international.

Après cet événement, la situation devient difficile, le Sénégal pleure non seulement ses morts mais aussi l'arrêt de la circulation des marchandises qui ne pouvaient plus passer par la route pour des raisons de sécurité au détriment des populations de la région Sud.

. Deux ans après, quelques efforts ont été remarqués : les sénégalais se sont ressaisis et une nouvelle discipline s'est installée. Du fait de l'importance du trafic entre Dakar et Ziguinchor, le manque d'infrastructures pouvant assurer de rapides échanges entre ces capitales régionales, constituait une entrave à la bonne marche de l'économie sénégalaise.

Après trois ans d'absence, la ligne maritime Dakar-Ziguinchor a donc repris le 11 novembre 2005 avec un nouveau bateau, le "WILLIS". Un bateau d'une capacité de 462 places, qui peut également supporter une charge de 120 tonnes de marchandises. Ce dernier avait remplacé le JOOLA, mais pour une période temporaire.

Ensuite l'Etat va annoncer l'arrivée d'un nouveau bateau qui va remplacer le "WILLIS" dont l'exploitation était confiée à la SOMAT (Société Maritime de l'Atlantique) : filiale de la Comanav du Maroc. Ce nouveau bateau c'est ALINE SITOIE DIATTA (ASD). Son exploitation est confiée au

COSAMA (consortium sénégalais d'activités maritimes). Le navire Aline Siteo Diatta, d'une valeur d'environ 16,5 milliards de francs Cfa, construit en Allemagne, est d'une capacité de 500 passagers. Il peut transporter plusieurs dizaines de véhicules et près de 450 tonnes de fret. Il est mis en service le 10 mars 2008.

Le **Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes** (COSAMA S.A) est une concrétisation de la vision du Chef de l'État pour la promotion et la valorisation de l'expertise nationale dans la conduite des actions de développement, économique et social du Sénégal.

C'est ainsi que le COSAMA a été créé le 13 décembre 2007, avec pour principale activité, le transport des passagers sur la Liaison maritime Dakar - Ziguinchor, mission de service public que l'État lui a confiée dans le cadre de deux instruments :

- Une Convention de Concession des droits de gestion et d'exploitation de la ligne maritime signée le 2 janvier 2008
- Un Contrat d'Exploitation signé le 2 janvier 2008,

Instruments aux termes desquels une compensation financière est versée périodiquement pour équilibrer l'exploitation de la desserte structurellement déficitaire.

Les activités menées et la sécurité sur la ligne seront les points essentiels dans le traitement de l'exploitation bien que les agents économiques mettent l'accent sur le volet financier.

Nous savons que pour toute société de transport maritime, la priorité est la sécurité. Elle est réglementée au niveau international par l'OMI (Organisation Maritime Internationale). La sécurité maritime est généralement définie comme la somme des mesures préventives ayant pour but de protéger le transport maritime contre les risques d'événements de mer : les événements majeurs étant le naufrage, l'échouement, l'abordage et l'incendie. Nous ne saurions donc traiter notre sujet sans pour autant évoquer ce phénomène. C'est une société privée mais qui fait du transport public.

L'Etat pour mieux s'assurer de la sécurité dans cette ligne a ordonné le navire Aline Sitoé Diatta à respecter les normes internationales de sécurité telles que définies par la convention SOLAS. Pour la sauvegarde des vies humaines en mer, la sécurité de la navigation, cette convention prévoit de nombreuses mesures de sécurité applicables aux navires à passagers et aux navires de charge.

Le gouvernement sénégalais par le biais de l'ANAM (Agence National des Affaires Maritimes), a exigé aussi le respect non seulement de la réglementation nationale mais aussi internationale en matière de sécurité maritime.

La sécurité reste d'actualité dans la mesure où le naufrage du JOOLA est encore présent dans l'esprit des sénégalais.

Notre étude qui s'intitule « **Analyse de l'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor : cas du Cosama** », nous amène à examiner l'évolution des résultats d'exploitation et l'environnement sécuritaire de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor. Connaître l'évolution des activités permettra également de mesurer l'importance économique de la ligne avec pour corollaire le respect des normes internes et internationales de sécurité, ce qui permet de gagner la confiance des usagers.

Il s'avère important de rechercher les solutions permettant une amélioration de l'exploitation de la ligne.

Pour ce faire, nous examinerons d'abord le cadre théorique et méthodologique ensuite nous analyserons l'organisation et enfin nous étudierons l'exploitation de la ligne. Nous ferons part de nos observations en vue d'une meilleure exploitation.

PREMIERE PARTIE

CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

1.1 .Cadre théorique

Nous montrerons la problématique, l'objectif de l'étude ainsi que nos hypothèses de recherche.

1.1.1 la problématique

L'Etat a mis en circulation un nouveau navire ALINE SITOIE DIATTA sous la gestion du COSAMA.

La reine et prêtresse Aline Sitoé Diatta (1920-1944) est une héroïne de la résistance casamançaise. Née dans le village de Kabrousse, elle eut sa première révélation en 1941 à Dakar où elle travaillait en tant que domestique. Des voix lui intimèrent de rentrer en Casamance pour servir son peuple.

Le choix d'un tel nom n'est pas fortuit car ce navire devrait aussi jouer un rôle important pour la Casamance. Il sert aujourd'hui de moyen d'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor assurée auparavant par le WILLIS.

Le COSAMA est chargé d'une mission de service public de transport maritime de la ligne Dakar-Ziguinchor avec comme activité principale le transport de passagers et de marchandises. Dès lors, les textes qui régissent le transport maritime au Sénégal couvrent les préoccupations du COSAMA.

Il reste cependant que les clients habituels de la ligne la considèrent toujours comme un danger et s'orientent vers la route pour relier la Casamance. Il y a donc une perte de part de marché d'autant que les horaires de grand Yoff constituent un concurrent potentiel.

Le fait que le COSAMA soit une société privée qui accepte d'exercer des activités publiques peut rassurer l'Etat, quant au respect du contrat d'exploitation, mais une analyse dynamique est à faire pour donner un jugement de l'évolution des activités et de la sécurité de l'exploitation. L'analyse portera sur l'évolution des activités et sur l'environnement sécuritaire.

Ceci nous amène à poser une double question :

Comment évoluent les résultats ?

L'exploitation se déroule-t-elle dans un environnement sécuritaire suffisant permettant de récupérer la clientèle ?

La société COSAMA offre-t-elle un service de qualité notamment une sécurité suffisante à la clientèle ?

La sécurité n'est-elle pas le gage de réussite et de résultats d'exploitation bénéficiaires ?

Le navire ayant comme activité principale le transport de passagers respecte-il les normes internes et internationales ?

Pour bien mener notre étude nous avons eu à consulter des documents qui ont un lien avec notre thème.

- le code de la marine marchande nous a orientés dans la sécurité du navire.
- la convention SOLAS, pour les prescriptions concernant l'équipement du navire et ses opérations dans le but d'améliorer la sécurité de la vie humaine en mer.
- MARPOL nous a orientés dans le respect de normes environnementales.
- l'ISM code qui fait partie intégrante de SOLAS, sur la gestion à terre et à bord du navire, nous ont permis de voir la responsabilité qui engage le Cosama dans cette exploitation.
- les rapports de 2008 et celui de 2009 du Cosama ont été consultés. C'est des rapports qui sont plus basés sur ses activités.
- *Transport et logistique* de Marie-Madeleine Damien nous a montré l'importance du transport fluvial.
- *Droit Maritime* de René RODIERE, Emmanuel du PONTAVICE, lui nous a été utile pour le respect du droit maritime mais aussi des définitions.
- Le Marin a plutôt mis l'accent sur le bateau LE JOOLA.
- Même si l'activité principale c'est le transport de passagers mais nous avons consulté *Le transport de marchandise* de Michel SAVY pour avoir une idée du fret.

Nous avons effectué des recherches dans l'internet notamment dans le site de l'entreprise.

Cette revue, de par sa diversité, soulève un certains nombre de concepts qu'il va falloir clarifier pour mieux se faire comprendre dans notre raisonnement.

1.1.2. Les concepts

EXPLOITATION : action d'exploiter, de tirer profit d'une chose que l'on fait produire. Action de faire fonctionner un réseau, une ligne aérienne, ferroviaire, etc. Service, agent d'exploitation.

Il faut dire que l'exploitation qui nous concerne n'est pas un élément comptable, c'est l'activité de l'entreprise. Résultat d'exploitation pour désigner le bénéfice ou la perte résultant de l'activité normale de l'entreprise, par opposition au résultat financier (résultat des opérations financières réalisées par l'entreprise) ne sera pas le cas.

Le résultat d'exploitation ici sera considéré comme positif si le COSAMA a bien respecté les termes du contrat d'exploitation et aussi s'il a bien exercé ses activités.

SURETE MARITIME: C'est la prévention des actes de malveillance volontaire (détournement, piratage). C'est la combinaison des moyens (humains et matériels) et règlements du transport pour lutter contre tout acte illicite (prise d'otage, détournement). Bref ce sont des menaces à caractères volontaires.

SECURITE MARITIME: L'ensemble des moyens mis en œuvre pour éviter tout incident dans les périmètres maritimes. C'est pour prévenir et éviter les accidents. Ce sont des menaces à caractères involontaires.

PASSAGER : toute personne qui se trouve à bord du navire en vue d'effectuer un voyage et qui n'est pas inscrit au rôle d'équipage.

Fret : cargaison elle-même, les marchandises transportées ou à transporter elles-mêmes

CONSORTIUM : le règlement n°479/92 du conseil du 25 février 1992 (Règl.Cons. CE n°479/92, JOCE 29 févr.1992 n° L55, p.3) habilite la commission européenne à prendre un règlement autorisant les accords qui ont pour objet de promouvoir ou d'établir une coopération entre des amateurs pour l'exploitation en commun de services de transports maritimes, afin de rationaliser leurs opérations, à l'exception de la fixation des prix (BTL 1992, p. 214 ; BTL 1994, p. 287).

Ces accords de services en commun passés entre les compagnies maritimes dans le but de rationaliser leurs opérations au moyen d'arrangements techniques, opérationnels et/ou commerciaux sont connus dans le milieu maritime sous le terme de « consortium ».

LIGNE MARITIME : (shipping line) : liaison régulière entre un ensemble de ports souvent répartis sur des façades maritimes différentes, selon des horaires préétablis et réguliers et des tarifs publics. Plus le nombre de ligne qui desservent un port est élevé, plus l'avant-pays du port est universel. Son arrière-pays est à l'image de ce dernier. Il est par conséquent important pour un port de fidéliser les armements qui le desservent. D.Marie-Madeleine : Dictionnaire du transport et de la logistique.

Ces concepts nous permettront de bien cadrer nos hypothèses de recherches.

1.1.3 Les objectifs de recherche

Nous avons d'abord un objectif général ensuite des objectifs spécifiques.

Comme objectif général, il faut dire que faire une analyse de la ligne maritime Dakar-ziguinchor nous permettra de connaître les activités de l'entreprise et la gestion de l'exploitation.

Les objectifs spécifiques qui sont visée dans cette étude sont :

- Connaître les différentes activités qui sont menées dans l'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor.
- Voir l'évolution de ces activités
- connaître la place de la sécurité dans cette exploitation.
- Etudier la réglementation sur la sécurité du transport maritime de passagers qui n'était pas toujours respectée dans cette ligne.

C'est à partir de ces objectifs de recherche que nous avançons nos hypothèses de recherches.

1.1.4 Les hypothèses de recherche

Toutes les entreprises à caractère industriel ou commercial ont pour mission de servir l'économie, en exerçant cette mission, nombreuses font faillites et disparaissent totalement du tissu économique pendant que d'autres traversent de longues périodes de difficultés. Pour gérer une entreprise il faut avoir des indicateurs de gestion basés sur les normes admises par le type d'activité que nous menons.

L'objectif de tout manager est de limiter les risques à moyen et à long terme qui peuvent entraver la continuité de son activité. Il lui faut mener des 'études qui lui servent d'outils d'aide à la décision, c'est le cas d'un diagnostic d'exploitation qui permet aux dirigeants d'entreprises de mesurer ses efforts dans l'activité et faire leurs prévisions basées sur les résultats de l'analyse effectuée.

Le COSAMA ne s'est pas fixé uniquement comme objectif la rentabilité financière mais également il recherche la mise en place de système de sécurité efficace conformément aux normes en vigueur. Le respect de ces normes devient une condition essentielle pour améliorer les résultats d'exploitation. Les hypothèses de travail que nous formulons nous permettent dire que :

- L'évolution des activités du Cosama montre qu'il exécute sa mission conformément au contrat d'exploitation.

- L'application des conventions internationales à la ligne est gage de sécurité pour les passagers notamment.
- Les activités de la direction technique et exploitation sont la base de la sécurité de la navigation du COSAMA.
- L'Etat sénégalais contrôle le COSAMA dans l'exploitation de la ligne par le biais de l'ANAM.

1.2 Méthodologie de recherche

Nous avons d'abord la technique de collecte et d'analyse des données, et les difficultés rencontrées dans la réalisation de cette étude.

1.2.1 Cadre de l'étude

Le transport maritime, ainsi conçu, se définit comme le déplacement des personnes et des biens qui se fait par la mer. Et le Législateur sénégalais de préciser que « la navigation maritime est celle qui s'effectue en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés, les canaux y compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer. » Il s'y ajoute qu' «est considérée comme maritime, la navigation qui est effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritime »¹.

Et si dans le domaine maritime, le transport de marchandises occupe une place indéniable du fait de son importance économique, il reste que le transport de personnes est d'une actualité certaine. En effet, au plan international, on prône aujourd'hui le retour à ce type de transport qui occupe une place importante dans le transport multimodal ; et c'est un transport qui garde toute son importance.

Le transport de voyageurs sur la ligne Dakar-Ziguinchor fait l'objet d'une attention particulière du fait de son importance dans le désenclavement de la partie Sud du pays. Il constitue pour les populations une préoccupation eu égard aux difficultés récurrentes constatées pendant le voyage par voie terrestre (avec les difficultés liées au passage par la Gambie ou au contournement de ce pays en passant par la région de Tambacounda).

¹ -Loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande. Article premier, définition.

1.2.2 Technique de collecte des informations.

Pour avoir les informations et traiter notre thème, nous nous sommes souvent rendus à la direction du Cosama ainsi qu'à l'ANAM.

Nous avons fait un voyage aller-retour avec le navire ASD pour faire des interviews. Nous avons pris contact avec certains passagers et le personnel naviguant à savoir le lieutenant qui était à bord et quelques membres de l'équipage.

A Ziguinchor, nous avons interrogé le service accueil sur la sécurité.

Nous avons eu l'occasion de d'accéder à la passerelle pour plus d'information sur la sécurité des passagers et le temps d'arrivée.

A la direction de COSAMA, nous avons eu des entretiens individuels avec quelques employés de la société.

Dans notre échantillon nous avons ciblé l'équipage, les passagers, et les usagers des bus de Grand Yoff qui font le trajet Dakar-Ziguinchor.

Nous avons établi un questionnaire, dont vingt (20) copies de dix questions distribuées aux passagers, dix (10) autres destinés à l'équipage et 30 copies de huit (8) questions pour les usagers des bus de grand Yoff communément appelés "horaire".

Nous avons également recensé des rapports de gestion des activités sur deux ans d'exercice.

Nous avons lu certains ouvrages de transport et logistique ainsi que consulté certaines conventions relatives à la sécurité.

1.2.3 Les difficultés rencontrées

Nous avons cherché à avoir un stage au COSAMA mais en vain, problème d'espace. Ensuite l'école nous a remis une lettre de recommandation pour avoir les informations nous permettant de rédiger le mémoire mais nous n'avons pas eu de réponse à notre lettre. La seule réponse était de patienter.

Faire la ligne maritime Dakar-Ziguinchor était pour moi une obligation mais les moyens financiers n'étaient pas en place. Finalement le voyage s'est déroulé le mercredi 13 Mai et le retour le Dimanche 16 Mai, en classe fauteuil (10500 FCFA).

Demander à voir le lieutenant Diallo pour avoir accès à la passerelle n'était pas une chose facile. La réception a préféré que j'attende à l'embarcadère de Ziguinchor pour le voir. Il a fallu attendre mon retour pour que je puisse être accepté.

Récupérer le questionnaire était le point le plus dur. Pour les passagers j'étais obligé de les attendre répondre sur place. Pour ceux qui utilisent les bus de grand Yoff, certains sont partis avec les copies que je devrais récupérer. D'autres refusent de répondre ou te propose d'écrire à leur place.

Les moyens logistiques pour la rédaction du mémoire n'étaient pas sur place ou même manquaient.

L'indisponibilité de certains responsables du Cosama (réunions, voyage, mission).

Nos rendez-vous ont été régulièrement reportés.

Nous aurions aimé avoir plus d'information mais l'accès à l'information au Cosama n'est pas une chose facile, raison invoquée, la confidentialité des données.

Pour les questionnaires de l'équipage je ne les ai pas reçus à temps.

Nous avons jugé nécessaire de faire état des quelques difficultés rencontrées durant une période assez longue mais ceci ne nous a pas découragé pour autant.

DEUXIEME PARTIE

ORGANISATION

DU

COSAMA

2.1 Historique, statut juridique et structure du Cosama

Le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA S.A) est donc une concrétisation de la vision du chef de l'Etat pour la promotion et la valorisation de l'expertise nationale dans la conduite des actions de développement économique et social du Sénégal.

C'est ainsi que le COSAMA a été créé le 13 Décembre 2007, avec pour principale activité, le transport de passagers sur la liaison maritime Dakar-Ziguinchor, mission de service public que l'Etat lui a confiée dans le cadre de deux instruments signés le 02 Janvier 2008 :

- Une convention de Concession des droits de gestion et d'exploitation de la ligne maritime
- Un contrat d'Exploitation du navire « ALINE SITOIE DIATTA »

Instruments aux termes desquels une compensation financière est versée périodiquement pour équilibrer l'exploitation de la desserte maritime structurellement déficitaire.

Le COSAMA a pour sa part, au-delà de la mission de service public qu'elle tient à assurer avec responsabilité, affiche clairement ses ambitions de devenir un véritable armement intégré. Aussi, le consortium s'est-il attelé à concevoir et à formuler des projets porteurs réalistes et réalisables, compte tenu du potentiel des marchés ciblés, ainsi que du professionnalisme de ses ressources humaines.

Il est une société Anonyme de droit privé au capital de 500 000 000FCFA, ayant son siège social au 2, Rue Joris-Dakar.

Son capital est réparti comme suit :

- 35% pour la SOTRAM (Groupe CCBM)
- 27,5% pour le Groupe MARITALIA
- 20% pour le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)
- Et 15% pour le Port Autonome de Dakar (PAD)

Le COSAMA est administré par un conseil d'administration et une Direction Générale.

C'est une entreprise composée de professionnels sénégalais. Sa valeur ajoutée réside dans la qualité, la diversité et l'expertise de ses agents qui ont une grande expérience du transport maritime au niveau international. Sa vocation majeure est de faire de la desserte maritime Dakar-Ziguinchor une référence dans le transport par la sécurité, la sûreté et le confort offerts aux passagers.

L'objectif du COSAMA est de participer à l'intégration économique sous régionale en vue de devenir à moyen terme, le premier Armateur d'Afrique de l'Ouest.

2.1.1 Organisation structurelle de la compagnie

COSAMA SA a été fondé en 2008 pour mettre à la disposition des armateurs, banques, affréteurs et toutes autres organisations tout service lié à l'activité maritime.

Ces services couvrent tous les aspects de la gestion de navires, quelque soit le type, y compris la fourniture d'équipage, les services techniques et la gestion financière. La compagnie gère actuellement un navire à passagers qui présente la fiche technique suivante :

Nom	ALINE SITOE DIATTA
Type du navire ²	RO-PAX-FERRY
Jauge ³ brute	3548 Préliminaire
Puissance effective	2X1800 KW
Nombre de passagers	502
Indicatif d'appel	6WIX
IMO numéro	9383132
Class	GL+100 A5 "RO-PAX FERRY"+ MC AUT
Pavillon	SENEGALAIS
Port d'attache	DAKAR
Année de commande	07.01.2006
Longueur hors tout	76,00 Mètres
Largeur milieu	15,90 Mètres
Tirant d'eau d'été	3,20 Mètres

Le personnel de COSAMA SA est composé d'un grand nombre de marins des départements « pont », « machine » ou « service général », très expérimentés, et de collaborateurs ayant une sérieuse expérience du maritime, chacun dans son domaine.

² Loi n°2002-22 du 16 aout 22 portant code de la marine marchande. Livre I Disposition Générales. TITRE PREZMIER : définition

³ -volume des capacités intérieures du navire. Elle s'exprime en tonneaux de jauge brute ou en UMS.

LANGAGE DE COMMUNICATION

La flotte est considérée bilingue : anglo-français, et toutes les communications avec la compagnie peuvent s'effectuer dans l'une ou l'autre de ces langues.

Avant tout départ du navire des instructions sont données en Wolof, en Diola, en français et en anglais.

Le Cosama se présente comme suit :

✧ **Le Directeur Général**

Le Directeur Général dirige la Compagnie dans toutes ses activités conformément à la politique définie par celle-ci. Il est également responsable de la mise en conformité pour toutes les matières de sécurité et de sûreté. Pour ce faire :

- Il maintient une relation active avec l'état major des différents clients pour s'assurer que la qualité des services fournis par la Compagnie est bien au niveau de qualité agréée, celui-ci ne pouvant jamais être inférieur aux procédures établies par la Compagnie
- Il se tient informé auprès du Directeur Technique et des autres Directeurs ou Chefs de départements des situations qui peuvent poser problème, et plus particulièrement de celles qui peuvent présenter une évolution, par l'intermédiaire des rapports reçus lors des réunions de direction.
- Il contrôle les réunions de direction par une présidence occasionnelle de celles-ci, et des audits périodiques, internes et externes ISM.
- Il se rend disponible, à tout moment, pour le Chef du Service de Sécurité et mise en conformité, et/ou la Personne Désignée, et/ou l'Officier de Sûreté Compagnie, au cas où le besoin s'en ferait sentir en matière de sécurité ou de sûreté ; il s'assure qu'en cas d'indisponibilité de sa part, son remplaçant soit accessible.
- Il renforce constamment les efforts de la compagnie pour diminuer les accidents et situations potentiellement dangereuses et, lorsqu'ils se produisent, pour en atténuer les conséquences. Pour ce faire, il devra analyser les circonstances des accidents, et presque accidents, leurs conclusions, dressera les résultats statistiques, et proposera des solutions ou des actions préventives.
- Il contrôle les activités de la Compagnie, et gère les réclamations, et les assurances des navires.
- Il supervise le personnel de la Compagnie.
- Il approuve et émet les directives de la Compagnie.

Il délègue, soit au Directeur Technique, soit au Directeur de la Flotte « offshore » ou au Directeur Financier selon ce qu'il convient.

En déléguant aux personnes mentionnées ci-dessus, le Directeur Général s'assurera du degré auquel les fonctions de responsabilité et d'autorité sont effectivement endossées, et particulièrement pour ce qui concerne le Chef de Service Sécurité et Mise en Conformité, et/ou la Personne Désignée et/ou l'Officier de Sûreté Compagnie.

❖ **Directeur Technique**

Le Directeur Technique dirige la Compagnie en ce qui concerne l'entretien et les opérations. Il est également responsable du suivi de la gestion du système qualité, sécurité et sûreté. Le Directeur Technique rend compte au Directeur Général. Pour ce faire :

- Il organise et contrôle l'équipe des Ingénieurs d'armement.
- Il contrôle soigneusement toutes les recommandations, observations faites par les sociétés de classifications, veille à se conformer à leurs règlements statutaires, et s'assure que les renouvellements de certificats soient effectués en temps voulu.
- Il maintient une liaison étroite avec le Capitaine d'Armement et les Directeurs Opérations, et alerte le Chef de Service Sécurité Mise en Conformité de toute situation où la sécurité, la qualité ou la sûreté des opérations de la Compagnie ou de la flotte peuvent être mises en questions.
- Il vérifie régulièrement la formulation, la préparation et l'application du planning d'entretien à bord des navires, en particulier en prenant connaissance des rapports des ingénieurs d'armement et en contrôlant par sondage les rapports des navires.
- Il contrôle le suivi des travaux par les ingénieurs d'armement (pannes, réparations, entretien).
- Il surveille la fonction achat, avec un regard particulier pour ce qui touche aux procédures de commandes de nature urgentes ou ayant trait à la sécurité.
- Aider les ingénieurs d'armement dans la préparation des arrêts techniques.
- Aider les ingénieurs d'armement dans la préparation et la rédaction rapide du rapport d'arrêt technique.
- Faire les plans et préparer les spécifications et conditions des travaux devant être effectués par les sous-traitants, pour une présentation ultérieure au Directeur Technique.
- S'assurer que toutes les procédures / correspondances sont conformes à la politique officielle de la Compagnie pour ce qui concerne les codes ISM / ISO.

Avant tout absence, il s'assurera que le Directeur Technique en a été informé, et qu'un remplaçant a été désigné.

❖ **Directeur de la Flotte et des Opérations**

Le Directeur de la Flotte rend compte au Directeur Technique et il est responsable de :

- supervision des ingénieurs d'armement dans l'exploitation de la flotte.
- contrôle régulier du programme d'entretien des navires.
- surveillance des achats, avec une attention particulière pour le processus d'une commande urgente ou ayant trait à la sécurité.
- approbation des devis et conditions de réparation des chantiers navals, en gardant à l'esprit la qualité du travail et les contraintes commerciales.
- liaison avec les armateurs pour ce qui concerne les performances, l'entretien et la condition de leurs navires.
- recherche d'affrètements appropriés aux navires de la flotte, en appui au Directeur Général
- gestion des soutes et des approvisionnements.
- En liaison avec le département des achats, supervision des expéditions des achats.

❖ **Capitaine d'Armement**

Le Capitaine d'Armement rend compte au Directeur Général et est responsable des tâches suivantes.

- Maintenir un courant régulier de personnel vers et depuis les navires.
- finaliser la sélection de tous les membres d'équipage pouvant armer les navires gérés par la Compagnie, et retenus, soit par COSAMA SA, soit par d'autres sociétés pourvoyeuses de personnel maritime.
- maintenir une base de données adéquate et complète des marins avec lesquels une relation directe a été établie.
- superviser et de contrôler le recrutement selon les procédures définies avec les sociétés de Manning approuvées, en particulier COSAMA SA.
- D'effectuer les procédures d'embarquement et de débarquement, et de s'assurer que toutes les dispositions et formalités nécessaires pour le voyage ont été effectuées.
- De fournir les médicaments nécessaires, ou de prendre les dispositions médicales en corrélations avec les malades ou blessés.

- la surveillance des aspects de sécurité et pollution lors des opérations, et de la vérification de l'application effective du système ISM.

❖ **Directeur de Projets**

Le Directeur de Projets rend compte au Directeur Technique et il est responsable de :

- Du ou des projets particuliers qui lui sont assignés.
- L'émission des numéros consécutifs pour les projets et des codes comptables pour les réclamations aux assurances. En outre, il tient à jour la liste des nombres consécutif / codes comptables émis.
- S'assurer qu'il est totalement et continuellement au courant du but et des principes de base du projet et du budget proposé.
- Faire la liaison avec la Classification / Pavillon pour définir les limites des modifications requises pour assurer l'approbation de Classification / Pavillon si cela est nécessaire pour le projet.
- La préparation de la documentation nécessaire pour le projet en s'assurant que les documents / correspondances concernés sont correctement classés et que les copies sont passées aux personnes concernées.
- Rédiger / Préparer les spécifications et conditions de tout travail à effectuer par des sous contractants pour présentation ultérieure au Directeur Technique.
- De planifier la totalité du projet jusqu'à son terme, en s'assurant que le calendrier défini est suivi. Pendant la réalisation du projet, il rapportera la situation et les progrès effectués sur une base hebdomadaire pendant toute la durée du projet, excepté pour la dernière semaine où les rapports doivent être quotidiens.
- S'assurer que les coûts actuels / projetés, sont collationnés, de façon à être parfaitement informé de la situation financière actuelle et de l'ensemble du projet. Toute déviation des coûts projetés doit être rapidement rapportée au Directeur Technique.

❖ **Chef de Service Sécurité et Mise en Conformité -Personne Désignée**

Le Chef de Service Sécurité et mise en Conformité dirige la Compagnie dans ses activités de qualité, sécurité et sûreté. Il rend compte au Directeur Général et est responsable de :

- La gestion du système qualité / sécurité de la Compagnie et des navires, y compris la protection de l'environnement et la sûreté.

- Demander d'être alerté sur toutes les situations ou les standards de qualité, de sécurité ou de sûreté de la Compagnie. Il a toute autorité en utilisant son propre jugement pour engager la Compagnie vers tout type d'action.
- S'assurer que les ressources adéquates et les supports terrestres tels que prévu pour le développement, l'implantation et la gestion du système qualité / sécurité, en conformité avec le code ISM, ISO 9001/2000, ainsi que pour la sûreté, en conformité avec le code ISPS sont utilisés d'une manière adéquate.
- Réviser et modifier, selon les suggestions, les procédures et instructions du système qualité / sécurité pour l'amélioration permanente de celui-ci.
- Contrôler le fonctionnement et du système qualité / sécurité.
- Préparer et organiser annuellement l'audit interne de tous les services de la Compagnie, et celui de tous les navires de la Compagnies.
- Contrôler et analyser les non-conformités, accidents, presque accidents et événements potentiellement dangereux.
- Réviser les besoins de formation et d'amélioration pour le personnel (siège et navires)

❖ **Assistant Sécurité et Mise En Conformité**

Rendant compte au Chef de Service Sécurité et Mise En Conformité, il est responsable :

- De suggérer des nouvelles procédures/ instructions ou de modification du système qualité / sécurité.
- De collaborer avec tous les autres départements pour corriger ou régulariser les non-conformités.
- De proposer des améliorations au système qualités / sécurité en prenant en compte les observations contenues dans les revues du Commandant, ou les messages sécurités mensuels.
- De s'assurer qu'un jeu de tous les documents nécessaires ISM/ISPS (manuels COSAMA, livrets, formulaires, listes de contrôle) se trouve sur tous les navires, ou est prêt à y être distribué.
- D'aider le chef du département à réviser les manuels et formulaires Compagnie.

❖ **Officier de Sécurité et Formation**

L'officier de Sécurité et Formation est le lien principal entre la Compagnie et le personnel de bord pour la formation à la Sécurité et à la Protection de l'Environnement. Il rend compte au Directeur Technique et au Chef de Service Sécurité et Mise En Conformité.

- Réalisera l'audit initial et les audits annuels internes des navires.
- Sera présent pour les audits SMC et ISPS (initial / intermédiaire / renouvelé)

Dans le cadre du suivi de l'entretien Sécurité et de la Prévention de la Pollution :

- Il examinera le registre d'Entretien Planifié de la Sécurité.
- Avec l'Officier de Sécurité il inspectera la conformité des systèmes de prévention de la pollution, les exercices effectués et la connaissance par le personnel de l'importance de la prévention contre la pollution.
- Revoir, comme élément d'entraînement, le fonctionnement du Système de Gestion de la Sécurité.
- L'introduction (si nécessaire) et de l'explication des derniers changements ou mises à jour pendant l'année écoulée, et des modifications à venir concernant soit la réglementation nationale ou internationale (SOLAS, MARPOL, ISM, ISPS, etc.) soit la politique ou les procédures de la Compagnie.

❖ **Secrétaire de la Documentation**

La Secrétaire de la Documentation rend compte au Chef de Service Sécurité et mise en Conformité. Elle est responsable de :

- Formater et éditer les formulaires de la compagnie, des manuels et autres documents.
- Consigner les envois par courrier des manuels SMS et autres documents ainsi que les confirmations de réception des navires.
- Consigner les changements et révisions des manuels « SMS » et autres documents relatifs au SMS.
- Se charger de toutes autres tâches demandées par le Chef de Service Sécurité et Mise En Conformité ou son assistant (classement, compte rendu des réunions, etc.)

Ingénieur d'Armement

L'ingénieur d'armement rendant compte au Directeur de la Flotte et au Directeur Technique. Il est responsable :

- D'être en permanence au courant de la situation technique des navires qui lui sont assignés. Il gère précautionneusement l'entretien prévu à bord et reste en liaison constante avec l'état major du navire pour le diriger, l'assister et le superviser techniquement. En particulier l'ingénieur d'armement est impliqué dans le traitement de la réparation des pannes.
- Du maintien à jour, des dossiers de certifications inhérents à la classe et au pavillon du navire, ainsi que de la totalité des notes sur les matières non résolues à propos des recommandations de classification.
- De se tenir informé des statistiques d'accidents et de presque accidents de la flotte entière, telles qu'elles sont préparées par le Chef de Service Sécurité.
- De remplir mensuellement les rapports techniques du navire « Rapports mensuels – Pont / Machine » et « Rapports trimestriels – Pont / Machine ».
- De tenir à jour l'enregistrement des formulaires d'entretien programmé reçus du navire.
- De s'assurer deux fois par an que le cycle de test des alarmes a bien été effectué à bord et que les résultats sont consignés au siège de la Compagnie.

❖ **Assistant Ingénieur d'Armement**

L'Assistant Ingénieur d'Armement rend compte au Directeur de la Flotte, à l'ingénieur d'Armement et est responsable de :

- Préparer, suivre et compléter les rapports de dommages et réparations de routine pour les navires.
- Assister les ingénieurs d'armement dans la préparation des spécifications d'arrêts techniques.
- Evaluer les cotations de chantier et de négocier les contrats de réparation.
- Surveiller, parallèlement avec les ingénieurs d'armement le progrès des réparations.
- Surveiller le coût des réparations.
- Aider les ingénieurs d'armement dans la préparation et la rédaction rapide du rapport d'arrêt technique
- Rester en liaison avec les représentants des autres compagnies ou organisations, (impliquées dans le projet) si nécessaire.

- Préparer le PMP et les livres d'enregistrement d'alarme pour les navires, ceci en consultation avec les Directeurs des Flottes.
- Rester en liaison avec le Chef de Service Sécurité et Mise en Conformité pour le PMP et le SEPMP, et l'aider dans la préparation de différents documents, et autres matériels SMS à envoyer sur les navires.

✧ **Responsable des Achats**

Rendant compte au Directeur Technique, le Responsable des achats est responsable :

- du contrôle des achats de provisions de bord, consommables et appareils de bord, en accord avec les procédures d'achat de la compagnie.
- de connaître les derniers accords contractuels de la compagnie avec ses fournisseurs.
- de la mise à jour des dossiers et registres.
- de faire progresser les commandes, en relation avec l'Ingénieur d'Armement.
- d'inscrire les entrées au dossier « Liste de contrôle pour Evaluation des Fournisseurs (habituels) de Services – Contractants et Fournisseurs ».

✧ **Réceptionniste**

Le réceptionniste rend compte au Directeur Général et est chargé de :

- Recevoir tous les visiteurs et de gérer les requêtes.
- Recevoir et transférer les appels téléphoniques.
- D'aider, si nécessaire, pour les appels vers l'extérieur.
- De tenir à jour l' « Absence du Bureau » et de savoir, chaque jour, qui est absent, et qui le remplace.
- L'envoi aux navires des courriers, tout en s'assurant qu'il y a des preuves de la bonne réception à bord.
- Assurer la réception des courriers des navires, en s'assurant de leur bonne circulation.

✧ **Directeur Financier**

Le Directeur Financier rend compte au Directeur Général, qui le remplace également, si le besoin se présente.

Le Directeur Financier est responsable pour tous les aspects qui concernent l'organisation, le personnel et la comptabilité de la compagnie. Il est responsable de ce qui suit :

- La préparation des budgets annuels pour la compagnie et ses clients.
- La préparation des rapports comptables pour la compagnie et ses clients.
- La gestion de la trésorerie.
- L'achat d'équipements, logiciels et services extérieurs.
- La supervision des litiges financiers.
- La gestion des systèmes informatiques.
- Toutes tâches que le Directeur Général puisse lui demander d'effectuer.

❖ **Comptable de la Flotte**

Le Comptable de la Flotte rend compte au Directeur Financier. Il contrôle tous les aspects comptables de la Compagnie, et en particulier :

L'imputation et la mise à jour quotidienne des livres comptables, l'enregistrement quotidien des engagements financiers, la facturation, les salaires et de tout autre tâche qui pourraient être requise par le Directeur financier.

2.1.2 Le personnel navigant du Navire Aline Sitoé Diatta

Ci-dessous, sont mentionnées les descriptions de fonctions pour chaque marin embarqué à bord des navires de la Compagnie.

Les descriptions de fonctions précisent les tâches allouées à chaque marin. Toutes les questions relatives à celles-ci doivent être renvoyées à la Compagnie.

Le Commandant a toute autorité, s'il le juge utile, pour des raisons de sécurité ou de bonne pratique, d'amender / d'amplifier la définition d'un emploi et / ou de réassigner des tâches spécifiques. S'il agit ainsi, les personnes concernées doivent en être informées par écrit, par le Commandant, et une copie envoyée à la Compagnie avec une courte explication

✦ Le commandant

Il a le grade de capitaine et il intervient à la passerelle, et dans tout le navire.

- Le commandant est avant tout responsable de la sécurité du personnel des passagers, du navire et de sa cargaison ainsi que la protection de l'environnement ;
- En matière d'exploitation le Commandant est responsable et doit rendre compte au Direction générale
- Le Commandant doit gérer le navire en conformité avec les instructions et les procédures contenues dans ce manuel .Le Commandant est responsable sans que cela ne soit limitatif de :
 - Appliquer le système de management de la sécurité à bord du navire
 - Motiver l'équipage en observant les règlements de la compagnie,
 - Donner les ordres appropriés de manière claire et simple,
 - Réviser le système de management de la sécurité à bord et rapporter toute défaillance à la Direction Général.
- En ce qui concerne les affaires de l'équipage, le Commandant est responsable et doit rendre compte à la direction armement et doit gérer ces affaires en conformité avec les instructions pertinentes du Directeur Armement.
 - Concernant les archives, la librairie et le système informatique du bord, les Commandants doivent être capables de les actualiser et de les entretenir.
 - Le commandant a l'autorité suprême de prendre des décisions concernant la sécurité, la sûreté du navire de l'équipage, passagers, fret et la protection de l'environnement.

✦ **Chef mécanicien**

Il est officier supérieur de département machine. Il intervient dans le département machine.

a) La compagnie compte sur la conscience du commandant et du chef mécanicien pour l'application de la politique de la compagnie à bord, particulièrement la sécurité du personnel, les passagers, la cargaison, le fret , la sécurité du navire , la protection de l'environnement et de la sûreté du navire ;

b) Le chef mécanicien est le gestionnaire technique du navire, il est responsable de toutes les machines et équipements à bord du navire. Le Commandant et le Directeur Technique comptent sur son expérience technique pour maintenir le navire aux plus hauts standards d'opérations et de sécurité ;

c) Le chef mécanicien rend compte et coopère avec le Commandant afin de créer une harmonie entre les départements et permettre au commandant de contrôler la sécurité et la sûreté du navire, l'efficacité et la qualité des opérations à bord ;

d) Etant chargé du département machine, le chef mécanicien doit assurer :

- Des pratiques de travail en toute sécurité.
- Un environnement de travail sain.

e) Le chef mécanicien doit s'assurer que le navire a les soutes, les lubrifiants, les pièces de rechange et les stocks suffisants pour le voyage planifié. Il est responsable de surveiller l'embarquement, le stockage et la consommation des produits mentionnés ci-dessus.

Les commandes et livraisons des produits doivent être suivies de près pour éviter les retards et/ou les manquements à la livraison.

✦ **Lieutenant**

Il intervient au niveau de la passerelle et au département pont.

- Le Lieutenant est l'officier en charge de la Sécurité Incendie Sauvetage et protection de l'environnement, Assistant du Second Capitaine en matière de Sécurité et sûreté a bord et il est responsable de la sécurité de navigation et de la sécurité des opérations à bord pendant son quart.

- Il rapporte au Second Capitaine toutes les anomalies concernant la sécurité et sûreté a bord

- Il rapporte directement au commandant si de mauvais fonctionnements ou des situations douteuses sont rencontrés à la passerelle.
- Le Lieutenant est responsable de :
 - Quart à la passerelle application Des procédures, instructions et check-list du MGS
 - La mise à jour du planning de maintenance.
 - Etre familiarisé avec les opérations commerciales, le ballastage et la stabilité du navire aussi bien pour le voyage qu'au port et assister le second capitaine dans l'application de tous les aspects de la sécurité et de la sûreté du navire.
 - Les tâches résultantes du plan de gestion des ordures du navire.

✦ **L'électricien**

- L'électricien doit aviser directement le second mécanicien en cas de mauvais fonctionnement ou dysfonctionnement électrique à bord.
- L'électricien est responsable de :
 - Couvrir les exigences techniques sur ordre du second mécanicien.
 - Couvrir les exigences opérationnelles sur ordre du second mécanicien.
 - Couvrir les exigences de maintenance sur ordre du second mécanicien.
 - Etre familiarisé avec les machines, les équipements et instruments du bord.
 - Assister à la sécurité et à la sûreté du navire
 - Bon rendement de toutes les installations électriques et électroniques
 - Travaux d'entretien de diverses installations électriques et électroniques à bord

✦ **Graisser.**

C'est un marin qualifié machine.

- Le graisseur est le membre de l'équipage qui peut assister dans toutes les opérations de la machine conduites par le chef mécanicien et le second mécanicien. Pour cela ses responsabilités sont limitées à rapporter tout mauvais fonctionnement ou toute situation qui présente un doute, immédiatement à l'officier mécanicien de service. Il est aussi impliqué dans les travaux de routine concernant le nettoyage, la peinture et le graissage.
- Quand c'est exigé, le graisseur doit aussi conduire des opérations de routine dans le département machine telles que des opérations de maintenance des équipements, des moyens de manutention de la cargaison et des équipements de sécurité.

Le graisseur travaille sous la supervision des officiers mécaniciens.

✦ **Réparateur**

- Le réparateur est le membre de l'équipage qui peut assister dans toutes les opérations de réparation conduites par le second mécanicien et ou l'officier mécanicien. Pour cela ses responsabilités sont limitées à rapporter tout mauvais fonctionnement ou toute situation qui présente un doute, immédiatement à l'officier mécanicien de service. Il est aussi impliqué dans les travaux de routine concernant l'entretien préventif.

- Quand c'est exigé, le réparateur doit aussi conduire des opérations de routine dans le département machine telles que des opérations de maintenance des équipements, des moyens de manutention de la cargaison et des équipements de sécurité.

Le réparateur travaille sous la supervision du second mécanicien en coopération avec le Second Capitaine

✦ **Médecin**

- Dispenser les soins aux passagers et à l'équipage
- S'assurer que les passagers embarquant sont en bonne santé
- Veiller au respect des normes d'hygiène à bord
- Etablir les inventaires et commandes des médicaments
- Etablir les rapports de maladie et d'accident de travail.

✦ **Maître d'équipage**

- Le maître d'équipage est un marin certifié du pont qui a les qualifications pour conduire la maintenance de toute la structure du navire et des équipements qui y sont associés.
- Le maître d'équipage rapporte au Second capitaine et est responsable, en plus, des tâches suivantes :
 - Journalier et signale tous les anomalies au second Capitaine
 - Chaque jour et avant départ reporte au second Capitaine les sondes de ballast et eau douce
 - Dirige les matelots journaliers pour les divers tâches suivant les ordres du second Capitaine (graissage, peintures, saisissage etc.

- Gouverner le navire à un cap donné ou selon les instructions de l'officier de quart, du commandant ou du pilote. En cas de besoin
- Peut être demandé pour faire le quart de veille à la passerelle en cas de besoin
- Assurer le service au port et participer aux tâches assignées aux opérations commerciales suivant les instructions du second Capitaine

✦ **Matelots**

- Le matelot (A/B) est un marin certifié du pont qui a les qualifications pour conduire la maintenance de toute la structure du navire et des équipements qui y sont associés.
- Le matelot rapporte au maître équipage toutes les anomalies observées et est responsable, en plus, des tâches suivantes :
 - Faire le quart à la passerelle de navigation et signaler tous les navires et amers à l'officier chef de quart.
 - Gouverner le navire à un cap donné ou selon les instructions de l'officier de quart, du commandant ou du pilote.
 - Assurer le service au port et participer aux tâches assignées aux opérations commerciales.
 - Circuler la feuille des situations de poids à bord avant départ et la ramène au Sd Capitaine pour les calculs de stabilité avant départ

La compagnie a aussi à bord des agents tels que **Maître d'hôtel, commissaire, cambusier, garçon de cuisine, steward.**

Il y a aussi la présence de deux gendarmes et de deux policiers durant chaque voyage.

2.2 Organisation fonctionnelle et commerciale

Le transport maritime repose, comme les autres types de transports, sur l'existence d'un contrat. C'est donc sur la base de cet accord de volontés entre le transporteur et le passager, que naissent les obligations réciproques. Le contrat de transport maritime est donc un contrat synallagmatique conclu entre un professionnel, en tout cas pour ce qui est du transport régulier de passagers, et ses clients.

Le législateur sénégalais donne une définition du contrat de transport maritime de personnes. Il s'agit, au regard du code de la marine marchande, de « tout contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter (...) des personnes par mer d'un port à un autre »⁴. Il s'y ajoute, selon la même loi qu'un contrat qui se trouve être l'accessoire du contrat de transport par mer peut acquérir cette qualification par extension ; en effet « ...un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer »⁵.

2.2.1 L'offre

La compagnie offre comme service principal le transport de passagers par voie maritime la ligne Dakar-Ziguinchor. Elle prend aussi une certaine quantité de fret en plus des passagers. Elle a comme moyen de transport le navire Aline Sitoé Diatta. Ce dernier fonctionne comme suit :

Dakar-Ziguinchor

Départ :mardi.....et.....vendredi

Embarquement : de 14h 30 à 17h 30

Appareillage : 20h - Arrivée : 10h le lendemain

⁴ - Loi n°63-62 du 10 juillet 1963 entrée en vigueur le 15 janvier 1967.

⁵ - Loi n°2002-22 portant code de la marine marchande, Livre I, Titre 1, Article premier b) Définitions.

Ziguinchor-Dakar

Départ:.....jeudi.....et.....dimanche

Embarquement : de 11h 30 à 13h 00

Appareillage : 14h - Arrivée 7h le lendemain

Il prend départ pour Ziguinchor au Port Autonome de Dakar plus précisément au Môle III. L'arrivée comme le retour, c'est au Port de Ziguinchor. Tout retard du client est sanctionné par le report de son voyage à une date ultérieure et non un remboursement. C'est au client de choisir la date, selon une période déterminée par les responsables concernés de la compagnie.

Pour mieux servir et répondre à la demande, les gares maritimes de Ziguinchor et Dakar ont été réfectionnées. Celle de Ziguinchor est déjà fonctionnelle. Les passagers sont bien accueillis et peuvent patienter à la salle d'attente sur des bancs bien faits. Ils ont la télévision devant eux et peuvent suivre et écouter les informations avant le départ. Et si c'est à l'arrivée cela leur permettra de patienter avant la récupération des bagages.

C'est dans le souci de désenclaver la Casamance que la ville de Dakar se dote d'une gare venant ainsi compléter celle de Ziguinchor dans le cadre de la liaison maritime entre ces deux localités du pays. (Voir image)



Source : www.au-senegal.com

Ce bâtiment de 1 800 mètres carrés remplace l'ancienne gare qui abritait une boutique et une salle d'attente, souvent pleine à l'approche de la navette pour l'Île de Gorée. Le nouveau lieu, plus vaste, est destiné aussi bien au trafic international de passagers qu'au voyage vers Gorée ou Ziguinchor, en Casamance. La nouvelle infrastructure a coûté 1,6 milliard de F CFA (2,4 millions d'Euros), sur les 24,5 milliards de F CFA investis par le Port autonome de Dakar qui est parti prenante du COSAMA.

Construite sur une superficie d'un hectare, la gare a une capacité d'accueil de 800 passagers, un hall d'enregistrement, un magasin de fret, des bureaux administratifs, des halls d'embarquement, et un parking.

Le principal objectif de cette gare est d'assurer une bonne exploitation du trafic maritime des passagers, en répondant aux normes internationales de sécurité et de qualité de services. Un dispositif de sécurité intégrant des blocs autonomes, des issues de secours, des sirènes d'évacuation, des détecteurs optiques de fumée et vidéos de surveillance vie ont été installés afin d'être en adéquation aux standards internationaux en matière de sécurité.

2.2.2 La demande et la tarification

La demande est composée des sénégalais et étrangers résidents et des étrangers non résidents. La majorité de la clientèle du Cosama est de la région Sud du pays (CASAMANCE). Les tarifs sont fixés selon l'âge et selon la classe occupée par le passager selon le contrat.

Le contrat de transport de personnes revêt, la plupart du temps, la forme d'un titre de voyage, et dans certaines situations la forme plus simple d'un ticket⁶. Il s'agit en effet d'un contrat réel dont la formation est soumise à la condition de l'achat du billet de passage. Celui-ci manifeste l'acceptation du transporteur qui l'a vendu à un passager de le transporter ; il manifeste aussi l'acceptation de ce dernier d'être transporté par le transporteur à qui il a payé le prix de passage.

Quand le Législateur dispose que le contrat de passage est le fondement de l'obligation de transporter le passager qui pèse sur le transporteur, cela s'entend en un sens assez large incluant les obligations accessoires à celle-ci : c'est ainsi que le passager clandestin n'est pas protégé au même titre que le passager qui est en règle (il l'est, cependant, à un autre titre et sur

⁶ -Article 474 de la loi n°2002-22 portant code de la marine marchande.

d'autres bases). Est aussi exclu le passager transporté gratuitement. C'est ce qu'entend nous faire comprendre le Législateur qui dispose expressément que : ces « dispositions ne s'appliquent, ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins».

C'est que le contrat de transport maritime de personnes est un contrat synallagmatique à titre onéreux. Et la personne transportée bénévolement ne saurait se prévaloir d'un lien contractuel le liant au transporteur et sur la base duquel il pourrait se prévaloir d'une quelconque créance de sécurité ; même si cela n'emporte pas une absence totale de protection à son égard.

Toutefois le législateur admet une exception à cette limite en ce que le transport gratuit, effectué par une entreprise de transport maritime de personnes, n'est pas exclu du champ d'application des règles valables pour le transport à titre onéreux⁷.

Il faut s'attacher à la commercialité du transport effectué. C'est d'ailleurs ce qui explique que le transport de plaisance ne soit pas soumis, au même degré que les autres types de transport, ni à la même rigueur tant dans son exécution, son contrôle, ainsi que dans toute sa gestion. C'est que c'est la protection du passager ayant payé son prix de passage qui passe comme une priorité.

Le titre de voyage est donc une première⁸ garantie mise en place pour le passager qui a payé son droit de passage. Le titre de voyage contient certaines stipulations liant le passager et le transporteur. Et certaines actions en justice ne peuvent être intentées que par des passagers ayant leur ticket ou titre de voyage...

Ce document est en effet un moyen de preuve écrit de l'existence du lien d'obligation entre le transporteur et son détenteur. Le contrat de transport maritime de personnes est le plus souvent conçu sous la forme d'un contrat d'adhésion. Le transporteur fixe en amont les règles qui régissent ses rapports avec le passager : il appartient alors à ce dernier de les accepter ou de les refuser. L'acceptation des conditions du transport se fait par la simple acquisition du titre de transport par le voyageur et non par la présence à bord. Cela ne veut pas dire que la présence à bord n'est pas importante ; il s'agit d'un critère fondamental dans la qualification de passager. Pour être considéré comme étant un passager, il faut au préalable être présent sur le

⁷ -Article 474 de la même loi.

⁸ Il existe en effet d'autres garanties qui sont prévues pour la protection du passager et qui peuvent être mises en œuvre par le Cosama ou tout autre société de transport de personne.

navire, et que cette présence soit régulière et enfin il faut être étranger au rôle d'équipage. C'est le paiement du prix de passage qui distingue par ailleurs le passager régulier du passager clandestin. Dans l'élaboration du titre de transport certaines clauses sont, bien entendu, d'ordre public ; et leur absence ne pourrait aucunement justifier une absence d'obligation de la part du transporteur.

Tel est le cas, en ce qui concerne, les clauses relatives à la sécurité de manière générale et à celle du passager en particulier. C'est que « la personne humaine est sacrée »⁹ et cette sacralité sous-tend l'exigence de toute une armada relative à la sécurité du passager, dans le contrat maritime. Et cette exigence est accentuée par la place et la probabilité du danger, ou simplement du risque, en matière maritime.

Ce sentiment a poussé le législateur, dans le but de protéger le passager, à prévoir une impossibilité pour le transporteur d'insérer dans le contrat de passage des clauses qui tendraient à écarter certaines dispositions légales¹⁰ au préjudice du passager. Il ne s'agit donc pas que de simples dispositions supplétives de volonté mais, au contraire de dispositions d'ordre public. C'est, par exemple, le cas de l'obligation de souscription d'assurance ou encore celle de maintenir le navire en bon état de navigabilité, entre autres, qui pèsent sur le Cosama.

Il faut signaler au passage l'importance du contrat de transport dans les litiges opposant les co-contractants, surtout quand il s'agit d'un aspect de l'obligation de sécurité, en ce qu'il précise, dans ses clauses, les modes reconnus de règlement des litiges, même si le passager pourra toujours user des voies du droit commun.

Aussi, c'est en fonction des informations qu'il contient que l'on détermine la juridiction compétente ou la loi applicable. La délivrance du titre de transport est même devenue une obligation à part entière pesant sur le transporteur maritime au profit du passager, et dans certains cas, le manquement à cette obligation est sanctionné par l'annulation du contrat de transport.

⁹ Article de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant code de la Marine marchande.

¹⁰ « Ces dispositions ne peuvent pas être écartées au préjudice du passager » Article 31 du code de la marine marchande ; Livre V, Titre II, Chapitre III : Le transport de Passagers.

C'est ainsi qu'à « ASD », pour le respect de cette législation, le prix du ticket est constitué ainsi :

Sénégalais et étrangers résidents

- 1ère catégorie /cabine 2 places..... 26 500 FCFA
- 2e catégorie / cabine 4 places..... 24 500 FCFA
- 3e catégorie / cabine 8 places.....12 500 FCFA
- 4e catégorie / fauteuil pullman..... 10 500 FCFA

Étrangers non résidents

- 1ère catégorie /cabine 2 places..... 30 500 FCFA
- 2e catégorie / cabine 4 places..... 28 500 FCFA
- 3e catégorie / cabine 8 places.....18 500 FCFA
- 4e catégorie / fauteuil pullman.....15 500 FCFA

Bébés : de 0 à moins de 4 ans..... Gratuit

Enfants : de 05 à moins de 12 ans..... 1/2 tarif applicable

Véhicules et motos

- Voiture : 63 000 FCFA dont 10 000 FCFA de manutention
- Moto : 30 000 FCFA dont 10 000 FCFA de manutention

Bagages : jusqu'à 200 kg par passager dont 20 kg de bagage à main.

Possibilité d'enregistrer vos bagages tous les jours de 08 h 30 à 17 h.

Restaurant : menu à partir de 5 000 FCFA (pour le moment)

Activités de divertissement en cours : Billard, café concert

La concurrence :

Il faut dire que la ligne maritime Dakar-Ziguinchor est concurrencée par les bus qui font le même trajet par la route. Nous avons les bus de Grand Yoff à côté de « monument », des Parcelles Assainies près du camp des sapeurs pompiers et de ceux de Pikine en face de camps de gendarmerie de Fass Mbao. Nous notons aussi la voie aérienne même si Air Sénégal International qui effectuait ce trajet n'est plus en activité depuis un an. Aujourd'hui, des compagnies privées exploitent cette ligne aérienne. Et pour la tarification nous avons :

- La route : les tarifs des bus qui quittent grand Yoff, Parcelles Assainies là où nous nous sommes rendu sont de 6500 FCFA. A Pikine, c'est le même tarif ; mais dès fois avec 4000FCFA, nous pouvons nous rendre à Ziguinchor. Les bagages se paient selon leur poids imaginaire et l'espace occupé. Ce sont les « coxeur » qui fixent les prix des bagages. Le confort y est mais seulement dans le bus, pas de possibilité de bouger comme dans le navire. Le Bus arrive à Ziguinchor vers midi, là où le bateau arrive à 10H pas un très grand écart.
- L'aérien était assuré par Air Sénégal International avant que la compagnie n'arrête ses activités. Actuellement, ce sont des compagnies privées qui gèrent le transport avec des prix très élevés allant de 60 000FCFA à 80 000FCFA (aller simple).

2.3 L'organisation sécuritaire dans le transport maritime interne et international.

Il s'agit ici de montrer les organisations qui réglementent le transport maritime de passagers à l'interne et à l'international.

2.3.1 La réglementation internationale

Elle est assurée par l'organisation Maritime Internationale qui a édité la convention SOLAS et ses composants (ISM et ISPS...).

➤ L'Organisation Maritime Internationale(OMI).

C'est une organisation créée en 1948 et qui compte 167 Etats membres son siège se trouve à Londres.

Elle a comme but :

- ❖ Collaboration entre les états membres dans le domaine de la réglementation maritime.
- ❖ Adoption de normes de sécurité
- ❖ Prévenir les pollutions du milieu marin par les navires et installations portuaires.
- ❖ Encourager l'abandon des mesures discriminatoires, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination.

➤ La convention SOLAS (Safety Of Life Ate Sea).

Elle a été adoptée le 1^{er} Novembre 1974 au sein de l'Organisation Maritime Internationale(OMI) et est entrée en application le 25 mai 1980. SOLAS est un traité international visant à définir différentes règles pour la protection des navires marchands. Elle est créée pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Il est considéré par l'OMI comme étant le plus important de tous les traités concernant la sécurité des navires marchands. Son objectif principal est de définir des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec la sécurité. Les Etats du pavillon sont chargés de s'assurer que les navires battant pavillon satisfont à ses exigences.

➤ **MARPOL (Maritime Pollution)**

C'est la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telles que modifiée par le protocole de 1978. Elle énonce des mesures destinées à prévenir la pollution causée tant par les accidents qu'au cours des opérations courantes. Elle comporte six (6) annexes qui porte sur :

- la pollution hydrocarbures
- substances liquides nocives transportées en vrac
- substances nuisibles transportées en colis
- les eaux usées
- les ordures
- pollution atmosphérique

Elle classe les ordures ou poubelles par catégories :

- 1- Matière plastique
- 2- Fardage de matériel de revêtement
- 3- Papier, chiffon, verre, concasses
- 4- Les non concasses
- 5- Déchets alimentaires
- 6- Cendres provenant d'incinérateur

➤ **Le Code ISM (International Safety Management).**

Le code international de la gestion de la sécurité est un code applicable aux compagnies maritimes et entré en vigueur au 1^{er} juillet 2002 pour tous les navires d'un tonnage supérieur à 500UMS.

Ce code a comme exigences :

- ✓ Politique claire et précis
- ✓ Analyse systématique des risques
- ✓ Identifications des éléments critiques
- ✓ Définition des responsabilités

- ✓ Amélioration des compétences (stage de mise à niveau)
- ✓ Mise en place de procédure
- ✓ Préparation aux situations d'urgence
- ✓ Amélioration des relations terre/navire
- ✓ Contrôle de l'existence de documentation nécessaire
- ✓ Mise en place d'audits internes et externes
- ✓ Mise en place de retours d'expérience
- ✓ Faire évoluer le système en permanence

Sa mise en place montre la volonté des gouvernements adhérents de réduire le nombre d'accidents maritimes. Faisant suite aux réglementations sur la construction puis l'équipement des navires, les brevets, les visites de sécurité, les décisions d'effectif, on se focalise maintenant sur la gestion de la sécurité tant à terre qu'à bord des navires.

➤ **Le Code ISPS (International Ship and Port Facility Security)**

En français il signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. C'est un code en deux parties (A et B), qui a été adopté le 12 Décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractant à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de 1974.

Le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004 sur tous les navires, un plan de sûreté doit être défini : par les infrastructures portuaires et par les navires. Le navire et son interface (autre navire ou port) conviennent par la signature d'une déclaration de sûreté, des devoirs de chacun quant à la sûreté de l'ensemble du navire.

Selon le code :

- ✓ Un officier de sûreté doit être désigné à bord de chaque navire. (Ship Security Officer ou SSO)
- ✓ Un officier de sûreté est désigné dans chaque compagnie propriétaire de navires. (Company Security Officer ou PFSO).

2.3.2 La réglementation nationale

Le code de la marine marchande est censé prendre en charge toute l'activité maritime mais pour bien pallier à l'éventualité de toutes les spécificités qui peuvent apparaître elle laisse une certaine marge de manœuvre à l'autorité maritime administrative. Dans bien des dispositions du code, le législateur fait état de l'expression « autorité maritime compétente », il s'empresse de nous livrer le sens dans lequel il emploie ces termes. Il s'agit « du ministre chargé de la marine marchande et des fonctionnaires auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs. Le rôle de l'autorité maritime en matière sécuritaire est très étendu. Et elle a une compétence exclusive en matière d'interdiction de la navigation dans certaines zones. C'est ainsi qu'aux termes des dispositions de l'article 13 du code, in fine, « l'autorité maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public ».

Et le second et le dernier alinéa de l'article 14 ajoute qu'elle « a le droit d'interdire la navigation dans un port ainsi que l'entrée et la sortie de ce port à tout navire dont l'état de navigabilité est défectueux et susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à bord et pour celle des tiers ainsi que pour toute infraction à la législation et à la réglementation maritime ».

Dans ces situations l'autorité maritime exerce une véritable mission de contrôle de l'activité de navigation maritime. Mais notons que cette mission, si elle n'est pas exécutée avec la rigueur nécessaire, peut être fatale aux passagers. C'est ce qui ressort des propos de l'enquête technique qui a suivi le naufrage du JOOLA car l'autorité maritime qui reconnaît avoir remarqué les conditions dans lesquelles l'exploitation de ce navire se faisait, n'a nullement songé à interdire à ce navire d'appareiller.

Pourtant, toutes les raisons de retenir ce navire au port étaient réunies, « mais enfin, on n'est pas encore à l'époque où les administrations de nos Etats sont conscientes qu'une simple tolérance voire négligence dans l'accomplissement de notre mission, qu'elle soit peu ou prou conséquente, peut être la cause d'un désastre. »

Il faut aussi considérer le rôle non moins important des commissions de contrôle qui doivent vérifier la conformité entre les installations des navires et la nécessité d'une sécurité à bord. Encore que ces commissions soient en mesure d'exercer avec la rigueur nécessaire leurs prérogatives.

L'obligation de sécurité tient donc beaucoup du contrat de transport mais cette relation entre transporteur et voyageur n'est pas laissée à la discrétion de l'autonomie des volontés. Pas mal d'acteurs interviennent en amont comme en aval mais tous dans le but de préserver la sécurité du passager qui n'est pas toujours conscient de tous les risques du voyage qu'il entreprend.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes est aujourd'hui chargée de la sécurité et de la sûreté maritime au Sénégal et donc de la contrôle des navires. Voici quelques unes des ses missions :

- L'administration des navires : suivi de l'immatriculation des navires et embarcations pontées et non pontées de pêche, de commerce, de plaisance et de servitude ; inspections et sécurité desdits navires et embarcations non pontées au plan technique ; autorisations et suivi de la construction des navires ; suivi de l'acquisition, de l'exploitation et de l'entretien de navires de transport appartenant à l'Etat et destinés au transport intérieur ; recherche, constatation et instruction des infractions ;
- l'administration des Gens de mer : organisation de l'activité professionnelle ; gestion de la matricule des Gens de mer ; régime de protection sociale ; successions maritimes ; inspection du travail maritime ; règlement des conflits du travail maritime ; contrôles de la qualification des marins ; inspection de la formation maritime ; recherche, constatation et instruction des infractions ;
 - la surveillance de la circulation des navires et embarcations non pontées en mer et dans les voies navigables ;
 - la participation à la mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté maritimes ;
 - la mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté portuaires ;
- la planification du développement des capacités des ports secondaires, la programmation et le suivi de la mise en œuvre des investissements relatifs aux travaux neufs, à la réhabilitation et à l'entretien des infrastructures portuaires et escales ;
- l'élaboration et le contrôle de l'application des normes de sécurité et de police

portuaire ;

- le suivi des tarifs portuaires, l'analyse des comptes et budgets de concessions ;
- suivi des sociétés intervenant dans le domaine du transport fluvio-maritime

Cette présentation de l'entreprise et des lois réglementant le transport maritime en générale nous permettra de démontrer si Cosama tient compte de ces normes.

TROISIEME PARTIE

ANALYSE DE L'EXPLOITATION

3.1 Présentation des activités du Cosama et analyse des données

Au lancement de ces activités, le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA.SA), dans le but de mener à bien la mission de service public de transport maritime que l'Etat du Sénégal lui a assigné dans le cadre de deux instruments signés le 02 janvier 2008, s'était fixé un certain nombre d'objectifs.

Il s'agit d'assurer la régularité des rotations, respecter les normes de sécurité et de sûreté, visites techniques et arrêts techniques réglementaires.

Dans le même sillage, le COSAMA s'oblige à participer activement au désenclavement de la Casamance pour en faire un pôle de développement dynamique par la relance des activités économiques et du tourisme.

La première année de gestion de la liaison maritime Dakar-Ziguinchor et d'exploitation du navire ASD qui s'est étalée du 10 mars 2008, date du premier voyage commercial au 31 décembre 2008. Elle a permis au Consortium de répondre en partie à ses objectifs et à son ambition, au regard des résultats positifs qui ont été affichés, bien que l'entreprise débutât ses activités au début du second trimestre de la même année, soit neuf (09) mois d'exploitation réelle.

Au début de l'année 2009, la Direction Générale du COSAMA s'est donnée pour ambition d'améliorer les résultats de la première année d'exploitation à savoir : augmenter le taux de remplissage au niveau de l'activité "Passager", accroître le volume du Fret, consolider le dispositif de la Sécurité et de la sûreté, veiller sur la qualité de service et renforcer les capacités de son Personnel navigant et sédentaire.

Pour bien mener notre analyse, voyons comment se fait chaque activité avant de dresser les données de chacune d'elles.

3.1.1 Analyse du transport de passagers

Il faut aussi ajouter qu'à côté de cette importance dont bénéficie le transport maritime de personnes, il n'en demeure pas moins qu'il est aussi crucial d'insister sur le besoin de sécurité qui règne dans ce secteur et qui est si souvent bafoué dans tous les secteurs des transports au Sénégal.

➤ Embarquement à bord d'Aline Sitoé Diatta au Port Autonome de Dakar

Il faut dire que la sécurité des passagers c'est l'aspect principal du transport maritime.

En France, interne (loi de 1966) ou internationale (convention de Bruxelles signée en 1961 et dénoncée par la France en 1975), la réglementation est impérative d'où l'interdiction des clauses allégeant la responsabilité du transporteur.

Il existe donc en France un vide législatif sur le plan international et les règles du Droit international privé détermineront donc pour le moment la loi applicable aux litiges intéressant des passagers français.

Le législateur sénégalais utilise deux termes « sain et sauf » lorsqu'il s'agit de voyageur et le terme « en bon état » lorsqu'il s'agit de marchandises. Au Sénégal, les articles portant sur le droit des obligations civiles et commerciales (COCC) sont applicables. Là aussi, le transporteur doit conduire le passager sain et sauf à destination dans les conditions promises. Il est d'une obligation contractuelle de sécurité résultant mais selon l'article 38 de la loi de 1966 "si la mort ou blessures ont été causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou d'autres sinistres majeurs la responsabilité du transporteur est présumée sauf à lui d'établir que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle des préjugés". Si l'accident a une autre origine (en particulier s'il a une cause individuelle), la preuve de la non-observation des prescriptions à savoir faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers, incombe à la victime.

Et le Cosama pour prévenir cela, sur la couverture de ses tickets un certain nombre d'articles interdits à bord tels que les feux d'artifice, poison, liquides inflammables ou corrosifs, masses magnétisées, radio-actifs, gaz.

Par contre d'autres articles sont autorisés en soute mais interdits en cabines : solidement emballées pour les armes de chasse avec un maximum de 5kgs brut par passager, des cartouches de chasse, armes blanches ; armes à feu.

Enfin les articles autorisés en cabine ou en soute sont : les objets de toilettes, avec maximum 2kg/pers, allumettes en pochettes et briquets.

En cas de possession de ces objets, l'article quatre (4) des conditions générales de la compagnie relatives à la couverture des tickets donne la solution. Il propose qu' « il est formellement interdit aux passagers d'embarquer à bord avec des armes blanches, munitions, explosifs, carburant, substance inflammable ou toxiques, radioactives ou dangereuse, ainsi que tous les objets et produits dont l'importation ou l'exportation est prohibée par les lois et règlements de police et de douane. Les contrevenants feront l'objet de poursuite et sanction pénales. Le passager qui détiendrait dans ses bagages ou introduirait à bord des objets ou substance illégales ou de contrebande, sera responsable vis-vis du Cosama ou autres obligés pour des dommages, contreventions ou amendes qui découleraient d'une telle détention.

La compagnie décline toute responsabilité des faits des passagers qu'ils soient volontaires ou involontaires ».

Ainsi pour être à bord du navire un circuit est à respecter par le passager.

- **Circuit de contrôle à l'embarcadère pour la sécurité des passagers.**

Vu tous ces problèmes, toute cette couverture réglementaire le Cosama tient à prendre un certain nombre de mesures pour assurer cette sécurité.

Dès que le passager se présente au portail d'entrée du Môle III, où prend départ ASD, les vigiles lui demandent sa carte d'identité, ainsi que son ticket.

Une fois à l'intérieur il devra encore passer à une vérification de ses bagages. Pour l'enregistrement des bagages à main et de leur fouille il devra encore présenter ses pièces et son ticket.

Devant la porte d'entrée pour confirmer son départ deux vigiles vous attendent pour une présentation des pièces d'identité et du ticket de voyage. Ensuite il vous indique le guichet de confirmation du voyage où impérativement vous devrez donner votre ticket pour enregistrement.

La porte de la salle d'attente n'est pas libre, car il faut encore se présenter. Les bagages à main tels que les sachets font l'objet d'une fouille minutieuse.

Dès que vous êtes à la salle, ne pensez pas que vous êtes libre ; une équipe vous attend à la sortie. Et tout excès de bagage à main est à diminuer avant d'être enregistré.

A la sortie un bus vous attend pour vous amener jusqu'au navire. Avant de monter sur le navire il y a un dernier contrôle à l'aide d'un appareil magnétisé pouvant détecter tout objet métallique.

- **Circuit de contrôle à bord pour la sécurité des passagers.**

Dans le bateau, le contrôle s'effectue aux différents ponts et cabines, vous êtes fouillés et même diminués de quelques bagages.

Sur les escaliers un agent insiste sur les mesures de sécurité pour saisir la rampe de l'escalier.

Le service d'accueil vous attend avec patience et vous indiquent votre pont ou votre cabine.

Dans les salles à fauteuil un membre de l'équipage vous indiquera votre place.

- **Les moyens matériels et humains de sauvetage de la compagnie COSAMA.**

Pour assurer à bien la sécurité des passagers la compagnie ne s'est pas contenté seulement des règlements et des consignes ou directives. Le navire Aline Sitoé Diatta est doté des :

- ✓ Gilets de sauvetages doublant presque le nombre de passagers.
- ✓ Embarcations de sauvetage
- ✓ Bouées couronnes
- ✓ Fusées parachutes
- ✓ Epirb
- ✓ Alarme de détresse si jamais le navire est en danger.

Il s'est doté aussi d'un équipement de secours composé de :

- ✓ Douze (12) radeaux pour 35 personnes
- ✓ Quatre (4) radeaux pour 35 personnes
- ✓ Deux (2) canots de sauvetage pour 85 personnes
- ✓ L'équipage y compris le personnel de services et de sécurité 41 personnes dont deux policiers et deux gendarmes.

- **Assistance aux passagers**

Une fois à l'intérieur, l'équipage souhaite la bienvenue à bord dès que le navire prend départ.

Le commandant précise le nombre de passagers et celui des gilets de sauvetages à bord, ainsi que les consignes à suivre pour la propreté du navire.

Ensuite tous les passagers sont appelés à bord pour suivre la simulation en cas d'abandon du navire grâce aux téléviseurs installés dans les différents ponts.

Des médicaments sont distribués à ceux qui en demandent et une pharmacie est mise à leur disposition pour prévenir le mal de mer pendant le trajet.

L'environnement n'est pas en reste car le Cosama a mis des poubelles dans tous les endroits nécessaires du bateau.

Pour la couchette, dans les cabines, serviette et couvertures sont disponibles. Dans les salles à fauteuils seul des couvertures sont distribuées à certains en échange de leur pièces d'identité.

Un restaurant et un bar sont à la disposition des passagers. Dès l'entrée du navire dans le fleuve Casamance vous êtes sollicité de sortir pour contempler le beau paysage casamançais. Les dauphins qui suivent également le bateau rendent plus attrayant le paysage.

➤ **Débarquement d'Aline Sitoé Diatta au port de Ziguinchor**

Pour le débarquement à Ziguinchor le bateau doit être amarré en attendant les ordres du commandant pour la descente.

Une fois à quai, les passagers se dirigent vers la salle d'arrivée. Un dernier contrôle des passagers est effectué avant la sortie de la salle.

Cette méthode qu'utilise le Cosama a donné des résultats positifs. La compagnie a transporté pendant ses différentes rotations un nombre croissant de passagers illustré par le tableau ci-après.

TABLEAU COMPARATIF PASSAGERS 2009 et 2008

MOIS	PASSAGERS 2009	PASSAGERS 2008
JANVIER	7 006	
FÉVRIER	6 497	
MARS	7 038	2 826
AVRIL	7 409	4 745
MAI	7 796	4 847
JUIN	4 915	1 849
JUILLET	8 147	7 377
AOÛT	7 663	7 699
SEPTEMBRE	7 234	6 429
OCTOBRE	7 601	7 258
NOVEMBRE	6 793	6 115
DÉCEMBRE	7 249	7 358
TOTAL	85 348	56 503

(Source : rapport d'activité 2009, cosama)

Pour l'année 2008, ASD a débuté ses activités au mois de mars. Et pour l'année 2009 le navire a fait le plein des rotations annuelles.

3.1.2 Activité fret.

Selon l'Art 13a de la loi portant code de la marine marchande, « La navigation commerciale a pour objet le transport de marchandises ou de passagers, de leurs bagages et éventuellement de leur véhicule »

Le COSAMA qui a comme activité principale le transport de passagers mais aussi du transport de fret. Le fret c'est la cargaison elle-même, les marchandises transportées ou à transporter elles-mêmes. La sécurisation de ce dernier participe à mieux exploiter la ligne.

La compagnie donne la possibilité au client d'enregistrer son fret tous les jours de 8h30 à 17h au niveau de la gare maritime du Môle III du Port Autonome de Dakar.

Chaque navire a une charge utile et les activités de chargement se font en tenant compte de ce dernier. Ainsi la compagnie prend d'abord les passagers et avant de penser au fret proprement dite. Le poids du fret est déterminé selon les critères suivants :

Fret à charger = charge utile – (soute, eau douce, poids mort, poids des passagers avec 85KG/personne).

Le prix de la manutention n'est pas inclus dans le prix du ticket puisqu'il est payé à part selon la nature du produit (véhicule, réfrigérateur...).

Au plan logistique, le COSAMA a réceptionné un lot de matériels neufs de manutention :

- Trente (30) chariots d'une capacité de sept (07) tonnes chacun qui sont déjà opérationnels depuis le début du mois de juillet 2009 pour assurer la rapidité et la sécurité des opérations de chargement et de déchargement ;

- Quatre (04) remorques bases ayant une capacité de charge de trente (30) tonnes chacune ;

- Quatre (04) conteneurs Reefers adaptés au navire ASD, sont installés à bord pour permettre le transport et la conservation des produits halieutiques et des denrées périssables.

Des mesures de sécurité sont imposées aux bagages. Ils subissent les mêmes procédures.

Aucune réclamation ne sera acceptée si les bagages ne sont pas déclarés au moment du débarquement. Elle doit être faite par écrit suivi de la délivrance par les responsables de la société d'une attestation de réclamation, à défaut, les bagages ou le fret sont considérés comme délivrés en bon état.

Le passager est réputé responsable de ses bagages à main et de tout autre accessoires dont il a la garde. Le Consortium décline toute responsabilité quant à la mauvaise surveillance du fait du passager et de toute infraction à la réglementation du transport, en cas de perte ou de vol d'objet de valeur, argent, espèces, bijoux, s'ils n'ont pas été déclarés et remis au commissaire de bord contre reçu signé de ce dernier.

Il faut donc se présenter aux agents chargés de l'enregistrement des bagages à mains. Chaque passager a droit à 20 kgs. Si le poids de ces bagages dépasse 20 kg il devra payer l'excédent.

Les agents d'enregistrement pour éviter les vols ou confusion mentionne sur le sac du passager ainsi que sur son ticket un numéro de bagage. Le nom et prénom sont aussi écrits sur le sac de voyage.

Une fois saisi le fret est placé sur des « mafis » ensuite il est tiré par des chariots. Il faut dire que le fret et les bagages sont placés dans les différentes parties de la soute et surtout dans le but de l'équilibrage du navire. C'est la même procédure avec les bagages.

Ce qui est particulier c'est les véhicules qui eux sont conduits par les acconiers et sont arrimés ensuite calés selon la position réservée qui tient compte de l'équilibrage du navire. Seuls les conteneurs frigorifiques du navire ont des positions fixes.

Pendant le voyage, de temps en temps il y a un agent exerce une surveillance continue car avec les mouvements du navire les cales peuvent se desserrer.

Le total du fret transporté pendant toutes les deux années d'exploitation se répartissent comme suit dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU COMPARATIF FRET 2008 ET 2009

MOIS	FRET 2009 (T)	FRET 2008 (T)
JANVIER	653	
FÉVRIER	657	
MARS	704	233
AVRIL	843	705
MAI	1 196	1 574
JUIN	792	563
JUILLET	806	1 013
AOÛT	743	669
SEPTEMBRE	622	479
OCTOBRE	786	661
NOVEMBRE	734	612
DÉCEMBRE	776	656
TOTAL	9312	7165

(Source : rapport d'activité 2009, cosama)

Le fret n'est pas transporté à part. Il est chargé à chaque rotation. Toutes les rotations de ASD ont eu du fret à bord. Cette exploitation ne se fait pas sans difficultés.

3.1.3 Difficultés rencontrées dans l'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor.

Nous pouvons noter, la situation du balisage et des fonds marins disponibles au niveau de l'embouchure. L'avancée des bancs de sable à l'entrée du chenal et la disparition de bouées stratégiques rendent de plus en plus difficile la gestion du passage à la passe par le bord et risque d'hypothéquer la régularité des rotations.

Pour ce qui est de l'embarquement, souvent le nombre de passagers qui se trouve à bord reste différent de celui compté par la billetterie car il arrive souvent qu'un passager achète pour lui seul les quatre places disponibles dans la cabine et il déclare le nombre adéquat. C'est ce qui fausse l'appréciation des agents à bord qui doivent procéder au calcul pour connaître le poids du fret à charger.

Les propriétaires du fret ne viennent pas à l'heure et cela retarde le chargement. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le navire ne charge plus du riz.

3.1.4 Dépouillement du questionnaire

Passagers :

1) Utilisez-vous souvent cette ligne Dakar-Ziguinchor ?

50% des passagers interrogés disent avoir souvent utilisé cette ligne.

2) Comment avez-vous trouvé ce nouveau bateau ?

100% des passagers trouvent le bateau rassurant.

3) Quelle comparaison pouvez-vous faire par rapport aux autres navires qui ont fait cette ligne tels que le JOOLA ou le WILLIS ?

Ils sont tous d'accord qu'ALINE SITOIE DIATTA est meilleur que les autres navires qui ont fait cette voie maritime.

4) L'offre est-elle satisfaisante ?

Seul un 10% pensent que l'offre est satisfaisante, les 90% pensent qu'il faut augmenter l'offre.

5) Pensez-vous que c'est une nécessité d'avoir la liaison Dakar-Ziguinchor ?

100% croient que la ligne maritime Dakar-Ziguinchor est une nécessité.

6) Que pensez-vous des mesures de sécurité, de l'organisation interne et externe du voyage ?

Tout le monde estime que la sécurité est bien en règle(soit 100%).

7) Pensez-vous qu'il faut modifier ou changer la manière de prise en charge des passagers ?

50% pensent que les passagers ne sont pas bien pris en charge, 40% restent satisfait et 10% restent neutre.

8) Que dites-vous du système de vente des tickets et de la tarification des bagages ?

60% signalent que le système de vente des tickets doit être amélioré tandis que 40% l'estiment rassurant.

9) Les prix fixés sur les différentes occupations sont-ils abordables ?

Seules deux personnes pensent que les prix sont abordables, soit 20%. Par contre la majorité à 80% jugent les pris élevés.

10) Pourquoi vous prenez le navire au lieu d'utiliser la route ?

A cette question, c'est toujours le problème de sécurité qui revient. Ils veulent éviter l'insécurité de la route (braquages, accidents...)

Usagers de la route Dakar –Ziguinchor

1) Que choisissez-vous entre utiliser les bus de Grand Yoff ou le bateau pour se rendre en Casamance avec vos propres moyens.

33% préféreraient utiliser le navire, 67% optent pour le bus.

2) Connaissez-vous les prix des tickets, est-il élevé ou abordable ?

Ils déclarent à 66,66% que les prix sont chers. Et les 33,33 pensent que les prix sont abordables.

3) Avec le bateau vous payez vos bagages à partir de 20kgs alors qu'avec les bus, vous les payez dès que c'est dans un sac de voyage. Pourquoi ne pas prendre le bateau ?

La majorité soulève le problème du pré-acheminement et du post-acheminement.

- 4) Les coupeurs de route vous attendent, la poussière, les contrôles, la fatigue voilà les maux de la route. Ne pensez-vous pas que voyager avec le bateau c'est plus sûr avec son confort, possibilité de prendre plus de bagages, avec heure d'arrivée précise.**

Les réponses à cette question ont soulevé le cas du JOOLA et des prix élevés. Mais 67% reconnaissent qu'il est plus sûr de voyager en bateau plutôt qu'en bus de Dakar à Ziguinchor.

- 5) Pensez-vous qu'avec le Cosama nous risquons un autre naufrage ?**

93,33% restent ferme qu'avec le COSAMA nous ne risquons pas un naufrage, 6,33 voient encore un drame avec le Consortium Sénégalais d'Activité Maritime

- 6) Avez-vous une fois pris le JOOLA ?**

- 7) Avez-vous une fois pris ALINE SITOÉ DIATTA ?**

Pour les questions 6 et 7 ; 46% n'ont jamais pris ni le JOOLA ni Aline Sitoé Diatta ,40% ont pris le JOOLA mais pas ASD. 13% a pris et le JOOLA et ASD.

- 8) Pensez-vous que le JOOLA avait plus d'importance qu'ALINE SITOÉ DIATTA**

A la question 8, 26,66% qui rejettent l'idée de ceux qui pensent

que le JOOLA avait plus d'importance que ASD alors que 46,66% la soutiennent. Les autres (26,26%) n'ont pas réagi ou sont pour les deux idées.

3.2 Analyse de la gestion de l'activité Passager

Le navire ALINE SITOË DIATTA poursuit encore ses rotations. Tous les mardis et vendredi il quitte Dakar pour arriver respectivement le mercredi et samedi à Ziguinchor. C'est dans ce sens que nous parlons de l'axe Dakar-Ziguinchor. Et pour l'axe Ziguinchor-Dakar, ASD quitte Ziguinchor les Jeudi et Dimanche pour arriver à Dakar le vendredi et Dimanche.

3.2.1 Analyse de l'activité Passager 2008

Au lancement de ses activités, en 2008, le Consortium Sénégalais d'Activités Maritime avait clairement présenté son ambition : participer activement au désenclavement de la Casamance pour en faire un pôle de développement dynamique par la relance des activités et du tourisme.

Pour sa première année de gestion de la desserte maritime Dakar-Ziguinchor et d'exploitation du Ferry Aline Sitoé Diatta, le COSAMA déroule un bilan honorable.

- Du 10 mars 2008, date du premier voyage du navire Aline Sitoé Diatta, au 31 décembre 2008, plus de 56 503 passagers et 7165 tonnes de marchandises ont été transportés dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté et de confort.

- Avec plus de 159 voyages réalisés, le Ferry Aline Sitoé Diatta a enregistré sur cette période un taux de remplissage moyen de 87%.

Grâce à la sécurité, la sûreté et au confort offerts à bord du navire « ASD » nombre de populations préfèrent l'emprunter pour se rendre à Ziguinchor, au regard des difficultés observées au niveau du transport aérien et routier.

Le COSAMA, qui se soucie sans cesse du bien-être de sa clientèle, a su conjuguer son expertise au soutien fort appréciable des autorités sénégalaises, de ses administrateurs, à la confiance des usagers, afin de faire de la liaison Maritime Dakar-Ziguinchor, la destination privilégiée des voyageurs nationaux et des touristes.

La réalisation de cet objectif est tributaire de la consolidation du dispositif de sécurité et de sûreté, l'amélioration de la qualité du service, l'assistance clientèle permanente et le renforcement des capacités du personnel navigant et administratif. Cette performance du COSAMA a été réalisée grâce à une équipe de professionnels sénégalais ayant une forte expertise et expérience du monde maritime.

Conscient des enjeux de développement du Sénégal en général et de la Casamance en particulier, le personnel du COSAMA a compris qu'il devait être en permanence au service d'une clientèle variée, exigeante, fidèle et en croissance continue.

3.2.2 Analyse de l'activité Passager 2009

○ Axe Dakar-Ziguinchor

Les données ci-dessus représentent les résultats de fin d'exercice de chaque année pour le navire Aline Sitoé Diatta depuis qu'il est mis en activité commerciale. Sur la période allant du 1^{er} Janvier au 31 Décembre 2009, le Bateau Aline Sitoé Diatta a effectué 101 Voyages et transporté 43 705 Passagers entre Dakar et Ziguinchor (annexe), donc en moyenne 433 passagers par voyage, soit un taux de remplissage de 88,3%.

Toutefois, nous notons une baisse du nombre de passagers au mois de juin relative au carénage du navire « Aline Sitoé Diatta » qui a eu lieu du 08 au 18 juin 2009, cependant, le tableau ci-contre nous fait constater une tendance haussière dès le mois de juillet avant de retrouver le taux habituel de remplissage.

COURBE COMPARATIF DES PASSAGERS 2008 ET 2009



Source : rapport 2009

Nous pouvons donc voir cette évolution par cette courbe qui nous montre que pendant l'évolution de 2009, le navire a transporté plus de passagers. Certes en 2008, il a débuté ses rotations au mois de Mars, mais la courbes montrent une hausse du nombre de passagers en 2009. Si nous prenons chaque mois d'exploitation nous remarquons que le nombre de

passagers en 2009 dépasse de loin celui de 2008. Sauf les mois d'août et décembre, qui légèrement, dépassent ceux de l'année 2009.

En 2008 comme en 2009 nous remarquons une baisse de l'exploitation au mois de juin. C'est normal, tout navire après un an d'exploitation doit aller en carénage. Et le Cosama l'ayant compris a su respecter la réglementation maritime par l'arrêt des activités du navire pour réparation.

Le nombre total de passagers transportés durant cette période entre Dakar et Ziguinchor est réparti comme suit : 33 493 Résidents (76,6%) ; 10 212 Non Résidents (23%)

Le nombre de billets vendus sur la même période est de 47 420, soit un chiffre d'affaires de 681 816 500 FCFA

○ **Axe Ziguinchor-Dakar**

Cette axe Ziguinchor-Dakar est très importante bien que celui Dakar-Ziguinchor l'est aussi. En effet c'est celui qui est la base du désenclavement de la Casamance. Le fret qui quitte Ziguinchor pour Dakar reste encore plus nombreux. Les produits ne peuvent pas être acheminés, comme le voudraient les commerçants casamançais avec ce navire.

Sur l'axe Ziguinchor- Dakar pendant la même période, le bateau ASD A effectué 102 voyages et transporté 41 643 passagers, soit en moyenne 408 passagers. Ce qui correspond à un taux de remplissage de 83,3%.(annexe)

Le chiffre d'affaires relatif à la vente de billets sur l'axe Ziguinchor-Dakar sur la période Janvier-Décembre 2009 est de 664 691000F CFA.

Parmi les passagers transportés nous comptons 33 176 résidents, soit 76,66% et 8 467 non résidents, soit 20,34%.

Même si la mission principale du COsama c'est le transport de passagers mais nous ne devons pas minimiser le fret. La région du Sud reste une des régions qui apportent plus de produits au marché sénégalais. La gestion du fret est donc prise en compte par le Cosama dans le traitement de l'exploitation de la ligne Dakar-Ziguinchor. Il est donc important de faire une analyse de la situation du fret.

3.3. Analyse de la gestion de l'activité FRET et de la SECURITE

3.3.1 Analyse de l'activité fret.

En ce qui concerne le transport de marchandise, la reprise des rotations sur la Liaison Maritime Dakar-Ziguinchor par le navire « ASD » a permis à la population d'accroître le tonnage ainsi que leur production. La courbe ci-dessous nous montre leur évolution.

Sur les 102 voyages enregistrés sur l'axe Ziguinchor-Dakar entre Janvier et Décembre 2009, le navire « ASD » a transporté près de 4 453,802 Tonnes de marchandises soit un taux de remplissage de 21,8%.

Le tonnage sur l'axe Ziguinchor-Dakar reste donc relativement faible car la plupart du fret quitte le Sud pour le Nord.

Le chiffre d'affaire relatif à ce tonnage est de 184 846 785 FCFA.

Nous remarquons qu'avec les 101 voyages effectués sur l'axe Dakar-Ziguinchor, près de 4 858 tonnes ont été transportées. Le taux de remplissage moyen entre Dakar et Ziguinchor est de 24,3 et le chiffre d'affaire est de 320 769 555 F CFA.

Ces résultats montrent une nette évolution du tonnage transporté entre Dakar et Ziguinchor sur la période Janvier-Décembre 2009.

L'on constate cependant une légère baisse du tonnage au mois de juin à cause du carénage du Ferry ASD.

Quant à la baisse du tonnage du mois d'août il se justifie par le ralentissement des activités économiques.

L'année 2009 montre une évolution croissante tant au niveau de l'activité Passage que de l'activité Fret comme le montre les statistiques.

Le taux de remplissage du navire ASD qui était de l'ordre de 85% en 2008, est passé à 95% en 2009.

En ce qui concerne le chiffre d'affaire, il était de 1 159 165 453 FCFA en 2008 (mars-décembre), alors qu'en 2009, il est de 1 852 123 840 FCFA.

Ces résultats remarquables ont pu être obtenus grâce aux innovations apportées dans le système informatique, d'une part, et à l'acquisition d'un nouveau matériel destiné à assurer la rapidité et la sécurité des opérations de manutention, d'autre part.

Pour réaliser à moyen terme l'objectif stratégique du consortium qui est de devenir le premier armement sous régional, la Direction Générale a mis en place une Direction d'Exploitation et du Commerce en vue de répondre aux exigences de la clientèle.

Dans le même cadre, la Direction Générale a créé une cellule de communication et Marketing dans le but de bien vendre l'image et de rendre visible et lisible les activités du Consortium.

Dans ce cadre, des outils performants de gestion visant à moderniser l'exploitation ont été mis en place.

C'est ainsi que sur le plan purement commercial, suite aux résultats de sondages de satisfaction clientèle réalisé par le consortium, ce dernier s'est attelé à fidéliser la clientèle déjà existante par l'amélioration de la qualité du service, mais aussi par le déploiement d'une politique agressive dans le but de capter une nouvelle clientèle ciblée et fiable devant permettre au Consortium de rentabiliser le bateau Fret dont l'acquisition est envisagée.

3.3.2 Analyse de la sécurité du navire ALINE SITOIE DIATTA.

Le COSMA ne peut pas gérer la sécurité des passagers et du fret et ne pas penser à son armement¹¹.

A ces règlements, l'Etat a pris toutes les dispositions pour orienter les armateurs¹² dans leur exercice. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer ainsi que les conventions internationales relatives à la sûreté et à la sécurité maritimes ont donné des responsabilités nouvelles aux Etats dans le domaine de l'exploitation et de la préservation des ressources marines, de la protection de l'environnement marin, de la sûreté et de la sécurité maritimes et des installations portuaires.

A cette fin, le Sénégal a entrepris une réforme de sa législation maritime avec la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande.

La mise en œuvre des dispositions de ces instruments juridiques relève de la Direction de la Marine marchande et de la Direction des Ports et des Transports maritimes intérieurs.

Cet éclatement des compétences maritimes est à la base des multiples dysfonctionnements juridiques, structurels, opérationnels et infrastructurels.

Il en résulte le besoin de recentrer les compétences en créant les synergies nécessaires en vue d'une gestion cohérente des activités du secteur maritime.

¹¹ -le matériel et le personnel indispensable à la navigation d'un bâtiment.

¹² -XII siècle, il désigne une personne équipant et exploitant professionnellement un ou plusieurs navires.

La création d'une Agence Nationale des Affaires maritimes (ANAM), entité administrative autonome agissant au nom de l'Etat, répond à cette exigence selon le Decret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM).

Les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés au Sénégal aux états-majors équipages et aux passagers qui y sont embarqués ainsi qu'à toutes les personnes quelle que soit leur nationalité qui bien que non présentes à bord auraient commis une infraction aux dispositions de la présente loi ou des textes d'application préjudice toutefois des dispositions particulières d'accords internationaux.

Donc le navire ALINE SITOIE DIATTA est dans ce domaine d'application.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de Marine marchande, dans ses différents volets pêche, commerce et navigation de plaisance, ainsi que de la mise en œuvre des dispositions de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande, des conventions maritimes internationales et des autres législations et réglementations en vigueur.

Ainsi, plusieurs actions ont été menées à ce niveau par la Compagnie pour être dans les normes réglementaires du transport maritime de passagers.

La gestion technique

Le navire est à jour des visites et perspectives techniques réglementaires conformément aux dispositions relatives aux conventions internationales ratifiées par l'Etat du Sénégal ainsi qu'aux lois et règlements nationaux.

✓ Certification ISM: (International Safety Management).

Le gouvernement sénégalais dans le but d'éviter un autre naufrage va exiger l'application de ce code par la compagnie à bord de son navire ALINE SITOIE DIATTA. Ce que le COSAMA va accepter dans son exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor.

En effet la certification définitive ISM Compagnie (Document Of Compliance) et la certification définitive navire (SMC/ Ship Management Certificate) ont été délivré au COSAMA par la Direction de la Marchande suite aux audits du siège et du navire « Aline Sitoé Diatta », par la société de la classification Germanischer Lloyd. Les deux certificats sont

valables pour une durée de cinq (05) ans, avec des audits intermédiaires annuels pour le DOC et biennuel pour le SMC.

✓ **Certification ISPS (International Ship and Port Security)**

Pour la notation dans l'utilisation du code deux niveaux de sûreté sont définis (1,2 ou3) le niveau 3correspondant à un potentiel de menace grave.

La certification définitive ISPS leur a été attribuée, conformément aux dispositions du code ISPS, par la Société de classification Germanischer Lloyd et de la Direction de la Marine Marchande, après approbation du plan de sûreté présenté par le COSAMA et l'audit du système de sûreté mis en place, à bord du navire.

✓ **Arrêt technique du navire « Aline Sitoé Diatta »**

Chaque navire selon les instructions du constructeur ainsi que des conventions international, doit aller en carénage chaque année d'exercice.

L'arrêt technique a eu lieu à DAKARNAVE du 08 au 19 juin 2009.

Il s'est déroulé en deux phases : séjour au bassin pour les travaux dédiés exclusivement à DAKARNAVE et séjour à quai pour les travaux confiés aux autres prestataires de service.

Cette option a permis de réduire les coûts prévus pour l'arrêt technique.

Il faut dire que cette année l'arrêt technique a eu lieu du 01 au 10 juin 2010. Mais nous n'avons pas pu accéder à Dakarnave.

▪ **Les visites réglementaires par la Marine Marchande**

La visite annuelle et les visites prévues dans le cadre de la gestion à bord ont été exécutées par la Direction de la Marine Marchande.

L'agence est aujourd'hui comme chargée de la sécurité et de la sûreté maritime au Sénégal.

Vu les missions de l'ANAM, le COSAMA est tenu de respecter toute les normes de sécurité établies par cette entité représentant l'Etat. Le navire est donc à jour, après la visite du Cosama, de tous ses titres de navigation et de sécurité. Le navire ASD en tant que navire

de transport de passagers, est assujetti à un certain nombre de règles découlant de l'application de conventions maritimes internationales en vigueur.

C'est ainsi que, suite aux inspections annuelles, le permis de navigation, ont été délivrés par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes au navire, attestant de sa conformité technique et de celle de l'équipage pour les différentes fonctions : pont machine service en général. L'Etat surveille de près ASD à travers l'ANAM.

Chaque mois, un inspecteur de la navigation maritime de l'ANAM voyage à bord du « ASD », à l'aller comme au retour, pour contrôler le comportement du navire et de ses équipements en matière de navigation maritime, celui de ses moteurs (pressions et températures) ainsi que celui de l'équipage. Pour plus de mesure de sécurité, périodiquement, les données sur les chargements du « ASD » sont transmises par le Cosama à l'ANAM, lui permettant de vérifier sur pièces. A chaque voyage, un pilote de rivière de l'ANAM embarque à bord du navire pour le conduire en toute sécurité dans le chenal navigable allant de l'embouchure de Diogué à Ziguinchor.

Et sur la base des engagements pris avec la coopération allemande, partenaire de l'Etat sénégalais dans la construction du navire, deux nouveaux inspecteurs de la sécurité vont être recrutés par l'ANAM pour assurer une bonne exploitation de la ligne en matière sécurité. En outre, l'ANAM a pris des dispositions complémentaires pour sécuriser davantage l'environnement du « ASD », notamment par le recrutement, en Mai-Juin 2010, d'un officier de port et d'un maître de port pour Ziguinchor.

Enfin, en prévision de la mise en service du site de Carabane, l'ANAM a retenu d'y installer une petite capitainerie du port avec le personnel nécessaire dont un Maître de port et cinq lamaners. Chaque mois, un rapport sur la sécurité du navire est réalisé par les services de l'ANAM. A chaque départ, l'armement COSAMA lui envoie les plans de chargements (annexe).

▪ **Les formations**

Le COSAMA, en respect des dispositions du code ISM et de la Conventions STCW a poursuivi le renforcement des capacités de son personnel navigant et de son personnel sédentaire chargé de radiocommunication. Ainsi, les formations suivantes ont été dispensées :

✓ **STCW par GL et ISEM de Casablanca**

Mettant à profit l'arrêt technique annuel, l'équipage pont et machine du navire « Aline Sitoé Diatta » a suivi la formation pour la conduite des canots de secours rapides et une partie de l'équipage et du Service général ont suivi la formation de sécurité à bord des navires RoRo passagers. Toutes ces formations ont été dispensées conformément aux dispositions de la Convention STCW.

✓ **Radiocommunication OMI/IUT par SOREMAR (Maroc)**

.Le personnel sédentaire chargé de radiocommunication au niveau des Gares Maritimes a suivi la formation CRO/ CGO SMDSM pour être autorisé à exploiter les stations radionavigations nouvellement installées, conformément aux dispositions réglementaire OMI / IUT. Ces installations rentrent dans le cadre du renforcement de la sécurité de la liaison maritime Dakar /Ziguinchor et ultérieurement des bateaux taxis.

✓ **Formation GMAO**

Les officiers supérieurs du navire « Aline Sitoé Diatta », le responsable du service informatique et le responsable du service achats ont suivi une formation à la familiarisation du système GMAO. Cet outil de gestion permet d'optimiser l'exploitation du matériel disponible à bord, de faire une meilleure gestion des stocks à bord et à terre et d'établir une interconnexion bord / terre pour les entrées et les sorties.

En somme les formations initiées par le COSAMA en direction de son personnel permettent non seulement de respecter les dispositions réglementaires nationales et internationales mais aussi de pouvoir utiliser judicieusement l'ensemble du personnel dont il dispose.

3.3.3 Analyse des résultats du questionnaire

Notre questionnaire est divisé en trois parties : les passagers du navire, les usagers de la route et l'équipage du navire. Mais c'est dommage que nous n'avons pas reçu la partie de l'équipage. Faire une analyse de deux autres revient à mettre plus en détail les questions ouvertes.

Les passagers du COSAMA ne sont pas à majorité des clients absolus selon notre questionnaire. Certains voyagent plus par la route car les interviews que nous avons faits à bord illustrent bien cette question, la plupart utilisant ce navire pour la première fois.

Mais bien qu'il soit à leur premier voyage, cela leur a suffi pour affirmer que le navire est rassurant. Et il est meilleur que tous les navires qui ont eu à faire cette ligne. Du point de vue propreté, sécurité, accueil, ils reconnaissent que le bateau l'est. S'agissant du Willis, les occupants des fauteuils pouvaient voir à partir de leurs places ceux des cabines et La procédure d'embarquement est inégalable à celle des autres.

Le navire Aline Sitoé Diatta à lui seul ne peut pas désenclaver la Casamance. Le prix est élevé, pour une compagnie qui fait du transport publique. Tous les passagers pensent que la ligne est nécessaire. Le système de vente est sûr mais il est bon de suivre la technologie et commencer la réservation à distance. 80% des clients déclare que les prix sont élevés.

Pour voir si le COSAMA va atteindre 100% sur chaque voyage, nous nous sommes rendus à Grand Yoff pour recueillir les opinions des voyageurs par route.

La compagnie doit aller à la recherche 66,66% qui préfèrent la route au détriment du navire. Pour eux le confort est aussi dans les bus et le bus ne te laisse pas loin de ta destination. Le navire quant à lui ne fais pas escale à Carabane ce qui n'arrange pas les insulaires à voyager avec.

Le tarif est aussi un handicap dans le choix. Le ticket du bateau est plus cher que celui du bus. Les 33,33% sont pour le navire et mettent en avant la fatigue de la route, les délais d'arrivée ainsi que le confort.

Même avec les maux de la route les casamançais tiennent à Dakar-Ziguinchor via la Gambie. Les usagers de la route reconnaissent qu'avec le COSAMA c'est la sécurité pas de naufrage. Dire que le JOOLA a plus d'importance que le ASD serait très sévère mais il était plus utilisé et plus connu des casamançais. Leur premier reflexe était de prendre le bateau ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

3.4 Recommandations

3.4.1 Les soins apportés aux passagers

Les passagers disent à chaque fois que « j'ai pris les comprimés mais cela ne change rien ». Ils souffrent toute la nuit ce qui coïncide toujours avec la traversée des vagues de grande hauteur. « Tout navire affecté à la navigation maritime est tenu d'avoir une pharmacie de bord, dont le contenu est précisé par l'Autorité Maritime, compte tenu du nombre de personnes se trouvant à bord ainsi que de la nature et de la durée du voyage. »

Des dispositions particulières doivent être prises pour assurer la garde par le capitaine ou par tout autre officier désigné par lui des médicaments dont l'usage est réglementé. » art 139 du code de la Marine Marchande¹³. Il va donc être urgent de revoir la qualité des comprimés à bord du navire car pour certains des passagers ils ne les soulagent pas.

Si deux heures après le départ vous vous présentez au service d'accueil pour des draps ils te disent que c'est déjà fini. Compte tenu de la fraîcheur qu'il fait pendant la traversée, la compagnie doit en avoir une réserve suffisante pour tous les passagers à bord. Tout le monde n'est pas censé pouvoir supporter la fraîcheur. Etant dans une phase de lancement, il ne doit surtout pas le minimiser, plus sérieux.

Une équipe doit être mise en place pour aider les handicapés. Ils disent ne pas avoir de place dans ce navire dont l'escalier est très élevé pour eux.

Le Consortium doit être exigeant dans la vente des tickets. Il arrive qu'un passager achète toute une cabine pour lui seul. Cela n'est pas bénéfique pour la compagnie. Certes il va payer le montant net mais il peut empêcher deux ou trois passagers d'être à bord. L'équilibre du bateau et aussi le fret à prendre se font sur la base d'un calcul. Cela peut donc fausser le calcul dans le plan de chargement (annexe).

Le Cosama devra vérifier son système de pesage des marchandises telles que les sacs de voyage car pour certains c'est des estimations qui se font. Puisque c'est la sécurité qui est le point focal pour réussir sa mission, il doit connaître le poids exact des bagages et des passagers.

.

³ -art 44, République du Sénégal-Décret fixant les modalités d'application de la loi n°2002-22 du 16 aout 2002 portant code de la Marine Marchande.

Le prix du poids excédent de bagages est payé très élevé. Les passagers ayant du fret préfèrent prendre les bus et négocier le prix jusqu'à obtenir gain de cause.

A Ziguinchor comme à Dakar le système de récupération des bagages est à revoir car certains enjambent et salissent les sacs des autres en voulant prendre leurs siens et cela dans le désordre.

Donc pour cela les bagages doivent être placés en formant des allées séparés par des cordes, bandes ou des toiles pour éviter les enjambements.

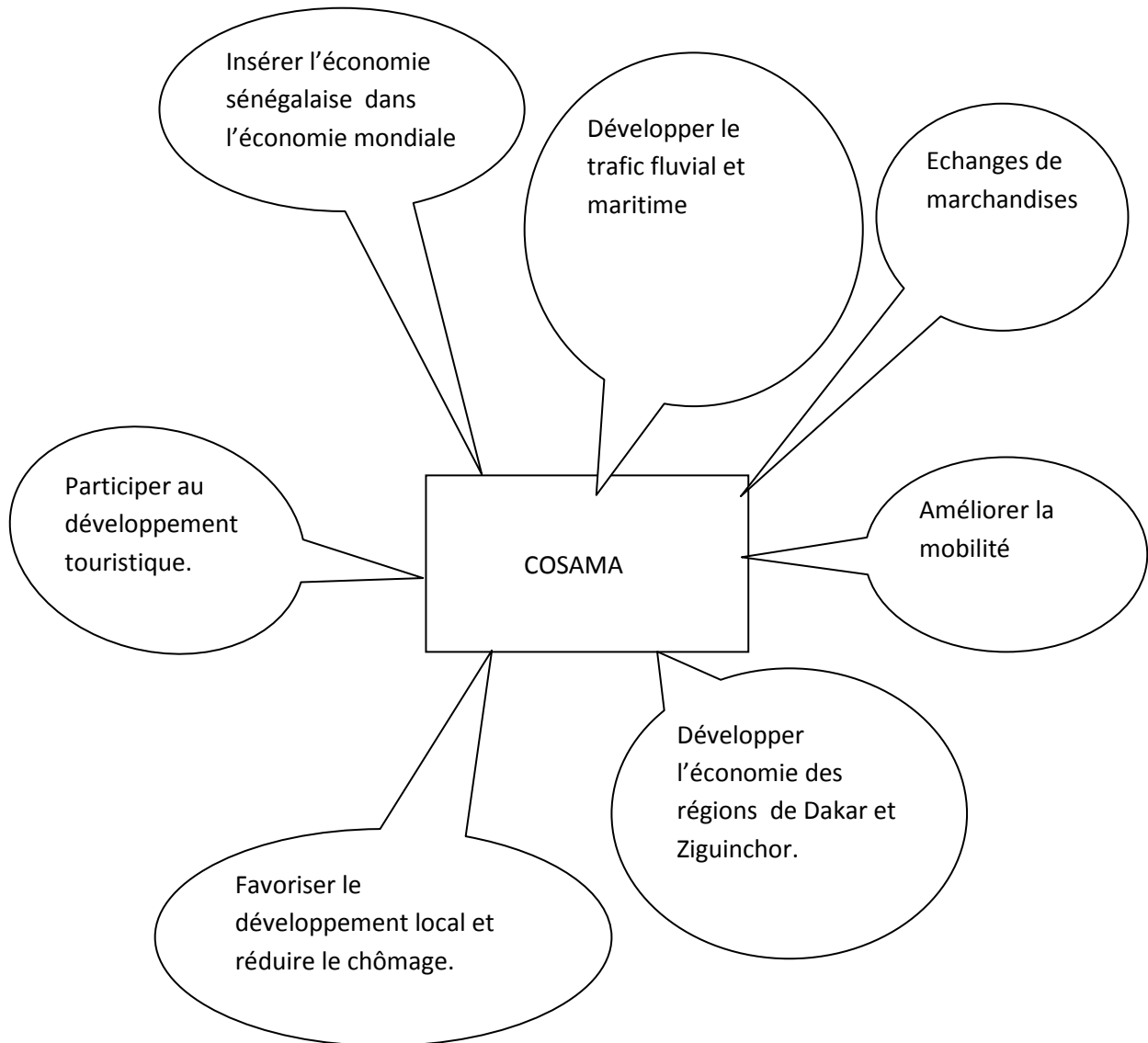
Pour mieux motiver son personnel, le Cosama peut chercher des terrains à Ziguinchor et construire la cité COSAMA où ils auront tous des logements.

3.4.2 Quelques objectifs pour une meilleure exploitation

Partout dans le monde, la voie d'eau est au cœur des économies. Les préoccupations environnementales des pays occidentaux font de la voie d'eau un véritable enjeu de leur développement économique. Elle s'inscrit au cœur de leur politique d'aménagement et de la mondialisation de leurs échanges. Elle est, en raison des potentiels qu'elle représente pour le seul transport, un enjeu pour le développement durable. C'est un transport qui suscite l'intérêt de tous (Etat, industriels, opérateur et citoyens).

Tout ceci pour dire que le Cosama doit croire à l'élargissement de son exploitation en prenant en compte les facteurs émis dans ce schéma.

Ce schéma peut donc aider la société à mieux fixer ses objectifs pour un transport fluviomaritime meilleur.



Nous avons la société au milieu et tout autour des propositions d'objectifs qu'elle doit prendre en compte si elle estime élargir ses activités au niveau national et dans la sous région. Même si certains ont déjà été pris en compte mais il est important de les souligner.

3.4.3 L'heure d'arrivée et l'importance du transport fluvial.

Le « Just in time » est un facteur déterminant dans le choix du mode de transport. Mais le transport fluvial ne subit pas des encombrements et les restrictions de la circulation routière ou les limites du chemin de fer, et est apte à répondre aux objectifs. Grâce à une bonne programmation et à une coordination efficace entre chargeurs, affréteurs et transporteurs, les marchandises arrivent à bon port, dans les délais.

Ce respect des délais est un atout important du transport fluvial. La compagnie (COSAMA) doit suivre cette pratique pour augmenter sa clientèle. Il doit ramener l'heure d'arrivée à 8heures au lieu de 10 heures. Car dans nos interviews certains passagers de la route pensent que prendre le bateau ou la route c'est arrivé probablement à 10heures ou midi à Ziguinchor.

Dans ses relations avec le Gouvernement Sénégalais, le COSAMA, doit convaincre l'Etat pour qu'ils mettent un peu l'accent sur le transport maritime de passagers au Sénégal et surtout sur la ligne Dakar-Ziguinchor. Par exemple sur le plan du respect de l'environnement, le transport fluvial induit nettement moins de nuisance que le transport routier. Grâce à des moteurs plus propres et plus performants, le transport fluvial peut clairement faire partie des solutions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par le protocole de kyoto¹⁴.

Des études convergentes¹⁵ (Etats-Unis, Europe, Chine) montrent que le transport fluvial permet une réduction de la consommation d'énergie de trois à six fois par rapport au transport routier et une réduction de l'émission de CO2 de l'ordre de 60 gramme par tonne-kilomètre transportée.¹⁶ Avec cinq litres de carburant, pour une tonne de marchandise on parcourt 500km envoie d'eau, 333 km par le train et 100km en camions.¹⁷

Cet exemple peut servir d'illustration pour la société pour que l'Etat puisse lui ouvrir d'autres lignes en plus de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor puisque le Sénégal a toujours des problèmes d'énergie et est dans la recherche de solutions.

¹⁴ Le protocole de kyoto signé en 1997 par 38 Etats, exige une diminution des gaz émis dans l'atmosphère, car ils accroissent l'effet de serre.

¹⁵ -World Bank, 98.

¹⁶ -DAMIEN, M-M. *Transport et Logistique fluviaux*, DUNOD, Paris, 2005 : p 38 à 39

¹⁷ -DAMIEN, M-M. *Transport et Logistique fluviaux*, DUNOD, Paris, 2005 : p 34

3.4.4 La réduction du tarif

Que cherche l'Etat du Sénégal en desservant la ligne maritime Dakar-Ziguinchor ? De tout temps, c'est le désenclavement de la Casamance du reste du pays qui fondait la politique de l'Etat à trouver un bateau de transport de personnes et de fret. Cette fois, le constat est tout autre, car la priorité des priorités devrait être pour l'Etat de prendre en compte l'aspect social de ce que doit être l'exploitation du bateau ALINE SITOË DIATTA pour fixer ou faire fixer des prix sociaux ou subventionnés.

La compagnie doit réduire ses coûts si elle œuvre vraiment pour le désenclavement de la Casamance. Cela lui permettra de satisfaire toute la couche casamançaise. Notre questionnaire peut le témoigner car la majorité déclare que le ticket est trop cher. En temps que compagnie de transport public, le Cosama doit négocier une subvention de la part de l'Etat pour baisser ses tarifs car beaucoup de passagers disent que les prix sont élevés. Cela se confirme par notre questionnaire, réalisé aux usagers de la route pour Ziguinchor à la gare des bus de grand Yoff, confirme la même cause. Pour eux, le bateau Aline Sitoé Diatta est fait pour une seule catégorie de passagers, les nantis, les agents d'entreprises qui veulent se rendre à Ziguinchor et les touristes. Beaucoup d'entre ceux que nous avons trouvés à la gare disent vouloir prendre le navire mais les prix sont élevés.

C'est dire que le COSAMA doit prendre en compte les facteurs rattachés au niveau de vie pour participer au désenclavement de la Casamance: le revenu par habitant de la région Sud, les conditions de déplacement.

3.4.5 Le quai de Carabane et insuffisance de l'offre.

❖ Au-delà des prix exorbitants, le cas de l'île de Carabane, qui n'est plus desservi préoccupe autant les populations. Il est difficile pour les insulaires de la Casamance, qui n'avaient que le bateau pour relier le reste du pays, de concevoir qu'ils doivent être obligés de prendre leur mal en patience parce que le navire ne fait plus escale à Carabane.

Aujourd'hui, la décision prise par l'Etat du Sénégal et/ou la société d'exploitation du navire Aline Sitoé Diatta (COSAMA S.A) de remettre en cause l'escale stratégique de carabane, est pour la communauté des insulaires de la Casamance impopulaire et inopportune. L'Etat définit sa politique dans tous les domaines d'activités et se donne les moyens de son

exécution. Si des problèmes de sécurité sont évoqués en ce qui concerne Carabane, seul l'Etat peut en tant que puissance publique y remédier, en y mettant les moyens car il a l'obligation d'assurer la sécurité des personnes et des biens qui répondent de son autorité exclusive, discrétionnaire et territoriale. Alors, comment comprendre que la Casamance, compte tenu de sa spécificité, ne puisse pas bénéficier d'un traitement à la fois spécial et social de la part de l'Etat du Sénégal ou de la société qui exploite la ligne. Cette dernière doit inciter l'Etat à construire le quai. Mais en attendant la compagnie peut mettre en circulation des bus à partir du port de ziguinchor vers les zones les plus proche des insulaires tels que Elinkine.

Si Carabane, Diogué, Sahloulou, Wendaye, Sifoka, Niomoune, Badiancassar, Hitou, Ourong, pour ne citer que ces îles, sont enclavées, ce n'est point de leur propre gré ; d'où l'Etat doit leur faciliter l'ouverture au reste du pays en érigeant à Carabane un quai au bonheur des insulaires. Le Cosama doit faire du projet de construction de ce quai une préoccupation majeure. Bien que la première pierre soit posée, les populations insulaires restent à l'attente parce que le bateau ne fait plus escale à Carabane. Elles utilisant des pirogues, en faisant de longues distances pour écouler, dans le reste du pays, leurs productions afin de subvenir à leurs besoins quotidiens.

❖ Au Port de Ziguinchor, les « bana bana » se voient refuser très souvent l'embarquement de leurs marchandises.

« En remplacement du bateau Le JOOLA, les casamançais ont sollicité un navire de transport de personnes et de biens et non un bateau de tourisme comme paraît l'être le bateau ASD, au vu des prix élevés appliqués et des quantités très limitées imposées aux « bana bana » pour le transport de fret » comme le soulignent certains d'entre eux.

❖ Il faut que l'Etat, ou si possible le COSAMA, cherche un autre bateau pour prendre en charge les besoins réels des populations afin de désenclaver la Casamance. Et il faut que les usagers soient impliqués s'il doit avoir un tel projet.

Mais si les professionnels du transport maritime et les usagers du bateau n'ont été associés ni de loin ni de près dans ce projet de construction du navire, propriétaire de l'Etat du Sénégal, la résultante ne peut être que l'inadéquation entre la demande des populations et l'offre de service de l'Etat.

Faire du bateau ASD le moyen le meilleur pour rallier la Casamance à des prix raisonnables, est le souhait des populations qui sont obligées d'embarquer leur fret sur des bateaux privés tels Oméga et Bateau Casamance de la société Transports Maritimes Cotiers (TMC) dirigé par le Colonel THIOUB.

Le COSAMA doit se presser dans la construction du quai de carabane car beaucoup des passagers du département d'Oussouye en prenant le Bateau paient presque 20 000f en plus de leur ticket de 10500 FCFA ; car une fois à Ziguinchor il leur faut un taxi pour aller à la gare routière pour trouver une voiture. Et ceux qui habitent les îles justes après Elinkine doivent prendre les pirogues pour enfin arriver chez eux. Avec tous ses mouvements, ils disent ne pas prendre le navire tant que le quai de Carabane n'est pas en place. Ils préfèrent prendre le bus de Grand Yoff jusqu'à leurs villages d'origines ou à Elinkine pour certains insulaires.

Conclusion

L'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor a connu globalement des bas et des hauts. Certains opérateurs ont bien joué leur rôle vis-à-vis de l'Etat tandis que d'autres sont arrivés avec difficulté, surtout avec le naufrage.

En restant dans le cas COSAMA, nous pouvons dire que jusqu'à l'heure où nous rédigeons ce document, l'exploitation a été saluée par l'Etat surtout pour les rapports qui ont été rédigés. Cela montre que le travail s'est fait dans la transparence et la régularité.

Au cours de l'exercice 2009, le consortium s'est acquitté de ses obligations contractuelles vis-à-vis de l'Etat en assurant régulièrement les rotations du navire « Aline Sitoé Diatta » dans les meilleures conditions de sécurité, sûreté, qualité et confort. Le navire « ASD » a réalisé 203 voyages, transporté 85348 passagers et acheminé 9312 tonnes de marchandises.

Par ailleurs, le taux de remplissage s'est nettement amélioré et atteint en 2009 un taux de 95% contre 85% en 2008.

Avec la disparition du JOOLA et le montant élevé des prix surtout signalés par la plupart des clients, il sera très difficile pour le Cosama de s'approcher des 100%.

Du point de vue sécurité et sûreté la compagnie a des moyens nécessaires pour éviter un autre naufrage. L'OMI, ISM code, ISPS, SOLAS, MARPOL, sont pris en compte par la compagnie. Les mesures sont prises pour la bonne exploitation de la ligne. Au niveau national, l'Etat, à travers l'ANAM veille sur la sécurité et la sûreté d'ASD.

Il est donc temps que le COSAMA concrétise ses importantes perspectives pour une meilleure exploitation car atteindre 100% sur cette exploitation c'est bien mais il est encore mieux de transporter plus de passagers et à des prix abordables. Et pour en arriver là le Cosama devra s'acquérir rapidement d'autres moyens navals (Navire cargo) afin de mieux répondre aux besoins exprimés par les opérateurs économiques, d'améliorer sa rentabilité commerciale et financière. Cela permettrait d'ailleurs aux exploitations de la ligne de faire les entretiens du navire Aline Sitoé Diatta sans pression car tout récemment il était en carénage à Dakar-Nave pour une durée de 10 jours et toute l'activité été au ralenti du fait qu'il n'y a pas un autre navire pour prendre la relève. Ce qui dit qu'à chaque fois qu'il va en carénage Ziguinchor restera éloigné de la ville de Dakar. Il faut dire que les autorités, dans la recherche du désenclavement de la Casamance cherchent tous les moyens pour relever ce défi. Le COSAMA pour sa part, au-delà de la mission de service public qu'elle tient à assurer avec responsabilité, affiche clairement ses ambitions de devenir un véritable Armement intégré.

Aussi, s'est-il attelé à concevoir et formuler des projets porteurs réalistes et réalisables, compte tenu du potentiel des marchés ciblés, ainsi que du professionnalisme de ses Ressources Humaines.

Ainsi Le président de la République, lors de sa dernière visite en Corée, les autorités de ce pays avaient accepté de financer quatre bateaux. Le directeur du COSAMA va démontrer qu'à partir de Foudiougne on peut prendre le bateau, y charger des camions et les descendre à Ziguinchor, ce qui va prendre cinq à six heures de traversée au lieu de treize heures de route. Cela peut aider les populations de l'intérieur qui désireraient se rendre à Ziguinchor, et favoriser le désenclavement de la Casamance.

Pour le désenclavement de la Casamance il faut utiliser les bateaux. Surtout que la Gambie en ce jour, est un handicap à l'intérieur du pays. Même si maintenant on a de bonnes relations, il faut prévoir des voies de secours.

En somme le COSAMA, peut mieux faire car l'intérêt porté par les opérateurs maritime de la sous région sur l'expertise du COSAMA, montre que le consortium, en dehors des activités maritimes globales qu'elle ambitionne de mener à bien et de manière durable au Sénégal, peut effectivement étendre son savoir-faire dans le but de devenir le premier Armement de la sous région.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

OUVRAGES

- Marie-Madeleine Damien, Transport et Logistique Fluviaux, édition Dunod, 2005.
- Rapport d'activités 2008 et 2009
- Code ISM
- Code de la Marine Marchande
- Michel SAVY, Le Transport de marchandise
- René Rodière, Emmanuel du Pontavice, Droit Maritime deuxième édition Dalloz.
- Le Marin ;n°2882 du vendredi 04 octobre 2002.

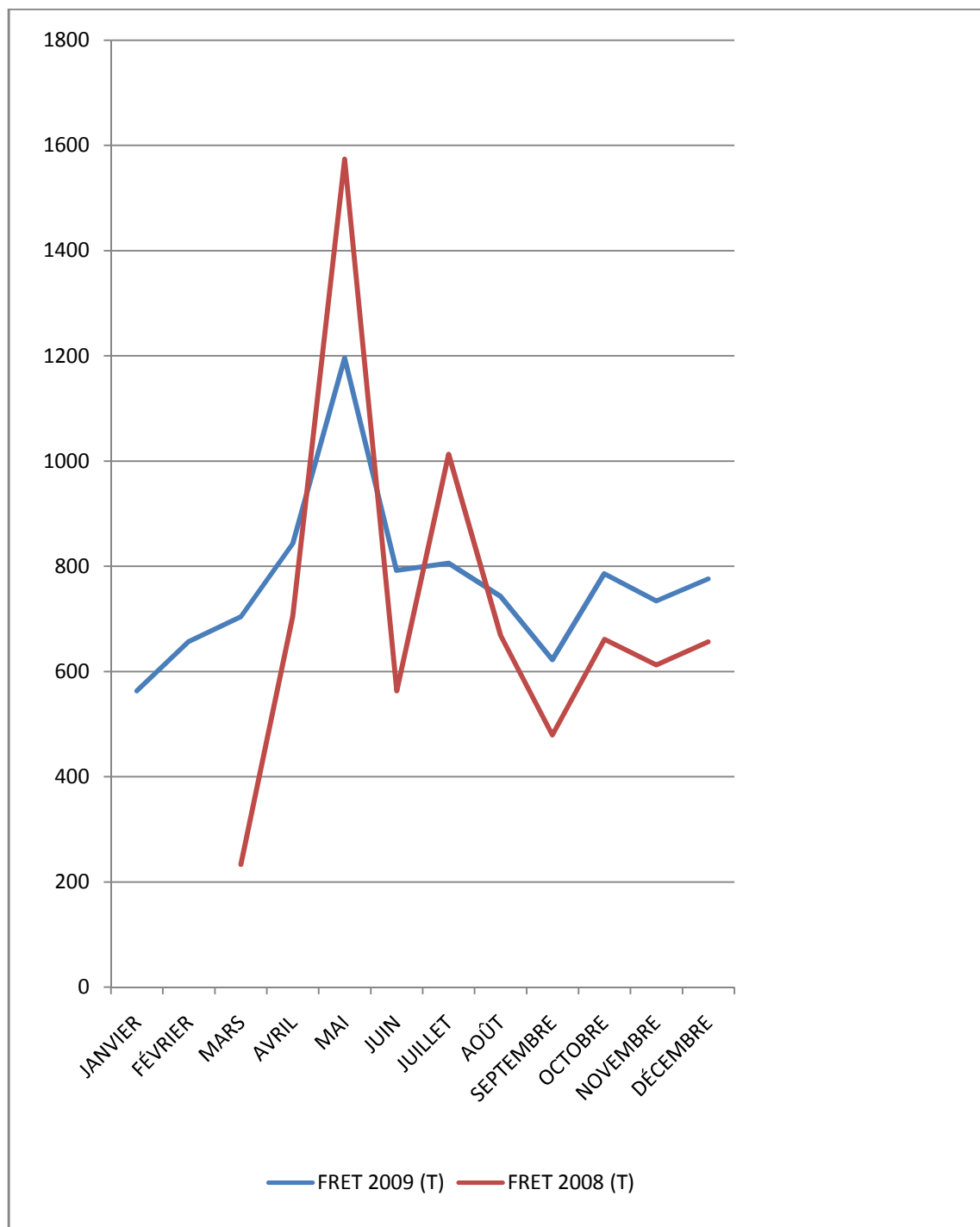
Dictionnaires

- Marie-Madeleine Damien, Dictionnaire du transport et de la Logistique, édition Dunod, Paris, 2001, 2005.
- Dictionnaire Universel, édition Hachette, 2007

Sites internet

- www.cosama.sn
- WWW.imo.org
- www.demarches.gouv.sn

ANNEXE II : Courbes représentatives du fret 2008 et 2009



Source : rapport 2009 Cosama

ANNEXE III : QUESTIONNAIRE AUX USAGERS ET PASSAGERS DE LA ROUTE

DAKAR-ZIGUINCHOR (garage Grand Yoff).

1. Que choisirez-vous entre utiliser les bus de Grand Yoff ou le bateau pour se rendre en Casamance avec vos propres moyens ?

BUS :

Pourquoi.....
.....

Bateau :

Pourquoi.....
.....

2. Connaissez-vous les tarifs du bateau ? Si oui, chers abordables
3. Avec le bateau vous payez vos bagages à partir de 20KGS alors qu'ici vous les payez dès que c'est dans un sac, alors pourquoi ne pas prendre le bateau ?

.....
.....

4. Les coupeurs de routes vous attendent, les pannes, la poussière, les contrôles, la fatigue voilà les maux de la route. Ne pensez-vous pas que voyager avec le bateau c'est plus sûr avec son confort, possibilité de prendre plus de bagages, avec heure d'arrivée précise ?

.....
.....

5. Pensez-vous qu'avec le COSAMA nous risquons un autre naufrage ?

Oui non

6. Avez-vous une fois pris ALINE SITOIE DIATTA ?

Oui non

7. Pensez-vous que le JOOLA avait plus d'importance que ALINE SITOIE DIATTA

Le JOOLA ALINE SITOIE

Pourquoi.....
.....

MERCI

Prénom : Jeannot

Nom : BABENE

Master1 IST (Institut Supérieur des Transports)

Année académique 2009/2010

Questionnaire pour la réalisation d'un mémoire de fin d'année.

Passagers :

1. Utilisez-vous souvent cette ligne Dakar-Ziguinchor ?

Oui non

2. Comment avez-vous trouvé ce nouveau bateau ?

Rassurant pas rassurant

3. Quelle comparaison pouvez-vous faire par rapport aux autres navires qui ont eu à faire ce trajet tel que le JOOLA ou le WILLIS

Meilleur pas meilleur

4. L'offre est-elle satisfaisante ?

Oui non

5. Pensez-vous que c'est une nécessité d'avoir la liaison Dakar-Ziguinchor ?

Oui non

6. Que pensez-vous des mesures de sécurité, de l'organisation interne et externe du voyage ? rassurant non rassurant

7. Pensez-vous qu'il faut changer ou modifier la manière de prise en charge des passagers ? oui non

Pourquoi.....

8. Que dites-vous du système de vente des tickets et de la vérification des bagages ?

Sur à améliorer

9. Les prix fixés sur les différentes occupations sont-ils abordables ?

Oui non

10. Pourquoi vous prenez le navire au lieu d'utiliser la route ?

MERCI

TABLE DES MATIERES

Dédicaces	
Remerciements	
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : Cadre théorique et méthodologique.....	5
1.1 Cadre théorique.....	6
1.1.1 La problématique.....	6
1.1.2 Les concepts.....	7
1.1.3 Les objectifs de recherche.....	9
1.1.4 Les hypothèses de recherche.....	9
1.2 La méthodologie de recherche.....	11
1.2.1 Cadre de l'étude.....	11
1.2.2 Techniques de collecte des informations.....	12
1.2.3 Les difficultés rencontrées.....	12
DEUXIEME PARTIE : Organisation du COSAMA.....	14
2.1 Historique, statut juridique, structure du COSAMA.....	15
2.1.1 Organisation structurelle de la compagnie.....	16
2.1.2 Le personnel navigant du navire Aline Sitoé Diatta.....	26
2.2 Organisation fonctionnelle et commerciale.....	31
2.2.1 L'Offre.....	31
2.2.2 La demande et la tarification.....	33
2.3 L'Organisation sécuritaire dans le transport maritime interne et international.....	38
2.3.1 La réglementation internationale.....	38
2.3.2 La réglementation nationale.....	41

TROISIEME PARTIE : Analyse de l'exploitation.....	44
3.1 Présentation des activités du COSAMA et analyse des données.....	45
3.1.1 Le transport de passagers.....	46
3.1.2 Activité fret.....	50
3.1.3 Difficultés rencontrées dans l'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor.....	53
3.1.4 Dépouillement du questionnaire.....	53
3.2 Analyse de la gestion de l'activité passager.....	56
3.2.1 Analyse de l'activité passager 2008.....	56
3.2.2 Analyse de l'activité passager 2009.....	57
3.3 Analyse de la gestion de l'activité fret et de la sécurité.....	59
3.3.1 Analyse de l'activité fret.....	59
3.3.2 Analyse de la sécurité du navire Aline Sitoé Diatta.....	60
3.3.3 Analyse des résultats du questionnaire.....	65
3.4 Recommandations.....	66
3.4.1 Les soins apportés aux passagers.....	66
3.4.2 Quelques objectifs pour une meilleure exploitation.....	67
3.4.3 L'heure d'arrivée et l'importance du transport fluvial.....	69
3.4.4 La réduction du tarif.....	70
3.4.5 Le quai de Carabane et insuffisance de l'offre.....	70
Conclusion.....	73