

RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL



UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE
L'INNOVATION

DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

GROUPE SUPDECO DAKAR



7, Avenue Faidherbe Dakar-Sénégal
Tél : 33 849 69 19 Fax : 33 821 50 74
www.supdeco.sn

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS



Rue 3 prolongé Boulevard de l'EST
Point E BP 21354 Dakar Sénégal
Tél : 33 859 95 95 Fax : 33 860 52 02

MEMOIRE

Pour l'obtention du diplôme de **BACHELOR** en **Transport Logistique**

THEME :

**ETUDE DU TRANSPORT DE PASSAGERS
SUR LE TRAJET DAKAR-ZIGUINCHOR :
CAS DE COSAMA**

Rédigé par :
Diarietou SOW

ENCADREUR :
Guy Théophile NZUDIE KENMOGNE

Année académique :
2019-2020

DEDICACE

Je dédis ce présent mémoire à :

Mon Père Feu EL HADJ OUSSEYNOU SOW

Ma mère ADJA ROKHAYA LO

REMERCIEMENTS

L'aboutissement de ce travail n'aurait pas été facile sans l'aide et les conseils de certaines personnes que je tiens ici à leur exprimer mes sincères remerciements et aussi ma profonde reconnaissance.

Mes remerciements vont de tout cœur à monsieur Guy Théophile NZUDIE KENMOGNE, mon encadreur de mémoire, pour sa constante disponibilité et ce, malgré ses nombreuses occupations.

J'exprime mes sincères remerciements à tout le corps professoral du département de l'Institut Supérieur des Transports (IST) du Groupe Sup De Co pour la qualité des connaissances qu'ils ont inculqués en moi.

J'exprime également ma reconnaissance à notre Directeur des Etudes MR LY.

Je remercie toute ma famille qui a contribué à mon éducation.

Et aussi à mes camarades de promotions qui leur aide m'a été bénéfique dans le cas où j'ai eu à rectifier bon nombre de lacunes.

AVANT-PROPOS

Depuis son apparition l'homme est à la quête de savoir. Ceci lui permet de s'accroître de jour en jour. En ce sens l'éducation devient l'un des plus importants leviers en matière de développement.

Grace à l'avancé de la technologie de l'information et de la communication, la face du monde a changé. Elle permet aux entreprises d'utiliser des stratégies de plus en plus sophistiquées pour un bon développement de leur organisation. Pour rester performants les entreprises devront suivre ce rythme. Ainsi on assiste à un développement fulgurant des moyens de transport. Les mouvements deviennent de plus en plus fréquents et faciles.

En effet, conscient de l'importance des transports dans le monde émergent, le président directeur général du groupe SUP DE CO a créé l'Institut Supérieur des Transports (IST) ce qui fut une belle surprise pour tout un peuple.

Tenant compte de l'importance de tous ce qui se dresse dans cet univers du savoir, le groupe SUP DE CO Dakar tire son épingle du jeu en instituant une formation de qualité basée sur la rigueur et la discipline.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
AVANT PROPOS.....	III
SOMMAIRE	IV
LISTE DES ABREVIATIONS	V
LISTE DES TABLEAUX ET IMAGES.....	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT.....	VIII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : PRESENTATION DU COSAMA	3
SECTION 1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION DU COSAMA.....	4
1- HISTORIQUE	4
2- ORGANISATION GENERALE DE L'ENTREPRISE.....	5
SECTION 2 : ACTIVITES ET MOYENS LOGISTIQUES DU COSAMA.....	7
1- PRESENTATION GENERALE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE.....	7
2- PRESENTATION DES MOYENS LOGISTIQUES DE L'ENTREPRISE.....	8
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS	15
SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS OBTENUS	16
1- PRESENTATION DE LA PRATIQUE DU TRANSPORT DE PASSAGERS.....	16
2- INTERPRETATIONS.....	21
SECTION 2 : ANALYSE ET RECOMMANDATIONS	24
1- ANALYSE PAR LA MATRICE SWOT.....	24
2- RECOMMANDATIONS.....	24
CONCLUSION GENERALE	26
BIBLIOGRAPHIE	27
WEBOGRAPHIE	27
TABLE DES MATIERES	28

LISTE DES ABREVIATIONS

COSAMA : Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes

SOMAT : Société Maritime de l'Atlantique

COMANAV : Compagnie Marocaine de Navigation

COSEC : Conseil Sénégalais des Chargeurs

CCBM : Comptoir Commercial Bara Mboup

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Affaire du Droit des Affaires

ASD : Aline Siteo Diatta

SOLAS : Safety Of Life At Sea

BNDE : Banque Nationale pour le Développement Economique

Code ISPS : Code International pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires

ANAM : Agence Nationale de l'Assurance Maladie

LISTE DES TABLEAUX ET IMAGES

Tableau 1 : Grille tarifaire passagers

Image 1 : Aline Sitoe Diatta

Image 2 : Aguene

Image 3 : Diambogne

Image 4 : Mame Coumba Lamb

Image 5 : Djilor

Image 6 : Diogue

RESUME

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. Celui des passagers revêt une grande importance sur les plans économique et social. Le trafic de passagers et véhicules a constitué une composante majeure de l'activité maritime et présente un potentiel de croissance considérable. Aussi, il est peu coûteux et ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures.

Ainsi le Sénégal, malgré les difficultés recensées à travers les lignes qui ont eu à désertier les trajets maritimes, continue d'investir dans ce domaine à travers le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes. C'est dans ce sens que nous avons eu à étudier le transport de passagers sur le trajet Dakar-Ziguinchor qui est assuré par le consortium. En effet, ce dernier détient le monopole de ce type de transport au Sénégal donc il assure la navette des différents navires et tout ce qui est sécurité des passagers selon les normes. Alors il s'agira de voir la procédure de ce type de transport afin d'apporter des solutions aux maux que rencontre cette déserte et espérer contribuer à une amélioration du transport effectué.

ABSTRACT

Maritime transport is a pillar of international trade and one of the main drivers of globalisation. The issue of passengers is of great economic and social importance. Passenger and vehicle traffic has been a major component of maritime activity and has considerable growth potential. Therefore, it is inexpensive and does not require significant infrastructure spending.

Senegal, despite the difficulties identified through the lines that have had to desert maritime routes, continues to invest in this area through the Senegalese Consortium of Maritime Activities. It is in this sense that we have had to study passenger transport on the Dakar-Ziguinchor route that is provided by the consortium. Indeed, the latter has a monopoly on this type of transport in Senegal, so it ensures the shuttle of the various ships and everything that is passenger safety according to the standards. It will then be a question of seeing the procedure for this type of transport in order to provide solutions to the evils encountered by this desert and hope to contribute to an improvement in the transport carried out.

DEDICACE

Je dédis ce présent mémoire à :

Mon Père Feu EL HADJ OUSSEYNOU SOW

Ma mère ADJA ROKHAYA LO

REMERCIEMENTS

L'aboutissement de ce travail n'aurait pas été facile sans l'aide et les conseils de certaines personnes que je tiens ici à leur exprimer mes sincères remerciements et aussi ma profonde reconnaissance.

Mes remerciements vont de tout cœur à monsieur Guy Théophile NZUDIE KENMOGNE, mon encadreur de mémoire, pour sa constante disponibilité et ce, malgré ses nombreuses occupations.

J'exprime mes sincères remerciements à tout le corps professoral du département de l'Institut Supérieur des Transports (IST) du Groupe Sup De Co pour la qualité des connaissances qu'ils ont inculqués en moi.

J'exprime également ma reconnaissance à notre Directeur des Etudes MR LY.

Je remercie toute ma famille qui a contribué à mon éducation.

Et aussi à mes camarades de promotions qui leur aide m'a été bénéfique dans le cas où j'ai eu à rectifier bon nombre de lacunes.

AVANT-PROPOS

Depuis son apparition l'homme est à la quête de savoir. Ceci lui permet de s'accroître de jour en jour. En ce sens l'éducation devient l'un des plus importants leviers en matière de développement.

Grace à l'avancé de la technologie de l'information et de la communication, la face du monde a changé. Elle permet aux entreprises d'utiliser des stratégies de plus en plus sophistiquées pour un bon développement de leur organisation. Pour rester performants les entreprises devront suivre ce rythme. Ainsi on assiste à un développement fulgurant des moyens de transport. Les mouvements deviennent de plus en plus fréquents et faciles.

En effet, conscient de l'importance des transports dans le monde émergent, le président directeur général du groupe SUP DE CO a créé l'Institut Supérieur des Transports (IST) ce qui fut une belle surprise pour tout un peuple.

Tenant compte de l'importance de tous ce qui se dresse dans cet univers du savoir, le groupe SUP DE CO Dakar tire son épingle du jeu en instituant une formation de qualité basée sur la rigueur et la discipline.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
AVANT PROPOS.....	III
SOMMAIRE	IV
LISTE DES ABREVIATIONS	V
LISTE DES TABLEAUX ET IMAGES.....	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT.....	VIII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : PRESENTATION DU COSAMA	3
SECTION 1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION DU COSAMA.....	4
3- HISTORIQUE	4
4- ORGANISATION GENERALE DE L'ENTREPRISE.....	5
SECTION 2 : ACTIVITES ET MOYENS LOGISTIQUES DU COSAMA.....	7
3- PRESENTATION GENERALE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE.....	7
4- PRESENTATION DES MOYENS LOGISTIQUES DE L'ENTREPRISE.....	8
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS	15
SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS OBTENUS	16
3- PRESENTATION DE LA PRATIQUE DU TRANSPORT DE PASSAGERS.....	16
4- INTERPRETATIONS.....	21
SECTION 2 : ANALYSE ET RECOMMANDATIONS	24
3- ANALYSE PAR LA MATRICE SWOT.....	24
4- RECOMMANDATIONS.....	24
CONCLUSION GENERALE	26
BIBLIOGRAPHIE	27
WEBOGRAPHIE	27
TABLE DES MATIERES	28

LISTE DES ABREVIATIONS

COSAMA : Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes

SOMAT : Société Maritime de l'Atlantique

COMANAV : Compagnie Marocaine de Navigation

COSEC : Conseil Sénégalais des Chargeurs

CCBM : Comptoir Commercial Bara Mboup

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Affaire du Droit des Affaires

ASD : Aline Siteo Diatta

SOLAS : Safety Of Life At Sea

BNDE : Banque Nationale pour le Développement Economique

Code ISPS : Code International pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires

ANAM : Agence Nationale de l'Assurance Maladie

LISTE DES TABLEAUX ET IMAGES

Tableau 1 : Grille tarifaire passagers

Image 1 : Aline Siteo Diatta

Image 2 : Aguene

Image 3 : Diambogne

Image 4 : Mame Coumba Lamb

Image 5 : Djilor

Image 6 : Diogue

RESUME

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. Celui des passagers revêt une grande importance sur les plans économique et social. Le trafic de passagers et véhicules a constitué une composante majeure de l'activité maritime et présente un potentiel de croissance considérable. Aussi, il est peu coûteux et ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures.

Ainsi le Sénégal, malgré les difficultés recensées à travers les lignes qui ont eu à désertier les trajets maritimes, continue d'investir dans ce domaine à travers le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes. C'est dans ce sens que nous avons eu à étudier le transport de passagers sur le trajet Dakar-Ziguinchor qui est assuré par le consortium. En effet, ce dernier détient le monopole de ce type de transport au Sénégal donc il assure la navette des différents navires et tout ce qui est sécurité des passagers selon les normes. Alors il s'agira de voir la procédure de ce type de transport afin d'apporter des solutions aux maux que rencontre cette déserte et espérer contribuer à une amélioration du transport effectué.

ABSTRACT

Maritime transport is a pillar of international trade and one of the main drivers of globalisation. The issue of passengers is of great economic and social importance. Passenger and vehicle traffic has been a major component of maritime activity and has considerable growth potential. Therefore, it is inexpensive and does not require significant infrastructure spending.

Senegal, despite the difficulties identified through the lines that have had to desert maritime routes, continues to invest in this area through the Senegalese Consortium of Maritime Activities. It is in this sense that we have had to study passenger transport on the Dakar-Ziguinchor route that is provided by the consortium. Indeed, the latter has a monopoly on this type of transport in Senegal, so it ensures the shuttle of the various ships and everything that is passenger safety according to the standards. It will then be a question of seeing the procedure for this type of transport in order to provide solutions to the evils encountered by this desert and hope to contribute to an improvement in the transport carried out.

INTRODUCTION GENERALE

Le transport maritime, ainsi conçu, se définit comme le déplacement des personnes et des biens qui se fait par la mer. Le système de transport maritime est un réseau de navire spécialisés, de ports et d'infrastructures assurant la liaison entre les usines, les terminaux, les centres de distribution et les marchés. Le transport maritime joue un rôle primordial dans les transactions commerciales, car il permet le déplacement de cargaisons importantes sur les longues distances, tout en facilitant le contournement des zones de conflits. Il participe aujourd'hui au transport de marchandises et de passagers. En effet le domaine maritime reste surtout le plus important pour les sociétés de transport. Et si dans le domaine maritime le transport de marchandises occupe une place indéniable du fait de son importance économique, il reste que le transport de personnes est d'une actualité certaine. En effet au plan international et surtout européen, on prône aujourd'hui le retour à ce type de transport qui occupe une place importante dans le transport multimodal. Il faut aussi ajouter qu'à côté de cette importance dont bénéficie le transport maritime de personnes, il n'en demeure pas moins qu'il est aussi crucial d'insister sur le besoin de sécurité qui règne dans ce secteur et qui est si souvent bafoué dans tous les secteurs des transports au Sénégal.

Au niveau national, c'est un transport qui bénéficie d'une attention particulière du fait de son poids dans le désenclavement de la partie sud du pays. Pour organiser l'économie nationale, le Sénégal a mis en place une stratégie de continuité territoriale à travers le pays en développant les différentes liaisons maritimes entre Dakar et les zones enclavées : Dakar-Gorée, Dakar-Ziguinchor. L'Etat sénégalais dans le cadre du désenclavement de la Casamance a mis en exploitation la ligne maritime Dakar-Ziguinchor. Une exploitation qui existait bien avant les indépendances, avec comme activité le transport de passagers et de fret. Plus tard cette liaison est confiée à la société COSOMA. Le COSAMA qui assure une mission de service public de transport maritime de passagers et de marchandises pour la continuité territoriale sur la Liaison Maritime Dakar-Ziguinchor. Mission que l'Etat lui a confiée dans le cadre de deux instruments signés le 02 janvier 2008, à savoir : une Convention de Concession des droits de gestion et d'exploitation de la Ligne Maritime Dakar – Ziguinchor, et un Contrat d'Exploitation des navires Aline Sitoé Diatta, Aguène et Diambogne.

C'est cette ligne qui fera l'objet de notre étude. Il s'agit, en effet de l'une des préoccupations les plus exaspérantes au vu des difficultés qui sont récurrentes au niveau du transport par voie terrestre et depuis le naufrage du JOOLA.

C'est dans cette optique que nous nous posons la question à savoir : **La société COSOMA répond t- elle aux exigences requises pour un meilleur service de transport ?**

Pour appréhender cette problématique, trois questions spécifiques se posent à notre réflexion à savoir : Comment organiser le transport de passagers par voie maritime ? Le COSOMA veille t- elle au respect des normes internes et internationales de sécurité ? Quelles sont les solutions d'amélioration de l'exploitation de la liaison DAKAR- ZIGUINCHOR ?

Afin d'apporter les réponses à ces questions, nous présenterons d'abord le COSOMA et ses activités, ensuite la procédure du transport de passagers et enfin nous apporterons quelques recommandations suite aux analyses effectuées.

Chapitre I :
PRESENTATION DU COSAMA

SECTION 1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION DU COSAMA

1- HISTORIQUE¹

Nous savons que plusieurs navires ont eu à faire la ligne maritime Dakar-Ziguinchor mais c'est le JOOLA qui retiendra notre attention car c'est son naufrage que sera créé le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA). "LE JOOLA" (nom d'une des ethnies du Sénégal) qui assurait la liaison maritime entre Dakar et Ziguinchor via l'île de Carabane était le lien entre la région du sud de Casamance et le reste du Sénégal. Il participait au désenclavement de la région et était essentiel pour son économie. Depuis sa mise en service dans les années quatre-vingt-dix (90), les usagers se bouscuaient pour embarquer sur le ferry. C'est un cargo qui faisait un transport mixte, passagers et marchandises pour une capacité de 550 passagers et 44 membres d'équipage, soit près de 600 personnes, le JOOLA a assuré de 1990 à 2002 le trafic de passagers et de marchandises entre Dakar et Ziguinchor. Il chavire dans la nuit du 26 septembre 2002 aux larges des côtes gambiennes avec à bord près de 2000 personnes alors qu'il devrait en transporté 550. C'est la catastrophe que le pays n'a jamais connu et qui a eu un retentissement sur le plan international. Après cet événement, la situation devient difficile, le Sénégal pleure non seulement ses morts mais aussi l'arrêt de la circulation des marchandises qui ne pouvait plus passer par la route pour des raisons de sécurité au détriment des populations du sud. Après trois ans d'absence la ligne maritime Dakar-Ziguinchor a donc repris le 11 novembre 2005 avec un nouveau bateau le « WILLIS ». Ce dernier avait remplacé le JOOLA, mais pour une période temporaire. Ensuite l'Etat va annoncer l'arrivée d'un nouveau bateau ALINE SITOIE DIATTA (ASD) qui va remplacer le « WILLIS » dont l'exploitation était confiée à la Société Maritime de l'Atlantique (SOMAT), filiale de la COMANAV du Maroc avant de passer aux mains du COSAMA. C'est ainsi que le COSAMA a été créé le 13 décembre 2007, avec pour principale activité, le transport des passagers sur la Liaison maritime Dakar-Ziguinchor, mission de service public que l'Etat lui a confiée.

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

Pour traduire en actes concrets le concept de Partenariat Public Privé, promu par l'Etat du Sénégal, le COSAMA a été créé pour la mission de service public que l'État a bien voulu lui confier dans le cadre de deux instruments signés le 02 janvier 2008:

¹ Source : Cosama.sn

- Une Convention de Concession des droits de gestion et d'exploitation de la Ligne maritime Dakar – Ziguinchor;
- Un Contrat d'Exploitation des navires Aline Sitoé Diatta, Agouene et Diambogne.

Opérateur maritime privé de référence, assurant en toute responsabilité une mission de service public de transport maritime de passagers et de marchandises selon les normes et standards internationaux, aux fins de participer activement au développement du Sénégal, et à l'intégration économique sous régionale, par la fourniture de services maritimes divers, dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, de régularité, de qualité et de confort.

Le bilan réalisé par le COSAMA, depuis le lancement de ses activités en mars 2008, honore très fortement la décision de l'Etat de confier l'exploitation des moyens navals du pays aux opérateurs économiques nationaux et à l'expertise maritime nationale.

2- ORGANISATION GENERALE DE L'ENTREPRISE²

Le COSAMA est une entreprise sénégalaise de droit privé au capital de 1.500.000.000 FCFA reparti comme suit:

- 40% SOTRAM (Groupe CCBM)
- 20% Groupe MARITALIA
- 20% Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)
- 15% Port Autonome de Dakar (PAD)
- 05% Personnel du COSAMA

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

Le COSAMA fonctionne dans le cadre de sa mission de service public de transport maritime avec une équipe composée d'une centaine de collaborateurs (Marins, Personnel Commercial et Administratif). Cette équipe, accomplit et garantit un travail collectif, grâce à une conscience professionnelle, un savoir-faire, un savoir-être, une expérience et une expertise reconnues depuis plusieurs années dans le secteur maritime au Sénégal et à l'international. L'équipe est dirigée par un Directeur Général. Outre la Direction Générale à laquelle est

² Source : Cosama.sn

rattaché le pool de Conseillers (Conseiller Technique, Conseiller en Communication & Marketing et Auditeur/Contrôleur de Gestion), le COSAMA comprend :

- 03 DIRECTIONS SECTORIELLES

La Direction Technique et Armement ;

La Direction Financière et Comptable ;

La Direction de l'Exploitation et du Commercial.

- 01 DÉPARTEMENT INFORMATIQUE ET SYSTÈMES D'INFORMATIONS

- SHIP MANAGERS

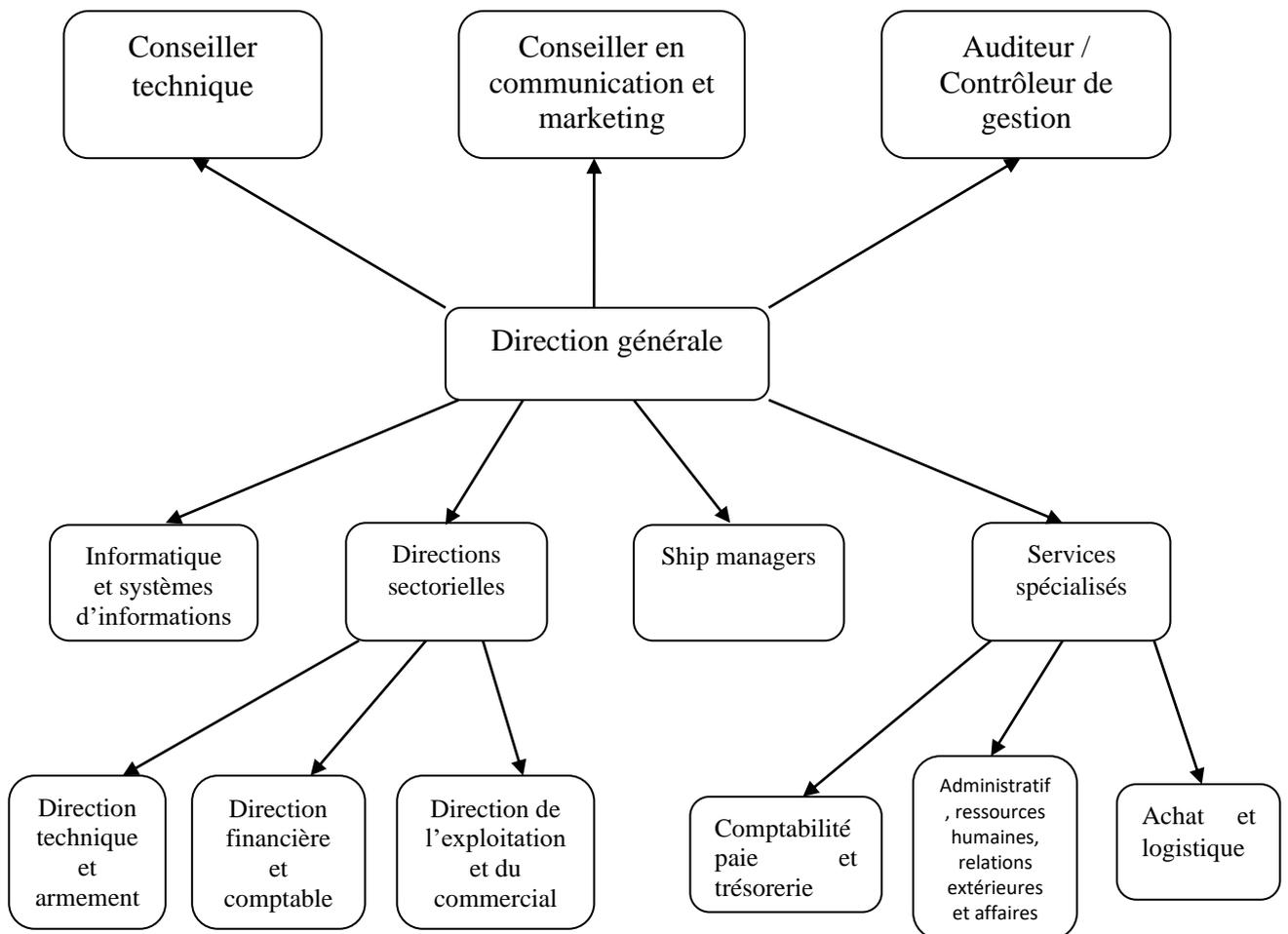
- SERVICES SPÉCIALISÉS :

Le Service Comptabilité, Paie et Trésorerie;

Le Service Administratif, Ressources Humaines, Relations Extérieures et Affaires Générales;

Le Service Achat et Logistique.

ORGANIGRAMME DE COSOMA³



³ Source : Cosama.sn

SECTION 2 : ACTIVITES ET MOYENS LOGISTIQUES DU COSAMA

1- PRESENTATION GENERALE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE⁴

COSAMA SA a été fondé en 2008 pour mettre à la disposition des armateurs, banques, affréteurs et toutes autres organisations tout service lié à l'activité maritime. Ces services couvrent tous les aspects de la gestion de navires, quelque soit le type, y compris la fourniture d'équipage, les services techniques et la gestion financière.

Le COSAMA assure une mission de service public de transport maritime de passagers et de marchandises pour la continuité territoriale sur la Liaison Maritime Dakar-Ziguinchor. Mission que l'Etat lui a confiée dans le cadre de deux instruments signés le 02 janvier 2008, à savoir : une Convention de Concession des droits de gestion et d'exploitation de la Ligne Maritime Dakar – Ziguinchor, et un Contrat d'Exploitation des navires Aline Sitoé Diatta, Aguène et Diambogne.

En qualité de concessionnaire du service public de transport maritime de passagers entre Dakar et Ziguinchor, le COSAMA a pour autres missions de :

- participer au désenclavement de la Casamance ;
- développer le transport maritime de marchandises ;
- contribuer à l'ouverture vers les pays de la sous-région ;
- déployer des activités connexes telles que la manutention, la consignation, le Shipchandling , le transit et le tourisme.

De manière précise, le COSAMA a pour objet en tous Pays, notamment dans les États parties au traité OHADA, et plus particulièrement en République du Sénégal, d'exercer :

- toutes opérations liées aux activités maritimes;
- toutes activités de transports de personnes ou de marchandises par voie routière, maritime et fluviale;
- toutes activités de stockage de marchandises, manutention et consignation.
- toutes activités liées au tourisme en général et au Tourisme maritime en particulier

Au COSAMA, un certain nombre de valeurs sont prises en compte pour une excellente conduite de notre mission de service public de transports maritimes de passagers et de marchandises:

- Compétence
- Innovation
- Qualité de service

⁴ Source : cosama.sn

- Rigueur
- Ecoute
- Collaboration
- Fidélité
- Assiduité
- Transparence

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

La compagnie offre comme service principal le transport de passagers par voie maritime la ligne Dakar-Ziguinchor. Elle prend aussi une certaine quantité de fret en plus des passagers.

2- PRESENTATION DES MOYENS LOGISTIQUES DE L'ENTREPRISE

- Les navires de transport⁵

Elle a comme moyen de transport les navires Aline Sitoé Diatta, Agouene, Diambogne, Diogue, Djilor et Mame Coumba Lamb.

• ALINE SITOÉ DIATTA

Acquis en 2007 par l'Etat du Sénégal, le navire Aline Sitoé Diatta, construit en Allemagne dans les chantiers navals de FASSMER, a été mis en service sur la Liaison maritime Dakar-Ziguinchor le 10 mars 2008. Ce navire suit les normes définies par la convention SOLAS pour plus de sécurité.

Aline Sitoé Diatta transporte 490 passagers et a une capacité d'emport de 150 tonnes de fret.

Il effectue deux (2) rotations par semaine sur l'axe Dakar-Ziguinchor.

Axe Dakar-Ziguinchor : Mardi et Vendredi

Axe Ziguinchor-Dakar : Jeudi et Vendredi



Image 1 : Navire Aline Sitoe Diatta

⁵ Sources : Monde maritime : Revue panafricaine du COSEC
Wikipédia.org

- **AGUENE ET DIAMBOGNE**

Les navires jumeaux « Aguene et Diambogne » ont été acquis en décembre 2014 par l'Etat du Sénégal dans le cadre de sa coopération avec la République de Corée du Sud. Ils ont été inaugurés le 19 mars 2015 à Ziguinchor par le Président de la République, Son Excellence Macky SALL, et mis en service le 21 mars 2015 sur la Liaison maritime Dakar-Ziguinchor en attendant l'ouverture de la Ligne maritime Ndakhonga (Foundiougne) – Ziguinchor -Dakar.

« Aguene » et « Diambogne » peuvent transporter chacun, 200 passagers et 450 tonnes de marchandises ou 13 camions chargés à 35 tonnes chacun ou 30 véhicules utilitaires ainsi que des containers, avec toutefois, la possibilité de mixer ces marchandises.

Au -delà de leur apport économique, ces deux unités vont culturellement et socialement continuer à perpétuer l'histoire des ethnies Serere et Diola symbolisant de ce fait la profonde unité culturelle de la nation sénégalaise.



Image 2 : Navire Aguene



Image 3 : Navire Diambogne

- **MAME COUMBA LAMB**

Auparavant le bateau Mame Coumba Lamb a été acquis pour assurer la liaison maritime Dakar-Rufisque afin de décongestionner le trafic de Dakar qui crée par ailleurs beaucoup d'accidents mortels. Un deuxième bateau, doublon de Mame Coumba Lamb est en voie d'acquisition par le COSEC pour renforcer cette liaison qui mène à Rufisque. En attendant la finition des travaux de réhabilitation et d'extension du ponton de Rufisque, le Coumba Lamb a été cédée à la liaison Dakar Gorée.

Livré au Sénégal en octobre 2014, ce navire de 200 passagers devait assurer la Liaison maritime Dakar-Rufisque aux fins d'apporter un soutien favorable à la mobilité urbaine.



Image 4 : Navire Mame Coumba Lamb

- **DJILOR**

Le MV DJILOR est un navire cargo polyvalent de 5000 tonnes ayant la capacité de porter des conteneurs, acquis par le COSAMA en février 2017 toujours grâce à la garantie du COSEC sur financement de la BNDE. Ses caractéristiques sont : Longueur= 100,58 m, largeur = 16,20 m et un tirant d'eau de 8,20 m.



Image 5 : Navire Djilor

- **DIOGUÉ**

Le navire « DIOGUE » est un cargo polyvalent d'une capacité de 2155 tonnes, destiné au transport de tout genre de fret. Ses caractéristiques sont : longueur = 72,45m, largeur = 11,20m pour un tirant d'eau de 4,5m.

Sa conception technique lui permet de transporter divers types de marchandises diverses particulièrement le sel, le ciment, le bois, les noix de cajou, le fer qui constituent l'essentiel des échanges dans la sous-région ouest africaine. Le navire est beaucoup plus orienté vers ces destinations évoquées, que Ziguinchor, Bissau et Banjul essentiellement avec du ciment et Nouakchott avec du bois sont des ports qui sont également desservis.



Image 6 : Navire Diogue

- **La salle d'attente**



- **Les ressources humaines**

- Le commandant

Il supervise la manœuvre du navire. Il accoste le navire à l'allée comme au retour. Il est le plus gradé du navire et celui qui met le navire en mode conduite automatique.

- Le second capitaine

Il est le responsable de la cargaison. Il assiste le chargement du navire et a pour rôle de veiller à la stabilité du navire.

- Le lieutenant de sécurité

Il supervise les matelots et coordonne les exercices de sécurité. Il fait la ronde du navire. Il rapporte au Second Capitaine toutes les anomalies concernant la sécurité et sureté

- Le lieutenant de navigation

Son rôle est de tracer la route. Il allume les radars et prépare la navigation.

- Le chef mécanicien

Il supervise tout ce qui est travaux mécaniques du navire.

- L'officier électricien

Son rôle est de gérer tout ce qui est courant et électricité du navire. Il réalise le plan de l'électricité.

- Le maître d'équipage

Il est le supérieur des matelots. Il s'occupe de la maintenance du navire et de tout ce qui est travaux ponts. Il est aussi souvent au poste de manœuvre.

- Les matelots

Certains sont au garage en permanence tandis que d'autres sont au poste de manœuvre. Ce sont eux qui lancent les

- Le maître machine

Il a le rôle de réparateur et bricoleur de tous les travaux machines. Il assiste aussi les graisseurs.

- Les graisseurs

Ils donnent toutes les informations relatives aux machines.

- Le médecin

Il dispense des soins aux passagers et à l'équipage et veille au respect des normes d'hygiène à bord.

- Le commissaire

Il est le chef du personnel hôtelier. Il assiste et coordonne l'embarquement. Il commande les matériels dont son service à besoin.

- Le chef steward

Il est le responsable des hôtesse et stewards, le maître d'hôtel et aussi le responsable de la restauration.

- Le cambusier

Il gère la où garde les denrées alimentaires et approvisionne les cuisiniers.

La compagnie a aussi à bord des Steward. Il y a aussi la présence de deux gendarmes et de deux policiers durant chaque voyage.

Chapitre II :

CADRE ANALYTIQUE ET
RECOMMANDATIONS

SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS OBTENUS

1- PRESENTATION DE LA PRATIQUE DU TRANSPORT DE PASSAGERS

A- AVANT LE DEPART

a- La durée du voyage

La durée de la traversée Dakar-Carabane-Ziguinchor est de 15 h de route maritime, avec une escale de 30 minutes à Carabane à l'aller et au retour.

b- Le prix du voyage⁶

Les billets sont vendus dans les gares maritimes de Dakar, Ziguinchor et Carabane. Les guichets sont ouverts dans toutes les gares le matin, de 08 à 13h, et le soir, de 14h à 17h.

Les voyages étant vendus au moins deux semaines à l'avance, il est conseillé aux usagers d'anticiper l'achat de leurs titres de transport.

Les usagers nationaux et résidents non sénégalais peuvent acheter leurs tickets de transports en présentant les cartes d'identité nationale, les passeports, les cartes de séjour ou les cartes consulaires. Les visiteurs internationaux doivent présenter leurs passeports.

Les tarifs sont fixés selon l'âge et selon la classe occupée par le passager selon le contrat.

C'est le paiement du prix de passage qui distingue par ailleurs le passager régulier du passager clandestin. C'est ainsi qu'à « ASD », pour le respect de cette législation, le prix du ticket est constitué ainsi :

Tarifs en Francs CFA	Sénégalais		Hôte résident		Hôte non résident	
	Adulte	Enfant	Adulte	Enfant	Adulte	Enfant
Cabine à 2 places	26 500	13 500	26 900	13 900	30 900	15 900
Cabine à 4 places	24 500	12 500	24 900	12 900	28 900	14 900
Cabine à 8 places	12 500	6 500	12 900	6 900	18 900	9 900
Fauteuil	5 000	2 500	10 900	6 900	15 900	8 400

Tableau 1 : Grille tarifaire passagers

Bébé : 0 à moins de 4 ans gratuit

Enfant : 4 à moins de 12 ans (demi-tarif)

Véhicules et motos

- Voiture : 63 100 FCFA, pour les camions on donne les prix sur la base de l'espace occupée
- Moto : les prix varient entre 10 000 FCFA et 30 000 FCFA et dépendent de la morphologie.

⁶ Source : Cosama.sn

Chaque passager à droit à 20kg de franchise uniquement pour les habits et accessoires personnels. Dépassé ce poids, le passager devrait payer les kilos supplémentaires considérés comme du fret.

B- LA PREPARATION AU VOYAGE

a- La convocation des passagers

A Dakar, les passagers sont convoqués à partir de 15h jusqu'à 19h. A Ziguinchor, les passagers sont convoqués à partir de 09h jusqu'à 12h. A Carabane, les passagers sont convoqués à partir de 13h jusqu'à 15h.

Tout retard du client est sanctionné par le report de son voyage à une date ultérieure et non un remboursement. C'est au client de choisir la date, selon une période déterminée par les responsables concernés de la compagnie.

b- La prise en charge des passagers

Pour mieux servir et répondre à la demande, les gares maritimes de Ziguinchor et Dakar ont été réfectionnées. Les passagers sont bien accueillis et peuvent patienter à la salle d'attente sur des bancs bien faits. Ils ont une cafétéria, une connexion internet avec wifi, un parking sécurisé payant avec une capacité d'accueil d'une centaine de véhicules.

Les animaux domestiques ne sont pas autorisés (sont interdits) à bord des navires. Les passagers peuvent voyager à bord avec ou sans leurs voitures. Les voitures sont considérées comme du fret qui peut être accompagné ou pas.

La demande est composée des sénégalais et étrangers résidents et des étrangers non résidents. La majorité de la clientèle du COSOMA est de la région Sud du pays (CASAMANCE).

c- La restauration des passagers

Le navire « ASD » abrite un restaurant confortable de 66 places qui offre des menus de qualité. Les voyageurs peuvent manger en regardant la télévision.

Pour les voyageurs qui veulent manger léger, le bar de l'ASD propose des sandwichs et des boissons variés.

Les navires « AGUENE » & « DIAMBOGNE » ne disposent pas de restaurants. Des sandwichs et boissons variés sont proposés au Bar pendant la traversée.

C- EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ⁷

Nous avons procédé à l'enregistrement de passagers en partance pour Ziguinchor. La journée commence avec l'arrivée des premiers passagers à la zone fret pour enregistrer leurs bagages et éviter ainsi les rangs au moment de l'embarquement. Cet enregistrement de bagages correspond aux passagers qui ont des bagages dont le poids excède 20 kilos (kg) ou bien même transportent avec eux des matérielles électroménagers ou des denrées alimentaires. Pour l'enregistrement, les contrôleurs vont procéder aux pesages des différents bagages. Après pesage ils y collent une étiquette pour que le passager puisse se présenter à la boxe servant à la facturation et après la facturation il se présente enfin à la caisse pour s'acquitter du montant dû. Après toutes ces formalités, le passager peut vaquer à ses préoccupations jusqu'au moment de l'enregistrement des passagers. Cet enregistrement ne s'applique pas seulement aux passagers détenteurs de titre de voyage mais peut aussi s'appliquer aux particuliers qui aimeraient envoyer des colis à Ziguinchor. Après l'enregistrement à la zone fret tous les passagers pourront se présenter aux autres contrôles le moment venu. Le contrôle qui suit se fait juste devant la porte de la Salle d'embarquement et elle est effectuée par un ou deux agents de la gare maritime, elle se fait de la manière suivante. Le passager se présente à l'agent au niveau de la porte et lui montre son billet pour le voyage Dakar-Ziguinchor ainsi que sa carte d'identité ou son passeport et l'extrait de naissance s'il est accompagné d'un enfant. L'agent vérifie le nom inscrit sur le billet est ce qu'elle est conforme à celui sur la carte d'identité, le jour du voyage mais aussi la catégorie de places achetées. Si le passager à un fauteuil et détient des bagages supplémentaires ou excédant 20 kilos il est réorienté vers la zone fret pour pesage et paiement et dans le cas contraire s'il ne détient que des bagages excédant le poids normal on l'oriente vers un agent de la zone fret délocalisé à la salle d'embarquement et il va procéder à la saisie des bagages et ainsi y coller une étiquette indiquant le nom du propriétaire le numéro du voyage et la place correspondante. Si toutes ces conditions sont réunies, le passager pourra enfin se présenter au CHECK-IN pour enregistrer son billet et valider sa place. Le CHECK-IN se déroule en deux étapes, la première étape est la vérification du billet et des documents du passager : le passager se présente au comptoir muni de son billet avec le document administratif (passeport, carte d'identité, carte scolaire, récépissé...) avec lequel il a acheté celui-ci. Il remet à l'agent présent sur place pour vérification. La deuxième étape correspond à l'enregistrement du billet à l'aide d'une douchette connectée à un ordinateur qui permet l'enregistrement des passagers à l'aide du

⁷ Mémoire de Jeannot Babene : Analyse et exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor

logiciel « GO’COSAMA » et il y impose un cachet (EMBARQUER) qui va permettre au passager de passer les autres contrôles. L’enregistrement des passagers et la gestion des flux de passagers ainsi que la programmation au niveau de la gare maritime se fait à l’aide du logiciel GO’COSAMA qui permet de regrouper tous les éléments dans une base de données pour une meilleure prise en compte des besoins et modifications en vue. Après ces formalités et le CHECK-IN effectué le passager peut ensuite aller vers le contrôle de la POLICE pour une vérification d’identité et après le contrôle de police le passager passe ensuite au contrôle effectué par les agents de sécurité de la Gare. Ce contrôle se déroule comme suit : Le passager est tenu d’enlever tous les objets métalliques et ses affaires par devers lui et de les déposer dans un panier ensuite il pose ses valises sur le tapis pour qu’elles passent sur le scanner afin de vérifier qu’aucun objet dangereux pouvant nuire à la sécurité des passagers n’est dissimulés et enfin le passager passe sous le portique de sécurité pour aller récupérer ses bagages et pourra enfin rallier la salle d’attente pour l’embarquement qui est l’étape finale. Après que tous les passagers aient embarqué à bord du navire, le chef de gare s’assure que tout s’est passé dans les normes. Pour la zone fret, le chargement des bagages se déroule suivant les taux de remplissage des chariots. Les bagages sont disposés dans des chariots conçus pour le fait et il n’y a pas de contraintes de dispositions car les bagages empotés dans les chariots et sont le plus souvent composés de valises ou de sacs de denrées alimentaires et que chaque type de bagages à son chariot approprié et cela permet d’éviter d’endommager les colis. Pour les valises contenant des choses fragiles, ils sont mis au-dessus des chariots. Les bagages nécessitant d’être misent au frais ils ne seront pas disposés dans des chariots et iront directement dans la chambre froide du navire pour éviter le dégel. Les navires peuvent aussi contenir des voitures et pour que ça soit expédié il faudrait payer le prix et s’assurer que le responsable de la zone fret ait assez d’espace pour le faire embarquer. Concernant les passagers, la fermeture des portes de la Gare Maritime est fixée à 19 heures et tous les passagers qui ne sont pas sur place avant cette heure perdront leurs places et leurs billets sont valables vingt et un jours (21) à compter de la date du voyage prévu. Cependant un seul changement est possible toujours dans les 21 jours. Une fois dépassée le client perd immédiatement son billet. Après la fermeture des portes et l’embarquement du fret terminé, le chef d’escale attribue les places des retardataires à d’autres passagers qui sont sur la liste d’attente. La liste d’attente est une liste sur laquelle est mentionné le nom de toutes personnes désireuses de voyager un jour de départ de navire et n’ayant pas de places garanties donc ils se portent volontaires de venir le jour du voyage avec leurs bagages en espérant qu’un passager soit absent ou ait un empêchement pour qu’il puisse voyager à sa place. Les

passagers de la liste d'attente n'achètent leurs billets que le jour du voyage après obtention d'une place de disponible. Après la gestion de la liste d'attente terminée le chef d'escale se presse de remplir le Rapport d'Escale avec les données que lui fournissent les lieutenants du navire (soutes de départ et d'arriver ainsi que les tirants d'eau). Il doit aussi tirer deux manifestes de fret qui récapitulent tous les bagages et marchandises embarqués à bord du navire ainsi que leur poids mais aussi il doit imprimer deux manifestes passagers qui énumèrent le nombre d'adultes, d'enfants et de bébés nationaux et étrangers embarqués à bord lors du voyage. Après tous les manifestes à point il le remet au capitaine du navire à travers les agents de sureté, après réception et vérification le navire peut enfin quitter le port et mettre le cap sur Ziguinchor s'il ne fait pas escale à Carabane. Il peut arriver souvent lors du CHECK-IN que la douchette ne fonctionne pas, dans ce cas il faudra mettre le Plan d'embarquement à côté pour cocher tous les places des passagers qui se sont présentées et à la fin le communiqué au commissaire du navire pour vérification des places restantes avant de les attribuées à la liste d'attente pour éviter un chevauchement. Un chevauchement est lorsqu'on attribue une place à une personne figurant sur la liste d'attente et que lorsqu'elle monte à bord du navire se rend compte que la place est occupée. De ce fait il sera obligé d'être débarquer car le vrai propriétaire est présent et il pourra bénéficier du remboursement du montant de son billet car il est en liste d'attente. Un passager peut aussi être débarqué pour des raisons médicales c'est-à-dire que si une femme est enceinte de six mois ou plus il ne pourra pas voyager à bord du navire ou bien même une personne âgée qui présente une tension artérielle très élevée ne pourra pas embarquer car cela constitue un risque pour la compagnie et pour sa santé aussi.

Pour les bagages seuls les clients qui sont dans des cabines A4 et A2 ont la possibilité d'embarquer leurs bagages à bord, le reste passe en soute.

D- DEBARQUEMENT DE PASSAGERS

Le débarquement a commencé à 06h du matin, les passagers quittent le navire un par un sous la supervision des contrôleurs et du Chef de Gare. Ils quittent le navire et passent par la zone délimitée par des plots rouge pour rallier la salle d'attente. Après que tous les passagers aient quitté le navire le débarquement du fret commence. A la fin du débarquement du fret les aconiers sont chargés de ranger tous les bagages par catégorie, les valises d'une part, les sacs de l'autre côté et les sachets et les fûts de quelque part à l'intérieur de la gare. Après cette classification effectuée les passagers peuvent afin quitter la salle d'attente et venir récupérer leurs bagages. Après réception, chaque passager doit passer au niveau du contrôle muni de

leur billet pour les bagages à main et les valises et des factures pour les bagages qui avaient été pesé à leur départ de Ziguinchor. Après vérification de la conformité des bagages par les contrôleurs de sécurité et sureté les passagers peuvent afin quitter le port pour ceux qui ne disposent pas de halieutiques ou des produits issues des forêts Casamançaise. Cependant les passagers disposant de ces produits et n'ayant pas avec eux un reçu des services des eaux et forêts de la Casamance prouvant que leurs marchandises est légales ils se verront sanctionnées d'une amende pécuniaire ou bien même de la confiscation des produits par l'agent des eaux et forêts présent au niveau du port.

2- INTERPRETATIONS⁸

Le transport maritime repose, comme les autres types de transports, sur l'existence d'un contrat. C'est donc sur la base de cet accord de volontés entre le transporteur et le passager, que naissent les obligations réciproques. Le contrat de transport maritime est donc un contrat synallagmatique conclu entre un professionnel, en tout cas pour ce qui est du transport régulier de passager, et ses clients. Le législateur sénégalais donne une définition du contrat de transport maritime de personnes. Il s'agit, au regard du code de la marine marchande, de « tout contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter des personnes par mer d'un port à un autre » article n°63-62 du 10 Juillet 1963 entré en vigueur le 15 Janvier 1967.

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

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

Il faut dire qu'à côté de cette importance dont bénéficie le transport maritime de personnes, il n'en demeure pas moins qu'il est aussi crucial d'insister sur le besoin de sécurité qui règne

⁸Sources : <https://www.voafrique.com/a/une-confiance-regagnee-sur-la-liaison-maritime-dakar-ziguinchor/4263840.html>

https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2018_fr.pdf

Jérôme Lombard : Le monde des transports sénégalais

dans ce secteur et qui est si souvent bafoué dans tous les secteurs des transports au Sénégal. Il faut dire que la sécurité des passagers c'est l'aspect principal du transport maritime.

Si l'accident a une autre origine (en particulier s'il a une cause individuelle), la preuve de la non-observation des prescriptions à savoir faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers, incombe à la victime. Et le COSAMA pour prévenir cela, sur la couverture de ses tickets un certain nombre d'articles interdits à bord tels que les feux d'artifice, poison, liquides inflammables ou corrosifs, masses magnétisées, radioactifs, gaz. Par contre d'autres articles sont autorisés en soute mais interdits en cabines. Enfin les articles autorisés en cabine ou en soute sont : les objets de toilettes, avec maximum 2kg/pers, allumettes en pochettes et briquets. En cas de possession de ces objets, l'article quatre (4) des conditions générales de la compagnie relatives à la couverture des tickets donne la solution. Il propose qu' « il est formellement interdit aux passagers d'embarquer à bord avec des armes blanches, munitions, explosifs, carburant, substance inflammable ou toxiques, radioactives ou dangereuse, ainsi que tous les objets et produits dont l'importation ou l'exportation est prohibée par les lois et règlements de police et de douane. Les contrevenants feront l'objet de poursuite et sanction pénales. Le passager qui détiendrait dans ses bagages ou introduirait à bord des objets ou substance illégales ou de contrebande, sera responsable vis-vis du COSAMA ou autres obligés pour des dommages, contreventions ou amendes qui découleraient d'une telle détention. La compagnie décline toute responsabilité des faits des passagers qu'ils soient volontaires ou involontaires ». Ainsi pour être à bord du navire un circuit est à respecter par le passager.

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

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

De plus, le navire dispose d'une police composée de deux (2) policiers et d'une gendarmerie composée de deux (2) gendarmes. Le navire est également sécurisé et escorté pour se préparer

à toutes les éventualités notamment celle du terrorisme. En effet quatre (4) commandos voyagent à bord du navire à l'aller comme au retour.

Une fois à l'intérieur, le commandant précise le nombre de passagers et celui des gilets de sauvetages à bord, ainsi que les consignes à suivre pour la propreté du navire. Ensuite tous les passagers sont appelés à bord pour suivre la simulation en cas d'abandon du navire grâce aux téléviseurs installés dans les différents ponts. Des médicaments sont distribués à ceux qui en demandent, une pharmacie est mise à leur disposition pour prévenir le mal de mer pendant le trajet, une infirmerie et un hôpital. L'environnement n'est pas en reste car le COSAMA a mis des poubelles dans tous les endroits nécessaires du bateau. Pour la couchette, dans les cabines, serviettes et couvertures sont disponibles. Dans les salles à fauteuils seul des couvertures sont distribuées à certains en échange de leur pièces d'identité. Un restaurant et un bar sont à la disposition des passagers. Dès l'entrée du navire dans le fleuve Casamance vous êtes sollicité de sortir pour contempler le beau paysage casamançais. Les dauphins qui suivent également le bateau rendent plus attrayant le paysage.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de Marine marchande, dans ses différents volets pêche, commerce et navigation de plaisance, ainsi que de la mise en œuvre des dispositions de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande, des conventions maritimes internationales et des autres législations et réglementations en vigueur. Ainsi, plusieurs actions ont été menées à ce niveau par la Compagnie pour être dans les normes réglementaires du transport maritime de passagers.

La visite annuelle et les visites prévues dans le cadre de la gestion à bord ont été exécutées par la Direction de la Marine Marchande. L'agence est aujourd'hui comme chargée de la sécurité et de la sûreté maritime au Sénégal. Vu les missions de l'ANAM, le COSAMA est tenu de respecter toute les normes de sécurité établies par cette entité représentant l'Etat. Les navires sont donc à jour, après la visite du COSAMA, de tous ses titres de navigation et de sécurité. Les navires de transport de passagers, sont assujetti à un certains nombre de règles découlant de l'application de conventions maritimes internationales en vigueur. C'est ainsi que, suite aux inspections annuelles, les permis de navigation, ont été délivrés par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes aux navires, attestant de leur conformité technique et de celle de l'équipage pour les différentes fonctions. Chaque mois, un inspecteur de la navigation maritime de l'ANAM voyage à bord du « ASD », à l'aller comme au retour, pour contrôler le comportement du navire et de ses équipements en matière de navigation maritime, celui de ses moteurs (pressions et températures) ainsi que celui de l'équipage. Pour plus de mesure de

sécurité, périodiquement, les données sur les chargements du « ASD » sont transmises par le COSAMA à l'ANAM, lui permettant de vérifier sur pièces. A chaque voyage, un pilote de rivière de l'ANAM embarque à bord du navire pour le conduire ou assister à sa conduite en toute sécurité dans le chenal navigable allant de l'embouchure de Diogué à Ziguinchor. Chaque mois, un rapport sur la sécurité du navire est réalisé par les services de l'ANAM. A chaque départ, l'armement COSAMA lui envoie les plans de chargements.

Du point de vue propreté, sécurité, accueil, les passagers reconnaissent que les bateaux le sont. Tous les passagers pensent que la ligne est nécessaire. Le système de vente est sûr. Les usagers de la route reconnaissent qu'avec le COSAMA c'est la sécurité pas de naufrage. Dire que le JOOLA a plus d'importance que le ASD serait très sévère mais il était plus utilisé et plus connu des casamançais. Leur premier réflexe était de prendre le bateau ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

SECTION 2 : ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

1- ANALYSE PAR LA MATRICE SWOT

<p>Les forces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gares installées selon les normes • Le respect des itinéraires et des points d'arrêts • Le respect des règlements et des consignes de sécurité • Personnel bénéficiant d'une couverture sociale • Offre de sécurité et d'aisance 	<p>Les faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moins rapide lors des marées basses • Longueur du trajet • Entretien des bateaux irréguliers
<p>Les opportunités</p> <p>Il détient le monopole de transport maritime de personnes au Sénégal</p>	<p>Les menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le climat incertain • Les naufrages

2- RECOMMANDATIONS

Le consortium doit penser à débiter les services de réservation de billets en ligne, accepter les cartes de crédit et les réservations depuis l'Europe. Aussi, Compte tenu de la fraîcheur qu'il fait pendant la traversée, on assiste au manque de couvertures. Bien vrai que cela s'explique par le fait que les passagers en cabine qui en disposent déjà viennent en chercher encore à l'accueil, la compagnie doit en avoir une réserve suffisante pour tous les passagers à bord. En effet cela répondra aux exigences des passagers donc il faut veiller au maximum à leur satisfaction. Le Consortium doit être exigeant dans la vente des tickets. Il arrive qu'un passager achète toute une cabine pour lui seul. On voit même un passager prendre une cabine de deux (2), quatre (4) ou huit (8) pour lui seul. Certes il va payer le montant net mais il peut empêcher deux ou trois passagers d'être à bord. L'équilibre du bateau et aussi le fret à prendre se font sur la base d'un calcul. Cela peut donc fausser le calcul dans le plan de chargement et entraîner le déséquilibre du bateau. Le bateau ne pourra prendre départ que lorsqu'il retrouvera son équilibre. De ce fait le COSOMA devra respecter le calcul du plan de chargement pour ne pas avoir à rééquilibrer le navire.

Le prix du poids excédent de bagages est payé très élevé. Les passagers ayant du fret préfèrent prendre les bus et négocier le prix. Pour mieux motiver son personnel, le COSAMA peut chercher des terrains à Ziguinchor et construire la cité COSAMA où ils auront tous des logements. Le COSAMA devrait revoir les prix de leur restaurants qui d'après les passagers est trop cher et presque inaccessible. Pour 15h de route nous trouvons qu'il est plus raisonnable de proposer des tarifs qui permettraient aux clients de s'alimenter à des prix abordables. Aussi il y'a les insectes qui dérangent les passagers. En effet ces derniers notent la présence d'insectes comme les punaises. Le consortium doit veiller au confort de leurs clients en désinfectant régulièrement les navires. Concernant les navires Agueue et Diambogne, le consortium doit revoir le confort de ces navires car les passagers qui ont eu à les emprunter pour moyen de transport les trouvent infernal car le voyage est toujours mouvementé.

CONCLUSION GENERALE

L'exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor a connu globalement des bas et des hauts. Certains opérateurs ont bien joué leur rôle vis-à-vis de l'Etat tandis que d'autres sont arrivés avec difficulté, surtout avec le naufrage. En restant dans le cas COSAMA, nous pouvons dire que jusqu'à l'heure où nous rédigeons ce document, l'exploitation a été saluée par l'Etat surtout pour les rapports qui ont été rédigés. Cela montre que le travail s'est fait dans la transparence et la régularité. Le consortium assure régulièrement les rotations du navire « Aline Sitoé Diatta » dans les meilleures conditions de sécurité, sûreté, qualité et confort. En 7ans d'activités, le bilan du COSAMA est réputé honorable, car le transport maritime de passagers est bien maîtrisé par le consortium sur tous les plans. En atteste les chiffres suivants : 568 250 passagers transportés, 84 673 tonnes de marchandises acheminées, 30% de taux de remplissage moyen des marchandises, 91% taux de remplissage moyen passagers. Du point de vue sécurité et sûreté la compagnie a des moyens nécessaires pour éviter un autre naufrage. L'OMI, code ISPS, SOLAS sont pris en compte par la compagnie. Les mesures sont prises pour la bonne exploitation de la ligne. Au niveau national, l'Etat, à travers l'ANAM veille sur la sécurité et la sûreté des navires. Le COSAMA pour sa part, au-delà de la mission de service public qu'elle tient à assurer avec responsabilité, affiche clairement ses ambitions de devenir un véritable Armement intégré. Pour le désenclavement de la Casamance il faut utiliser les bateaux. Surtout que la Gambie en ce jour, est un handicap à l'intérieur du pays. Même si maintenant on a de bonnes relations, il faut prévoir des voies de secours. En somme, le COSAMA peut mieux faire car l'intérêt porté par les opérateurs maritime de la sous région sur l'expertise du COSAMA, montre que le consortium, en dehors des activités maritimes globales qu'elle ambitionne de mener à bien et de manière durable au Sénégal, peut effectivement étendre son savoir-faire dans le but de devenir le premier armement de la sous région. Le COSAMA envisage de mettre en place une agence de tourisme et de voyages dans le but d'offrir des services par voie aérienne, terrestre et maritime. A ce titre il compte acquérir un agrément IATA, créer un circuit touristique (avion, bus, bateau), développer des partenaires avec des agences tours operators et hôteliers, participer aux salons internationaux pour la promotion de la destination Sénégal en général et Casamance en particulier, promouvoir la consommation du tourisme local, contribuer au développement du tourisme local, contribuer au développement du tourisme maritime national, migrer vers l'usage d'un site web « e-voyage » pour la vente des tickets et voyages en ligne.

BIBLIOGRAPHIE

Jérôme Lombard : Le monde des transports sénégalais

Monde maritime : Revue panafricaine du COSEC

Mémoire de Jeannot Babene : Analyse et exploitation de la ligne maritime Dakar-Ziguinchor

Mémoire d'Abdoulaye Dia : La sécurité du passager dans le transport maritime au Sénégal

WEBOGRAPHIE

<https://www.voaafrique.com/a/une-confiance-regagnee-sur-la-liaison-maritime-dakar-ziguinchor/4263840.html>

https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2018_fr.pdf

file:///C:/Users/Diarra/Downloads/www.budget.gouv.sn_dppd_2020_2022_et_pap_2020_pec_he_2020-07-21_12-57.pdf

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
AVANT PROPOS.....	III
SOMMAIRE	IV
LISTE DES ABREVIATIONS	V
LISTE DES TABLEAUX ET IMAGES.....	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT.....	VIII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : PRESENTATION DU COSAMA	3
SECTION 1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION DU COSAMA.....	4
5- HISTORIQUE	4
6- ORGANISATION GENERALE DE L'ENTREPRISE.....	5
SECTION 2 : ACTIVITES ET MOYENS LOGISTIQUES DU COSAMA.....	7
5- PRESENTATION GENERALE DES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE.....	7
6- PRESENTATION DES MOYENS LOGISTIQUES DE L'ENTREPRISE.....	8
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS	15
SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS OBTENUS	16
5- PRESENTATION LA PRATIQUE DU TRANSPORT DE PASSAGERS.....	16
6- INTERPRETATIONS.....	21
SECTION 2 : ANALYSE ET RECOMMANDATIONS	24
5- ANALYSE PAR LA MATRICE SWOT.....	24
6- RECOMMANDATIONS.....	24
CONCLUSION GENERALE	26
BIBLIOGRAPHIE	27
WEBOGRAPHIE	27
TABLE DES MATIERES	28