Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 6

Artikel: Dakar port de Transit
Autor: Lemaignen, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888333

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DAKAR PORT DE TRANSIT

par

Robert Lemaignen
Président du Comité de l'Afrique française à la Chambre de commerce internationale

Dans une remarquable étude consacrée aux ports d'outre-mer, M. Jean Ferrandi rappelait qu'un port de commerce est essentiellement un point de rencontre des routes maritimes et terrestres, un « terminus pour les produits qui viennent du large et pour ceux qui arrivent de l'intérieur ».

Cette caractéristique fondamentale et universelle de l'activité portuaire se présente à Dakar sous une lumière particulièrement vive : bastion avancé de l'Afrique au milieu de l'Atlantique, tête de ligne de la voie ferrée qui, à travers le Sénégal et le Soudan, rejoint le Niger, vaste rade en eau profonde permettant l'accostage pendant toute l'année des plus grands navires, Dakar se trouve prédestiné pour jouer le rôle de « plaque tournante » de tous les produits et marchandises en provenance ou à destination non seulement du Sénégal, Soudan et Mauritanie dont il est le débouché naturel, mais aussi des autres territoires voisins par la voie du cabotage.

Il eût été logique d'imaginer que cette fonction transit du port de Dakar, imposée par les conditions géographiques, vitale pour l'économie du pays, avait donné lieu à une mise en place appropriée de tout l'outillage indispensable aussi bien sur le plan moyens de stockage que sur le plan facilités de manutention. Or, si les Pouvoirs publics avaient bien construit les quais nécessaires aux chargements et déchargements des navires, si les entreprises privées avaient bien fait l'acquisition d'un matériel moderne de manutention, par contre, la construction de vastes entrepôts de stockage avait été singulièrement négligée jusqu'à ces dernières années : en 1950, pour un tonnage annuel supérieur à 1.000.000 de tonnes pour les seules marchandises diverses, le port de Dakar ne disposait que de 28.000 mètres carrés de magasins couverts.

Cette exiguïté de stockage imposait aux importateurs de transporter par camions leurs marchandises d'une part entre le port et les magasins particuliers, d'autre part entre ces mêmes magasins et la gare de marchandises pour tout ce qui était destiné aux centres de l'intérieur. Cette même obligation incombait aux exportateurs en sens inverse. Ces diverses ruptures de charge, les opérations de manutention correspondantes, ces transports effectués sans que les marchandises puissent bénéficier des facilités douanières appropriées grevaient les prix de façon considérable et n'auraient pas manqué de provoquer une véritable asphyxie économique des territoires s'il n'avait pas été apporté un remède à cette situation. Que l'on veuille bien se rappeler que le trafic de Dakar porte essentiellement sur des marchandises pauvres : à l'importation, 79 % du tonnage représente des biens d'équipement (matériaux, ciment, fer, etc.) pour une valeur correspondant seulement à 28 % de la valeur totale des importations. A l'exportation, les arachides constituent l'essentiel du trafic et leur prix de revient F. O. B. Dakar n'est que de 92 francs le kilogramme.

C'est pour remédier à cette insuffisance de stockage et permettre un abaissement des prix de revient que s'est constituée, sous l'impulsion d'un groupe spécialisé dans les opérations de transit et de manutention, la Compagnie industrielle des entrepôts de Dakar : après de longues recherches, cette compagnie a réalisé l'acquisition d'un terrain de 12.000 mètres carrés, situé dans les abords immédiats du port, le long de la voie ferrée actuelle du Dakar-Niger, et à proximité de la future voie et de la route de Rufisque. Elle y a édifié deux magasins d'une superficie utile couverte de 6.400 mètres carrés conçus pour recevoir produits et marchandises dans des conditions optima de rapidité et d'économie.

La liaison directe par le rail, des quais des entrepôts aux quais portuaires et aux centres de l'intérieur, et l'accès des camions aux six quais construits à niveau (700 m. de long à 0,87 m. du sol), permettent la suppression de tous transports intermédiaires et la réduction au strict minimum des opérations de manutention. La toiture en matériaux isolants (« Everite à grandes ondes ») et la circulation d'air par des lanternaux à lames persiennées au-dessus des cadres grillagés, offrent la possibilité d'un stockage prolongé, même en période d'hivernage.

L'intérêt de cette amélioration de l'outillage du port de Dakar n'a pas échappé au Conseil du port et aux Services économiques du Gouvernement général : la Compagnie industrielle des entrepôts de Dakar a ainsi pu obtenir que le bénéfice de tous les régimes douaniers, jusques et y compris le régime de magasins-cale, soit étendu à ses installations.

C'est en définitive un cycle de facilités nouvelles qui est désormais offert aux importations et exportations, une réduction massive des frais de transport, un abaissement appréciable des prix de revient de tout ce qui contribue à l'essor de l'A. O. F. Une publicité adroite avait fait de Dakar la « station-service Atlantique ». Une réalisation comme celle que nous venons de décrire justifierait le slogan de « Dakar, port de transit économique ». Au moment où les produits français partent à la conquête de nouveaux marchés, les améliorations apportées par les installations de la Compagnie industrielle des entrepôts de Dakar ne manqueront pas d'être accueillies avec satisfaction par tous ceux qui s'efforcent d'assurer le développement économique de l'Afrique, en intensifiant les échanges internationaux.

Robert Lemaignen

Le port de Dakar