

## **INTRODUCTION**

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce internationale et par conséquent l'économie mondiale. En effet, 8,4 milliards de tonnes de fret parcourent les océans annuellement et il s'agit de pas moins de 71% du fret mondial transporté. Comme le mode aérien et terrestre, le transport maritime évolue sur son espace à la fois géographique par ses attributs physique mais aussi stratégique par son emploi.

La libre circulation des échanges mondiaux, qui sont acheminés pour l'essentiel à bord d'une vaste flotte composée de navires très divers, a joué un rôle moteur dans l'amélioration sensible de la prospérité mondiale enregistrée durant la seconde moitié du 20ème siècle. La diminution des obstacles aux échanges et la baisse des droits de douane ont facilité le développement d'une économie mondialisée et de plus en plus interconnectée. Le nouveau paradigme de la prospérité mondiale était fondé sur des filières de transport et de commerce pratiquement dépourvus d'entraves.

Ce paradigme a cependant été bouleversé, un jour d'épouvante. Les premières réactions aux terribles attentats du 11 septembre 2001 perpétrés contre les tours jumelles du World Trade Center de New York par des agents d'Al-Qaeda ont visé les transports aériens. Pour la première fois dans leur histoire, les États-Unis ont complètement fermé leur espace aérien aux avions civils. Cette décision pouvait se comprendre dans la mesure où des avions à réaction civils avaient servi de vecteurs pour ces attentats. S'il continuait à faire l'objet de mesures de sûreté renforcées, le secteur maritime était resté relativement épargné par ces mesures à l'époque. En dépit de la fermeture temporaire des ports de la région de New York et de l'interdiction de certains navires au lendemain des attentats, les échanges n'ont pas été perturbés, les flux de conteneurs et de marchandises en vrac, qui alimentent l'économie mondiale, avaient continué à être acheminés sans entraves.

La complexité des organisations terroriste ont poussé les autorités à renforcer la surveillance des transports maritimes et ce, pour de sérieuses raisons.

Ce secteur se caractérise en effet, par l'origine extrêmement diverse de sa main-d'œuvre internationale et une gamme très large de marchandises dont la provenance, la description et les propriétaires restent souvent remarquablement

flous. Le système se caractérise aussi par des filières de transport international qui relient des milliers d'intermédiaires et des navires immatriculés dans des douzaines de pays, dont certains choisissent parfois de ne pas honorer leurs responsabilités internationales, tandis que certains propriétaires de navires peuvent facilement dissimuler leur identité derrière un réseau complexe de structures sociétares internationales.

La chaîne de transport maritime se caractérise par sa vulnérabilité, en facilitant l'acheminement en contrebande de drogues ou de marchandises interdites. Et pourtant, ce système continue à apporter une contribution essentielle à la poursuite de la prospérité et des échanges mondiaux.

C'est pour toutes ces raisons que le transport international de marchandises par voie maritime est rapidement passé au premier rang des priorités de la lutte internationale contre le terrorisme. Il faut éviter d'entraver la libre circulation des marchandises en imposant des mesures draconiennes de sûreté et la communauté mondiale reste persuadée que le double objectif de facilitation des échanges et d'efficacité des transports reste aussi valide qu'avant le 11 septembre 2001. Il est toutefois devenu évident que la poursuite de ces deux objectifs doit être conciliée avec le renforcement des mesures de sûreté visant à remédier aux failles du système qui le rendent vulnérables aux attentats. La plupart des nouvelles mesures de sûreté maritime émanent de deux sources.

La première vague de mesures, qui a abouti à l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) est issue des négociations tenues en décembre 2002 par l'Organisation maritime internationale.

Ce Code apporte des modifications à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Quant à la seconde série de mesures, qui pour une bonne part complète le code ISPS, elle a été définie et adoptée par les États-Unis, à la suite de leur propre analyse des causes de la vulnérabilité des transports maritimes.

En effet, la sûreté dans les ports de la côte ouest-Africaine est caractérisée par une grande diversité. Il englobe les défis conventionnels tels que les insurrections, les conflits axés sur les ressources et l'identité, et le rétablissement de la stabilité après

un conflit tout aussi bien que les menaces croissantes entraînées par la piraterie, le trafic de la drogue, l'extrémisme violent et la criminalité organisée qui s'implante dans les bidonvilles urbains de l'Afrique. Les ports facilitent l'implantation des industries qui contribuent fortement à l'économie. D'autres phénomènes moins désirables générés par la croissance des ports incluent le vol des cargaisons, la piraterie et les attentats terroristes.

Le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Facility Security [ISPS] Code), qui est entré en vigueur en 2004, attribue des responsabilités aux gouvernements, aux compagnies de navigation, au personnel de bord et au personnel portuaire pour « déceler les menaces contre la sécurité et la sûreté portuaire et prendre des mesures de prévention contre les incidents sécuritaires affectant les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international ».

L'amélioration des méthodes de gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest. Sans une nette amélioration de la sûreté portuaire, bon nombre de ports seront dans le monde de plus en plus marginalisés et desservis par des navires de collecte surtout avec la montée des menaces d'actes illicites. En l'absence d'une efficacité accrue des ports, de nombreux pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest seraient de fait comparables à des pays de fait enclavés. Ainsi, les accords internationaux en matière de sûreté portuaire et de protection environnementale ne doivent pas être négligés en Afrique de l'Ouest et comme dans le passé. L'application de mesures visant à améliorer la sécurité, et notamment du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) requiert une attention soutenue.

Cependant, au Sénégal, les enjeux sont de tailles en termes de gestion et d'exploitation portuaire telle que la sûreté portuaire qui représente de nos jours, un levier de compétitivité, d'attractivité, et qui requiert une attention soutenue.

C'est fort de ce constat qu'il nous paraît opportun d'analyser la gestion de la sûreté portuaire au PAD.

Pour traiter ce thème nous aborderons dans une première partie le cadre théorique et méthodologique, puis dans une deuxième partie la présentation du PAD et de son

environnement et enfin dans une troisième partie on s'intéressera aux analyses et recommandations.

## PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

### CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE

#### SECTION 1 : PROBLEMATIQUE

##### 1.1. Contexte et Problématique :

Le monde du transport représente un des secteurs économiques les plus complexes et les plus importants dans le développement global d'une nation. Les échanges sont intimement lié aux déplacements des personnes, des marchandises et l'impact du transport sur l'espace est incontournable car il l'organise et le structure.

Le domaine du transport comprend quatre modes à savoir le mode terrestre, aérien, ferroviaire et maritime dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international et qui demeure de très loin le principal mode de transport de marchandises dans le monde. 98% des échanges empruntent à un moment ou à un autre de la chaîne multimodale, la voie maritime représentant un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes selon l'OMI. 3/4 du commerce mondial exprimé en poids alimente les marines marchandes et en 2004 le trafic maritime mondial était estimé à 6 milliards de tonne-km dont les principales marchandises restent le pétrole brut, le charbon, le fer, les produits pétroliers et les grains d'après l'OMI. C'est une source primordiale de sécurité alimentaire, de même qu'il représente 90 % du commerce continental et représente un enjeu vital pour sa croissance future. Cependant, la cote-ouest africaine (COA) est aussi la seule grande région où il manque une stratégie maritime. Des directives facilement accessibles et des cadres juridiques doivent être intégrés dans la politique de sûreté portuaire, sécurité et de défense commune de la COA, pour ainsi faciliter la mise en place d'une stratégie commune dans le domaine maritime en particulier dans les ports.

En effet, la COA souffre de la fragmentation des régimes de gouvernance maritime, ce qui contribue à l'insécurité et cause des pertes potentiel de

développement des ports. Par exemple, si certains pays peuvent réaliser des progrès par l'amélioration de l'efficacité des ports, ces progrès sont neutralisés par la montée

des actes d'intervention illicite. Par le biais de ses efforts actuels d'élaboration d'une stratégie maritime intégrée, la COA devrait œuvrer en partenariat avec ses États membres et les acteurs internationaux pour harmoniser les dispositions disparates du droit maritime dans la côte ouest-africaine.

Cependant, la crise ivoirienne et actuellement la crise malienne qui a favorisée la montée des menaces d'actes d'intervention illicites dans la COA, ont poussés les dirigeants de la COA à évaluer en toute hâte leur vulnérabilité face à des groupes terroristes très organisés, n'hésitant pas à sacrifier des milliers de vies pour atteindre leurs objectifs. Le danger de méga-terrorisme, qui était au cœur des romans d'espionnage, est soudain devenu très réel dans la COA, ainsi, les responsables des services de sûreté portuaire se sont mis à redouter que le système des transports maritimes ne vienne à servir de cible et/ou de vecteur pour de futurs attentats.

C'est dans ce contexte que les autorités du PAD ont mis en place une série de mesures destinées à réduire les risques au niveau des maillons du réseau des transports maritimes qui, de toute évidence présentent le plus de risques pour la sûreté de l'espace portuaire. La plupart de ces mesures ont été négociées à l'Organisation maritime internationale et doivent entrer en vigueur en juillet 2004. En effet, un attentat de grande envergure, en particulier s'il est bien coordonné, pourrait avoir pour résultat de bloquer le fonctionnement du système portuaire tout entier et causés d'énormes pertes en vie humaine. Il pourrait s'agir de mesures radicales, comme la fermeture totale du port, ou des mesures inefficaces comme les contrôles de marchandises qui se multiplieraient et allongeraient les délais. C'est précisément pour ces raisons que le PAD s'est efforcé de renforcer ces dispositions de sûreté portuaire.

Il faut noter que, les coûts de sûreté portuaires sont extrêmement difficiles à estimer, car on ne sait pas encore quel sera l'impact des mesures de l'OMI sur le recrutement de nouveaux personnels spécialisés ni quels seront les coûts de main-d'œuvre en question. Au total, nous constatons que pour ce qui est des coûts mesurables, le chiffre obtenu, est légèrement supérieur à 2 milliards de dollars, et reste notablement inférieur aux coûts qui pourraient résulter d'un attentat de grande ampleur. Il faudrait cependant, faire observer que de nombreuses mesures de sûreté portuaire proposées, présentent aussi d'autres avantages qui ne sont pas liés à la

lutte contre le terrorisme tels que : le raccourcissement des délais, l'accélération des temps de traitement, un meilleur contrôle des actifs, la baisse des frais de personnel (due aux progrès de l'informatique), diminution des pertes dues aux vols, rabais sur les primes d'assurance, etc. Les économies ainsi réalisées par le PAD peuvent être appréciables et permettre de compenser l'augmentation des coûts de la sûreté portuaire. Ainsi, les autorités désignées du PAD doivent avoir une ambition pour le port et ces installations portuaire à la hauteur de sa contribution dans la compétitivité au plan international compte tenu à la fois de l'évolution croissante du commerce international mais aussi de son impact sur les stratégies industrielles au Sénégal.

Pourtant le transport maritime est en expansion tant au plan national qu'au plan international. C'est aussi, pour toutes ces raisons que le PAD est rapidement passé au premier rang des priorités de la lutte internationale contre les actes d'interventions illicites qui pèsent sur les ports et les installations portuaire.

Notons aussi que, la plupart des nouvelles mesures de sûreté portuaire émanent de deux sources. La première vague de mesures, qui a abouti à l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) est issue des négociations tenues en décembre 2002 à l'Organisation maritime internationale. Ce Code apporte des modifications à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Quant à la seconde série de mesures, qui pour une bonne part complète le code ISPS, elle a été définie et adoptée par les États-Unis, à la suite de leur propre analyse des causes de la vulnérabilité des transports maritimes.

## **1.2. Objectifs de la Recherche**

### **1.2.1. Objectif général :**

L'objectif principal de notre étude est de montrer l'importance d'une bonne gestion de la sûreté d'un port et de ses installations portuaire en Afrique plus particulièrement au PAD.

### **1.2.2. Objectif spécifique :**

Pour atteindre cet objectif général, l'étude vise les objectifs spécifiques suivants :

- Déterminer l'importance d'une implication commune au bon respect des règles émises en matière de sûreté portuaire au PAD ; et aussi déterminer l'avantage d'un espace portuaire sûr dans la compétitivité et le développement d'un port ;
- Connaître les problèmes de sûreté spécifiques aux transports maritimes ;
- Identifier les différents accords et protocoles mis en vigueur au PAD en matière de sûreté portuaire ;
- Analyser les menaces la vulnérabilité et les dangers liées à la mauvaise gestion de la sûreté et identifier les difficultés rencontrés face à la montée de la menace terroriste en Afrique de l'ouest ;
- Connaître les principes fondamentaux de la sûreté
- Appréhender les problèmes de sûreté liés à l'interface des installations portuaire et aux aspects liés à la sûreté de la manutention des cargaisons et de la livraison des approvisionnements ;
- Connaître les différents services susceptibles d'intervenir lors de crises engendrées par un incident de sûreté dans une installation portuaire.

### **1.2.3. L'intérêt de l'étude :**

La situation actuelle des ports et installations portuaire en Afrique plus particulièrement au PAD renvoie à la pertinence de cette étude. La montée de la menace terroriste qui pèse sur les ports et installations portuaire en Afrique de l'ouest, la volonté d'accroître les performances au sein de l'activité portuaire, le respect des mesures de sûreté à entreprendre au niveau de la logistique que peut connaître les ports et leurs installations, montrent l'importance de l'étude. En effet, elle est indispensable pour la sûreté de nos ports et leurs installations et toutes les normes agissant autour de la sûreté portuaire. Par conséquent, l'intérêt qu'elle apporte en nous, c'est la mise en pratique des connaissances théoriques acquises durant cette formation. Mais aussi, à contribuer à l'amélioration des activités portuaires et au sein du PAD, particulièrement dans le domaine de la sûreté portuaire.

#### 1.2.4. Clarification des concepts :

A cette étape de l'élaboration du cadre théorique, la clarification de quelques concepts et de chacun des variables est alors indispensable. Il est tenu donc de définir certains concepts dans le domaine du transport comme dans tous les domaines d'ailleurs, l'emploi des termes techniques sont très courant.

Pour ce faire nous allons au préalable définir quelques concepts clés pour la bonne compréhension de notre étude.

**Port** : Selon LE LARROUSSE, on entend par port, un abri naturel ou artificiel pour les navires, muni des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement du fret (marchandises et/ ou des passagers). Cette approche physique est sous-tendue par les activités que les différents intervenants maritimes, portuaires, administratifs,..., développent autour d'une telle structure. S'agissant de Dakar, les activités portuaires se traduisent par le dynamisme des autorités, à définir la politique portuaire et à élaborer des stratégies face aux défis à relever, afin que le port de Dakar se place au rang de port leader de la sous-région ;

**Autorité portuaire** : Autorité responsable des questions de sûreté à terre dans un port donné ;

**Sûreté portuaire** : La sûreté portuaire est la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger les ports et installations portuaire contre les actes d'intervention illicite ;

**Logistique** : c'est l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité". La logistique regroupe l'ensemble des activités qui permettent de gérer les flux physiques et d'information dans le but d'en minimiser les coûts, et ce, de l'amont à l'aval de la "chaîne logistique" en respectant des conditions satisfaisantes en termes de délais et qualité ;

**Plan de sûreté du navire** : C'est un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté ;

**Plan de sûreté de l'installation portuaire :** Il désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté ;

**Sûreté :** Etat où le degré de risque est jugé acceptable ;

**Installations portuaire :** Ensemble des objets, des appareils, des éléments mis en place dans le port en vue de tel ou tel usage ;

**Menace :** Probabilité qu'un acte illégal soit commis contre une cible précise, selon l'intention et la capacité de la personne qui menace ;

**Incident de sûreté :** Tout acte ou circonstance ayant des conséquences sur la sûreté d'un port ;

**Le soutage :** C'est l'opération consistant en la prise d'hydrocarbures de soute ou « bunkers » à bord d'un navire. Ces hydrocarbures de soute servent à la propulsion du navire ;

**Encombrer :** Surcharger un lieu, quelque chose, le remplir d'objets, de personnes, etc., de telle sorte que son utilisation est rendue difficile, voire impossible ;

**La gestion :** c'est une action ou manière de gérer, d'administrer, de diriger, d'organiser quelque chose ;

**Illicite :** qui est défendu par la loi ou par la morale ;

**Niveau de sûreté :** Qualification du degré de risque qu'un incident de sûreté soit tenté ou ait lieu ;

**Niveau de sûreté 1 :** Désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;

**Niveau de sûreté 2 :** Désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté ;

**Niveau de sûreté 3 :** Désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de

sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise ;

**Sécurité** :C'est l'ensemble des moyens humains, organisationnels et techniques réunis pour faire face aux risques techniques, physiques, chimiques et environnementaux pouvant nuire aux personnes et aux biens sans avoir un but de profit

**International** : C'est une opération qui a lieu entre deux nations, qui se passe de nation à nation. L'international est aussi caractérisé par le dépassement des limites séparant deux états. Dans une transaction entre deux pays, lorsqu'on dépasse la frontière du pays on caractérise ces opérations de transactions internationales.

#### **1.2.5. Hypothèses de recherche :**

Dans le cadre de notre recherche, nous posons les hypothèses suivantes :

- Le bon respect des réglementations internationales dans la gestion de la sûreté portuaire va permettre de prévenir et de prendre des mesures de protection contre les menaces d'actes d'intervention illicite ;
  
- Le renforcement des normes et mesures va permettre de détecter les des menaces actuelles et d'y faire face surtout avec la montée des menaces terroristes qui pèsent sur les ports et installations portuaires en Afrique de l'ouest ;
  
- Une bonne organisation de la sûreté portuaire va permettre de connaître le rôle et les prérogatives des différents agents de sûreté portuaire ;

## **CHAPITRE 2 : Cadre Méthodologique**

### **SECTION 1 : Méthodologie de Recherche**

#### **2.1. Cadre de l'étude :**

Le secteur du transport maritime en Afrique de l'ouest plus particulièrement au Sénégal a subi un changement causé par la montée de la menace terroriste. Cette menace pèse en effet, sur l'espace portuaire mais aussi sur les installations portuaires. C'est pourquoi, le PAD qui occupe une position stratégique qui lui donne des avantages considérables dans la sous régions. Avec les facteurs de sensibilité auxquels fait face le PAD, sans oublier les risques et dangers qu'ils présentent, ces dangers peuvent être causés par le non-respect de la réglementation concernant la sûreté portuaire ou encore une mauvaise formation des agents de sûreté et des structures environnantes. C'est pourquoi il faut des autorités portuaires compétentes et bien informées pour pouvoir assurer le bon respect de la réglementation. Le port autonome de Dakar est aussi concerné par ce problème de sûreté. Nous avons ainsi choisi d'orienter notre analyse vers la sûreté portuaire au PAD.

#### **2.2. Méthode de travail :**

Pour mener à bien notre étude, nous avons procédé à la collecte des informations au niveau des intervenants du PAD. Le traitement et la collecte des données proviennent des documents différents. Des analyses documentaires, des revues, des recherches sur internet.

#### **2.3. Difficultés rencontrées**

Lors de l'élaboration de ce document nous avons rencontré des difficultés de plusieurs ordres. La plus importante est liée à l'accès à l'administration portuaire et du centre polyvalent de sûreté et de sécurité portuaire. Etant donné qu'il n'est pas facile d'avoir les informations au moment voulu, il ne nous a pas été facile de faire une collecte de plusieurs informations sur le respect de la réglementation et les dispositions sur la sûreté portuaire. Vue le type de danger qui menacent le port et

ces installations, certaines réponses attendues n'ont pas été obtenues pour des raisons de confidentialité car elles doivent être soumises à plusieurs règles sécuritaires. Notons que nous avons eu des difficultés à pouvoir obtenir des informations auprès de certaines structures agissant aussi dans le même cadre, dû en partie par le manque de temps et surtout de la méfiance affichée.

#### **2.4. Revue de la littérature :**

Le transport n'est pas un domaine nouveau pour la recherche. Plusieurs recherches ont été faites sur les transports, cependant peu portent sur les activités portuaires en Afrique Occidentale.

Les mutations induites par l'introduction de nouvelles règles mises en vigueur dans les activités au PAD n'ont pas fait l'objet d'études approfondies. Cependant des mémoires et rapports ont été établis sur la sécurité au PAD et les zones vulnérables. La sûreté portuaire au PAD reste donc un domaine moins connu qui doit faire l'objet de recherche pour en déterminer ses influences sur le développement des transports et des activités portuaires. Les autorités portuaires, les ASP, les ASIP et les établissements portuaires, les clients qui sont naturellement les acteurs clés dans les mutations des règles de sûreté sont contraints à s'adapter aux nouvelles données.

Pour notre recherche littéraire, nous nous sommes donc basés sur les ouvrages, mémoires, publications, rapports, qui sont relatifs aux activités de transport et la gestion de sûreté portuaires.

Selon **KHALIFE ABABACAR KANE** dans son livre « aspect juridique de la gestion et de l'exploitation portuaire au Sénégal Editions L'Harmattan, 2012 » le mouvement irréversible de la mondialisation pose des exigences fortes pour les ports Africains, comme ceux du Sénégal, en termes de qualité des infrastructures, de gestion dans la sûreté portuaire, de fréquence des opérations de dragage, de volume et d'efficacité des ports. Cela est aisément compréhensible, du fait qu'une bonne politique de gestion portuaire est importante pour assurer l'efficacité du transport maritime d'un pays, l'objectif étant le gain de compétitivité des ports. Seulement, au Sénégal, cet objectif n'est pas toujours facile à atteindre à cause de la difficile cohabitation entre services public et développement économique. En effet, la plupart des règlements régissant la gestion des ports fait référence au service public, instaurant du coup un

mode de gestion étatique. Or, le développement économique fait plutôt intervenir des principes du droit privé. En outre, ces textes datant du lendemain de l'indépendance, se pose un problème de compatibilité entre les besoins réels et actuels du pays et l'efficacité de ces textes. **Guy MerloMadoungouNdjeune** va plus loin dans sa thèse publié en 2009 « la contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la coté-ouest Africaine » en affirmant que le processus de sécurité et de sûreté portuaire dans les pays de la Cote Ouest Africaine est encore à ses balbutiements. Car, les règles de transport maritime international impulsées par l'OMI ne sont pas appliquées dans cette région avec rigueur et fermeté. Les plans d'eau des complexes portuaires de cette région qui sont déjà fragilisés par des aides à la navigation vétustes, sont régulièrement écumés par les embarcations des pêcheurs, les navires épaves et subissent de façon récurrente la pollution et les actes de piraterie. Les accès terrestres des ports publics de la côte ouest-africaine sont perméables par conséquent, ils souffrent du phénomène d'encombrement, de l'intrusion des substances illicites et du vol. Les réseaux de communication de ces ports sont délabrés. Ils souffrent également d'une insuffisance de moyens humains et matériels. La catastrophe du Joola intervenue le 26 septembre 2002 au large de la Gambie et le déversement sauvage des déchets toxiques au port autonome d'Abidjan le 26 aout 2006 sont des illustrations parfaites parmi tant d'autres du laxisme qui existe dans la mise œuvre des règles du transport maritime international dans la présente région. Conscient de l'importance du port dans le processus du développement économique, les gouvernements des pays de la Côte Atlantique Africaine font tout de même des efforts pour appliquer les règles de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI, pour éviter que leurs complexes portuaires qui participent à la chaîne du transport maritime international ne soient mis en marge.

En revanche, ces efforts sont insuffisants, car les complexes portuaires de cette région présentent encore beaucoup de manquements, qui ne garantissent pas leur sécurité et leur sûreté. Contrairement aux intérêts privés (la sécurité et la sûreté des plates-formes pétrolières du Golfe de Guinée et des terminaux privés) dont l'action est en général efficace. Ainsi, les Gouvernements des pays de la Côte Ouest Africaine doivent s'impliquer davantage dans l'application des règles de sécurité et de sûreté portuaire exigées par l'OMI, en mettant à la disposition des agents préalablement formés les outils de travail spécialisés, dans la mesure où cela fait

partie du devoir régalien de chaque Etat contractant. Cependant, il serait judicieux que les pays développés et les bailleurs de fonds tels que le FMI, la BM viennent en aide à ces pays pour la mise en application des règles du transport maritime international. Car, le processus de sécurité et de sûreté portuaire nécessite d'énormes capitaux dont les pays en voie de développement ne disposent pas très souvent ». Selon le Document de travail du SSATP N°.84F, Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre les défis à relever, « La taille des navires, en particulier celle des porte-conteneurs, continuera probablement de croître dans la région Ouest Africaine, ce qui fait nécessairement appel à l'efficacité et à l'infrastructure portuaire, de même l'application de mesures visant à améliorer la sécurité et la sûreté portuaire, et notamment du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) requiert une attention soutenue ».

## DEUXIEME PARTIE : CADRE ORGANISATIONNEL

### CHAPITRE 3 : Présentation du Port Autonome de Dakar et son environnement

#### SECTION 1 : le port autonome de Dakar

##### 3.1.Présentation du PAD

###### 3.1.1. Historique :

L'histoire du Port de Dakar est très liée à celle de l'île de Gorée située aux environs. La baie de Gorée était, en effet, utilisée depuis fort longtemps par les navigateurs tels que l'attestent les traces de mouillage datant de 1354 des marins Dieppois de Normandie (France).

Gorée elle-même fut occupée pour la première fois par les hollandais en 1588 mais durant tout le 18ème siècle, l'île fut l'objet de plusieurs convoitises notamment entre anglais et français à cause de son caractère insulaire et des facilités de sa défense.

Une activité commerciale très dense y régnait jusqu'en 1857, année à laquelle on songea à installer une escale maritime à DAKAR sur la grande terre.

Une convention fut signée entre le Gouverneur français et la compagnie des Messageries Impériales pour l'exploitation d'une ligne régulière entre la France et le Brésil avec escale obligatoire à DAKAR.

Avec sa situation géographique stratégique, Dakar ne pouvait manquer de devenir un grand port. L'enjeu fut compris, et différents programmes de travaux furent initiés pour l'amélioration de conditions d'accès et de travail des navires.

1864 - 1866

- édification d'un feu blanc à l'éclat d'une portée de 25 miles
- mise en service du phare des mamelles. le 1er avril 1864
- installation du phare du cap - manuel en 1866.

1910 - 1926

- réalisation des dessertes routières et ferroviaires du Port

- construction de hangars, électrification, achat de grue et de remorqueurs

1926 - 1933

- construction de môles supplémentaires 5, 6 et 8
- construction de postes pétroliers à la jetée Nord
- réalisation de travaux de dragage

1933 - 1939

- édification du môle 3
- construction de hangars sur les môles II et III
- Réalisation travaux de dragage

Après 1945

- 1947 à 1951 construction du môle 4
- 1954 construction du wharf pétrolier
- 1962 construction d'un premier quai de pêche
- 1972 construction d'un second quai de pêche
- 1980 construction d'un môle de pêche
- En 1980, approfondissement du Môle 1 (façade ouest) de - 8,5 m à -10 m pour pouvoir accueillir des navires porte-conteneurs en attendant la construction d'un terminal.
- En 1983, construction d'un poste Roll-on Roll-off (RO-RO) en zone sud et rempiètement du bassin ouest permettant de gagner 10.000 m<sup>2</sup> de terre-pleins.
- 1985-1987 : construction du Terminal à conteneurs avec 2 postes à quai fondés à - 11,60 m et 8 ha de terre-pleins.

- 1998-2004 : Extension du Terminal à conteneurs (TAC 2) et construction de la Route de contournement Nord et du carrefour giratoire de Bel-Air entre 2003 et 2004.

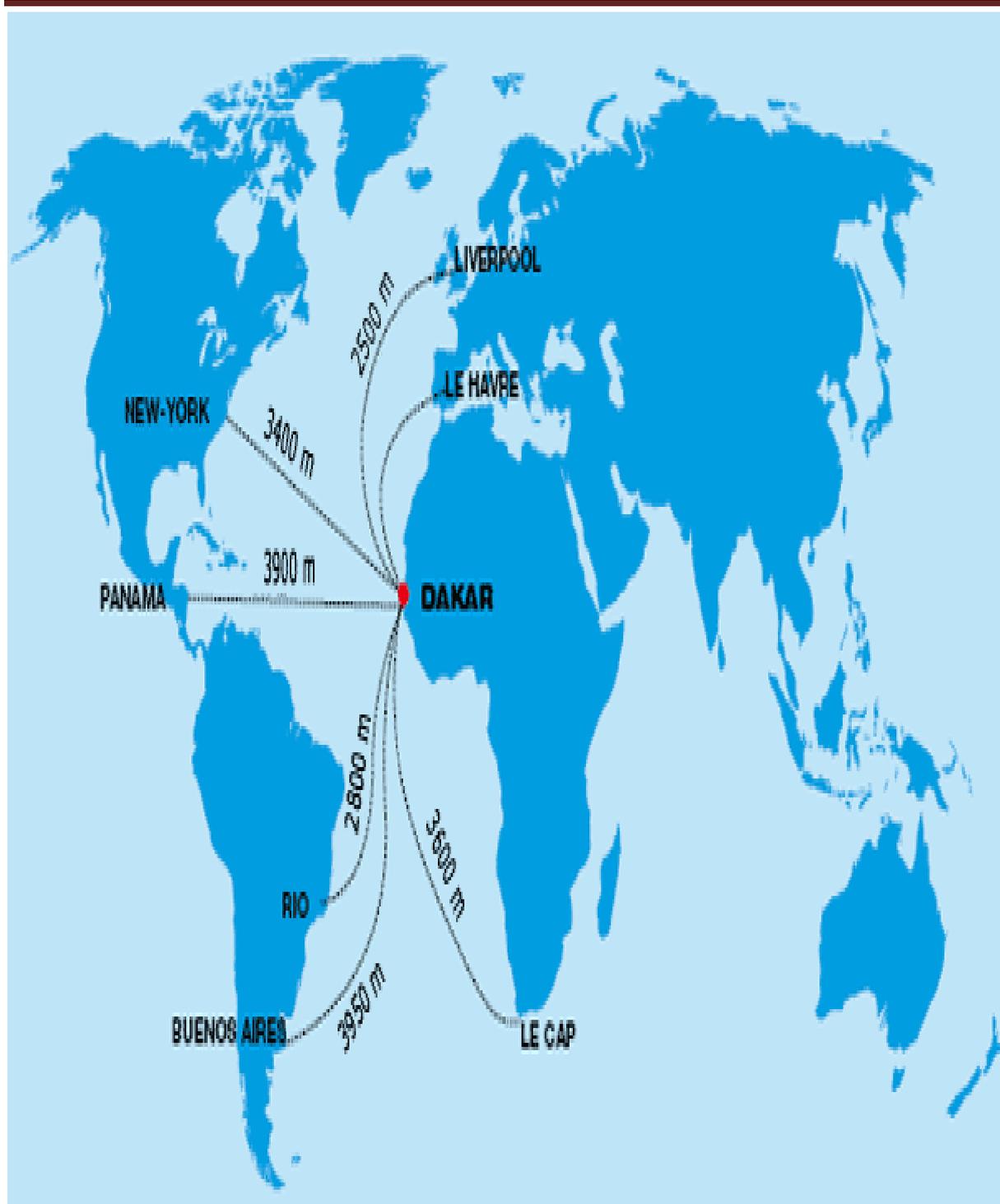
### **3.1.2. Statut Juridique :**

Le PAD est érigé en Société Nationale, la SONAPAD (Société Nationale du Port Autonome de Dakar) par la loi n° 87- 28 du 18 Août 1987. Ce statut confère au PAD, outre l'autonomie financière une liberté d'action et une capacité d'adaptation à toute modification de l'environnement. Il permet également au PAD de participer pleinement à la vie des affaires et de pouvoir faire face à la concurrence par ses propres moyens. Ce statut autorise également la liberté d'action, l'efficacité, et la capacité d'adaptation à toute modification de l'environnement qu'impose le contexte commercial et concurrentiel dans lequel est placé l'outil portuaire ; Conserve à l'Etat la maîtrise des attributions du port, de sa politique à terme et du plan d'investissement, ainsi que le contrôle des résultats et du respect des règles générales. Avant cette loi, il y avait l'ordonnance n°60 - 09 du 27 Août 1960, portant création du Port EPIC et l'arrêté n° 67-86 du 31 Décembre 1949, approuvé par délibération du plan du conseil de l'Afrique Ouest Francophone (AOF) du 20 Septembre 1949.

### **3.1.3. Localisation :**

Le Port de Dakar bénéficie d'une position géographique exceptionnelle sur la pointe la plus avancée de la côte ouest africaine, véritable carrefour pour nombre de routes maritimes entre l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique latine et le continent africain.

Avec un chenal d'accès parfaitement balisé et constamment dragué, le Port de Dakar repose sur un plan d'eau de 160 hectares avec des profondeurs entre -10 et -13m, et offre une zone d'évolution assez vaste, permettant certaines manœuvres, sans remorquage.



Localisation géographique du PAD

Source [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

3.1.4. Description du port de Dakar :

Tableau 1 : tableau récapitulatif de la description du PAD

Coordonnées géographiques	Particularités du site	Accès	Desserte terrestre
14°40 ,5 N-17°26 O	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Premier port en eaux profondes touché par les navires venant Nord (Europe, Etats-Unis) ;</li> <li>- Dernier port touché par la remontée ;</li> <li>- Position privilégiée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direct, sans interruption 24/24 ;</li> <li>- Rade stable et bien protégée ;</li> <li>- Chenal d'accès parfaitement balisé et constamment dragué</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau routier d'environ 15000km dont 5000km de routes bitumées ;</li> <li>- Réseau ferroviaire assurant un trafic intérieur et international sur 1228km ;</li> <li>Port relié par des routes aux capitales des pays limitrophe du Sénégal tels que la Gambie, le Mali, les deux guinées et la Mauritanie,</li> <li>Environ 22km de voies ferrées raccordées au réseau de la société Nationale des chemins de fer se prolongent jusqu'au Mali.</li> </ul>

### **3.1.5. Infrastructures et Equipements**

- **Infrastructures :**

Avec une superficie de 325 ha, un plan d'eau de 177 hectares et de -12m de profondeur, un chenal de 195 m dragué à -11m le port dispose d'infrastructures terrestres réparties sur deux zones distinctes séparées par un port de pêche, des ateliers de réparation navale et une zone militaire.

o Equipements :

Tableau 2 : tableau récapitulatif des équipements au PAD

ManutentionRORO	Manutentionconventionnelle	Autresmatériels
<p>Elévateurs 12 à 20T à fourches ;</p> <p>Elévateurs frontaux 12 à 20 T à spreader ;</p> <p>Elévateurs frontaux 12 à 31 T à spreader ;</p> <p>Elévateur frontaux 20 à 31 T à spreader ;</p> <p>Elévateur frontaux 32 0 42 T ;</p> <p>Elévateur 4T et moins pour empotage ;</p> <p>Tracteur ROLL-ON ROLL-OFF (RO-RO)</p> <p>Tracteur routier</p> <p>Tracteurs type agricole plus Dolly</p> <p>Semi-remorque routiere20/40</p> <p>Semi-remorque portuaires au Mafi.</p> <p>Semi-remorque auto chargeuses ;</p> <p>Grue sur pneu 35 T à 34 m de porté</p>	<p>Elévateurs moine de 4T ;</p> <p>Elévateurs moins de 4T à moins de 10T ;</p> <p>Elévateurs de 10T et plus ;</p> <p>Grues automobiles 15/25T ;</p> <p>Camion plateaux ;</p> <p>Tracteurs routiers ;</p> <p>Tracteurs type agricole ;</p> <p>Remorques et semi-remorques ;</p> <p>Porte- char ;</p> <p>Grue haulotte 80T</p>	<p>Informatique ;</p> <p>Matériels de surveillance : le port dispose d'un système vidéo télé surveillance. A l'entrée comme à la sortie du port une veille radio permanente VHF est assurée. Une vedette de la capitainerie assure également la surveillance du plan d'eau intérieur et extérieur ;</p> <p>Scanneur ;</p> <p>Autres matériels de sécurité : des remorqueurs disposant de tous les matériels pour la lutte contre l'incendie et la protection de l'environnement.</p>

Source : bulletin d'information du PAD 2010-2017

### **3.2. Organisation du port autonome de Dakar :**

Le Port Autonome de Dakar est une société nationale placée sous la double tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances et du Ministère de l'Economie Maritime. Il a un capital de vingt (20) milliards et un effectif de 422 agents. Du fait de sa position géographique, le PAD gère 80% du commerce extérieur. Le PAD est un espace voué au transit de marchandises et de passagers, ce qui nécessite une multiplicité d'acteurs. Ainsi, l'espace portuaire est rythmé par l'ensemble des acteurs qui lui donnent vie. Ce paramètre est d'autant plus important que le PAD se trouve dans une zone habitable. La seconde préoccupation est l'aspect sécuritaire des travailleurs du port. Aujourd'hui, la productivité d'un port et la qualité de ses services sont liées à la rapidité des opérations physiques et administratives, et donc à la diminution du temps d'immobilisation des navires et des marchandises sur les quais. L'optimisation de cette productivité ne doit pas se faire au détriment de la sécurité et la santé des travailleurs qui, rappelons-le, sont la ressource première de l'entreprise.

Les activités du port sont réparties sur trois zones que sont : la zone Sud, la zone pêche et la zone nord.

- La zone sud qui comprend les môles 1, 2, 3 (cf. annexe 3) et les quais de rive. Le trafic passager, une partie du trafic conventionnel et le trafic malien se retrouvent dans cette zone.
- La zone de pêche dispose d'un linéaire de 1550 mètres et des profondeurs maximales de 10 mètres. Cette zone est principalement réservée au trafic des produits halieutiques.
- La zone la plus vaste est la zone nord qui regroupe une bonne partie des activités portuaires. On y trouve des vrac pour contenir le soufre et les engrais des Industries Chimiques du Sénégal (ICS), le wharf pétrolier.

Le PAD, occupant une place prépondérante dans le développement économique du Sénégal, s'est doté d'infrastructures modernes dans la cadre d'un plan de rénovation avec un renforcement technologique. Les infrastructures du PAD sont constituées d'un terminal à conteneurs, du port de pêche, du chantier de réparation et du wharf pétrolier.

Concernant les services offerts (cf. annexe 3), le PAD assure le pilotage (obligatoire), l'amarrage et la sécurité. Le pilotage se fait sous le contrôle de la tour qui utilise un système de gestion des navires, le VTS « Versen trafic system ». Les autres activités sont, quant à elles, confiées aux sociétés privées. Parmi celles-ci, nous citerons : les clients du port que sont les armateurs qui équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale et les chargeurs qui sont les propriétaires de marchandises. Ce sont eux qui expédient les marchandises dans le cadre d'une opération de transport international. Les armateurs sont les clients du port « côté mer », et le chargeur est le client « côté terre ».

Les principaux armateurs sont Maersk Sénégal, Mediterranean Shipping Company (MSC Sénégal), la Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime (CGM-CMA). Les entreprises de service aux navires : elles interviennent lors de l'escale des navires. Elles offrent les services aux navires portuaires : pilotage, remorquage, lamanage, consignation ou agences maritimes.

Il en est de même pour les sociétés d'avitaillement et de soutage, les sociétés de réparation navale, de location, de maintenance de conteneurs, les entreprises de récupération de déchets des navires, les services offerts à terre pour les marins.

Les services à la marchandise : les commissionnaires de transports, les transitaires, les consignataires cargaison, les commissionnaires en douane. Ce sont des mandataires effectuant pour le compte d'un tiers, chargeur ou réceptionnaire, les formalités, en particulier douanières, et les opérations nécessaires à la transaction de la marchandise. Nous avons également les sociétés de groupage, dégroupage, d'entreposage ou de distribution, les sociétés de contrôle, d'analyse d'échantillons, de surveillance (COTECNA), les cabinets d'expertises, les services offerts à terre pour les passagers.

Les entreprises de manutention : elles assurent l'interface entre l'eau et la terre en effectuant des opérations de chargement et de déchargement. Elles effectuent également les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises. Ce sont les principaux employeurs des dockers.

Les services administratifs : l'autorité portuaire assure la gestion centrale du port. A côté, de nombreux autres services administratifs sont présents dans le port. Il s'agit

du service de douane, des services vétérinaires et phytosanitaires, des services maritimes, de la police des frontières, des services d'incendie et de sécurité.

La main d'œuvre portuaire est organisée autour de deux syndicats, le Syndicat des Entreprises de Manutention des Ports du Sénégal (SEMPOS) qui gère le bureau de la main-d'œuvre portuaire (BMO) et le Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal (SATS) qui gère le Bureau d'Embauche des Dockers (BED).

Il existe d'autres ports au Sénégal mais qui sont moins importants que le PAD. Il s'agit :

- du port de Kaolack dont l'accès et la navigabilité se font par l'estuaire du Saloum. Il existe deux installations privées pour le transport du sel, de l'huile d'arachide et des tourteaux ;
- du port de Ziguinchor abritant une gare maritime moderne construite par le Conseil Sénégalais des Chargeurs et des Chambres froides. Les liaisons avec Dakar, étaient assurées par le « Willis », battant pavillon indonésien, et géré par la Société Maritime de l'Atlantique (SOMAT). Selon les responsables de cette société, les conditions de sécurité étaient maximales pour parer à toute éventualité ;
- du port de Saint-Louis dont la position au débouché du fleuve Sénégal en fait un point potentiel d'escales maritimes et fluviales pour le Sénégal, le Mali et la Mauritanie. Il peut devenir un appui important à la régionalisation et au désenclavement des zones difficilement accessibles par la route.

### **3.2.1. Les Services Portuaires :**

L'exploitation de l'outil portuaire est assurée par l'Administration du Port Autonome de Dakar qui offre 24h/24 une gamme de services professionnels concourant à optimiser les conditions d'escales, de transit et de transbordement.

Toutefois, une bonne partie des activités est confiée à plusieurs sociétés privées (agences maritimes, entreprises de manutention, transitaires et sociétés d'inspection en cargaison et machines) qui assurent sans interruption un service de qualité destiné au navire et à la marchandise en raison de la disposition stratégique du Port.

Ainsi, ces sociétés participent de façon remarquable à l'amélioration de la qualité des services portuaires.

Parmi ces services nous pouvons citer :

- **Le Pilotage**

Le pilotage est obligatoire pour tout navire égal ou supérieur à 1.500 m<sup>3</sup>. Il est exercé par le Port Autonome de Dakar.

Depuis 2006, le Port a décroché la certification ISO 9001 version 2000 pour le service pilotage des navires, à l'entrée comme à la sortie. Le Port Autonome de Dakar est ainsi le premier port ouest africain à être certifié pour un label qualité.

- **Le Remorquage**

Le remorquage est un service facultatif du fait des conditions nautiques exceptionnelles à Dakar. Il est exercé par une société privée qui disposent de 5 remorqueurs équipés d'un dispositif de lutte contre la pollution et les incendies. Le remorquage est un service également certifié ISO.

- **Manutention**

Le service est confié également à des sociétés privées. Elles doivent être agréées et acquièrent le matériel de manutention suivant la liste de matériel fixée par l'autorité portuaire. Le décret organisant la profession permet la création de plusieurs bureaux de main d'œuvre pour le placement de dockers.

Actuellement, deux bureaux de main d'œuvre dockers sont en place pour fournir la main d'œuvre aux 38 sociétés de manutention agréées au Port de Dakar.

- **La Réparation Navale**

Le Port Autonome de Dakar dispose, selon l'OMI, d'un des plus grands chantiers navals de l'Ouest Africain (Dakarnave). Le chantier possède des équipements modernes pour les opérations de réparation et de carénage.

- **La Sécurité**

Depuis l'entrée en vigueur en Juillet 2004 du Code ISPS, le Port Autonome de Dakar a pris toutes les dispositions financières et matérielles pour conformer ses installations et son fonctionnement aux directives issues de la Convention SOLAS. C'est ainsi que le Port a mis en place :

- Un dispositif d'aide à la navigation centralisé au niveau de la Vigie Portuaire avec le système A.I.S. (Automatic Identification of Ships) et des ouvrages de balisage fonctionnels ;
- Un dispositif de surveillance de la rade et du plan d'eau utilisant radars, système de télésurveillance et patrouilles nautiques ;
- Un dispositif de sécurisation des accès et de l'enceinte portuaire avec la mise en place du Centre de Secours Polyvalent.

Par ailleurs, divers prestataires de services en matière de nettoyage et d'entretien, de récupération des ordures, de transport par camionnage de courte et de longue distance, d'avitaillement, opèrent au Port de Dakar.

- **Le Trafic**

Le trafic global, tous sens confondus du PAD s'élève à 8,5 millions de tonnes en 2006. Le trafic conteneurs représente la plus grosse part de ce trafic (31%). Le trafic de transit, boosté par le transit malien (+ 35%), a connu globalement une évolution de 22%, tandis que le trafic transbordement enregistre une baisse de 19%, à cause du manque d'espace suite à l'augmentation continue du trafic combinée à la poursuite des travaux. Les escales des navires ont enregistré une baisse de 2% du fait de la diminution des pêcheurs et cargos dus aux contre-performances de la pêche et l'arrêt prolongé des ICS.

- **Les Projets de développement**

Le Port Autonome de Dakar a initié un ambitieux programme d'investissement qui annonce de mutations réelles en termes de capacité d'accueil et de stockage au Port. Il s'agit de :

1. La Réhabilitation du môle 2 qui fait actuellement l'objet d'une extension modernisation. Elle devrait offrir près de 3 ha de surfaces additionnelles pour le trafic conteneurs ;
2. Des travaux d'extension du Terminal à conteneurs qui va offrir aux armateurs un 3ème poste à quai pour porte-conteneurs de nouvelles générations. Huit hectares de surfaces additionnelles seront offerts ;
3. Du site de la plateforme de distribution est complètement dégagé, il offrira sur 20 ha, des hangars sécurisés pour le stockage, le parking des gros porteurs, des bureaux et restaurants. Tous ces ouvrages seront réceptionnés à fin Décembre 2007.

- **Le lamanage :**

Le pilote est chargé d'assurer la direction du navire à l'entrée et à la sortie du port ou encore lors de la traversée des canaux maritimes. Cette forme de pilotage qui s'exerce à proximité des côtes est le « **lamanage** ». Celui qui la pratique est le « **lamaneur** » que l'on distingue ainsi du pilote « **hauturier** ». À vrai dire, de nos jours, le terme de « **lamaneur** », comme celui de « **pratique** », sert à désigner les matelots spécialisés, ayant une grande expérience des dangers d'une côte, et connaissant bien les mouillages.

## **SECTION 2 : LES CONDITIONS D'ACCES AU PORT AUTONOME DE DAKAR**

### **3.3.LES CONDITIONDS D'ACCES DES PERSONNES :**

Tous les jours et à toute heure sont autorisées à entrer au Port les personnes titulaires :

- de cartes blanches de service, frappées de bandes tricolores portant la mention « Jour et Nuit » délivrées aux cadres et aux agents assermentés du Port Autonome de Dakar (P.A.D)
- de cartes blanches de service portant la mention « Jour et Nuit » délivrées aux personnels des services d'exploitation, commerciaux et technique du P.A.D

- de cartes bleues délivrées :aux agents consignataires, aux agents manutentionnaires, aux agents shipchangers, aux personnels d'exploitation et techniques des sociétés pétrolières, aux responsables des sociétés de transport, d'import et d'export patentées, aux experts maritimes agréés, aux agents de l'Administration sur justifications particulières.
  
- des titres professionnels maritimes suivants : le livret professionnel maritime, si le titulaire n'a pas été débarqué depuis plus

de deux (02) ans pour l'accès aux zones portuaire Nord et Sud ou depuis plus de cinq (05) ans pour l'accès à la Zone Pêche, carte d'identité spéciale de marin, si le titulaire n'a pas été débarqué depuis plus d'un (01) ans pour l'accès aux Zones portuaires Nord et Sud ou depuis plus de cinq (05) ans pour l'accès à la Zone Pêche, attestation d'embarquement en cours de validité.

Les marins étrangers peuvent, en outre, accéder au Port sur présentation d'un passeport portant un visa d'embarquement ou d'une autorisation de débarquer délivrés par les services compétents du Ministère de l'Intérieur.

- o d'une autorisation provisoire d'accès, avec éventuellement la mention « Jour et Nuit », signée par le Commandant du Port sur justifications particulières et pour une durée maximale d'un(01) mois. La demande est formulée en trois (03) exemplaires au moins trois (03) jours avant le début de l'opération.
  
- o de badges mensuels ou journaliers délivrés : aux personnels commis par les manutentionnaires pour le gardiennage des marchandises, aux gardiens de coupée des navires commis par les consignataires, aux ouvriers commis pour l'enlèvement des marchandises (chargement et déchargement des camions), aux personnels de pointage des marchandises.

La délivrance de ces badges est subordonnée à une demande écrite en trois (03) exemplaires, adressée au Commandant du Port et mentionnant les noms, prénoms, le numéro de la carte d'identité nationale, la zone concernée et le motif de l'accès.

Aux jours et heures ouvrables, du lundi au samedi, de 07 h 00 à 19 h 00, sont autorisées à entrer au Port les personnes titulaires :

-  de cartes blanches de service délivrées aux agents du P.A.D ;

 de cartes violettes délivrées :

- aux transitaires agréés auprès du Ministère des Finances et sur justifications particulières ;
- aux chauffeurs des sociétés de transports, d'import et d'export patentées ;
- aux agents des sociétés titulaires d'une autorisation de nettoyage et d'enlèvement d'ordures ;
- aux agents de certaines sociétés titulaires d'une autorisation d'exercice d'activités dans le Port ;
- aux agents de l'administration sur justifications particulières;
- aux représentants d'organisations de travailleurs à raison de deux (02) par structure ;

 de cartes rouges sont délivrées :

- aux marchands d'objets d'art, exclusivement en zone sud et pendant les escales des paquebots de croisière ;
- aux marchands de fatras, interdits d'accès en zone des hydrocarbures et aux terminaux à conteneurs (TAC) situés en zone nord.

 Accès des ouvriers dockers :

Les ouvriers dockers professionnels permanents ou occasionnels ne peuvent accéder dans l'enceinte portuaire que s'ils ont été préalablement embauchés par les entreprises de manutention. Ils devront être détenteurs d'une carte spéciale de docker contresignée par l'autorité portuaire.

L'entrée des ouvriers dockers sur carte d'identité est conditionnée par la détention d'un ticket de contrôle journalier visé et d'une vignette justifiant l'embauche ainsi que par la présence d'un chef d'équipe.

### **3.4. LES CONDITIONS D'ACCES DES VEHICULES :**

Tous les jours et à toute heure peuvent accéder au Port les véhicules bénéficiant :

- de macarons annuels comportant un trapèze frappé du logo du P.A.D, sur fonds de couleurs choisies chaque année par l'autorité portuaire, délivrés aux personnes et sociétés concernées ;
- d'une autorisation provisoire d'accès, avec éventuellement la mention « Jour et Nuit », signé par le Commandant du Port sur justifications particulières et pour une durée maximale d'un (01) mois. La demande est formulée en trois (03) exemplaires au moins trois (03) jours avant le début de l'opération ;
- d'un ticket journalier, avec la mention « Jour et Nuit », valable seulement le jour de la délivrance ;
- aux jours et heures ouvrables sont autorisés à entrer au Port les véhicules bénéficiant : de macarons annuels comportant une forme ovale frappée du logo du P.A.D, sur fonds de couleurs choisies chaque année par l'autorité portuaire, délivrés aux personnes et sociétés concernées ;
- d'une autorisation provisoire d'accès signée par le Commandant du Port sur justifications particulières et pour une durée maximale d'un (01) mois. La demande est formulée en trois (03) exemplaires au moins trois (03) jours avant le début de l'opération ;
- d'un ticket journalier valable seulement le jour de la délivrance.

#### **3.4.LES CONDITIONS PARTICULIERES D'ACCES A LA ZONE DES HYDROCARBURES, AUX TERMINAUX A CONTENEURS, AUX CYCLOMOTEURS ET AUX WAGONS :**

Hormis les titulaires de titres d'accès, seuls peuvent entrer dans la Zone des hydrocarbures et dans les terminaux à conteneurs les personnes et les véhicules attributaires de titres portant les mentions « Autorisation d'accès Zone des hydrocarbures » et/ou « Autorisation d'accès terminaux à conteneurs ».

Pour les cyclomoteurs, ils sont autorisés à accéder au Port si les personnes qui les utilisent sont titulaires des titres d'accès.

En ce qui concerne les wagons :Les accès propres à la desserte ferroviaire en zones portuaires Nord et Sud ne sont ouverts que pour livrer passage aux convois entrant ou sortant du Port. Les portes des wagons et des conteneurs sur plate-forme sont obligatoirement fermées tant à l'entrée qu'à la sortie, sauf prescriptions spéciales faites par l'autorité portuaire. Les entrées et sorties peuvent être exceptionnellement modifiées pour une durée déterminée par l'autorité portuaire.

### **3.5.LES CONDITIONS PARTICULIERES D'ACCES EN ZONE PECHE :**

En plus des titulaires des titres d'accès définis supra, qui accèdent en zone pêche dans les mêmes conditions que dans les autres zones du Port, à l'exclusion toutefois des possesseurs de cartes rouges, sont autorisés à entrer dans cette zone tous les jours et à toute heure les détenteurs de :

- badges magnétisés bleus délivrés aux personnes visées à l'article 1, alinéas 11, et aux agents du Port en service en zone Pêche ;
- badges magnétisés blancs de journalier travaillant dans les entreprises situées en zone Pêche ;
- badges magnétisés jaunes délivrés aux mareyeurs au vu d'un agrément accordé par une société de pêche, de transformation ou de conditionnement des produits de la mer et sur présentation de six (06) factures dont trois (03) de vente et trois (03) d'achats de produits de la mer ;

Aux jours et heures ouvrables peuvent entrer en zone Pêche :

- Les personnes titulaire de badges magnétisés vert « visiteur » piétons ou véhicules ;
- Les badges magnétisés ne sont valables que pour la zone Pêche ;
- De plus, les structures attributaires de badges blancs journaliers aveugles sont tenues de fournir au Commandant du Port la liste des personnes affectataires avec en regard de chaque nom le numéro du badge alloué ;
- Elles devront en outre l'informer de tout changement d'allocataire.

### **3.6. LES DEROGATION POUR L'ACCES EN DEHORS DES JOURS ET HEURES OUVRABLES :**

Des dérogations sont accordées sur demandes formulées en temps utile, à la Capitainerie du port, en particulier pour les cas suivants :

- navires travaillant de nuit : demande formulée au moins 12 heures ouvrables avant le début des opérations ;
- navires travaillant les dimanches et jours fériés : demande formulée au moins 24 heures ouvrables avant le début du travail ;
- escale touristiques – cars transportant des touristes : demande formulée au moins 3 jours ouvrables avant l'escale ;
- débarquement et sortie du Port de vivres de soudure : demande formulée au moins 3 jours avant le début des opérations d'amenée des marchandises.

La demande de dérogation indique :

- la raison sociale du demandeur ;
- La zone portuaire (Nord, Sud, Pêche) et le secteur (poste d'accostage, unité de stockage, etc.) où s'effectuera l'opération ;
- La durée de l'opération (le début et la fin probables de l'ensemble de l'opération, ainsi que le début et la fin des opérations journalières pendant la période de dérogation lorsque celle-ci dépasse 24 heures) ;
- le matériel (nombre par type) ;
- les effectifs (dockers, agents de la société et autres personnes qui peuvent y être affectés) ;

Ainsi, la Capitainerie du Port Informe immédiatement :

- le Commissaire Spécial du Port ;
- la Compagnie de Gendarmerie Maritime ;
- le Service des Douanes responsable du secteur portuaire concerné.

Dans les cas particuliers où des mesures exceptionnelles doivent être prises pour permettre à ces services d'assurer les fonctions d'intérêt général qui leur incombent, ils en informent la Capitainerie du Port en temps utile.

En cas de nécessité absolue, l'officier de permanence du Port peut attribuer des dérogations spéciales après en avoir référé au Commandant du Port.

### **3.7.LES ENTREES ET SORTIES DU PORT, LES STATIONNEMENTS DES VEHICULES ET DES WAGONS**

#### **3.7.1. LES ENTREES ET SORTIES DU PORT :**

Pendant les jours et heures ouvrables les entrées se font :

- en zone Sud : par le portail au droit du môle 2 pour les véhicules et la porte au droit du môle 1 pour les piétons ;
- en zone Nord : par l'entrée unique pour les véhicules et par la porte unique pour les piétons ;
- en zone Pêche : par l'entrée unique pour les véhicules et par l'accès magnétisé pour les piétons.

En dehors des jours et heures ouvrables les entrées se font :

- en zone Sud : par l'accès au droit du môle 1 ;
- en zone Nord : par l'accès unique ;
- en zone Pêche : par l'entrée unique pour les véhicules et par l'accès magnétisé pour les piétons.
- en zone Pêche : par la sortie unique pour les véhicules et par l'accès magnétisé pour les piétons.

Pendant les jours et heures ouvrables les sorties se font :

- en zone Sud : par le portail (côté Douanes) au droit du môle 1 pour les véhicules et les piétons ;
- en zone Nord : par la sortie unique ;

- en zone Pêche : par la sortie unique pour les véhicules et par l'accès magnétisé pour les piétons.

En dehors des jours et heures ouvrables les sorties se font :

- en zone Sud : par la sortie au droit du môle ;
- en zone Nord : par la sortie unique.

### **3.7.2.LES STATIONNEMENT DES VEHICULES ET WAGONS :**

Le stationnement dans l'enceinte du Port des véhicules de transport des marchandises des wagons n'est autorisé que pendant le temps strictement nécessaire à leur chargement ou leur déchargement.

Les véhicules routiers de transport de marchandises ne peuvent stationner que sur les aires réservées à cet effet :

- aires de stationnement en attente de chargement/déchargement ;
- aires de stationnement en chargement ou déchargement (à l'intérieur des unités de stockage des marchandises) ;
- aires de stationnement en attente de sortie du Port.

Cependant, les véhicules routiers ne peuvent en aucun cas stationner sur les voies de circulation internes au Port (desserte intérieure, voies de desserte des môles, voies d'accès aux quais) ou sur la bande bord à quai, ni entraver la circulation des trains ou engins de traction.

Les wagons ou rames de wagons ne peuvent stationner que sur les voies réservées au chargement des wagons. Ils ne peuvent en aucun cas stationner sur l'emprise des voies de circulation routière internes au Port et ne peuvent entraver cette circulation que pendant le seul temps nécessaires aux manœuvres.

### **3.8.LES CONDITIONS DE DELIVRANCE DES TITRES D'ACCES :**

Seule la Capitainerie du Port est habilitée, par délégation du Directeur Général du Port, à délivrer les titres d'accès au Port, sur demande adressée au Directeur Général, précisant le type de titres sollicités, et accompagnée de pièces justificatives. Aucun titre d'accès au Port n'est valable s'il n'est signé du Commandant de Port ou

de l'Officier de Port responsable du Contrôle des Accès. Les signatures doivent être complétées du cachet « Commandant du Port » ou du cachet « Capitainerie – Bureau du Contrôle des Accès ».

Pour ce qui concerne les demandes d'autorisations provisoires d'accès et de badges mensuels ou journaliers, les spécimens de signature de la personne désignée et de son suppléant doivent être envoyés à l'autorité portuaire.

Sauf dérogation spéciale laissée à l'appréciation de l'autorité portuaire, les titres d'accès sont payés aux taux fixés par le barème en vigueur en dehors de ceux délivrés aux agents du Port, de l'Administration y ayant droit et de certaines sociétés ayant un cahier de charge avec le Port.

Les dispositions particulières prises par le PAD pour accéder dans l'enceinte portuaires sont les suivantes :

- Le titre d'accès sera systématiquement annulé pour tout titulaire coupable de fraude ou de complicité de fraude, ou qui aura contrevenu aux règles d'exploitation du Port ;
- Toutes personnes trouvée dans l'enceinte du Port sans un des titres d'accès définis dans la présente décision sera passible des peines d'emprisonnement et d'amendes prévues par les textes en vigueur ;
- La présente décision prend effet à compter du 1er mars 2003. Toutes dispositions résultant de décisions ou notes de services antérieures sont nulles en ce qu'elles ont de contraire aux prescriptions résultant de l'application de la présente décision.

## **CHAPITRE 4 : LA POLITIQUE DE SURETE PORTUAIRE DE L'OMI**

### **SECTION 1 : Présentation de L'Organisation Maritime Internationale (OMI)**

#### **4.1. Création de l'OMI :**

La Convention créant l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a été adoptée à Genève (SUISSE) en 1948. Elle est entrée en vigueur en 1958 soit 10 ans plus tard et a tenu sa première réunion en 1959. L'OMI est une agence spécialisée de l'Organisation des Nations Unies (ONU) qui œuvre pour la sécurité de l'activité maritime et la prévention de la pollution marine par les navires. « Une navigation sûre sur des mers propres » est le slogan de l'OMI, connue jusqu'en 1982 sous le nom de : Organisation Consultative Intergouvernementale Maritime.

Le siège de l'OMI est à Londres (ANGLETERRE). Elle est parmi les plus petites des agences de l'ONU. Elle dispose d'un budget annuel de l'ordre de 19,7 millions de livres sterling (£). Le Secrétariat Général de l'OMI emploie 300 personnes d'environ 60 nationalités. La contribution des Etats membres au budget de l'OMI se fait selon la taille de leur flotte marchande. Les plus grands contributeurs sont : le Panama, le Libéria, le Japon, les Bahamas etc.

Le Secrétariat Général de l'OMI est organisé en cinq (5) divisions : la sécurité Maritime, l'Environnement marin, le Juridique et relations extérieures, l'Administration et les Conférences.

#### **4.2. Les différents organes de L'OMI :**

Jusqu'en fin 2009 l'OMI a enregistré 169 Etats membres et 3 membres associés. L'Assemblée est l'instance suprême. Elle se réunit une fois tous les deux (2) ans. Elle adopte le programme de travail, le budget et les dispositions financières. Le deuxième organe de l'OMI est le Conseil. Il est composé de 40 membres élus par l'Assemblée. Ces membres sont répartis comme suit :

- dix (10) membres représentant dix (10) Etats dont les flottes marchandes sont les plus importantes ;
- dix (10) membres représentant dix (10) Etats ayant un intérêt important dans le commerce maritime ;

- Vingt (20) membres représentant vingt (20) Etats ayant un intérêt dans les transports maritimes en tenant compte de la répartition géographique.

Le troisième organe regroupe les Comités Techniques qui sont au nombre de cinq (5) :

- le Comité de la Sécurité Maritime (CSM) ;
- le Comité de la Protection du Milieu Marin (CPMM) ;
- le Comité Juridique (JUR) ;
- le Comité de la Coopération Technique (CCT) ;
- le Comité de la Simplification des Formalités (CSF).

Le CSM et le CPMM comptent neuf (9) sous-comités qui s'occupent des questions purement techniques.

#### **4.3. Fonctionnement de l'OMI :**

Le travail de l'OMI est de préparer les règles et les recommandations relatives au transport maritime international.

Tout Etat membre peut proposer une règle ou un amendement à une règle existante. Une nouvelle idée ou un évènement peut susciter cette proposition.

La proposition est présentée à un Comité de l'OMI. Elle est discutée et peut être envoyée pour un travail plus approfondi, à un sous-comité, ou à un groupe de travail, ou un groupe par correspondance. Après discussion en sous-comité, un nouveau projet de règle ou d'amendement est produit.

Un sous-comité ou un groupe de travail peut aussi proposer une circulaire pour des conseils ou recommandations aux gouvernements.

## **SECTION 2 : L'élaboration de la politique de l'OMI**

Jusqu'à la 2<sup>ème</sup> moitié du 20<sup>è</sup> siècle, « ne compter que sur soi-même » était non seulement un mot d'ordre pour les navigateurs, mais aussi une obligation professionnelle et même juridique.

### **4.4. A l'échelle internationale :**

Le souci de la sûreté des navires, des cargaisons, des passagers et des équipages n'a cessé de croître. Au sein de l'OMI, la première fois que le mot « sûreté » a été utilisé dans un quelconque document : traité, convention, ou résolution, ce fut au lendemain du détournement de l'Achille Lauro, en 1985.

Cette année, l'Assemblée de l'OMI a adopté le 20 novembre la résolution A. 584 (14), intitulée : « Mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages ».

Le 26 septembre 1986, le CSM a approuvé la circulaire MSC/Circ.443, intitulée « Mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires ». Rien n'étant obligatoire dans cette circulaire, les mesures qu'elle contient ont été connues par la suite en tant que « recommandations en matière de sûreté ».

#### **\* Convention SUA et Protocole (1988)**

La mesure suivante que l'OMI a prise en matière de sûreté maritime a été la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Rome, 1988). Elle est connue sous le nom de « Convention SUA de 1988 » (Convention for the Suppression of Unlawful Acts). Le Protocole de la Convention SUA de 1988 est relatif à la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. Ces deux (02) instruments sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1992.

### **4.5. A l'échelle nationale :**

Presque tous les pays maritimes ont négligé l'élaboration de textes visant à transposer les recommandations de l'OMI en matière de sûreté portuaire et maritime.

Jusqu'en 2004, seuls trois états ont pris une initiative dans ce sens dont :

- Les Etats-Unis : Dans l'article 33 du code Fédérale de Régulations (code of Federal Regulations), dans les paragraphes 120 et 128 ;
- Le Royaume-Uni : Aviation and Maritime Security Act de 1999 et « Instructions » ultérieures ;
- Le Canada : Dans le règlement sur la sûreté du transport maritime (navires de croisière et installations maritimes pour navires de croisière) du 20 mai 1997.

Afin de contribuer à la lutte internationale contre le trafic de substances illicites dans le monde, l'Assemblée de l'OMI a adopté en 1997, la Résolution A.872(20) : Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Les directives sont des conseils généraux qui indiquent les normes visant à aider les compagnies de navigation, les capitaines et les officiers à lutter contre le trafic de stupéfiants et à reconnaître certains symptômes de toxicomanie chez les membres de l'équipage.

## CHAPITRE 5 :La sûreté portuaire au regard du code ISPS et la convention SOLAS

### SECTION 1 : adoption du code ISPS

#### 5.1. L'adoption :

A la suite des évènements du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé à l'unanimité à sa 22<sup>e</sup> session en novembre 2001, d'élaborer de nouvelles mesures relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce travail a été confié au Comité de la Sécurité Maritime (MSC) et visait à renforcer les dispositions de la convention SOLAS (Safety Of Life AtSea) de 1974.

Pour accélérer l'élaboration et l'adoption des mesures de sûreté appropriées, le MSC a constitué, au cours de sa première session extraordinaire (en novembre 2001), un groupe de travail intersessions du MSC, sur le sujet. Le groupe de travail intersessions a tenu sa première réunion en février 2002. En mai 2002, le MSC a reçu le compte rendu des délibérations du groupe de travail intersessions et a créé un groupe ad hoc chargé d'approfondir les propositions faites.

La Conférence diplomatique, tenue du 9 au 13 décembre 2002 a adopté des amendements aux dispositions existantes de la Convention SOLAS de 1974. Ils concernent les chapitres V et XI (devenant le XI-1). Un nouveau chapitre XI-2 a été également adopté. Ces nouvelles dispositions portent le nom de code ISPS (International Ships and Port facility Security Code) qui vise à renforcer la sûreté maritime.

Toutes les prescriptions de ce Code figurent dans une publication de l'OMI intitulé « **Code ISPS** » dont l'édition 2003 a pour n° de vente : I 116F.

Ici, nous nous bornerons à résumer quelques éléments fondamentaux. Le Code ISPS est composé de deux (2) parties A et B.

La partie A contient les dispositions obligatoires pour la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la convention SOLAS. Elle comporte dix-neuf (19) sections.

La partie B du Code ISPS contient des recommandations relatives aux dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et de la partie A. Elle contient en outre des recommandations relatives aux responsabilités des Gouvernements contractants et à la documentation obligatoire en matière de sûreté. L'interprétation de la partie B doit se faire de manière compatible avec les dispositions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code.

## **5.2. Les principes directeurs du code :**

Les Gouvernements contractants, c'est-à-dire les parties à la Convention SOLAS de 1974 amendée, doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre du Code ISPS qui est entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004.

Tout port qui n'applique pas ce Code, quelle que soit la génération de port à laquelle il appartient, se condamnera à être un port local ou tout au plus national. Donc, en application du Code ISPS, les Gouvernements contractants doivent désigner une Autorité chargée de la mise en œuvre du Code. S'il n'y a pas de compétence avérée dans ce domaine sur le plan national, les Gouvernements doivent désigner un Organisme de Sûreté Reconnu (Recognized Security Organization : RSO étranger) pour les assister. Ils doivent former les Agents à l'application du Code, évaluer la sûreté des ports, établir les plans de sûreté des Installations portuaires de leur territoire et placer ces Installations sous la responsabilité d'un ou de plusieurs Agents de sûreté désignés à cet effet : Agents de sûreté des Installations Portuaires (Port Facility Security Officer : PFSO). Les Gouvernements doivent aussi veiller à ce que les armements évaluent la sûreté de leur navires, établissent les plans de sûreté de ces navires et désignent des Agents de Sûreté de la Compagnie (Company Security Officer : CSO) et des Agents de Sûreté des Navires (Ship Security Officer : SSO). Les Gouvernements doivent également établir les niveaux de sûreté et donner des recommandations, les mesures de protection contre les incidents de sûreté et en informer les organes ou structures concernés par cette question. La mise en œuvre des plans de sûreté des installations portuaires comme des navires, nécessite un suivi et une mise à jour continus.

Les ports doivent sécuriser leur enceinte (clôtures conséquentes avec bordure de protection), réglementer les accès aux différentes zones, installer des caméras de télésurveillance etc...

Les navires doivent se doter de tous les équipements de sûreté prescrits, mettre en œuvre et à jour les plans de sûreté, veiller à réglementer les accès à bord et éviter d'embarquer les clandestins. L'embarquement des marchandises et des provisions doit être bien contrôlé. A tous les niveaux : Gouvernements, ports et navires, la formation et les entraînements, (exercices) de sûreté des personnes chargées de la mise en œuvre du Code ISPS, ainsi que la rédaction des rapports doit se faire selon les prescriptions. Les systèmes et équipements de sûreté doivent être périodiquement évalués, testés et entretenus.

En cas d'incident de sûreté, les navires doivent actionner leur système d'identification automatique et de signalement. Ils doivent produire en cas de besoin une déclaration de sûreté entre le navire et une installation portuaire et se faire délivrer le Certificat International de Sûreté du Navire (ISSC), en temps opportun. Une recommandation particulière est faite aux personnels navigants « en cas d'attaque terroriste ou de détournement, le personnel doit se « soumettre » aux ordres des agresseurs mais prendre secrètement des mesures pour déclencher le système d'identification et de signalement de l'incident de sûreté dont ils sont entrainés d'être victimes ». Cette attitude permettra de limiter le nombre de victimes innocentes ainsi que les dégâts matériels. Enfin, pour être efficace, tout le réseau d'Agents de sûreté des installations portuaires, des compagnies et des navires sont placés sous l'autorité de l'Etat. Toute information utile à la sûreté est échangée entre l'Etat et les réseaux d'Agents de sûreté nationaux et même étrangers.

C'est dans ce cadre que le PAD ayant tôt compris les nouveaux enjeux de sécurité et de sûreté dans l'environnement des transports maritimes internationaux, le PAD a pris l'engagement d'opérer des mutations profondes. Avec l'entrée en vigueur du code ISPS (International Ship and Port facilities Code), le Port de Dakar a pris toute les dispositions financières et matérielles pour conformer ses installations et son fonctionnement aux directives issues de la convention SOLAS.

Fort de ce constat le PAD a mis en place :

- un dispositif d'aide à la navigation centralisée au niveau de la vigie portuaire, doté d'un système AIS (Automatical Identification of Ships) et d'ouvrages de balisage fonctionnels.
- un dispositif de surveillance de la rade et du plan d'eau utilisant radars, systèmes de télésurveillance et patrouilles nautiques.
- un dispositif de sécurisation des accès et de l'enceinte portuaire avec la mise en place du centre de secours polyvalent équipé de matériels de haute technologie.

### **5.3. La cellule ISPS du PAD :**

Une cellule ISPS a été créée pour la mise en œuvre du code.

La Cellule est chargée de :

- contrôler et coordonner la mise en œuvre du Code ISPS dans les Installations portuaires du Port de Dakar ;
- mettre en œuvre de manière permanente les plans de sûreté des installations portuaires ;
- veiller au bon fonctionnement des moyens de communication entre les structures impliquées dans la gestion de la sécurité et de la sûreté portuaires ;
- vérifier et contrôler les moyens d'alerte pour réagir aux menaces et incidents contre la sûreté ;
- vérifier, en amont, dès le dépôt de l'Avis d'arrivée de navire (AVARNAV) que le navire dispose d'un plan de sûreté approuvé. Dans le cas échéant, s'en assurer dès l'arrivée du navire ;
- veiller à la formation adéquate des personnels des Services publics de Sécurité/Sûreté portuaires (Police, Gendarmerie, Douanes, Capitainerie etc...);
- s'assurer que les personnels des différentes installations portuaires ont subi la formation adéquate selon le niveau d'intervention et d'implication dans le processus des activités opérationnelles menées dans ladite installation ;

- veiller à la mise à jour des évaluations de sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires;
- procéder à des inspections régulières de sûreté de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées ;
- recommander et incorporer les modifications aux plans de sûreté des installations portuaires pour en rectifier les lacunes ;
- assurer la coordination des actions des services de sécurité et de sûreté intervenant dans le domaine portuaire.

Placée sous l'autorité directe du Directeur Général du Port Autonome de Dakar, la Cellule de mise en œuvre du Code ISPS est composée des membres suivants :

- Le Coordonnateur de la Cellule ISPS ;
- Le représentant de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) ;
- Le représentant de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime, de la Sûreté Maritime et de la Protection de l'Environnement Marin (HASSMAR) ;
- Le Commandant de la Base Navale ;
- Le Commissaire Spécial du Port ;
- Le Commandant de la Compagnie de Gendarmerie Maritime ;
- Le Chef de la Subdivision des Douanes Dakar Port ;
- Le Chef de la Subdivision Maritime des Douanes ;
- Le Directeur des Opérations Portuaires ;
- Le Coordonnateur de la Cellule de Gestion de la Gare Maritime Internationale de Dakar ;
- Le Directeur des Infrastructures et de la Logistique ;
- Le Directeur des Systèmes d'Information ;
- Le Coordonnateur de la Cellule Qualité Environnement ;
- Le Chef de la Division Capitainerie ;
- Le Chef Pilote ;
- Le Chef du Centre Polyvalent de Sécurité ;
- L'Agent de Sûreté du Port.

La Cellule peut s'adjoindre toute compétence utile à l'exécution de ses missions. Le fonctionnement permanent de la Cellule est assuré par :

- Le Coordonnateur de la Cellule ;
- L'Agent de Sûreté du Port (ASP/PSO) ;
- Les Assistants du Coordonnateur ;
- Les Agents de Sûreté des Installations Portuaires (ASIP/PFSO) ;
- Le PC permanent ;
- Un secrétariat.

La Cellule dispose aussi d'un P.C. permanent composé de :

- un assistant du Coordonnateur ;
- un représentant du Commissariat Spécial du Port ;
- un représentant de la Compagnie de Gendarmerie Maritime ;
- un représentant des Douanes.

Ce PC est chargé de :

- assurer le relais du suivi permanent de la mission de la Cellule avec les Agents de sûreté des installations ;
- assurer, en relation avec l'Agent de sûreté de chaque installation portuaire, l'analyse et le traitement des informations recueillies ;
- diffuser les informations nécessaires, dûment protégées conformément au Code, à tous les acteurs impliqués dans la sécurité et la sûreté des installations portuaires et des navires en escale ;
- établir et transmettre à la Cellule des rapports journaliers des événements saillants, concernant les installations et d'une manière générale la sûreté portuaire.

## **SECTION 2 : LA CONVENTION SOLAS**

### **5.4. L'ELABORATION DE LA POLITIQUE DE LA CONVENTION :**

Safety Of Life AtSea, de son nom complet International Convention for theSafety of Life atSea est un traité international visant à définir différentes règles relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires. Traduite en français : Pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette convention s'applique en général aux navires de jauge brute supérieure ou égale à 500 UMS qui effectuent des voyages en eaux internationales. La SOLAS est considérée comme le traité le plus important concernant la sûreté des navires marchands.

Le but de la SOLAS est d'abord de spécifier un certain nombre de normes standards minimales afin de garantir la sécurité et la sûreté des navires marchands et de leurs équipages. Ces normes doivent être maintenues et dictées par les gouvernements des navires, c'est à eux qu'il appartient de vérifier si les navires voguant sous leurs pavillons respectent bien les normes SOLAS. Cela se fait au travers de certificat prévus par le SOLAS et qui prouvent de façon internationale que le navire est aux normes, ce qui est important car tout navire peut subir une inspection par un gouvernement qui n'est pas le sien s'il est clairement sur son territoire. Et ensuite, créer un cadre international dans lequel les Gouvernements, les Administrations, les navires et les installations portuaires puissent coopérer à la détection et à la dissuasion des actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

## **TROISIEME PARTIE : ANALYSES ET RECOMMANDATIONS DANS LA GESTION DE LA SURETE AU PAD**

### **CHAPITRE 6 : ANALYSES**

#### **SECTION 1 : ANALYSES DE L'ACTIVITE :**

Au cours de nos enquêtes, nous avons orienté nos questionnaires vers quelques cibles en fonction des principaux agents intervenant directement dans la sûreté portuaire. En effet, les questionnaires sont destinés aux ASP, ASIP. Une telle approche nous permettra d'avoir une vision large des facteurs liés à la sûreté portuaire au sein du PAD.

#### **6.1. LES MENACES DANS LA GESTION DE LA SURETE PORTUAIRE AU PAD**

S'agissant du contexte, le port est situé dans une zone industrielle, sans récepteurs sensibles, c'est-à-dire sans zones protégées ni zones résidentielles dans le voisinage du site.

##### **6.1.1. Analyses des menaces liées à la sûreté portuaire :**

Le principal facteur de risque associé au transport maritime est sans doute le volume et la quantité de marchandises acheminées par voie maritime. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) estime à 5.8 milliards de tonnes soit plus de 80 % du commerce mondial, le volume de marchandises ainsi acheminée en 2001, pour l'essentiel à bord de plus de 46 000 navires desservant presque 4 000 ports dans le monde entier. Et rien ne donne à penser que le commerce maritime mondial puisse diminuer prochainement d'autant que les négociations internationales visent expressément à faciliter et accélérer le commerce mondial plutôt qu'à le ralentir. Outre sa taille, le secteur maritime qui est par nature un réseau de transport complexe, international et ouvert, pose plusieurs autres problèmes sur le plan de la sûreté. L'un d'eux est la multiplicité des facteurs de risque terroriste.

Les navires de haute mer peuvent être les vecteurs ou les cibles d'attentats. Ils peuvent aussi servir à faciliter d'autres attentats et/ou à collecter des fonds pour des organisations terroristes. Les principaux facteurs de risque liés aux transports maritimes – cargaisons, navires, personnel et sources de financement – sont aussi liés à des risques plus vastes : perturbations importantes du commerce mondial et

accroissement des coûts économiques découlant du renforcement de la sûreté portuaire. Il est important que, les gouvernements s'emploient à faire face à ces risques en recourant à tout un arsenal car il pourrait être à la fois coûteux et inefficace de se limiter à réagir au coup par coup aux diverses menaces.

### **6.1.2. Facteurs de risque liés à la cargaison :**

La majeure partie des cargaisons maritimes qui ont pour destination le PAD et qui ne sont pas transportées en vrac, est acheminée par conteneurs. Ces caissons normalisés ont révolutionné le transport des marchandises par voie maritime depuis qu'ils sont apparus dans les années 1950 et ont donné naissance à une multitude de transporteurs routiers et ferroviaires spécialisés, à une flotte de plus de 2 700 navires porte-conteneurs modulaires et à un réseau mondial de plus de 430 installations de manutention portuaire extrêmement automatisées. En 2002, le Bureau international des conteneurs (BIC) estimait à environ 15 000 000 le nombre de conteneurs en circulation – réparti pratiquement à égalité entre les flottes indépendantes et affrétées. D'après les données de Containerisation Online, 232 millions de conteneurs ont transité par les ports de conteneurs en 2001. Le volume absolument considérable de mouvements de conteneurs, leur taux de rotation relativement élevé dans le système commercial international et leur uniformité constituent autant de défis redoutables pour la sûreté.

Tout d'abord, le système est suffisamment perméable pour être facilement menacé et détourné de ses objectifs commerciaux légitimes. On trouvera à la section 4 une description succincte de la chaîne de transport des conteneurs qui met en évidence bon nombre des points actuellement vulnérables du système. Il suffit de dire que nombreuses sont les possibilités de faire un usage impropre de ce mode d'expédition de fret.

Immédiatement après les attentats du World Trade Center, l'attention s'est rapidement portée sur les possibilités d'utilisation des conteneurs pour y cacher et livrer des armes de destruction massive relativement rudimentaires. Dans le scénario le plus pessimiste, une organisation terroriste pourrait placer une arme de destruction massive, munie d'un système de positionnement mondial par satellite, dans un conteneur maritime, l'introduire dans le réseau de transport international par le biais de chargeurs, d'intermédiaires et de transporteurs légitimes, puis actionner à

distance le détonateur de l'arme au moment de son arrivée au cœur d'une importante zone habitée. Il suffirait pour ce faire d'une arme, de quelques agents situés à des points stratégiques et d'une compréhension minimale des pratiques commerciales internationales. Les probabilités de réussite d'une telle opération seraient accrues du fait que seul un petit nombre de conteneurs sont effectivement examinés (2 % environ aux Etats-Unis avant l'attentat du World Trade Center). Au port de Dakar seule une petite quantité de conteneurs sont contrôlés par les experts d'où des risques importants de se retrouver dans la situation des usa avec les attentats du 11/11 /2001. Bien que doté de scanner seuls les conteneurs en provenance des pays à risque passent par le scanner.

Cependant notons que, les marchandises dangereuses qui séjournent dans les entrepôts au sein du PAD ne concernent pas que des produits hautement toxiques, explosifs ou polluants. Tous les produits dont nous avons régulièrement besoin, comme les carburants, le gaz, peuvent, en cas d'événement, présenter des risques pour les personnes, marchandises, installations portuaire et l'environnement portuaire.

### **6.1.3. Facteurs de risques liés à l'encombrement portuaire :**

L'encombrement portuaire n'a pas de cause unique, généralement, il se produit parce que le trafic dépasse la capacité d'accueil c'est d'ailleurs le principale problème du PAD. En effet, l'insécurité portuaire et le non-respect des règles de sureté portuaire sont les conséquences majeures de l'encombrement de la côte ouest Africaine. Contrairement, aux pays développés où les conséquences sont principalement économiques, car certains des pays développés subissent ce phénomène de manière périodique, ce qui n'est pas le cas dans les ports des pays de la cote-ouest Africaine et au PAD en particulier où l'encombrement portuaire est récurrent. Ce phénomène est accentué par la perméabilité de l'accès au port, qui n'est pas loin de ressembler aux passoires. Cette situation favorise l'intrusion des substances illicites telles : les armes, les drogues etc. L'une des conséquences économiques de ce phénomène est la rareté et l'augmentation du prix des produits sur le marché. Ainsi, ce phénomène d'encombrement au sein du PAD contribue à fragiliser la sécurité et la sureté portuaire. L'encombrement au sein du PAD provient du nombre élevé de navires qu'il reçoit mais surtout de la disponibilité des postes

d'accostage. Quand les navires sont très nombreux, chacun doit attendre avant d'accoster. Mais aussi, il faut ajouter que le PAD souffre particulièrement de l'encombrement d'un nombre important de personnes dont la présence n'est justifiée ou nécessaire dans le port ce qui constitue un obstacle majeur pour la sûreté au sein du port.

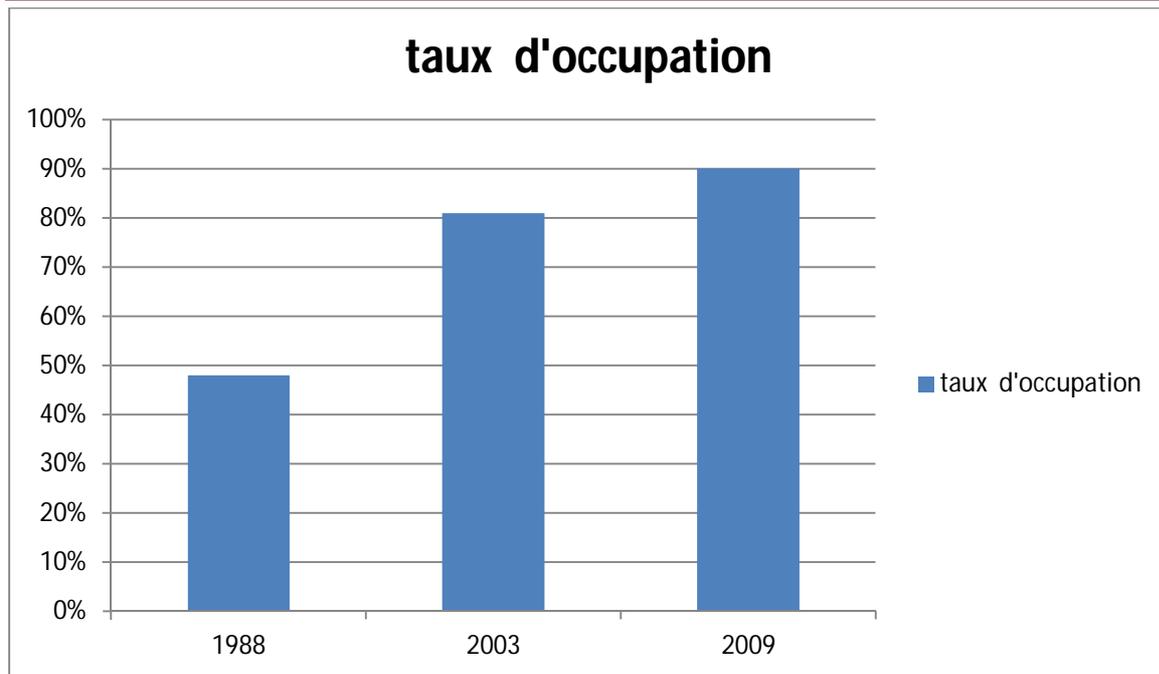
Notons aussi que, depuis la concession du TAC en 2008, l'activité des conteneurs est en pleine expansion. Le trafic des conteneurs, composante à forte valeur ajoutée, a enregistré en 2011 un total de 415592 EVP par rapport à l'année 2010 qui a enregistré un total de 349231 EVP selon le bulletin d'information 2012 du PAD, cette évolution du trafic a favorisé non seulement, les vols, les pillages au sein du port mais aussi, l'introduction facile des armes et drogues. Ainsi, parallèlement à l'augmentation de la capacité de chargement des porte-conteneurs fréquentant le port de Dakar, le temps de transit important des marchandises continu à poser des problèmes d'où l'encombrement récurrente au sein du port.

**Tableau3 : Surface effective, Surface total et taux d'occupation du sol du PAD entre 1988-2009**

Années	Surface effective X1000M	Surface total X1000M	Taux d'occupation (%)
1988	151	312	48%
2003	359	445	81%
2009	412	455	90%

**Source :** [www.revues.org](http://www.revues.org)

**Graphique1 :** Taux d'occupation du PAD entre 1988-2009



**Commentaire :** En raison de l'exigüité de l'espace portuaire (184 ha) comparé à d'autres ports de la sous-région comme Abidjan (800 ha), l'espace du port est maintenant arrivé à saturation, avec un taux d'occupation de l'ordre de 90 % en 2009. Cette situation découle, d'une part, de la lenteur des procédures douanières qui influent sur le temps de transit des marchandises à l'intérieur de la barrière douanière et, d'autre part, de l'aménagement et de l'amodiation des terre-pleins. Le pouvoir d'influence des autorités portuaires est réduit sur le domaine amodié où le temps de transit dépasse le temps de séjour normal des marchandises ce qui constitue un impact considérable pour la sûreté du PAD.

**Tableau 5** : Trafic du nombre d'escale par type de navire entre 2008-2011 au PAD

Type de navires	Années			
	2008	2009	2010	2011
Porte-conteneurs	694	679	713	783
Rouliers	319	425	436	423
Minéraliers	35	40	53	35
Tankers	268	301	346	345
Cargos	440	409	504	667
Croisières	29	22	14	31
Pêcheurs	192	185	242	395
Autres	188	201	203	252
Total	2165	2262	2511	2931

**Source** : Bulletin d'information PAD 2011

L'évolution du nombre d'escale de différent type de navire au PAD entre l'année 2008-2011, à beaucoup influé dans la gestion de la sureté portuaire car représente aussi l'un des éléments fondamentales qui l'encombrement au sein du PAD.

#### **6.1.4. Facteurs de risques liés aux terrorismes dans la cote-ouest africaine :**

Sur le plan international, il n'y a pas une définition unanime, des termes « terrorisme » et « terroriste ».

D'après le Dictionnaire « Petit Larousse » « le terrorisme est l'ensemble des actes de violence commis par une organisation pour créer un climat d'insécurité ou renverser le gouvernement établi ».

Selon la loi Britannique pour la prévention du terrorisme (Prévention of Terrorism Act, 1976), le terrorisme est « le recours à la violence à des fins politiques, [y compris] la violence visant à semer la peur parmi la population ou un segment quelconque de la population ».

Ces définitions, en se focalisant sur le caractère politique de l'acte terroriste, restreignent le champ d'intervention du mal. En suivant un peu l'actualité des dernières décennies, on peut se rendre compte que le terrorisme n'épargne aucun domaine : religieux, philosophique, économique etc... (Al Qaeda, MEND au Nigéria, les factions somaliennes, les brigades rouges en Italie, l'Action directe en France, la Bande à Baden en Allemagne...).

Au niveau de l'OMI, la Convention SUA (Suppression of Unlawful Acts) de 1988, sans avoir défini le terrorisme a donné une liste des actes considérés comme infraction pénale. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

- S'empare d'un navire par violence ;
- Accomplit un acte de violence de nature à compromettre la sécurité de la navigation ;
- Détruit un navire ou cause des dommages à un navire ou à sa cargaison ;
- Place sur un navire un dispositif propre à détruire celui-ci ;
  
- Détruit ou endommage gravement des installations de navigation maritime ;
- Communique une information fausse ;
- Blesse ou tue toute personne en commettant ou tentant de commettre l'un des délits ci-dessus.

Les infractions pénales selon l'esprit de l'OMI ne permet pas de déboucher sur une définition complète du terrorisme parce qu'elle ne concerne que le transport

maritime. Le camion, le train, l'avion, l'immeuble, le port etc... ne peuvent – ils pas être des cibles ou des moyens de terrorisme ?

Disons pour simplifier que : le terrorisme est un acte de violence volontaire et prémédité, mu par des convictions politiques, nationalistes, économiques, religieuses, culturelles ou environnementales, dirigé contre une cible donnée, pour venger, effrayer ou satisfaire au désir de se faire connaître ou entendre.

Trois éléments se retrouvent invariablement dans un acte terroriste :

- existence d'un auteur (terroriste) ;
- existence d'un objectif (se faire entendre ou connaître) ;
- utilisation d'un moyen violent contre une cible (crime).

Le terroriste est donc toute personne qui commet ou aide à commettre le terrorisme.

Selon Lloyd W. Garrison (GlobalTerrorism1986), le terrorisme est parfois efficace pour obtenir des concessions déterminées de nations cibles :

- Il est utilisé pour attirer l'attention des médias à travers le monde, soutenir des révolutions, créer l'anarchie et exercer des représailles ;
- Il est capable de démoraliser des sociétés entières ;
- Les régimes oppresseurs l'utilisent pour se faire obéir par la population.

En général, le terrorisme est soutenu par des fonds provenant de l'extérieur des groupes terroristes. Ceux – ci sont aidés par des sources internationales ou nationales. Un réseau mondial, financé à la fois par des organismes privés et certains pays amis, forme et approvisionne les groupes terroristes.

Notons que les terroristes s'attaquent à l'Homme et à tout ce qui lui est utile. Leurs cibles sont classées en cinq (5) catégories :

- Systèmes d'ingénierie et d'énergie ;
- Systèmes de communication et d'approvisionnement ;
- Systèmes de transport ;

- Cibles humaines ;
- Cibles militaires.

Cependant, les actes de terrorisme les plus courants sont au nombre de sept (7). Ce sont :

- Les attentats à la bombe ;
- Les détournements ;
- Les enlèvements ;
- Les incendies criminels ;
- Les assassinats ;
- Les prises d'otages ;
- Les embuscades.

En effet, le fait que des chargeurs sans scrupules et/ou transporteurs négligents dissimulent parfois la nature véritable des cargaisons dangereuses met en évidence la facilité avec laquelle les terroristes pourraient faire de même à des fins plus sinistres. Des terroristes pourraient tirer parti d'informations sur des cargaisons légales dangereuses et/ou dissimuler la véritable identité de marchandises dangereuses pour placer les conteneurs en question à bord de navires où ils pourraient les faire exploser, provoquant ainsi des dommages allant de la perte d'une partie importante de la cargaison jusqu'à la destruction d'infrastructures portuaires et de leur environnement.

Ainsi, les actes terroristes qui risquent le plus d'aboutir sont ceux qui ont été bien préparés. Lorsqu'un attentat/détournement a eu lieu, les terroristes ont probablement atteint tous leurs objectifs ou la plupart d'entre eux, à moins que le navire détourné ne soit simplement qu'un instrument destiné à un autre acte terroriste, tel que le meurtre public de centaines de passagers et de membres d'équipage innocents, ou la provocation d'un incident écologique catastrophique. S'ils sont bien préparés, les terroristes savent qu'ils ne seront probablement pas assez nombreux pour s'emparer d'un grand navire de croisière et le maîtriser pendant une quelconque période

appréciable de temps. Par conséquent, les navires de charge à effectif réduit sont des cibles plus vraisemblables, en particulier si le navire ciblé a potentiellement la capacité de provoquer une catastrophe, sous une forme ou une autre. Le temps joue en faveur de l'endigement de l'incident. Toutefois, les navires ne sont pas aussi vulnérables à la destruction que les aéronefs. Bien que la tactique consiste à affirmer qu'il y a une force importante à bord ou que le navire a été saboté au moyen d'explosifs, l'expérience acquise jusqu'à présent permet de penser que les détournements sont tentés par de petits groupes sans aucune probabilité, dans la pratique, de pouvoir envoyer par le fond un grand navire moderne.

#### **6.1.5. Les facteurs de risques liés aux vols et pillages au PAD :**

La menace la plus courante et la plus ancienne sur le plan de la sûreté, dans les transports maritimes et particulièrement au PAD, est le vol de la cargaison. La grande majorité des vols qui se produisent dans les installations portuaires et à bord des navires sont des vols de cargaisons. Le vol de cargaison est le plus courant et le plus coûteux des délits maritimes commis dans les ports et comprend tout, depuis les petits larcins et le pillage d'un nombre relativement petit d'objets jusqu'au vol à grande échelle, organisé et perfectionné, de conteneurs entiers. On a estimé à environ 20% des pertes totales de cargaison la part du vol, du pillage et de la non-livraison, et bien qu'il n'existe pas de chiffres précis sur le vol de la cargaison à l'échelle mondiale, ce type de vol représente chaque année, selon les estimations, des dizaines, voire des centaines de milliards de dollars US.

Pour qu'un vol de cargaison puisse s'opérer trois facteurs doivent être réunis : les trois C du vol de cargaison. Il s'agit de : **la confusion, la collusion et le commun dénominateur** :

- **La confusion**

Du fait d'une activité incontrôlée, la confusion règne dans tous les points de transport, entrepôts et zone de répartition. Le trajet des transferts constitue également un risque. Elle est causée par :

- Les entrées et sorties fréquentes et aléatoires de personnes telles que, employés permanents de l'installation en question, ouvriers occasionnels,

passagers et équipages, personnels d'entretien et de réparation, chauffeurs de camions et autre personnel de manutention de la cargaison ;

- Les mouvements de matériel tels que camions, matériel de manutention, conteneurs, automotrices, barges etc.
- Les documents volumineux et divers se rapportant aux transactions de fret et de cargaison : connaissements, manifestes, formulaires d'échange de matériels tels que les TIR (TrailerInterchangeReceipts – bordereaux d'échange de remorques), permis de conduire, lettre de crédit etc.

- **La Collusion**

Il y a collusion lorsque deux (2) ou plusieurs personnes se mettent ensemble pour commettre un délit. C'est le cas lorsque des conducteurs de camions, des transporteurs de fret, de cargaison, des employés et des contrôleurs, des conducteurs de chariots élévateurs, des contremaîtres, du personnel de sûreté ou toute autre combinaison de ces personnes se mettent d'accord ou conspirent pour commettre un vol de marchandises dans la confusion d'une installation de transport.

- **Le commun dénominateur**

Dans presque tous les vols de cargaisons et dans la quasi-totalité des collusions se trouve un **commun dénominateur** : le conducteur de camion malhonnête. En effet, la cargaison volée doit, d'une manière ou d'une autre se déplacer de sa position régulière et normale à une destination anormale, détournée, pour que le vol soit effectif. Dans la plupart des cas ce déplacement détourné se fait dans des cabines de camions, dans des conteneurs ou autres à la parfaite connaissance du chauffeur et avec son entière complicité.

Dans de rares cas le chauffeur est impliqué par ignorance du délit : c'est le cas où intervient la seule responsabilité de son ou ses chefs.

## **6.6. Quelques cas d'atteintes à la sûreté portuaire :**

- **AU Port Autonome de Dakar**

C'était le 24 /03/1992 dans une compagnie de Fabrication d'huiles et graisses

raffinées installées au PAD que la virole centrale d'une citerne routière d'ammoniac liquide (NH<sub>3</sub>) non raccordée s'ouvre dans une usine traitant des oléagineux. Les 2 extrémités propulsées par réaction endommagent les installations proches ; l'avant 'fauche' une partie des installations et défonce le mur d'un local électrique, la partie arrière propulsée vers le haut selon un angle de 45°, heurte avec violence un important linteau en béton armé d'un bâtiment voisin puis ricoche en direction de l'unité endommageant gravement son niveau supérieur. Un essieu sera retrouvé à 200 m dans un établissement voisin. Une partie des 22 t d'NH<sub>3</sub> de la citerne se répand dans l'unité, une autre est projetée avec l'arrière du réservoir hors du site. Selon certains témoins, le nuage toxique blanchâtre se serait déplacé sur 250 m pour se résorber en 10 à 15 min.

Des projections d'NH<sub>3</sub> liquide ont atteint une trentaine de mètres. L'atmosphère irrespirable gêne l'intervention des secours non équipés de protections suffisantes : masques, bouteilles d'oxygène... L'heure (13h30 - changement de quart) et le lieu de l'accident (proche de la zone de restauration du port industriel) sont 2 facteurs aggravants expliquant en partie le lourd bilan humain : 129 morts et 1 150 blessés, victimes brûlées directement par l'NH<sub>3</sub> ou intoxiquées par ses vapeurs. Des personnes atteintes de lésions jugées sans gravité dans un 1<sup>er</sup> temps, développeront un œdème pulmonaire fatal quelques jours plus tard. Selon la presse, des curieux alertés par le bruit de l'explosion et qui se seraient rués vers la zone accidentée, compteraient parmi les victimes.

Un sur-remplissage de la citerne (22,2 t pour 17,7 t de capacité) est à l'origine du sinistre. Cette pratique semblait fréquente dans l'établissement, l'unité dépourvue de toute capacité fixe de stockage d'NH<sub>3</sub> était directement alimentée à partir des citernes de transport. Par ailleurs, la citerne s'est rompue au niveau d'une soudure de réparation effectuée 2 ans plus tôt à la suite d'une fuite constatée lors d'une épreuve hydraulique.

○ **Au port de Lagos (Nigeria) :**

C'était en juin 2006, a eu lieu au port de Lagos une des plus importantes saisies de drogue jamais effectuées en Afrique, portant sur plus de 14 tonnes de cocaïne en provenance du Pérou. Selon toute vraisemblance, la cocaïne était dissimulée au

milieu de sacs de ciment blanc, voire que les deux substances étaient mélangées.

**6.7. La méthode QQQQCPC :**

Cette méthode permettra de faire une analyse descriptive et critique de la gestion de sureté portuaire au PAD.

<p>QUI</p>	<p>Les agents et organismes de sureté portuaire au PAD :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Les ASP ;</li> <li> Les ASIP ;</li> <li> Les OSR ;</li> <li> La Direction générale du port ;</li> <li> La douane ;</li> <li> La police ;</li> <li> L'armée ;</li> </ul>	<p>Le port de Dakar offre une gamme de services divers et représente le poumon de l'économie du pays. Les ports et installations portuaire représentent les cibles privilégiés des trafiquants, terroristes, voleurs, etc..... Pour être compétitif, performant et avoir un espace portuaire sur les autorités portuaire doivent optimiser le niveau de sureté dans l'enceinte portuaire pour attirer les clients.</p>
------------	---	--

<p>QUOI</p>	<p>L'optimisation du niveau de sureté portuaire rendre le port performant, plus compétitif et sur.</p>	<p>L'optimisation du niveau de sureté portuaire au port de Dakar est nécessaire dans un climat de concurrence. Cette amélioration des services au port de s'imposer au niveau de la sous-région.</p>
<p>OU</p>	<p>Au port autonome de Dakar</p>	<p>L'optimisation ne doit pas concernées que les IP, et les navires mais elle doit aussi concerner l'ensemble des acteurs portuaires, toue la communauté portuaires.</p>
<p>QUANT</p>	<p>Le port est un espace voué au transit de marchandises et de passagers .donc c'est un fournisseur de services. par conséquent l'optimisation du niveau de sureté portuaire doit être un processus continu.</p>	<p>Un port doit constamment améliorer son niveau de sureté portuaire pour se valoriser, avoir un espace portuaire sur, afin d'attirer le maximum de clients.</p>
<p>COMMENT</p>	<p>Par la mutualisation des services intervenants dans la sureté portuaire et l'amélioration du TIC.</p>	<p>Le port de Dakar doit améliorer les équipements de sureté et la formation des agents intervenant dans la sureté portuaire,</p>

		sinon il risque de perdre plusieurs clients et sera ainsi, devancé par ses concurrents.
COMBIEN	Investissements nécessaire pour doter le port d'équipements de sureté portuaire performant et dans la formation des agents de sureté portuaire et des installations portuaire.	Ces investissements sont nécessaires pour développer le niveau de sureté de l'espace portuaire.
POURQUOI	Pour permettre au port d'être plus performant, plus compétitif et sur.	Un port ne peut être compétitif que si le niveau de sureté est élevé.

**6.8. Analyses des forces, faiblesses, opportunités, menaces dans la gestion de la sûreté portuaire au PAD(analysesSWOT)**

L'analyse SWOT nous permettra d'analyser les forces, faiblesses, opportunités et menaces du PAD en particulier dans la gestion de la sureté portuaire.

FORCES	FAIBLESSES
<p>Position géographique du port de Dakar et proximité des grandes routes maritimes ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Compétences des acteurs portuaires ;</li> <li>· Sureté du port : le PAD a adopté le Code ISPS dont les objectifs sont d'établir un cadre international de coopération entre les gouvernements contractant ;</li> <li>· Coopération avec le Mali ;</li> </ul> <p>Installations portuaire moderne ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Moyens de pilotage moderne et rapide ;</li> <li>· Infrastructures ferroviaires reliées au réseau national et international ;</li> <li>· Entrepôts de stockage, de conservation et plateforme de distribution ;</li> <li>· Agents compétents ;</li> <li>· Services offerts 24/24</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Absence de système d'information communautaire ;</li> <li>Manque de volonté populaire ;</li> <li>· Déséquilibre du trafic portuaire en terme d'entrées et de sorties ce qui peut constituer un handicap pour la sureté portuaire ;</li> <li>· Mesures de sureté portuaire et effective des ASP ET ASIP insuffisants ;</li> <li>· Manque d'informations ;</li> <li>· Absence de certification pour les autres services ;</li> <li>· Faiblesses des forces de sécurité et déficit d'équipements des agents de sureté ;</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<p>Position géographique du port de Dakar ;</p> <p>La mutualisation des entrepôts ;</p>	<p>la montée du terrorisme en Afrique de l'ouest ;</p> <p>la crise Malienne et l'instabilité des</p>

<p>les alliances entre les différents services du port ;</p> <p>Dynamisme des autorités portuaires aussi bien au plan de l'investissement qu'au niveau de l'amélioration des compétences des ressources humaine en matière de sûreté portuaire.</p>	<p>frontières ;</p> <p>concurrence des ports de la sous-région toujours actuelle ;</p> <p>L'encombrement portuaire ;</p> <p>Le laxisme des agents de sûreté;</p> <p>Les procédures administratives du port ;</p> <p>Pas de possibilité d'extension vers l'intérieur du pays.</p>
---	--

## CHAPITRE 7 : LES RECOMMANDATIONS

### SECTION 1 : RECOMMANDATIONS DANS LA GESTION DE SURETE PORTUAIRE

Au terme de notre réflexion sur la gestion de la sûreté portuaire au PAD, nous allons traiter cette partie en donnant quelques recommandations en vue de contribuer à la bonne marche dans la gestion de sûreté au PAD. En effet, suite à l'analyse des indicateurs de performance, mais également d'après l'étude de la situation actuelle du PAD, nous allons apporter dans cette partie nos contributions. Celles-ci pourront contribuer dans l'amélioration du contrôle d'accès au port, de la formation des agents, du système d'informations...Etc.

#### 7.1. Mise en place d'une nouvelle politique de sûreté portuaire en tenant compte des menaces actuelles :

Pour avoir un espace portuaire sûr et écologique les autorités portuaire doivent mettre en place une politique de sûreté portuaire qui permettra l'implication de tout le personnel et clients du port. Ainsi cette politique devra être établit comme suit :

- ✚ L'Etat du Sénégal plus particulièrement les autorités portuaires devraient produire un «énoncé de politique de sûreté portuaire» qui constitue une base en vue de l'élaboration de directives, de règles et de règlements, selon le cas. Les politiques de sûreté portuaire devraient tenir compte des conventions et codes internationaux pertinents, ainsi que des pratiques nationales établies ;
- ✚ Les autorités portuaires devraient élaborer une politique de sûreté et s'assurer qu'un cadre législatif est en place pour appliquer les dispositions du présent recueil de directives pratiques. La politique de sûreté devrait tenir compte des mesures prises par les Etats Membres pour :
  - Promouvoir la coopération aux niveaux régional et international ;
  - Encourager la participation maximale des intervenants dans l'élaboration des politiques ;
  - Fournir des ressources adéquates pour la mise en œuvre et le maintien efficace de la politique de sûreté ;

- Reconnaître l'importance de l'élément humain et faire des sensibilisations concernant la sécurité et la sûreté portuaire, formation et perfectionnement des compétences ;
- Reconnaître l'interdépendance existant entre sûreté et sécurité du public, développement économique et protection de l'environnement ;
- La politique de sûreté devrait faire l'objet de vérifications et de mises à jour périodiques pour tenir compte de l'évolution des circonstances.

## **7.2. Coordonnées les tâches et rôles des agents intervenant dans la sûreté portuaire :**

L'autorité portuaires en plus d'élaborer une politique de sûreté, devraient:

- Identifier l'autorité désignée au PAD qui est tenu d'avoir un plan de sûreté portuaire ;
- Assurer la création d'un comité consultatif sur la sûreté portuaire et la nomination d'un agent de la sûreté portuaire ;
- Nommer les personnes responsables des activités de sûreté portuaire dans un port spécifique, le cas échéant. ;
- Exécuter une évaluation de sûreté portuaire ;
- Approuver les évaluations de sûreté portuaire et toutes les modifications subséquentes ;
- Veiller à ce que les plans de sûreté portuaire soient élaborés et mis en œuvre adéquatement, puis examinés et tenus de façon périodique ;
- Définir et communiquer le niveau de sûreté approprié ;

Les tâches de l'ASP devraient inclure, notamment :

- Effectuer une étude initiale exhaustive de la sûreté du port, en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté portuaire ;
- Assurer l'élaboration et la mise à jour du plan de sûreté portuaire ;

- Mettre en œuvre le plan de sûreté portuaire ;
- Effectuer des inspections périodiques de la sûreté du port pour garantir le maintien de mesures appropriées ;
- Recommander et incorporer, le cas échéant, des modifications au plan de sûreté portuaire afin de corriger les lacunes et mettre à jour le plan en fonction des changements pertinents survenus dans le port ;
- Améliorer la sensibilisation à la sûreté et la vigilance du personnel du port :
  - S'assurer que la formation adéquate a été offerte au personnel responsable de la sûreté du port ;
  - Faire rapport aux autorités pertinentes et tenir des dossiers des incidents de sûreté qui ont des répercussions sur la sûreté du port ;
  - Coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté portuaire avec les personnes ou organisations concernées ;
  - Effectuer la coordination avec les services de sûreté, le cas échéant ;
  - Veiller au respect des normes qui s'appliquent au personnel responsable de la sûreté du port ;
  - S'assurer que l'équipement de sûreté est correctement exploité, mis à l'essai, calibré et entretenu.

### **7.3. Sensibilisation à la sûreté portuaire et la rigueur dans la formation des agents de sûreté:**

La sensibilisation à la sûreté est essentielle pour la sécurité, la sûreté et la santé du personnel du port ainsi que pour les autres personnes qui y travaillent; les membres du personnel devraient être informés de leurs responsabilités à l'égard de leurs collègues, de la collectivité portuaire et de l'environnement. Une formation appropriée du personnel qui travaille dans le port devrait maximiser la sensibilisation du personnel aux comportements, incidents, événements ou objets douteux dans le cadre de ses tâches quotidiennes et la précieuse contribution de chacun à la sûreté du port et de son personnel. La formation devrait comprendre une définition claire de

la voie hiérarchique à suivre pour signaler ces questions aux superviseurs, aux directeurs ou aux autorités compétentes. Une formation supplémentaire ou spéciale peut être nécessaire pour des personnes remplissant certaines fonctions spéciales. La formation peut être axée sur des tâches et des rôles particuliers dans le port ou dans des installations externes desservant le port, notamment les suivants :

- Le personnel de sûreté et celui chargé de faire appliquer les règlements.

Les manutentionnaires et toutes les personnes chargées de la manutention, de l'entreposage et du transport ou entrant en contact avec des passagers, des marchandises, du matériel et des cargaisons, ou des navires.

- Les autres rôles ou tâches connexes où le personnel n'a pas de contact direct avec les passagers, les marchandises, le matériel et les cargaisons, ou les navires dans son cadre de travail habituel, mais qui a un rôle administratif ou de soutien dans le port ou dans les installations connexes.
  
- Il faudrait également tenir compte des situations où il serait inefficace ou contraire aux bonnes pratiques de sûreté de donner des informations supplémentaires ou de dispenser une formation à des personnes qui n'ont pas directement besoin d'être informées.

#### **7.4. Mises en place de nouvelles mesures de sûreté portuaire, et la confidentialité, non divulgation des informations**

##### **7.4.1. Nouvelles mesures de sûreté portuaire :**

Les nouvelles mesures de sûreté portuaire peuvent avoir les objectifs suivants :

- ❖ Empêcher des personnes d'accéder au port sans motifs légitimes et empêcher les personnes qui ont des motifs légitimes de se trouver dans le port d'avoir illégalement accès à des navires ou à d'autres zones réglementées avec l'intention de commettre des actes illégaux ;
  
- ❖ Empêcher l'introduction d'armes, de substances ou de dispositifs dangereux non autorisés dans le port ou à bord de navires dans le port ;

- ❖ Empêcher toute blessure ou tout décès, ou tout dommage au port, aux installations portuaires, aux bâtiments ou à l'infrastructure portuaire causée par des explosifs ou autres dispositifs ;
- ❖ Empêcher quiconque de toucher de façon illicite aux marchandises, au matériel essentiel, aux conteneurs, aux réseaux de services publics, aux systèmes de protection, aux procédures et aux systèmes de communication concernant le port ;
- ❖ Empêcher le trafic d'articles de contrebande, de stupéfiants ou autres substances illégales et de matériel prohibé ;
- ❖ Empêcher toute autre activité criminelle, comme le vol ;
- ❖ Assurer une protection contre la divulgation non autorisée de documents protégés, d'informations commerciales exclusives ou confidentielles ou d'autres renseignements critiques pour la sûreté.

#### **7.4.2. Assurer la confidentialité et non-divulgence des informations :**

Les conditions d'emploi ou les règles organisationnelles devraient contenir des dispositions exigeant du personnel qu'il ne divulgue pas de renseignements relatifs à la sûreté touchant le port, la formation en matière de sûreté, les systèmes de contrôle d'accès, l'emplacement de l'équipement de sécurité ou de communications et les activités de routine ou autres dans le port, et ce, à des personnes qui n'ont pas directement besoin d'en être informées.

## CONCLUSION

Les transports maritimes ont considérablement évolué dans le monde au cours des dix dernières années, le secteur a notamment été marqué par un rythme accéléré illustré par le segment du trafic conteneurisé dont le taux de croissance est le plus élevé.

Pour réaliser des économies d'échelle, les compagnies maritimes ont investi dans le marché des navires porte-conteneurs en expansion sans cesse croissante. Le seuil de 10 000 EVP par navire a été dépassé alors que, dix ans plus tôt, la capacité des navires ne dépassait pas 4 400 EVP. En raison de la concurrence accrue, on a assisté à des fusions et acquisitions au cours des dernières années, l'objectif étant de mettre sur pied des méga-entreprises de transport. Cette évolution vers des navires toujours plus grands intensifiera la pression en faveur d'une bonne gestion de la sûreté et la sécurité portuaire, de meilleures installations portuaires et de l'amélioration conséquente de la productivité des ports dans la côte ouest africaine.

En effet, les mutations en matière de sûreté portuaire dans la côte ouest-africaine en particulier au Sénégal, amènent inévitablement à repenser le rôle que doit jouer le port de Dakar dans le nouveau contexte économique. Toutefois, pour avoir un espace portuaire sûr, les autorités du port doivent mettre en place de nouvelles mesures de sûreté portuaire. Ainsi, cette présente étude montre, que le PAD, malgré l'existence de normes réglementaires, ne respecte pas totalement les dispositions fixées par l'OMI en matière de sûreté et sécurité portuaire. Cependant, de bons résultats ont été enregistrés grâce à l'implication que mène la Direction générale du PAD dans l'amélioration des activités portuaire et des installations pour faire face aux menaces et dangers en matière de sûreté et sécurité portuaire.

Cependant, la principale difficulté réside dans la mise en place de réelles politiques dans la gestion de la sûreté et la sécurité portuaire qui passe inévitablement par un partage d'informations sur les dangers et risques que représentent les marchandises dangereuses, les conteneurs. L'objectif est de maîtriser les flux physiques (personnes et marchandises) qui entrent et sortent dans le port. Ainsi pour atteindre cet objectif le port de Dakar doit pouvoir identifier tous les navires ainsi que leurs cargaisons, les membres de leurs équipages avant même l'entrée du navire au port. Il doit aussi effectuer une vérification documentaire et physique des marchandises

mais malheureusement, tel n'est pas le cas. Chaque année, plus de 400000 conteneurs sont débarqués au port de Dakar et seule une petite partie passe par le scanner.

Pour avoir une bonne gestion de la sûreté portuaire et un port sécurisé, les experts maritimes doivent obligatoirement être impliqués dans la vérification physique de tous les conteneurs. D'importantes mesures de sécurité et de sûreté ont été prises : contrôle à l'accès au port, vidéos surveillance dans l'espace portuaire, mais la sécurité et la sûreté totale n'existent dans aucun domaine.

En somme, pour être compétitif le port de Dakar doit renforcer ces mesures de sécurité et de sûreté portuaire afin d'éviter des drames comme le joola.