

REPUBLIQUE DU SENEGAL



UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI

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

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Institut Supérieure des transports (IST)
Groupe Sup de Co Dakar-Campus Point E
Direct : +221 338599017 / Mobile : -221 774845065

Le Campus Point-E qui inclue ESITEC, L'Institut Supérieur des Transports, l'institut Mercure, Supdeco Séminaires et le Département E-learning du Groupe Supdeco :

Sup de Co 48 x Rue de Kaolack - Point E

Tél : +221 33 859 95 95 Fax : +221 33 821 50 74 - Email : supdeco@supdeco.sn

Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Bachelor

Option : **TRANSPORT ET LOGISTIQUE**

**Impacts socio-économique et environnemental de la
construction des ports :**

Cas du port multifonction de Ndayane

Présenté par :

Cheikh Ahmeth Tidiane LO

Sous la direction de :

Dr Djiby LY

Enseignant chercheur à l'IST

Année académique : 2021 – 2022

DÉDICACE

Ce modeste travail est dédié à mes parents Fall Mame Anta et LO Ousmane et également au feu M. NIANG Abdoulaye (tuteur) pour leur soutien sans cesse et inconditionnel à mon égard.

REMERCIEMENTS

Je dirige mes sincères remerciements à l'ensemble de mes parents proches, mes frères et sœurs LO Khady, LO Marème, LO Arona, LO Adjil Marème et à DIOUF Mbaou ma nièce ;

À mes amis d'enfance et de toujours LO Cheikh Mané et DIOM Babacar ;

À celle qui m'accorde son soutien inconditionnel, contre vents et marées, THIAM Mbourel ;

À tous les Moustarchids du monde ;

À mon encadreur le Docteur LY Djiby, enseignant chercheur et directeur de l'Institut Supérieur des Transports (IST) ;

À l'ensemble du corps professoral du groupe Sup de Co Dakar, plus particulièrement celui de l'IST ;

À mes amis DIOM Pape Alioune, FAYE Fakha, DIOUF Mohamed, SADJI Boucar, SOW Amadou, NDIAYE Souleymane, MBENGUE Baidy, SADJI Daraw, SOW Hafiz, BANE Mbengue,

Aux amis du CEERSO (Cercle des Elèves et Etudiants Ressortissant de Somone), BOYE Mounir et cles ;

À mes promotionnaires de Sup de Co Dakar, SOW Youssouf, THIAW Saliou, NDIAYE Médoune, KELLY Samba, LAM Abdoulaye, KETTY Séraphine, DIATTA Méliane, SAMBOU Mame Alassane, DIABANG Mamadou Lamine, DIOUF Mamadou Lamine, NDIAYE Khady, WANE Mame Sidy, THIAM Rokhaya, DIALLO Fatoumata, SYLLA Khoudia, etc.

SOMMAIRE

DÉDICACE	I
REMERCIEMENTS.....	II
SOMMAIRE.....	III
LISTE DES ABRÉVIATIONS	IV
RÉSUMÉ	V
ABSTRACT.....	VI
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
Chapitre 1 : Cadre de l'étude.....	4
Section 1 : Présentation du futur port de Ndayane.....	4
Section 2 : Les activités du port de Ndayane	9
Chapitre 2 : Cadre analytique	19
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain.....	19
Section 2 : Interprétations et recommandations	22
CONCLUSION	32
BIBLIOGRAPHIE.....	33
ANNEXES	35
TABLE DES MATIÈRES	38

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ANAM : Agence Nationale des Affaires Maritimes

CDC : Agence britannique de développement

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

DPW : Dubaï Port World

EVP : Equivalent Vingt Pieds

ISO : International Standardisation Organisation

PAD : Port Autonome de Dakar

PESTEL : Politique, Economie, Social, Technologie, Ecologie, Légal

PSE : Plan Sénégal Emergent

PTF : Partenaires Techniques et Financiers

QHSE : Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement

RSE : Responsabilité Sociétale de l'Entreprise

SAR : Société Africaine de Raffinage

SOLAS : Safety Of Life At Sea

SWOT : Strengths, Weakness, Opportunities, Threats

TAC : Terminal à Conteneur

TIC : Technologie de l'information et de la communication

RÉSUMÉ

Ce mémoire s'articule autour d'un thème se rapportant sur les impacts de la construction du futur port de Ndayane. Du fond en comble, on y traite des impacts liés à l'environnement, à l'économie et au social. L'aspect premier à prendre à compte est le contexte dans lequel ce futur port est construit. En effet, il s'agit surtout de la congestion du port de Dakar et de celle qu'elle occasionne dans la capitale sénégalaise. L'impact de celle-ci est tout de suite visible sur tous les points cités précédemment. Pour répondre à ces problèmes occasionnés, le gouvernement du Sénégal décide de prendre des mesures plus qu'alternatives. En effet, il s'agit de la construction d'un nouveau port qui va répondre aux exigences actuelles en termes d'infrastructures de nouvelles générations. Ndayane a été choisie pour abriter cette infrastructure du fait de sa position géographique et des atouts naturels dont elle dispose. On peut citer en effet le tirant d'eau qui devra atteindre les 18 mètres. Pour réaliser ce projet, l'Etat fait appel aux géants DP WORLD qui le montage financier de celui-ci. Environ 1000 milliards de dollars seront investis. Concernant les recettes d'exploitation, DP WORLD prendra les 60% et le reste revient à l'Etat du Sénégal. La construction du port se fera en deux phases dont la première a déjà débuté. Des activités répondants aux nouvelles exigences du monde portuaire y seront faites. Les moyens matériels de nouvelles générations y seront implantés. Mais en analysant les résultats obtenus sur le terrain, on se rencontre que la construction ne fait pas l'unanimité au sein de la communauté. En effet, le côté environnemental est le plus pointé du doigt. Beaucoup des données reçues parlent de dégradation de l'écosystème marin de cette zone dont la nature est généreuse. En dépit de cela, les détenteurs du projet nous parlent d'un boost de l'économie du pays. Du côté social, c'est plus ou moins mitigé. Cela part des emplois pour les jeunes aux revendications de la population riveraine. Des recommandations sont toutefois apportées aux potentiels problèmes et menaces qui sévissent autour du futur de Ndayane.

Les mots clés :

Port, infrastructures, environnement, économie, société

ABSTRACT

This thesis revolves around a theme relating to the impacts of the construction of the future port of Ndayane. From top to bottom, it deals with environmental, economic and social impacts. The first aspect to take into account is the context in which this future port is built. Indeed, it is mainly the congestion of the port of Dakar and that which it causes in the Senegalese capital. The impact of this is immediately visible on all the points mentioned above. To respond to these problems, the government of Senegal decides to take more than alternative measures. Indeed, it is about the construction of a new port which will meet the current requirements in terms of new generation infrastructures. Ndayane was chosen to house this infrastructure because of its geographical position and the natural assets it has. We can indeed mention the draft which will have to reach 18 meters. To carry out this project, the State calls on the giants DP WORLD, which is responsible for the financial arrangement of this one. About 1000 billion dollars will be invested. Regarding operating revenue, DP WORLD will take 60% and the rest goes to the State of Senegal. The construction of the port will be done in two phases, the first of which has already begun. Activities meeting the new requirements of the port world will be carried out there. The material means of new generations will be implanted there. But by analyzing the results obtained in the field, we find that the construction is not unanimous within the community. Indeed, the environmental side is the most singled out. Many of the data received speak of the degradation of the marine ecosystem of this area, of which nature is generous. Despite this, the project owners tell us of a boost to the country's economy. On the social side, it is more or less mixed. This ranges from jobs for young people to the demands of the local population. Recommendations are however made to the potential problems and threats that surround the future of Ndayane.

The Keywords :

Port, infrastructure, environment, economy, society

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international. Il constitue un élément moteur de la mondialisation. Après le ralentissement de 2008, le trafic portuaire mondial a repris sa marche en avant. Plus de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur est réalisée par la mer ; ces proportions sont encore plus élevées dans le cas de la plupart des pays en développement. Cette croissance continue du transport maritime soulève d'importantes questions sur l'évolution du rôle de nœuds dans le transport mondial et de la chaîne de valeur, telles que la mondialisation, le commerce et le développement, la durabilité environnementale, la sécurité énergétique et le changement climatique.

Les innovations dans les transports de marchandises ont facilité le développement de systèmes de distribution et de production flexibles, localement et à l'échelle mondiale. Elles ont favorisé l'émergence d'une économie de plus en plus spécialisée et globalisée. Dans le même temps, les réseaux maritimes ainsi que leurs politiques et stratégies sous-jacentes sont de plus en plus complexes.

Au-delà des questions de marché, les changements structurels dans le commerce international et l'évolution du transport maritime ont une incidence directe sur les ports et leurs environnements. Par conséquent, ces éléments et leurs caractéristiques récentes doivent être examinés. Aujourd'hui, l'évolution du transport maritime mondial est le résultat d'une dynamique conjuguant intensification et redistribution des flux d'échanges internationaux et progrès technologiques dans un respect de l'environnement et du contexte géopolitique et sécuritaire.

Les stratégies des armements, à la recherche d'économies d'échelle, ont conduit dans un premier temps au gigantisme naval ; elles se manifestent désormais par des alliances entre armateurs. Celles-ci doivent dépasser ces seuls aspects en intégrant le rôle central des entreprises de manutentions dans la performance des terminaux et dans la recomposition portuaire mondiale, ou encore les développements rapides et récents de nouveaux secteurs dans le shipping comme celui de la croisière.

La logistique portuaire devint ainsi un facteur stratégique et déterminant dans le développement d'une nation. L'impact que celle-ci peut avoir se ressent tant

économiquement que socialement, mais aussi environnementalement. Les infrastructures logistiques permettent dans ce cas de manifester pleinement les impacts de la logistique dans le développement d'un pays et sur sa population.

Au Sénégal il se trouve qu'il y'a un seul port fonctionnel et répondant aux exigences internationales pour pouvoir être le théâtre de transactions maritimes. Il s'agit du port autonome de Dakar, qui date du 19^e siècle. Ce port est aujourd'hui victime de congestion qui intoxique à sa façon l'économie sénégalaise en générale et l'économie maritime sénégalaise en particulier.

Ce port, qui date du 19^e siècle, a eu une évolution qui est en rapport avec les facteurs politiques, économiques et territoriaux en œuvre depuis sa création. L'analyse cartographique à l'échelle micro-locale a permis de suivre l'évolution des aménagements et des transformations spatiales de la zone portuaire et a fourni quelques pistes d'articulation avec les autres échelles.

À cet égard, l'analyse spatio-temporelle du port montre une gestion qui a pu tant bien que mal s'adapter aux évolutions du trafic maritime, grâce à une succession d'aménagements spatiaux et logistiques. La phase d'extension liée d'abord à la fonction d'escale du port, puis au développement commercial et industriel du pays, n'a pu s'effectuer que sur la mer en raison d'une emprise urbaine qui est devenue très tôt une contrainte spatiale insurmontable. Une phase de spécialisation en faveur du trafic conteneur ne s'est opérée qu'en 2000, soit 25 ans après les premières dessertes de ce type de conditionnement sur les côtes ouest-africaines. Le port se trouve maintenant à un point critique de son évolution. En effet, si son espace a pu être occupé à plus de 90 % pendant cette dernière décennie, sa configuration actuelle ne lui permet pas de supporter la croissance future des flux maritimes. L'option de remblais, qui apparaissait comme une réponse à la congestion des terminaux, n'offre plus de garantie quant à la sécurité des navires. Ceci laisse présager une phase de dissociation avec le déplacement des terminaux minéraliers hors de Dakar et le réaménagement des énormes espaces ainsi libérés. Mais cette alternative coûteuse nécessite une stratégie en harmonie avec le développement du pays, et l'implication d'une diversité d'investisseurs.

Par ailleurs il faut aussi noter l'importance du port sur le trafic maritime ouest africain. Le port autonome de Dakar est le tremplin le plus facile pour transborder les

marchandises vers les autres pays à l'intérieur du continent africain. Les pays de la CEDEAO comme le Mali, malgré les tensions et sanctions actuelles, bénéficie pleinement des avantages du port de Dakar. Grâce à la position stratégique que lui confère une rade bien abritée, il est aujourd'hui le troisième port de la sous-région après le Port Autonome d'Abidjan et le Port de Lagos et se classe au neuvième rang sur le continent.

C'est donc pourquoi la construction d'un nouveau port répondant aux exigences internationales est devenue une nécessité pour le Sénégal.

Nous nous sommes fixés des objectifs tel que de faire des recherches approfondies sur l'aspect environnemental et socio-économique de la construction du port de Ndayane. Il est vrai que tout infrastructure a des points positifs ainsi que des points négatifs. Il est donc de notre ressort de les faire sortir et d'en tirer des recommandations.

Autour de cette thématique générale sur la construction du port, s'articule la problématique sur les conséquences qu'elle pourrait avoir sur le plan environnemental, social et économique.

La question de recherche qui tient ce thème est : **Quels sont les impacts de la construction du port multifonction de Ndayane ?**

À cela s'ajoute nécessairement les sous questions de recherche qui suivent.

- Quelles raisons économiques ont conduit à l'Etat du Sénégal de construire le port de Ndayane ?
- Quels impacts environnementaux la construction du port de Ndayane pourrait-elle avoir ?
- Quelles sont les conséquences de la construction du port de Ndayane sur la population riveraine ?

Dans les lignes qui suivront, nous allons faire dans un premier moment une analyse du terrain d'étude. Dans un second moment, nous allons faire une analyse des résultats de l'étude.

Chapitre 1 : Cadre de l'étude

Section 1 : Présentation du futur port de Ndayane

Dans notre sujet, nous avons pris comme terrain d'étude le futur port multifonction de Ndayane. Ce dernier n'est pas encore fonctionnel, mais en construction. Cependant dans la première partie de ce premier chapitre nous allons parler du contexte de construction de ce port ainsi que de la présentation de son état des lieux. Mais avant cela, rappelons la situation géographique du futur port de Ndayane. Il se situera bien évidemment à Ndayane, à quelques 70 km de Dakar, dans la petite côte. Le choix de ce lieu stratégique est surtout lié au fait que le port pourra facilement s'ouvrir vers la CEDEAO. Car le port de Dakar est encerclé par la ville.

1. Situation géographique de la localité de Ndayane

Ndayane (ou **Ndeyane**) est un village lébou de l'ouest du Sénégal, situé sur la Petite-Côte au sud de Dakar, à 50 km. Depuis 2008, avec la localité voisine de Popenguine, il a été érigé en commune sous le nom de « Popenguine-Ndayane ».

L'histoire de Ndayane est liée au conte de « *Xalé ma Démoon guédjou Ndayane* » (l'enfant qui était parti à la mer de Ndayane).

Le village fut habité d'abord par les Sossés (nom des Mandingues au Sénégal). Les Sérères et les Lébus sont arrivés par la suite.

Le dernier chef de village était Youssou Sène qui a succédé à son père Mouhoune Sène en 1980, après le décès de ce dernier.

Le Maire actuel est le neveu maternel du dernier chef de village de Ndayane

Le village doit faire les courses de pirogue, cela fait partie de l'histoire de Ndayane.

Ndayane était avec Diass l'un des plus gros villages de la communauté rurale de Diass, rattaché au département de Mbour (région de Thiès). Ndayane est érigé avec Popenguine en une commune dénommée « Popenguine-Ndayane » depuis le 10 juillet 2008. Le premier Maire est Mamadou Mansour Thiandoum, élu depuis le 14 avril 2009 par un conseil municipal de 36 membres. Ndayane se trouve à proximité du cap de Naze, sur la côte tout juste après Toubab Dialaw et constitue avec Popenguine la frange maritime de la communauté rurale.

Les différents quartiers sont : Keuri Kaw, Thiothié, Santhiaba, Kaw ka, Keur Goumack, HLM Grande mosquée, HLM Forage, HLM1, HLM2, Tilène.

Ndayane est le seul village lébou de la communauté rurale de Diass.

L'économie du village a longtemps été basée sur l'agriculture. On y cultivait le mil, le sorgho et l'arachide, qui était commercialisée. Mais, du fait de la sécheresse, l'agriculture a perdu du terrain au profit de la pêche, qui est devenue le moteur de l'organisation socio-économique locale.

Ndayane compte actuellement plus de 300 pirogues motorisées. Nombre de ces pêcheurs quittent le village pour travailler une terre plus fertile dans les autres villages de la petite côte comme Joal et Djifère.

La ville de Ndayane compte actuellement plusieurs campements et aménagements touristiques.

Le 25 septembre 2017 à Dakar, avec le chef de l'État Macky Sall, Ahmed Ben Sulayem président de Dubaï Ports World (DPW) annonce l'érection d'un port qui sera la réplique de celui de Jebel Ali : l'opérateur portuaire émirati consentira un investissement d'un montant de 837 millions de dollars dans la réalisation du Port du Futur à Ndayane.

Ndayane a noué des partenariats avec plusieurs associations telles que Lébus du monde, les Apprentis d'Auteuil ou Ebenea.

2. Présentation de l'état des lieux du port

Dans cette partie, il s'agira de voir tout ce qui est lié à la construction de ce port ainsi que son éventuelle gestion.

2.1 Les démarches entreprises avant la construction du port de Ndayane

Nous parlerons d'abord des démarches entreprises par l'Etat du Sénégal. Il est vrai que la pose de la première pierre a été effectuée le 3 janvier 2022, mais cela ne représente toutefois pas la première étape de la construction du port multifonction de Ndayane. En effet des pourparlers ont débuté bien avant celle-ci. Depuis le lancement de la phase de communication de la construction du port, les populations riveraines ont commencé à tenir le débat sur l'impact qu'une telle infrastructure peut avoir sur leur quotidien, leur avenir, sur le pays, tant écologiquement qu'économiquement. Les autorités qui dirigent les communes environnantes du futur

port de Ndayane ont commencé les discussions avec le gouvernement. Les Maires ainsi que les différents représentants des populations ont soulevé des questions sur la délimitation physique du foncier, le processus de dédommagement des impactés, l'impact environnemental, les retombées du projet, les infrastructures communautaires, plus d'informations avec l'ensemble des parties intéressées, la responsabilité sociétale de l'entreprise, entre autres. Cependant, il est nécessaire de rappeler aussi les démarches de l'Etat du Sénégal avec le concessionnaire DP WORLD. Comme dit précédemment, le port autonome de Dakar est au premier plan concernant la construction de ce port du futur. D'emblée, il faut rappeler que le choix du Port autonome de Dakar pour la conduite de ces négociations bien encadrées par l'Etat du Sénégal, s'explique par un double fondement, juridique et technique. Au plan juridique, l'objet de ces négociations est de discuter d'une disposition contenue dans la convention de concession qui lie le Port autonome de Dakar et DP World depuis octobre 2007. Au plan technique, l'expertise portuaire est nécessaire et souhaitée dans ce genre de pourparlers. En effet, hormis les aspects financiers qui relèvent des orientations stratégiques de l'Etat central, l'essentiel des discussions va tourner autour de notions techniques, très complexes par ailleurs. Ainsi il est question entre autres de tirant d'eau, de cercle d'évitage des navires, de répartition et de spécialisation des quais, etc. A ce titre, c'est le lieu de rendre un vibrant hommage à l'expertise portuaire qui a été à l'origine du présent de concession.

2.2 L'investissement financier de la construction du port de Ndayane

Le futur port de Ndayane est un lourd investissement du point de vue que c'est à coût de plusieurs milliards et que la construction est planifiée sur plusieurs années. Cependant, le montage financier s'est fait de telle sorte que ce n'est pas seulement à l'Etat du Sénégal de supporter toutes les charges liées à la construction du port. En effet il y a Dubaï Port World (DP WORLD) qui assure plusieurs de ces charges. DP World qui investit beaucoup en Afrique, vient de lancer son plus grand projet d'infrastructure portuaire en Afrique. Et cela est tombé sur le Sénégal, qui jouit d'une bonne situation politico-économique, très favorable à l'émergence du secteur des transports maritimes et de la logistique portuaire. En compagnie de l'Etat du Sénégal, la filiale de l'entreprise publique Dubaï World et troisième exploitant portuaire mondial, DP WORLD a effectué la pose de la première pierre de la construction de ce port de l'avenir. Ceci fait suite à la signature mi-décembre de l'accord de

concession entre le gouvernement du Sénégal et DP World. Rappelons qu'en octobre, DP World avait conclu un accord avec l'agence britannique de développement CDC pour développer "*une plateforme d'investissement*" dans trois pays dont le Sénégal, témoignant l'intérêt du groupe dubaïote pour le pays, matérialisé par le port de Ndayane.

L'investissement dans le port de Ndayane porte sur 1 milliard de \$. Il s'agit, souligne DP World, de son plus important investissement portuaire en Afrique à ce jour et du plus important investissement privé que le Sénégal n'ait jamais connu. Un montage financier de plus de 840 millions de dollars, soit 448 milliards de F CFA devra permettre de réaliser la première phase de ce premier port lancé près de 62 ans après l'accession du Sénégal à la souveraineté internationale. Un tel investissement sera réalisé par le groupe émirati Dubaï Port World via DP World Dakar S.A, la coentreprise locale entre DP World et le Port autonome de Dakar (PAD) dont l'État du Sénégal va détenir 40 % des actions. L'accord a été signé, courant décembre 2020, entre l'État et DP World, en présence du Président Macky Sall et du Président de DP World, Sultan Ahmed Bin Sulayem. Le port de Ndayane s'étend sur 1200 hectares, soit trois fois plus que la taille du PAD. La deuxième phase qui mobilisera 290 millions dollars verra la construction d'un deuxième quai. Cependant le montage financier n'a toutefois pas été dévoilé.

De façon globale, le président Sall a, par ailleurs, assuré que l'Etat du Sénégal est présent dans l'actionariat de la société chargée de la gestion du terminal à conteneurs du port. « Nous en sommes actionnaires à 40% et DP World à 60% », a-t-il précisé.

2.3 La gestion et l'organisation du futur port de Ndayane

Dans cette partie, il est certes difficile, voire même impossible de donner des informations exactes concernant la gestion du futur port de Ndayane, vu qu'il n'est pas encore fonctionnel. Cependant, nous allons parler de qui assurera sa gestion ainsi que son organisation.

Pour comprendre l'origine du Port de Ndayane, il faut remonter à la convention de concession que l'Etat du Sénégal, à travers le Port autonome de Dakar, a accordée à DP WORLD, en octobre 2007, en deux volets :

L'Aménagement, l'équipement, l'exploitation, la gestion et la maintenance des terminaux des TAC1-TAC2-TAC3 (Terminal A Conteneurs) de la zone nord du Port autonome de Dakar. Ce premier volet était un programme ferme que DP WORLD devait réaliser dès l'entrée en vigueur de la convention de concession en janvier 2008

La Conception, le financement, la réalisation, l'exploitation et la maintenance du Terminal du Port du Futur aujourd'hui appelé Port de Ndayane, est le deuxième volet. Ce dernier est un programme conditionnel.

Le projet du port du futur de Ndayane dénommé : Ndayane est un engagement contractuel de DP WORLD selon les termes de la concession de 2007. La gestion moderne portuaire implique d'importantes réserves foncières. C'est pourquoi le futur port sera bâti sur un espace de 600 ha avec une logistique et des infrastructures de manutention de dernière génération pour un montant d'investissement qui va tourner autour de 1000 milliards. Le délai raisonnable de construction ne dépassera pas 5 ans.

La gestion de ce port du futur n'exclue pas non plus Ndayane lui-même en tant que la zone qui va l'accueillir. En effet, en tant que démembrement de l'Etat du Sénégal, il devra être au centre de tout le projet. Il lui appartiendra, au nom et pour le compte du Sénégal, de gérer tous les aspects ayant trait à la Souveraineté nationale. La vocation première de tout port est l'exercice d'une mission de service public pour les populations, les usagers et les différents acteurs. Ainsi, en tant que concédant, il doit revenir au Port autonome de Dakar la construction des quais, la construction du chenal d'accès, la gestion du pilotage des navires, la gestion du lamanage, la gestion de la sécurité et de la sûreté qui relèvent exclusivement de la puissance publique.

Nous finirons par montrer, dans le cadre de la gestion du port du futur, les dessous du contrat de concession qui lie le Sénégal à Dubaï Port. En effet, selon les dispositions de la convention de concession, le concessionnaire (DP world) avait une obligation contractuelle de réaliser le terminal à conteneurs du Port du Futur qui devait lui revenir de plein droit dès l'achèvement des travaux, pour une concession de 25 ans. Il faut noter que les concessions sont bien encadrées par l'essentiel des institutions telles que la Banque Mondiale, la CNUCED, le CNUDCI et le Fmi et par notre propre législation nationale avec la loi Cet (2014-09 du 20 février 2014 relative

aux contrats de partenariat modifié). Sous ce registre, une concession ne peut dépasser une durée de 25 ou 30 ans.

Section 2 : Les activités du port de Ndayane

Vu que les activités du port en tant que telles n'ont pas encore commencé, nous allons nous pencher sur les activités qui y sont prévues et avant cela le plan de construction.

1. La construction du futur port de Ndayane

Concernant la construction, elle est planifiée sur deux phases. La première phase comprendra l'aménagement d'un terminal à conteneurs sur 300 hectares, un chenal maritime de cinq kilomètres et la construction d'un quai de 840 mètres d'une profondeur de 18 mètres dimensionné pour accueillir des navires de 366 mètres de long. La deuxième phase qui mobilisera 290 millions dollars verra la construction d'un deuxième quai de 410 mètres et le dragage supplémentaire du chenal marin. Sa mise en service permettra de traiter des navires de 400 mètres de long. De nouvelles liaisons routières et ferroviaires relieront le port au réseau de transport régional. L'objectif est, selon Sultan Ahmed Bin Sulayem, PDG de DP World, de faire du port de Ndayane une "version africaine délocalisée du port de Jebel Ali qui est devenu le premier port en eau profonde du golfe persique". En outre, DP World prévoit également de développer une zone économique et industrielle à côté du port, près de l'aéroport international de Baise Diagne, "créant ainsi un centre multimodal intégré de transport, de logistique et d'industrie", a déclaré M. Sulaymen. Globalement, les projections pour le nouveau port prévoient une augmentation de la capacité de manutention des conteneurs EVP du pays de plus de 1,2 million d'unités par an. Du côté des autorités sénégalaises, l'objectif est de doter notre pays d'une plateforme portuaire et logistique permettant de faire face aux nouvelles exigences du transport maritime.

2. Les objectifs et activités du port de Ndayane

2.1 Objectifs du port de Ndayane

Dans un contexte particulièrement lié au port autonome de Dakar, la construction du port de Ndayane vise à satisfaire certains objectifs du gouvernement sénégalais en termes d'infrastructures portuaires plus innovantes.

BOOSTER LE TRAFIC PORTUAIRE SUR LE SENEGAL¹ :

- En favorisant un trafic de transbordement
- Développer un fret retour pour la plateforme

ZONE LOGISTIQUE PORTUAIRE :

- Favoriser la réindustrialisation du pays
- Booster les secteurs à fort potentiel de croissance en misant sur la localisation de productions innovantes

Comment mettre en place le dispositif ?

ETUDE DE CADRAGE POUR LA MISE EN PLACE D'UNE PLATEFORME LOGISTIQUE PORTUAIRE

- Identifier les filières existantes et émergentes
- Identifier les industries ciblant le marché sénégalais
- Identifier les industries d'exportations²
- Définir une orientation pour le port multifonction de Ndayane et les implications essentielles pour un aménagement optimal de la plateforme portuaire

¹ SOURCE : Site du port autonome de Dakar

Lien : [https://www.portdakar.sn/fr/content/port-multifonction-de-ndayane#:~:text=Fabrication%20de%20mat%C3%A9riaux%20de%20construction,%2C%20c%C3%A9ramiques%20et%20tuiles%2C%20etc.&text=Machines%20de%20construction%20lourdes%20\(par,les%20ports%2C%20la%20construction%20etc.](https://www.portdakar.sn/fr/content/port-multifonction-de-ndayane#:~:text=Fabrication%20de%20mat%C3%A9riaux%20de%20construction,%2C%20c%C3%A9ramiques%20et%20tuiles%2C%20etc.&text=Machines%20de%20construction%20lourdes%20(par,les%20ports%2C%20la%20construction%20etc.)

² SOURCE : Site du port autonome de Dakar

Lien : [https://www.portdakar.sn/fr/content/port-multifonction-de-ndayane#:~:text=Fabrication%20de%20mat%C3%A9riaux%20de%20construction,%2C%20c%C3%A9ramiques%20et%20tuiles%2C%20etc.&text=Machines%20de%20construction%20lourdes%20\(par,les%20ports%2C%20la%20construction%20etc.](https://www.portdakar.sn/fr/content/port-multifonction-de-ndayane#:~:text=Fabrication%20de%20mat%C3%A9riaux%20de%20construction,%2C%20c%C3%A9ramiques%20et%20tuiles%2C%20etc.&text=Machines%20de%20construction%20lourdes%20(par,les%20ports%2C%20la%20construction%20etc.)

- Identifier les industries d'assemblage, ciblant le marché sénégalais et les exportations sous régionales

Industries cibles

CIBLES PRINCIPALES :

- Automobiles, bus, tracteurs et autres véhicules (montage)
- Matériaux de construction (fabriqués et semi-transformés)
- Verre (production de verre en feuille)

CIBLES SECONDAIRES :

- Machines de construction (assemblage)
- Fer, acier et aluminium (transformation, fusion, semi-fabrication)
- Pièces automobiles (fabrication, par exemple, sièges, ceintures de sécurité, tapis)

Locataires adéquats

- Automobiles, bus, tracteurs et autres véhicules (montage)
- Fabrication de matériaux de construction. Ex : poutres, cadres de fenêtres, portes, céramiques et tuiles, etc.
- Entreposage, réparation et entretien de matériel de construction
- Machines de construction lourdes (par exemple grues) pour les ports, la construction etc.
- Entreposage de matériaux. Par exemple, pour les matériaux de grand volume destinés à la distribution régionale

2.2 Installations portuaires et activités du port de Ndayane

2.2.1 Installations portuaires

Pour faciliter l'atteinte de ces objectifs, nous allons présenter l'installation du site portuaire de Ndayane que voici :

- **Canal maritime :**

C'est un cours d'eau naturel ou artificiel, il est navigable ou non. Les canaux sont généralement d'eau douce, mais certains canaux tels que le canal de suez, qui ne quittent pas le niveau de la mer, sont salés.

Curages, creusement, rectifications et élargissement sont des méthodes utilisées pour que le canal soit adapté aux besoins exigés.

- **L'écluse :**

C'est une construction hydraulique sur une voie d'eau, grâce à laquelle on peut obtenir le même niveau d'eau que celui du tronçon en aval ou que celui de l'amont pour permettre aux bateaux de franchir des dénivellations.

C'est un ouvrage hydraulique permettant la circulation des navires entre deux plans d'eau de niveaux différents. L'écluse est habituellement composée d'un bassin étanche appelé sas servant à élever ou abaisser le niveau de l'eau selon le besoin. Les bateaux montent ou descendent par le remplissage ou la vidange du sas. Des portes installées aux deux extrémités permettent aux embarcations d'entrer et de sortir du sas.

Au niveau d'une écluse on trouve :

- Un compartiment appelé le SAS
- Deux portes hermétiques mobiles
- Des vases communicants

- **Les digues :**

Constructions naturelles ou artificielles massive et étendue destinée à : Contenir les eaux dans le canal digues de canaux.

- Protéger contre les inondations

- Protéger le port des vagues (offrir un bassin calme et stable pour les navires accostés digues maritimes)

Une digue permet de canaliser le cours d'eau et de faire ainsi obstacle à l'écoulement pour protéger les zones situées dans la zone potentiellement inondable.

- **Les réservoirs :**

Les réservoirs sont des lieux naturels ou artificiels de stockage ou de conservation des produits liquides :

- Réservoir des eaux : Bassin hydraulique
- Réservoir du gaz
- Réservoir du pétrole

- **Dépôts :**

Vaste bassin entouré de quais navires déposent leurs Cargaisons (Ensemble des marchandises transportées).

Ils désignent également des magasins qui bordent le dock et qui servent d'entrepôts aux marchandises débarquées, par extension nouvelle on parle des entrepôts ordinaires sans bassin.

- **Dock flottant :**

Le dock flottant est une structure particulière servant principalement à la réfection (réparation) des bateaux. Contrairement à une cale sèche (bassin asséché dans lequel on répare les navires) il s'agit d'une superstructure qu'on immerge pour y faire entrer les navires, puis qu'on élève au-dessus de l'eau pour mettre le navire à sec.

Exemple : DOCK DE DAKARNAVE

Dakar nave demeure l'un des plus grands chantiers navals de l'ouest africain.

Situé à l'intérieur du port, le chantier possède des équipements modernes pour la réparation et le carénage :

- Un élévateur à bateau de 1200 tonnes
- Une cale sèche de 195m de long et 27m de large
- Un bassin de radoub de 130m de long et 38m de large
- Deux (2) grues flottantes de 60 et 120 tonnes
- Un dock flottant avec une capacité de levage de 60 000 tonnes

- **Bassin de Radoub**

Bassin destiné pour la réparation et l'entretien des navires

➤ On ne commence les travaux qu'après avoir asséché l'intérieur de la forme

➤ **A l'aide de la technique des tins³, on introduit le navire dans la cale sèche**

- **Chantier naval et construction naval**

➔ Le chantier naval : Endroit où sont construits, fabriqués et montés les navires et bateaux.

➔ La construction navale : Processus de production, d'assemblage des différentes parties d'un navire grâce à l'architecture navale (conception ou schéma bien détaillé de tout le processus d'assemble ou de construction).

- **Appontement des navires :**

C'est une plate-forme fixe supportée par des pieux servant à l'accostage et l'amarrage des bateaux. Ses caractéristiques sont :

- Un appontement = Un quai sans terre-plein
- Il sert à la manutention des vracs liquides (pas de conteneurs)
- Pour charger et décharger on utilise des systèmes de tuyauterie ex pipelines (pas de gros engins portiques...)

³ Pièces de bois servant à soutenir la quille du navire et pour que cette dernière soit à l'abri du fond bétonné quand l'eau se retire

- **Les engins de manutentions :**

Ce sont des machines via lesquelles on assure la réalisation des différentes activités au sein d'un espace portuaire commercial (chargement/déchargement, transbordement, stockage, broyage, convoyage...)

Parmi ces engins de manutention on cite :

Les grues, Les portiques, les chariots élévateurs, les machines broyeuses, les convoyeurs....

- **Les grues :**

Une grue est un appareil de levage et de manutention réservé aux lourdes charges. Cet engin de levage est construit de manière différente selon son utilisation.

Exemple : grue sur ponton, grue sur chenilles, grue sur porteur ou camion-grue...

- **Les portiques :**

Le portique de manutention est un appareil de levage pour charges lourdes, utilisé principalement sur de grandes aires de stockage, les ports, les parcs de matières en vrac ou produits industriels de masse...

Exemple : portiques à conteneurs, des portiques à conteneurs post panamax, des portiques de chargement et déchargement à minerais.

2.2.2 Activités du port de Ndayane

Le port de Ndayane bien que n'ayant pas encore vu le jour, promet tout de même de rentrer dans la même optique que le port autonome de Dakar. C'est-à-dire que c'est pratiquement les mêmes activités qui y seront effectuées. Nous allons tenter de les énumérer dans les lignes qui suivent.

2.2.2.1 Accès nautique et balisage

Pour le renforcement et l'amélioration de la sécurité de la navigation dans les eaux sous sa juridiction et conformément à l'article 5 de la Convention SOLAS, le Sénégal, a mis à niveau en termes d'équipements (aides à la navigation : bouées, phares, infrastructures de sécurité) son Service de Sécurité Maritime géré par la Subdivision des Phares et Balises. L'objectif est de lui permettre de répondre aux besoins de

sécurité et de sureté des navires qui fréquentent ses eaux, ses estuaires et ses ports.

2.2.2.2 Pilotage

L'offre de service en termes de pilotage pour le futur port multi fonction de Ndayane devrait être supérieur à celui du port de Dakar.

Le pilotage est l'une des activités à forte valeur ajoutée du PAD certifié ISO 9001.

Les performances réalisées lui ont valu depuis 2009 le renouvellement régulier de cette certification pour le service "Pilotage Entrée, Sortie et Déhalage des navires de commerce pilotables".

Au PAD, tout navire supérieur à 1500 m3 doit être piloté obligatoirement.

Quinze (15) pilotes capitaines au long cours, une flotte de six (6) pilotines et sept (7) pc d'amarrage assurent sans interruption, à tour de rôle, les manœuvres d'assistance des navires à l'entrée et à la sortie.

Plusieurs vedettes de servitude sont affectées au transport passager (délégations et personnalités), aux nécessités du service, aux rondes de sécurisation. Au sea-line de Mbao, les opérations de connexions et de déconnexions sont faites à l'aide d'une vedette de servitude avec un équipage du service Armement et de la Société Africaine de Raffinage (SAR).

2.2.2.3 Remorquage

Le remorquage est une technique dans laquelle un bateau ou un véhicule dépourvu de moyen de propulsion est tiré par un autre auquel il est attaché.

Le remorquage reste facultatif au Port de Dakar grâce aux conditions nautiques exceptionnelles. Ce même constat se fera certainement pour le futur port de Ndayane dans le sens où le tirant d'eau au port de Ndayane est plus important que celui de Dakar.

Ce service est confié, pour le port autonome de Dakar, à une société privée qui dispose de cinq (5) remorqueurs équipés d'un dispositif adéquat de lutte contre la pollution et les incendies. Il est également certifié ISO.

2.2.2.4 Lamanage

Le lamanage est un terme du vocabulaire maritime qui désigne des opérations d'assistance à l'amarrage, au largage des navires lors de leur arrivée, de leur départ ou également de leur mouvement à l'intérieur des ports. L'équipage des navires étant limité et occupé, il a fallu créer un service à terre.

C'est donc en effet une opération d'amarrage et de désamarrage des navires à tous les postes dès leur arrivée, leur départ ou leur manœuvre dans le Port.

Le Service sera, dans les normes, totalement assuré par le port 24 h/24 et 7j /7.

2.2.2.5 Avitaillement

L'avitaillement est la procédure consistant à préparer et fournir des vivres, eau, glace, carburant ou matériaux divers aux responsables ou techniciens chargés du fonctionnement des navires.

Pour le futur port de Ndayane, il y'aura certainement un avitaillement en eau douce et en hydrocarbure. L'eau douce sera distribuée par des bouches à quai comme au port de Dakar. Chez ce dernier, elle se fait par citernes flottantes de 220 à 400 tonnes avec un débit de 100 m³/H à 30 mètres de hauteur manométrique. Il existe une flotte équipée de vedettes de liaison entre les quais et la rade extérieure.

L'avitaillement peut également se faire par barge.

L'avitaillement en hydrocarbures sera aussi effectué par des bouches qui seront au minimum réparti sur 10 postes pouvant fournir 250/T/H navire, avec la possibilité de délivrer jusqu'à 1000/T/H par poste.

2.2.2.6 Réparation navale

La réparation navale est, en général, le processus consistant à réparer la structure du navire à la suite de dégâts causés par un abordage, un échouage, etc., ou à la suite d'une usure normale causée par des frictions ou la corrosion. Cependant, elle reprend aussi le processus consistant à modifier un navire.

Dakarnave demeure l'un des plus grands chantiers navals de la Côte Ouest-africaine.

Situé à l'intérieur du port, le chantier possède des équipements modernes pour la réparation et le carénage :

- Un élévateur à bateau de 1200 tonnes
- Une cale sèche de 195 m de long et 27 m de large
- Un bassin de radoub de 130 m de long et 38 m de large

- Deux (2) grues flottantes de 60 et 120 tonnes
- Un dock flottant avec une capacité de levage de 60 000 tonnes.

De plus, il existe trois (3) autres slipways exploités par des sociétés privées pour la réparation, le carénage et autres activités connexes.

Pour le futur port de Ndayane, pratiquement le même dispositif sera mis en place pour offrir une bonne qualité de service de réparation navale.

Donc en quelques sortes voici les quelques activités potentiellement prévisibles pour le port multi fonction de Ndayane. Il est toutefois normal que ce dernier puisse avoir des prérogatives meilleures que le port autonome de Dakar du fait de son investissement et moyens mis en œuvre.

Chapitre 2 : Cadre analytique

Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain

1. Port de Ndayane en tant que moteur d'émergence économique

Ce vocable de moteur d'émergence n'est pas forcément lié à la politique, mais parce que ce futur port multifonction de Ndayane regorge de multiples potentialités pour booster encore plus l'économie du Sénégal. Dans cette première partie nous verrons surtout l'impact économique en rapport avec l'obtention de ce port.

En se posant la question à savoir pourquoi Dubaï Port World a choisi Ndayane pour y implanter ce futur port, on verra ce premier élan de l'impact économique que ce port peut avoir. Depuis dix ans, Dubaï Port World exploite le terminal à conteneurs du Port Autonome de Dakar. Rappelons que ce terminal du PAD était, auparavant contrôlé par le français Bolloré. L'objectif de DP World était d'augmenter la capacité d'accueil et la compétitivité du PAD. Il s'est trouvé qu'après quelques années de gestion, DP World a constaté que l'actuel port de Dakar a un débit de marchandises croissant mais qu'il a des problèmes. Un tirant d'eau très limité, un manque d'espace pour une expansion et une congestion dans la ville de Dakar, pour ne citer que ces trois cas. DP World s'est mis à chercher un site pour développer un port multi utilisateur non loin de Dakar. C'est ainsi que le groupe de Dubaï a choisi le site qui se trouve entre Toubab Dialaw et Ndayane pour des avantages que cette dernière offre : une connexion à la Zone Economique Spéciale Intégrée et la proximité de l'Aéroport International Blaise Diagne de Diass.

2. Divergences autour du port de Ndayane

Certes ce port multifonction de Ndayane incarne aujourd'hui l'avancement au niveau infrastructurel et portuaire du Sénégal, il n'en demeure pas moins que des points de discussions n'en manquent pas pour décrédibiliser la construction d'une telle infrastructure. Dans les lignes qui vont suivre, nous allons mettre en avant l'impact de la construction de ce port sur le plan social et environnemental.

2.1 Divergences sur le plan social

D'une part le port de Ndayane permet de désenclaver Dakar, qui risque, s'il ne l'est pas encore, de se retrouver dans une promiscuité, à travers le transfert de certaines activités portuaires et de transport du port autonome de Dakar vers celui-ci. D'autre part, la construction de ce port est un problème socialement marqué par ce qui est en rapport avec l'indemnisation des impactés terriens. Ce qui veut donc dire que la construction de cette infrastructure conduit à des impacts socialement aussi positifs que négatifs.

Nul doute que l'enclavement de Dakar est un frein à une bonne harmonie sociale au niveau de la capitale sénégalaise. Ainsi un nouvel élan du point de vue infrastructurel au niveau portuaire participe tant bien à redonner une vie socialement adaptée aux nouvelles exigences liées au développement durable. De plus, la décongestion de la ville de Dakar occasionnée par le nouveau port, va permettre à faciliter le déplacement des particuliers ainsi que pour la logistique du dernier kilomètre et le transport urbain. Prenant donc juste l'aspect du transport et celui de l'aménagement du territoire, force est de considérer l'impact social positif du nouveau port de Ndayane.

Par ailleurs, il faudra sans doute considérer l'aspect lié aux indemnisations des impactés. La construction de ces genres d'infrastructures demande un certain nombre d'hectare très considérable et qui est très probable de toucher les titres fonciers d'autrui, malgré que l'espace géographique appartienne à l'Etat. Mais ceux à qui appartiennent ces terres touchées par la construction de ce nouveau port devraient tout de même être indemnisés par ce dernier. Le retard ou le non-paiement de cette redevance étatique est un frein à l'aboutissement de ce dit projet. Car des grèves peuvent en découler.

En outre il est normal de rappeler que du point de vue social, le nouveau pourrait participer pleinement à l'intégration des jeunes à travers les milliers qui seront disponibles au port multifonction de Ndayane, de sa construction à son exploitation.

2.2 Divergences environnementales

Si d'un côté on soutient que le nouveau port de Ndayane aide diminuer la pollution dakaroise, de l'autre côté, ce projet est un frein à une préservation de l'environnement dans la zone de Ndayane, Ndoungoumane, Thiadiaye, etc...

Comme nous en avons parlé précédemment, le port de Ndayane est un moyen très efficace de désenclaver la capitale sénégalaise. De ce fait, tous les problèmes liés au respect de l'environnement pourront être éradiquer par le fait de transférer beaucoup d'activités maritimes et portuaires vers Ndayane. Ainsi la congestion, malgré qu'elle pourrait probablement toujours être là, son impact sera toutefois moins qu'auparavant.

Malgré son impact environnementalement positif sur Dakar, il n'en demeure pas moins que son impact est très négatif sur l'écologie et l'environnement de la zone de Ndayane.

Tout naturellement le premier impact que l'on pourrait citer est la pollution. En effet de sa construction à son exploitation, le futur port de Ndayane engendrera des pollutions sonores, environnementales, écologiques ainsi qu'atmosphériques. Pour la construction, l'arrivée des approvisionnements en termes de matériels et matières premières par des camions va considérablement bouleverser le quotidien des habitants de Ndayane.

Par ailleurs le port de Ndayane est une menace sur les espèces et la pêche locale. Dans la commune de Ndayane-Yenne et sur quasiment tout le littoral, des communautés sont installées avec des activités tournant autour de la pêche et de la commercialisation des produits halieutiques. Le trafic des bateaux et autres engins de transport marins, les bruits de machines et les nombreuses substances toxiques comme les huiles de moteur et carburants déversés dans l'eau, sont des éléments qui impactent forcément la biodiversité et l'écosystème dans cette localité.

Si le projet est mis en œuvre, la lagune de Ndongop (Toubab Dialaw), une réserve naturelle et un parc à oiseaux, disparaîtra. Les infrastructures portuaires effaceront les plages, la faune et la flore dans une partie de la région de Dakar où il est encore possible d'observer des animaux sauvages en liberté.

Des travaux de dragage des fonds marins sur une profondeur de 18 mètres sont prévus pour permettre aux navires gros porteurs d'accoster dans le futur port. Dans cette zone, les fonds marins sont entre 6-7 mètres et une fois dragués, le niveau de la mer va augmenter sur toute la côte, de Thiaroye à Joal. Les conséquences d'une telle situation sont difficilement imaginables. Et il n'y a pas que la nature qui risque d'en pâtir.

Section 2 : Interprétations et recommandations

1. Interprétation des résultats

Plusieurs outils nous permettrons d'interpréter les résultats obtenus après nos recherches.

1.1 Analyse PESTEL

POLITIQUE	Stabilité gouvernementale et institutionnelle ; Appuie du PSE (Plan Sénégal Emergent) ;
ECONOMIQUE	Investissement public de l'Etat (allocation des ressources étatiques) ; Cycle économique favorable) ; Investissement étranger favorable ;
SOCIALE	Bonne démographie ; Insertion professionnelle des jeunes ; promotion de l'emploi ; responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE) ; Distribution des revenus
TECHNOLOGIQUE	Usage des TIC pour l'automatisation de certains processus ;
ENVIRONNEMENTALE	Respect des normes environnementaux ; revendications de la population sur les impacts environnementaux ; Intégration des normes QHSE ;
LÉGALE	Contrat de concession ;

- **Analyse politique :**

À cette étape, nous mettons en évidence les déclarations et engagements politiques et stratégiques énoncés dans les documents de politique économique et sociale du pays. Ces documents peuvent inclure les plans et stratégies nationaux de développement. Les conventions internationales ainsi que les engagements partenariaux avec les bailleurs de fonds constituent aussi des facteurs influents du niveau politique.

- **Analyse économique :**

L'analyse de la situation économique passe d'abord par un état des lieux de la situation du pays en termes d'emploi, d'évolution des données macroéconomiques (PIB, indice de pauvreté, indice de développement humain, fiscalité...). Elle détermine aussi la part des ressources financières allouées aux deux sous-secteurs, comparativement à celles destinées au secteur global de l'éducation, suivant ses différentes sources (État, PTF, ménages, secteur privé...). Ce ratio est un indicateur pertinent sur le pouvoir de déploiement des politiques au niveau national.

Par ailleurs, le Sénégal, ou du moins son système économique est très favorable aux investissements étrangers. C'est le cas du futur port de Ndayane qui a reçu un investissement de DP WORLD à hauteur de 1 Milliard de Dollar.

- **Analyse sociale :**

L'étude du niveau social se caractérise par l'évolution démographique et la situation de l'emploi dans le pays à travers le taux de chômage et la distribution des revenus. La stabilité politique et la situation sociale constituent aussi des facteurs importants. Au-delà du fait que la pose de la première pierre s'est déjà effectuée, cela n'atténue en rien les revendications de la population riveraine pour ce qui se rattache aux impacts.

N'empêche, avec la RSE (Responsabilité Sociétale de l'Entreprise), beaucoup de compensations pourront avoir lieu.

- **Analyse technologique :**

La technologie joue un rôle très important dans le secteur de la logistique et à tous les niveaux. Dès lors, il est nécessaire de faire l'état des lieux de l'engagement de

l'état dans ce domaine et de dégager les tendances structurelles allant dans le sens de la synergie. Ces facteurs technologiques peuvent être : l'utilisation des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) dans la gestion des activités portuaires ; les systèmes d'information et site internet pour le suivi et le pilotage des activités ; l'environnement numérique de travail ; le système de collecte, de traitement et de diffusion des données statistiques... Les outils de planification et de suivi stratégiques peuvent aussi être étudiés dans cette partie tels que AKANEA.

- **Analyse environnementale :**

L'aspect environnemental est très important surtout avec les revendications de la population riveraine. C'est dans ce cas que pour limiter les dégâts environnementaux, le respect des normes et conventions internationales seront soumis à un contrôle strict.

- **Analyse légale :**

Le cadre juridique et réglementaire sera étudié à travers les textes de loi (lois, décrets, arrêtés...) qui fondent et orientent ce secteur, afin d'évaluer leurs points de convergence. Les lois en cours de validation et les textes manquants pourront aussi être abordés dans cette partie, ainsi que les textes de loi « connexes » (code du travail, code de l'environnement, code des collectivités locales, du régime fiscal...).

Par ailleurs, il faut se rappeler que la construction du futur port de Ndayane est soumise à un contrat de concession au dépend de DP WORLD qui bénéficie de 60% des recettes pour une durée de 25 ans, avec son investissement de 1 Milliard de Dollars.

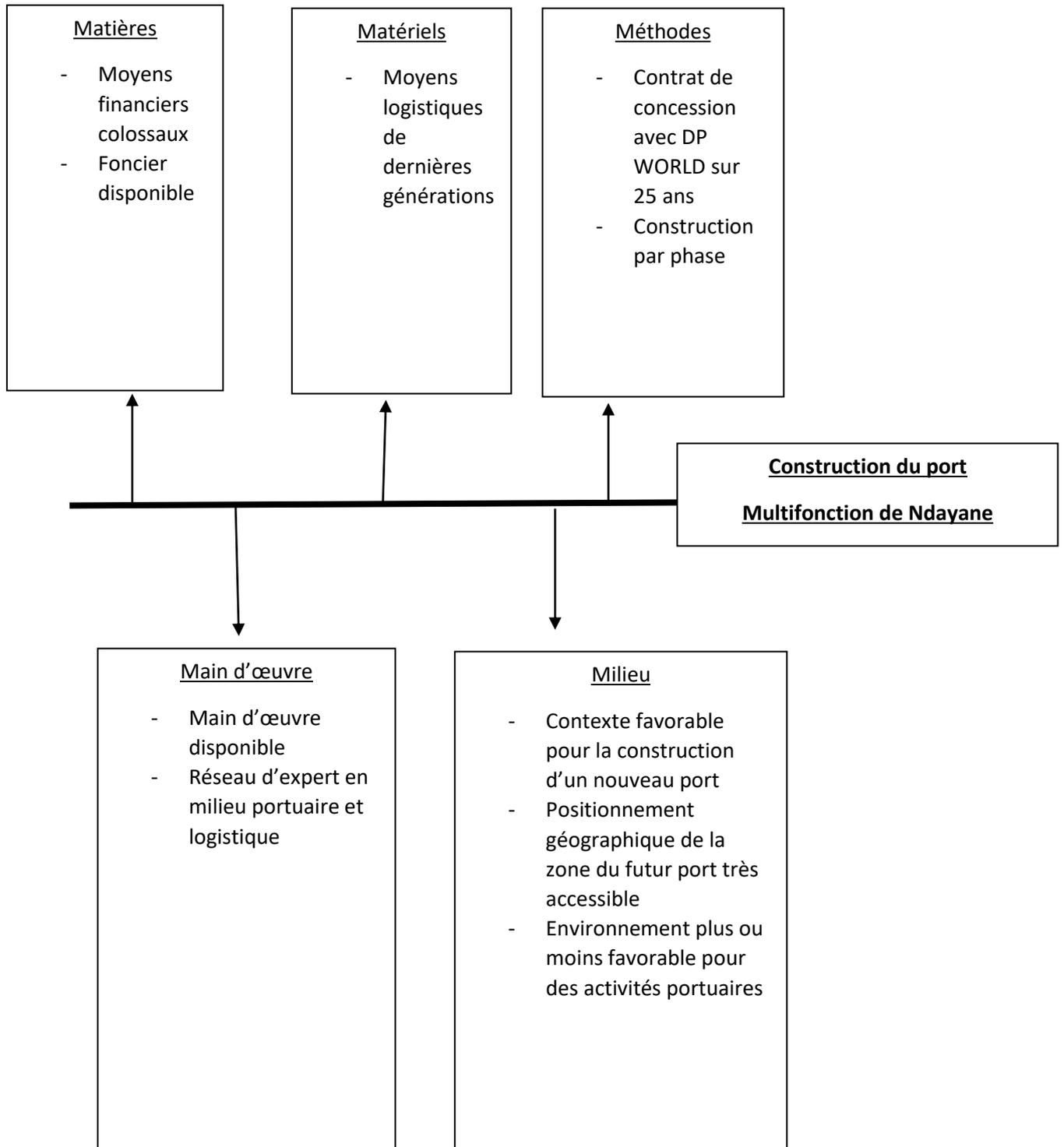
1.2 Analyse SWOT

Dans le tableau suivant nous allons montrer la matrice SWOT du futur port de Ndayane. Dans celui-ci, nous verrons les forces et les faiblesses ainsi que les opportunités et menaces en rapport avec ledit port du futur.

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du trafic de marchandises au Sénégal - Gain d'espace - Disponibilité de foncier pour les espaces de stockage - Mise en place d'un guichet unique - Pas d'éventuel encombrement - Infrastructures facilitant la bonne gestion du port - Fort investissement - Usage des expériences sur les échecs du port autonome de Dakar - Gain de temps - Installation d'une zone économique 	<ul style="list-style-type: none"> - Vétusté des voies ferrées - Vétusté de certaines voies routières - Force de certains acteurs portuaires (Douane, ANAM) - Revendications sociales
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Usage de la technologie (installation d'un smart port) - Amélioration de la compétitivité - Attirance sur le marché ouest africain - Harmonisation des documents administratifs portuaires - Port sec de Kaolack - Chemin de fer Dakar – Bamako rétabli ou modernisé - La réexportation 	<ul style="list-style-type: none"> - Concurrence avec les grands ports de l'Afrique de l'ouest - Manque d'industrie facilitant les exportations - Refaire les mêmes erreurs du port autonome de Dakar - Investissement à risque entièrement financé par le secteur privé étranger

1.3 Diagramme d'Ishikawa

Le diagramme d'Ishikawa est un diagramme mettant en exergue le lien de cause à effet. En effet, il nous permettra de voir comment à travers les 5 M, la construction du futur de Ndayane trouve sa pertinence.



Au regard de ce diagramme, nous nous rendons compte d'une certaine manière de la pertinence concernant la construction du futur port de Ndayane. À travers les 5 M, nous allons essayer d'étaler nos idées par rapport à ce sujet.

- **Matières**

Bien vrai que nous ne sommes pas dans le cadre industriel où il est nécessaire de montrer les matières premières dans cette partie, nous allons voir en fait les moyens qui peuvent la réalisation d'un tel projet. En effet, les moyens financiers proposés par le concessionnaire DP WORLD (1 Milliard de Dollars) sont suffisamment nécessaires pour la construction du futur port de Ndayane.

Au-delà de l'aspect financier, il est nécessaire de savoir que l'aspect foncier est tout aussi important. Car contrairement au port autonome de Dakar, le port de Ndayane pourra abriter plus d'espace de stockage, de remorquage, lamanage, ...

- **Matériels**

Comme c'est un port de dernière génération, le port de Ndayane sera le lieu de rencontre de plusieurs moyens logistiques qui sont les plus récents.

- **Méthodes**

Parmi les méthodes que l'on pourrait citer, on peut dire le contrat de concession signé par l'Etat du Sénégal avec le géant de la logistique portuaire, DP WORLD. En effet, vu les moyens financiers nécessaires pour la réalisation du projet, il était obligatoire de trouver des partenaires financiers pouvant supporter les charges liées à la construction du port.

L'autre méthode à citer est la construction par phase, qui permet en effet de mieux appréhender le projet.

- **Main d'œuvre**

La disponibilité des mains d'œuvre est un facteur important pour assurer l'exploitation du port de Ndayane. En outre, parmi cette main d'œuvre, pourtant qualifiée, il y'a des experts en termes de management portuaire, transit, etc. Ceci est très profitable pour la gestion du port afin de maximiser les profits et d'optimiser les coûts et les dégâts environnementaux.

- **Milieu**

Le contexte est très favorable pour la construction d'un nouveau ainsi que de l'exploiter. En effet, la congestion au port de Dakar met un frein sur l'émergence économique du pays. Et donc la construction de ce nouveau port va permettre de décongestionner d'abord le port de Dakar, ensuite d'avoir une puissance concurrentielle sur l'Afrique de l'ouest, et enfin d'attirer les plus grands navires et les plus grands investisseurs.

Par ailleurs, le positionnement géographique de ce futur port est un atout essentiel pour plaider en faveur de sa construction.

Mais du point de vue environnemental, les avis sont plus ou moins partagés. Il va d'une politique de développement durable à un gâchis sur le plan écologique.

2. Recommandations

À partir des faiblesses pouvant être décelées concernant la construction du port de Ndayane, nous allons voir comment, à travers ces recommandations, ledit port pourrait trouver plus de pertinence.

2.1 Installation d'un smart port

2.1.1 Définition

Un smart port ou encore port intelligent dote la main-d'œuvre des compétences et de la technologie pertinentes pour résoudre les défis internes et externes uniques de l'organisation et pour faciliter la circulation efficace des marchandises, la fourniture de services et la fluidité de l'information.

Encore de simples lieux de chargement et de déchargement de marchandises au milieu du XXe siècle, les ports sont devenus les carrefours de l'économie mondiale au fur et à mesure que le commerce international s'est intensifié. Aujourd'hui les ports sont tout à la fois des nœuds logistiques dans la chaîne de transport, des emplacements pour les activités industrielles et des emplacements pour les activités logistiques. Si les Smart Ports ne diffèrent pas des ports traditionnels dans leurs fonctions, en revanche, ils placent l'innovation technologique, la créativité et la collaboration entre les parties prenantes du port au cœur de leurs attributions. Le

concept de Smart Port vise à faire du port un lieu d'intelligence collective capable de recourir à la technologie pour répondre à ces nouvelles problématiques.

2.1.2 Réponse économique des smart port

L'augmentation du trafic maritime de voyageurs et de marchandises dans un contexte de concurrence internationale pousse les villes portuaires à adapter leurs infrastructures et leurs services afin d'accueillir un maximum de navires dans les meilleures conditions. Si les stratégies de rapprochement, comme la création d'HAROPA par exemple, ont permis aux ports français de faire face à la concurrence, en profitant des synergies et des réductions des coûts, les technologies numériques offrent aujourd'hui des opportunités nouvelles de distinction dans un contexte toujours aussi concurrentiel. Des activités au cœur des ports de commerce comme le transport, la manipulation et le stockage de marchandises aussi bien que les activités support, qui mettent en place des initiatives Smart, sont à l'origine d'un gain de temps important pour les transporteurs maritimes et leurs clients.

2.1.3 Réponse sociale des smart port

Le besoin d'espace, pour permettre l'accueil de navires toujours plus imposants ou pour permettre le stockage de marchandises de plus en plus nombreuses, a naturellement éloigné le port du centre-ville depuis la seconde moitié du XXe siècle. A ce premier constat, s'ajoute un second : travailler sur le port n'est plus synonyme de vivre à proximité du port. La majorité des employés du port vivent en périphérie de la ville sur laquelle le port se développe. De fait, alors que le commerce maritime est de plus en plus important, il est de moins en moins perceptible par les habitants des villes portuaires allant parfois jusqu'à devenir un impensé spatial. Le Smart Port apparaît comme le nouveau paradigme pour répondre à ces enjeux de création d'un lien nouveau ville - port, et de refonte de la manière de penser la relation entre citoyens et ports. Ainsi, les solutions Smart ne se circonscrivent pas à la zone industrialo-portuaire mais, au contraire, réintègrent le port dans la ville et les citoyens dans le port.

2.1.4 Réponse environnementale des smart ports

Si la technologie permet de rationaliser la gestion des flux et facilite le partage de l'information entre les acteurs du port, les solutions Smart ne sont pas uniquement à l'origine de gains économiques. En effet, elles permettent également de réduire l'empreinte carbone des ports. De fait, la fluidité du trafic répond autant à un impératif économique qu'écologique. Le Big Data, l'internet des objets ou encore l'intelligence artificielle peuvent également répondre à des objectifs environnementaux : désormais, chaque objet peut être potentiellement une source d'informations. Les données collectées peuvent alors appuyer une politique portuaire respectueuse de l'environnement voire être utilisées pour établir des normes écologiques. La diffusion en temps réel de ces informations renforce d'autant plus la sûreté environnementale du territoire. Néanmoins, le Smart Port ne se contente pas de réduire le risque de catastrophe naturelle ; il s'attache également à réduire de manière durable l'émission de gaz à effet de serre et de déchets. Qui plus est, la diversité des acteurs des zones industrialo-portuaires apparaît comme un atout essentiel pour favoriser l'émergence

2.2 Bonne organisation portuaire

L'idée dans cette recommandation est en fait en sortes de ne pas répéter les mêmes erreurs effectuées au port autonome de Dakar. En effet le port subit aujourd'hui des congestions récurrentes à cause surtout des retards dans les procédures. Ainsi, ce que nous proposons en premier est le guichet unique et en second lieu nous proposons la dématérialisation des procédures douanières et portuaires.

2.2.1 Le guichet unique

Un guichet unique est un lieu administratif ou commercial regroupant la plupart des services offerts à sa clientèle. Le guichet unique apparaît donc comme une application pratique des concepts de la facilitation du commerce visant à abaisser les obstacles non tarifaires aux échanges et à procurer des avantages immédiats à tous les acteurs du commerce international.

La mise en place d'un guichet unique physique nécessite l'outillage des agents du guichet et du primo-accueil. En complément des logiciels métiers permettant l'instruction des services municipaux, il faut envisager de se doter d'un outil de gestion des files d'attente.

2.2.2 La dématérialisation des procédures administratives douanières

La dématérialisation, c'est la suppression du papier, la création d'une passerelle qui relie l'administration de la Douane à chaque usager et que chaque usager doit emprunter pour faire ses opérations des douanes à partir de son bureau jusqu'à l'obtention du bon à enlever. Heureusement que cet aspect fait partie des nouvelles politiques de l'administration douanière du Sénégal. Donc il serait d'une très grande nécessité d'installer ce dispositif de numérisation des procédures dans le but de gagner plus de temps afin de réduire de plus en plus la congestion portuaire.

CONCLUSION

Au terme de notre travail, nous allons finir donner un rapport synthétique de quelques lignes ainsi que la réponse à la problématique posée au tout début de ce mémoire. La construction du futur port multifonction de Ndayane rentre dans ce contexte de décongestionner l'actuel port autonome de Dakar. Mais aussi, dans un souci de renforcer la concurrence dans le milieu portuaire et logistique, le port de Ndayane trouve toute sa pertinence. Pour pouvoir réaliser un tel investissement à hauteur de 3000 Milliards de franc CFA, l'Etat du Sénégal fait appel à DP WORLD. Ainsi les recettes liées à l'exploitation se partageront entre 60% pour DP WORLD et 40% pour le Sénégal. Malgré les avantages tant cités sur le futur port de Ndayane, il n'en demeure pas moins que pas mal de désavantages sont revendiqués.

L'impact de ce futur port est donc tout aussi positif que négatif. En effet, du point de vue économique, le futur port pourra apporter plus de revenus en liaison avec l'exploitation du secteur du transport maritime. La congestion occasionnée par le port autonome de Dakar sera, en toute circonstances, diminuée par la venue du port de Ndayane. Car cette congestion fait perdre des centaines de millions de franc CFA. Au-delà de ce fait, sur le plan social, c'est tout de même très mitigé, l'impact. Car même si le port de Ndayane va apporter une solution à l'emploi des jeunes, il faudra aussi noter le fait que certains de cette population s'indignent à sa construction. Car du point de vue environnemental, ils se sentent menacés. L'écosystème marin de cette zone est doté d'une certaine fertilité qui sera dégradée avec la construction de ce port. Les indemnités aussi causent problème sur le plan social.

En fin de compte, nous pouvons retenir que la construction du futur port multifonction de Ndayane a tant d'impact positif que négatif sur la population. Mais l'impact positif qui ressort de celui-ci prend tout de même plus de proportion dans cette étude d'impacts. En outre, l'impact négatif que ce port pourrait occasionner est palier par les recommandations comme les smart ports qui donneront des solutions sur le plan environnemental, social et économique.

BIBLIOGRAPHIE

Association Ndoungoumane – Toubab Dialaw – Yenne, Le port de Ndayane en question, Dossier Presse, 2020

Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime du Maroc, Fiche de présentation du port de Tanger, 2011

USAID, Guide pratique pour le suivi de performance des ports, Nathan Associates, 2018

Mémoire de Master de Julien Dubreuil, La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, UQAM, 2007

Questions Internationales, Les grands ports mondiaux, La documentation française, 2014

Mémoire de Master de OUDOUBOUROU Pascaline, Analyse de la congestion au port autonome de Dakar, Centre Trainmar, 2018

ALIX Yann et STECK Benjamin, Modernisation des ports ouest africains, Atlantique Afrique, 2017

WEBOGRAPHIE :

https://www.lepoint.fr/afrique/senegal-le-chantier-du-port-de-ndayane-sur-orbite-05-01-2022-2459274_3826.php

[Construction du port de Ndayane : L'alerte d'un écologiste - Lequotidien - Journal d'information Générale](#)

[SÉNÉGAL : alerte sur l'impact environnemental du futur port de Ndayane | Afrik 21](#)

[Dossier Presse \(au-senegal.com\)](#)

[Construction du port de Ndayane : Les villageois pour une étude d'impact - Senego.com](#)

[Construction du port de Ndayane : Les villageois réclament une étude d'impact - Lequotidien - Journal d'information Générale](#)

[Inquiétudes des impactés : Le Directeur exécutif du projet de Ndayane au Port de Dakar rassure – Lerufisquois la passerelle de l’information](#)

[Sénégal: Port de Ndayane - Démarrage des travaux d'ici juin - allAfrica.com](#)

[Un port multifonction à Ndayane : Point de vue d’un pilote du port Autonome de Dakar \(E .B. FAYE\) \(seneweb.com\)](#)

[Inquiétudes des impactés: le Directeur exécutif du projet de Ndayane au Port de Dakar donne des assurances \(pressafrik.com\)](#)

[Quel avenir pour le Port du Futur de Ndayane ? – YerimPost](#)

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaires

Questionnaire 1 : Pour les riverains

1. Comment avez-vous appris la construction du port de Ndayane ?
2. Est-ce que l'Etat a indemnisé totalement les impactés ?
3. Comment appréhender la construction du port de Ndayane ?
4. Quelles sont les potentielles avantages que vous pourriez tirer de ce port ?
5. Sur quel (s) plan (s) ?
6. Quels sont éventuellement les inconvénients ?
7. Sur quel (s) plan (s) ?
8. Comment est-ce que ce port pourrait vous impacter ?
9. À ce qu'il paraît des associations sont contre la construction de ce port, savez-vous pourquoi ?
10. Si oui, êtes-vous du même avis qu'eux ?

Questionnaire 2 : Pour les experts

1. Quelle est la pertinence de construire un nouveau port à Ndayane ?
2. Sur le plan environnemental, n'est-il pas un danger ?
3. Quel impact ce nouveau port pourrait avoir sur le plan économique ?
4. Et pour la compétitivité avec les autres ports ?
5. Quel est son rôle par rapport au port autonome de Dakar ?
6. Les installations portuaires ne pourraient-elles pas avoir un impact négatif sur l'environnement dans cette zone
7. Quels moyens et activités logistiques ce port pourrait avoir ?
8. Quels sont les objectifs du futur port de Ndayane ?
9. Quelles entraves pourrait rencontrer le futur de Ndayane après sa construction ?
10. Quelles sont les opportunités et les menaces qui sont devant ce port ?

Annexe 2 : Images du futur port de Ndayane



Figure 2: Proposed Master Plan of the New Multi-User Port of Dakar - 3D rendition



TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACE	I
REMERCIEMENTS	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES ABRÉVIATIONS	IV
RÉSUMÉ	V
ABSTRACT	VI
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
Chapitre 1 : Cadre de l'étude	4
Section 1 : Présentation du futur port de Ndayane	4
1. Situation géographique de la localité de Ndayane	4
2. Présentation de l'état des lieux du port	5
Section 2 : Les activités du port de Ndayane	9
1. La construction du futur port de Ndayane	9
2. Les objectifs et activités du port de Ndayane	10
Chapitre 2 : Cadre analytique	19
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain	19
1. Port de Ndayane en tant que moteur d'émergence économique	19
2. Divergences autour du port de Ndayane	19
Section 2 : Interprétations et recommandations	22
1. Interprétation des résultats	22
2. Recommandations	28
CONCLUSION	32
BIBLIOGRAPHIE	33
ANNEXES	35
TABLE DES MATIÈRES	38