

ETATS GÉNÉRAUX
Jubbanti
ransports

ETATS GÉNÉRAUX DES
TRANSPORTS PUBLICS (EGTP)

Restitution



BIENVENUE

25 octobre 2024



Sénégal
2050



I- RAPPEL DES OBJECTIFS ET QUELQUES CHIFFRES CLES



II- CE QU'IL FAUT RETENIR : ROUTIER, FERROVIAIRE et INFRASTRUCTURES



III- CE QU'IL FAUT RETENIR DES TRANSPORTS AERIENS

Quatre grands objectifs des EGPT

Diagnostic inclusif

Faire le diagnostic, des sous-secteurs routier, ferroviaire et aérien, et identifier les défis et contraintes pour une **meilleure interconnectivité de la chaîne mer-terre**

Mettre en œuvre les mesures sous le **portage fort de la plus haute autorité** et de son Gouvernement, des acteurs concernés et des autres couches de la société

Portage haut et large



Co-construction

Recueillir les positions des acteurs et autres parties prenantes sur les réformes nécessaires du cadre légal et réglementaire, le financement, l'exploitation et l'organisation des trois sous-secteurs

Trouver des consensus et préciser les feuilles de route de mise en œuvre des recommandations, mesures, réformes et projets identifiés pour solutionner les problèmes

Consensus sur les solutions



Structuration des échanges

Thématiques identifiées
pour un meilleur pilotage
des trois sous-secteurs :
routiers, ferroviaires et
aériens.

1

GOVERNANCE DU SECTEUR DES
TRANSPORTS
8 Sessions parallèles

2

FINANCEMENT DES PROJETS DE
TRANSPORTS
1 Session parallèle

3

EXPLOITATION DES SYSTEMES DE
TRANSPORTS
3 sessions parallèles



+450

Participants

- ❑ Structures MITTA : **31**
- ❑ Représentants d'autres Ministères: **54**
- ❑ Acteurs socio-professionnels: **+250**
- ❑ **53 panélistes (experts + universitaires)**
- ❑ **Corps diplomatique et assimilés: 115**
- **Jour 1 : +700 participants**
- **Jour 2-4 : +400 participants**



36 h

Tavaux empreints de cordialité sur 4 jours

- ❑ Des échanges inclusifs et constructifs
- ❑ Des points de vue évolutifs au fur et à mesure des débats et explications entre acteurs étatiques et socio-professionnels
- ❑ (1e journée : fin des travaux à 00H30mn)



16

Sessions :

- ❑ 05 plénières (ouverture, clôture, partage résultats des 2 séminaires et deux panels)
- ❑ 12 sessions parallèles
- ❑ Transport routier (TR) : 05
- ❑ Transport ferroviaire (TF) : 01
- ❑ Transport aérien (TA) : 04
- ❑ Infrastructures routières (IR) : 02



55

16 Sujets de discussion restant sur les 55 discutés séminaires 1 et 2 sont traités

- ❑ Transport routier (TR) : 09
- ❑ Transport ferroviaire (TF) : 01
- ❑ Transport aérien (TA) : 04
- ❑ Infrastructures routières (IR) : 02

CONSENSUS QUASI-INTEGRAL

- ❑ **Accords de la majorité** sur les **55** sujets de discussions, soit **100%** de **consensus**
- ❑ **Sur les 12 points de désaccord du séminaire préparatoire avant les EGTP, 04 sont restés sans consensus unanime, soit moins de 1 sur 10**
- ❑ **Des recommandations** sur **09** sujets sur **55**, soit moins de **2** sujets **sur 10**
 - Une partie est totalement contre l'application ou la mise en œuvre d'un projet
 - D'autres affichent leurs accord ou désaccord, avec quelques recommandations sur le sujet de discussions

SOMMAIRE



I- QUELQUES CHIFFRES CLES DU SEMINAIRE



II- CE QU'IL FAUT RETENIR : ROUTIER, FERROVIAIRE et INFRASTRUCTURES



III- CE QU'IL FAUT RETENIR DES TRANSPORTS AERIENS



Gouvernance

1. Décret sur les VTC



Consensus dégagé

- ❑ **Application du décret sur les VTC et accompagner** les taxis traditionnels pour leur compétitivité dans un environnement qui devient de plus en plus concurrentiel avec l'arrivée de nouveaux modes de transports publics et la digitalisation



Objectifs

- ❑ Placer notre système de transport au niveau des standards internationaux sur les Transports Publics Personnels
- ❑ **Mettre en œuvre efficacement le décret sur les VTC** en veillant à une concurrence saine avec les autres modes de transports publics, notamment les taxis urbains ;
- ❑ Résoudre les problèmes liés à la libre concurrence, à la sécurité des passagers et à l'efficacité de la réglementation.
- ❑ **Encourager l'auto-emploi des jeunes avec une réglementation adéquate.**



Recommandations

- ❑ Impliquer les acteurs dans l'élaboration des arrêtés d'application du décret sur les VTC



Consensus dégagé

- ❑ Accord sur la **nécessité de faire la réforme sur la délivrance de l'agrément de transport**
- ❑ **Sécuriser** l'agrément sur les montants indiqués pour les demandes et le renouvellement, en mettant un accent particulier sur la formation
- ❑ **Solutionner** les problèmes soulevés par certains industriels qui utilisent leur autorisation de transport privé pour faire du transport public.
- ❑ Durée de validité de l'agrément : **2 ans**
- ❑ Nombre de véhicules requis : **5 au minimum**



Objectifs

- ❑ L'objectif principal était de discuter et d'harmoniser les points de vue sur la réforme du décret sur l'agrément du transport, afin d'assurer une mise en œuvre efficace qui réponde aux besoins du secteur tout en garantissant la sécurité et la qualité des services de transport public :
 - Conditions d'obtention (nombre de véhicules, parking,)
 - Durée de validité : 2 ans



recommandations

- ❑ Création de régies des transports sur l'interurbain suite à la réforme sur l'agrément du transport

3. Projet de décret sur les deux roues



Consensus dégagé

- ☐ Nécessité d'immatriculer tous les deux-roues en circulation
- ☐ Former systématiquement les conducteurs
- ☐ Assainissement du secteur de la livraison
- ☐ Reconnaître le rôle social et économique en accompagnant les acteurs; le secteur crée des emplois, notamment pour les jeunes, et lutte contre l'immigration clandestine
- ☐ Encadrer l'activité en définissant des limites de charge et de gabarit pour garantir la sécurité



Objectifs

- ☐ Garantir la sécurité routière et la sécurité publique
- ☐ Formaliser et réglementer l'exploitation des deux-roues et tricycles à usage de livraison de marchandises et de colis
- ☐ Contrôler au mieux le secteur informel des deux-roues



Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS

Résultat du sondage

68% des participants au sondage pensent qu'il faut réglementer l'usage des deux

Gouvernance du secteur

Session : Mobilité urbaine et péri-urbaine (1/3)

1. Projet de décret sur les gares routières privées



Consensus dégagé

- ☐ Nécessité de repenser la gestion et fonctionnement actuels des gares routières publiques
- ☐ Assainir le secteur et garantir le fonctionnement réel des gares privées autorisées après de lourds investissements sur des bus modernes
- ☐ Regroupement d'acteurs pour satisfaire le critère de nombre minimal de véhicule requis pour exploiter une gare privée, **fixé à 20**



Objectifs

- ☐ Mettre à jour le cadre réglementaire inadapté ou obsolète, ne répondant pas aux évolutions du secteur
- ☐ Améliorer l'offre, la qualité du service dans les transports interurbains
- ☐ Permettre au privé d'investir et d'améliorer l'accès à la mobilité interurbaine à partir d'une diversité de gares autres que celles publiques
- ☐ Discuter du nombre de véhicules demandé (20), jugées trop difficiles, voire impossibles à remplir



Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS

Résultat du sondage

96% des participants au sondage pensent que la gare publique est à améliorer

Gouvernance du secteur

Session : Mobilité urbaine et péri-urbaine (2/3)

2. Application du décret (décret 2023-212) sur la durée (l'âge) d'exploitation des véhicules de transport public et privé routier de personnes et de marchandises



Consensus dégagé

- ☐ Application du décret tel quel : Limite d'âge d'exploitation des véhicules de transport public à 20 ans pour les TPV et 25 ans pour les TPM



Objectifs

- ☐ Améliorer la sécurité des déplacements dans les transports publics;
- ☐ Limiter d'âge d'exploitation des véhicules de transport public à 20 ans pour les TPV et 25 ans pour les TPM;
- ☐ Rajeunir le parc de TPV et TPM.



Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS



1. Application du permis à points et Agrément d'enseignement à la conduite automobile



Objectifs

- ☐ Améliorer la sécurité routière en incitant les usagers à adopter des comportements plus sûrs ;
- ☐ Sanctionner les comportements dangereux de manière graduelle;
- ☐ Rappel du crédit-points initial (24 points) et des modalités de retrait après l'infraction
- ☐ Rappel de liste des infractions déjà stabilisée;
- ☐ **Professionnaliser l'enseignement** de la conduite automobile pour assurer une formation de qualité.

Résultat du sondage

66% des participants au sondage pensent qu'il faut instaurer le permis à point, mais avec la garantie d'une application juste et transparente



recommandations

- ☐ Création d'un comité pour déterminer qui sera habilité à constater les infractions et à activer la récupération de points
- ☐ Le basculement de l'auto-école au statut d'enseignement à la conduite automobile et à la sécurité routière doit s'accompagner:
 - d'un encadrement tarifaire plancher et plafond de la formation
 - d'un assainissement du secteur en parallèles de la réimmatriculations des auto-écoles
 - D'une formation des formateurs après a modification des curricula

Consensus dégagé

- ☐ Un impératif d'appliquer le permis à point;
- ☐ Mettre en place un système de contrôle efficace et transparent, et appliquer les sanctions de manière équitable à tout conducteur;
- ☐ **Encadrement et accompagnement de l'État** pour quitter les auto-écoles et migrer vers des établissements d'enseignement à la conduite automobile;
- ☐ Harmoniser les critères d'obtention de l'agrément qui seront discutés et validés en s'appuyant sur la directive 15/2009 de l'UEMOA;
- ☐ Il faut assainir le secteur pour fermer toutes les auto-écoles clandestines
- ☐ Une défiscalisation est nécessaire pour:
 - permettre la viabilité financière et de soutenabilité de l'activité
 - Assurer une couverture des charges réelles pour supporter les couts de la formation
- ☐ **Communication sur le permis à point:** changer de stratégie de communication et partir de la base

Points discutés



- ☐ L'impact de la décision politique de 2019 sur la non-application des amendes pour la surcharge à l'essieu et son impact sur l'exploitation de la concession et la préservation des infrastructures routières
- ☐ la nécessité de l'application du règlement
- ☐ la régulation des tarifs pour le transport de marchandises
- ☐ le transport de marchandises dangereuses et le défaut d'équipements adaptés pour le délestage
- ☐ les mesures d'accompagnement nécessaires pour l'application intégrale du Règlement N°14
- ☐ la défaillance des équipements du PAD et son impact sur l'application du R14
- ☐ le renouvellement du parc et son importance dans l'application complète et rigoureuse du R14
- ☐ les autoroutes et la mise en place d'un dispositif de contrôle de la charge à l'essieu
- ☐ la professionnalisation des chauffeurs

Recommandations



- ☐ R1 : réaffirmer la volonté politique qui a fait défaut au niveau l'espace UEMOA
- ☐ R2 : appliquer les dispositions du Règlement N°14 notamment de la feuille route issue de la réunion des ministres chargés des infrastructures et des transports routiers de l'UEMOA
- ☐ R3 : Obliger toute plateforme génératrice de 100 000 tonnes et plus à s'équiper en pèses essieux et en dispositifs de contrôle de gabarit, appliquer les sanctions et les amendes prévues par le règlement N°14
- ☐ R4 : encadrer les tarifs du transport de marchandises
- ☐ R5 : le contrôle opéré par la chambre de commerce et d'industrie n'étant conforme aux dispositions du règlement 14 doit être arrêté pour améliorer la fluidité dans l'enceinte du port
- ☐ R6 : Veiller à l'application du contrôle du poids, de la charge à l'essieu et du gabarit des véhicules lourds de transport de marchandises au niveau des autoroutes ;
- ☐ R7 : veiller à ce que les ressources issues des amendes collectées au niveau des plateformes soient reversées à l'entretien routier.

Gouvernance du secteur Ferroviaire

Session – TF1 : Restructuration du secteur ferroviaire

Rationalisation des structures



Consensus dégagé

- ❑ Regroupement de GTS et CFS à court terme ;
- Fusion des sociétés de patrimoine en une seule dans une seconde étape en tenant compte de la spécificité du TER ;
- Prise en compte des arriérées de cotisations sociales et des dettes des sociétés à intégrer dans le processus de regroupement de GTS et CFS ;
- Création d'un organe de régulation **administrative et juridique** au sein du MITTA ;
- Mise en place d'un dispositif de réglementation ferroviaire (homologation, habilitation, certification, règlement général de sécurité, référentiel/norme technique et sécuritaire)
- adoption de textes législatifs et réglementaires sur la sécurisation du patrimoine foncier des chemins de fer et de sa valorisation



Objectifs

- ❑ Rationaliser les structures et rendre la gouvernance du secteur plus efficace.



Recommandation

- ❑ La satisfaction de certains préalables avant le regroupement des sociétés de patrimoines en une seule structure



Résultat du sondage

42% des participants au sondage estiment que la relance du ferroviaire voyageurs est une urgence



Financement

Financement du secteur : Renouvellement du parc et industrialisation automobile au Sénégal

Rôle du FDTT, Prime à la casse, Déconstruction des véhicules hors d'usage, Renouvellement du parc gros-porteurs
Renouvellement du parc et industrialisation automobile au Sénégal

Consensus dégagé



- ☐ Consensus sur la nécessité du renouvellement
- ☐ Nécessité de la professionnalisation des acteurs
- ☐ Mise en place d'un environnement favorable à la construction et au montage de véhicules au Sénégal, y compris de véhicules électriques
- ☐ Opérationnaliser le FDTT pour une meilleure prise en charge de l'accompagnement par la garantie et du suivi des investissements par le secteur privé
- ☐ L'Etat n'a pas pour vocation de renouveler le parc, mais c'est aussi au privé d'investir et de tirer profit de l'exploitation;



Objectifs

- ☐ L'objectif principal du renouvellement du parc est d'améliorer la sécurité routière, de réduire la pollution et de moderniser le secteur des transports.



recommandations

- ☐ RAS



Exploitation

Contrôle routier, Brigade mixte et Cadre réglementaire de la vidéo-contrôle



Consensus dégagé

- ☐ **Mise en œuvre des brigades mixtes** : nécessité d'un leadership dépendant de la zone d'intervention (police ou gendarmerie)
- ☐ **Importance du contrôle-sanction automatisé** : Le rapport souligne l'importance de la digitalisation, de la dématérialisation et de la création d'un Guichet unique pour faciliter la gestion des contraventions
- ☐ **Renforcement du contrôle routier** : Plusieurs mesures sont proposées pour renforcer le contrôle routier, notamment la mise en place de brigades mixtes, l'utilisation de la vidéo-contrôle, la création d'un centre de traitement automatisé des infractions,
- ☐ La loi de 2020 (LOTT) **offre un cadre réglementaire** pour la mise en œuvre de la vidéo-contrôle;
- ☐ **Un cahier des charges** précis sera défini impliquant toutes les structures concernées;
- ☐ L'expérience de la cote d'ivoire sur la vidéo-contrôle est revenue comme modèle.



Objectifs

- ☐ Moderniser et optimiser le contrôle et la verbalisation dans le secteur des transports routiers afin d'assurer une meilleure sécurité routière, une circulation plus fluide et un respect accru des réglementations.



Recommandations

- ☐ **RAS**

Résultat du sondage

Durcir les sanctions sur les chauffeurs en cas de non-respect du code de la route ou de mauvais comportements et s'assurer de l'application effective des sanctions



Exploitation des autoroutes

Consensus dégagé

Les parties prenantes s'accordent:

- ☐ à faire une étude pour l'interopérabilité des systèmes de péage;
- ☐ à réviser le décret portant la police des autoroutes (intégrer la réglementation de l'utilisation des radars et renforcer la sanction sur les incivilités observées sur la BAU, etc.);
- ☐ à implanter et rendre opérationnel les dispositifs de secours sur les autoroutes, notamment des bâtiments d'abris pour la BNSP;
- ☐ À étudier et traiter les difficultés liées à la congestion des bretelles, des gares.
- ☐ À harmoniser les normes d'exploitation sur toutes les sections d'autoroutes (sécurité, application mobile, radio FM, numéro clients, etc.)
- ☐ A assurer un contrôle efficace et souverain des recettes de péage par l'implantation de dispositif de contrôle du trafic autoroutier par ADS
- ☐ À diligenter l'opérationnalisation de ADS par la finalisation des transferts de APIX et AGEROUTE.
- ☐ Sécuriser les ressources destinées au Gros Entretien et Renouvellement des sections d'autoroutes en régie intéressée.
- ☐ Développer une stratégie de financement du développement des autoroutes en sollicitant moins le budget et la garantie de l'Etat
- ☐ À organiser et privilégier la participation du secteur privé national dans l'exploitation des autoroutes



Objectifs

- ☐ Améliorer le niveau de service rendu aux usagers et la viabilité financière des autoroutes sénégalaises aux profits des différentes parties (Etat, privés, etc...) dans un élan de souveraineté.



Points de désaccord ou recommandations

- ☐ NEANT

SOMMAIRE



I- QUELQUES CHIFFRES CLES DU SEMINAIRE



II- CE QU'IL FAUT RETENIR : ROUTIER, FERROVIAIRE et INFRASTRUCTURE



III. CE QU'IL FAUT RETENIR DES TRANSPORTS AERIENS

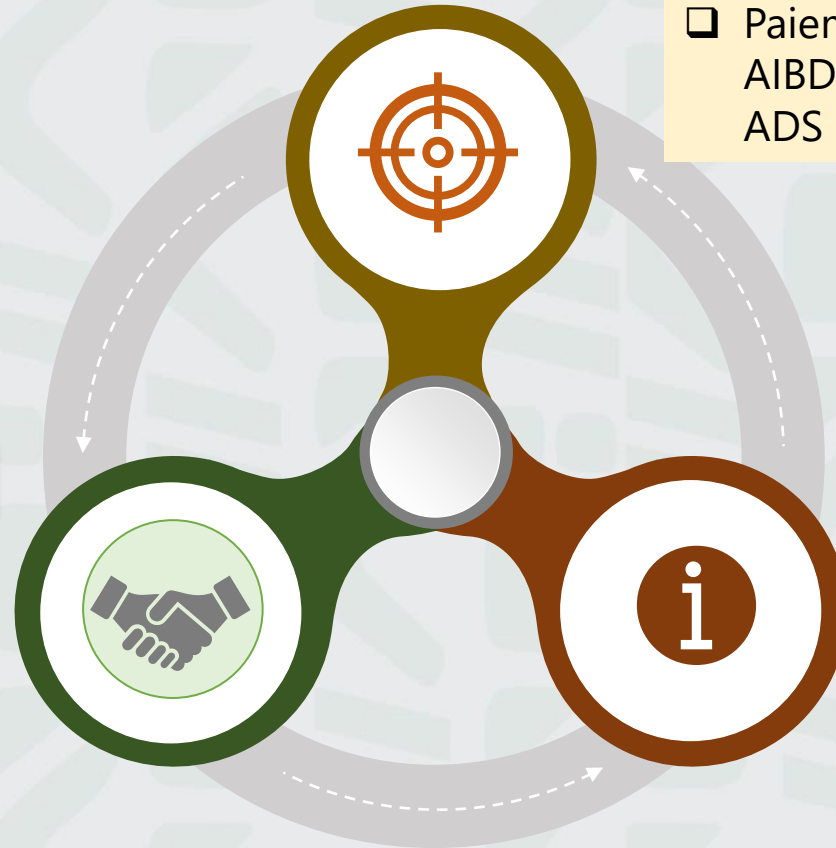


Gouvernance

1. Dette de ADS

Consensus dégagé

- ☐ Prise en charge de la dette de l'Ex ADS par l'Etat dans le cadre d'une convention qui sera signée entre AIBD SA et l'Etat du Sénégal



Objectifs

- ☐ Paiement des dettes de l'ex ADS héritées par AIBD SA suite à la dissolution le 10 juin 2021 de ADS

Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS

2. Harmonisation des grilles salariales



Consensus dégagé

- ☐ Harmonisation de la rémunération des agents de AIBD SA et de l'ex ADS sur la base de la grille de l'ex ADS (**convention collective des transports aériens pour tous les agents de AIBD SA**)
- ☐ Préalable : rationalisation des charges de AIBD SA avec la refonte de l'organigramme, le recentrage des activités de AIBD SA sur ses missions et l'optimisation des ressources humaines
- ☐ **Changement de la dénomination de AIBD SA** pour qu'elle reflète mieux l'évolution de ses missions



Objectifs

- ☐ Mise en place d'un code de rémunération, d'un statut et d'une grille salariale uniques du personnel de AIBD SA



Points de désaccord ou recommandations

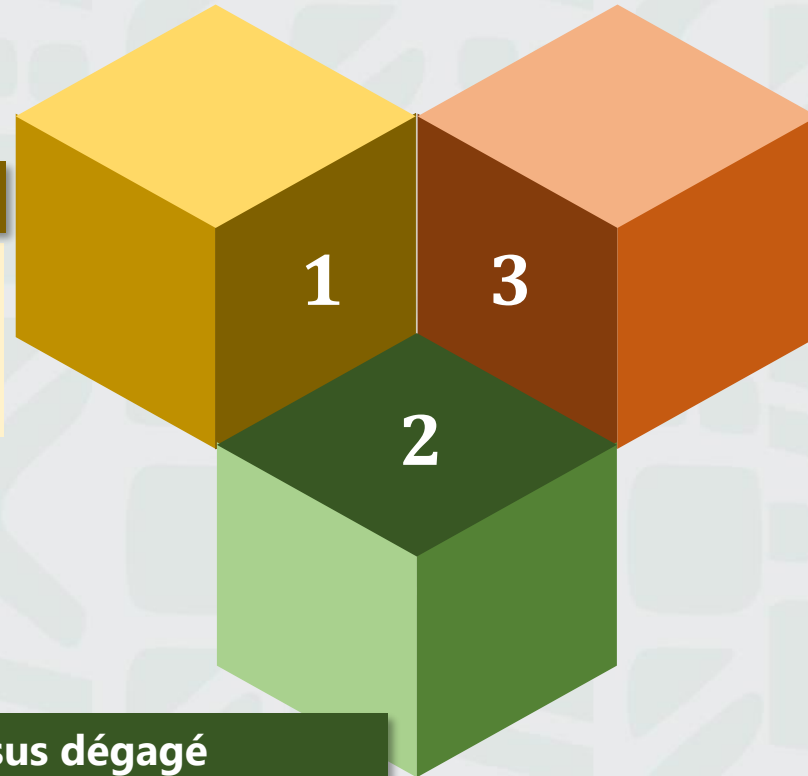
- ☐ RAS



3. Patrimoine ADS

1 - Objectifs

- ❑ Mise à la disposition de AIBD.SA de l'ensemble du patrimoine de l'ex ADS



2 - Consensus dégagé

- ❑ RAS

3 - Points de désaccord ou recommandations

❑ Point de désaccord :

- ❖ Révision du décret relatif à l'aéroport Militaire Léopold Sédar Senghor pour tenir compte du rôle de AIBD.SA chargé de la gestion des vols commerciaux dans cet aéroport

❑ Recommandations :

- ❖ **Redéfinir le périmètre** affecté à l'Armée
- ❖ **Signature d'une convention** entre l'armée et AIBD SA dans le cadre de l'exploitation des vols domestiques civils à partir de l'AMLSS
- ❖ **Mise au norme et Homologation** de l'aérodrome de l'AMLSS par l'ANACIM pour y exploiter les vols civils domestiques conformément à la réglementation
- ❖ **Prise de décret** portant ouverture de l'AMLSS à la circulation aérienne publique



1. Modalités de la séparation

Consensus dégagé

- ☐ Finaliser le code de la météorologie
- ☐ Assurer une dotation suffisante et pérenne dans le budget de l'Etat pour la météorologie
- ☐ Maintenir les avantages acquis par le personnel de la météorologie
- ☐ En cas de création d'une agence autonome, la placer sous la tutelle du ministère en charge des transports aériens
- ☐ Maintenir le statu quo à court et moyen terme le temps de développer des ressources météo propres et pérenne (taxe sur les produits météo) et ensuite de procéder à la séparation



Objectifs

- ☐ Création d'une agence autonome de la météorologie



Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS

Gouvernance du secteur : Stratégie du hub aérien

1. Projets du Hub aérien



1 - Objectifs

- ❑ Identification des projets du Hub aérien à finaliser ou à réaliser



3 - Recommandations

- ❑ Mise en place d'un groupe de travail technique pour déterminer dans un délai de 2 mois, les contours et le coût de la phase de réaménagement de l'aérogare.



2 - Consensus dégagé

- ❑ Les projets suivants ont été retenus et doivent faire l'objet d'une évaluation financière, en vue d'une recherche de financement alternatif à la RDIA (PPP notamment) :
 - MRO
 - Réaménagement puis Extension de l'aérogare
 - CARGO
 - AIMAC
 - Aéroville
 - Siège des structures (ANACIM-Air Sénégal-AIBD SA-2AS)
- ❑ Reprise des réunions des organes de gouvernance du Hub aérien (COPIAH, COTEX)





2. L'aéroport



1 - Objectifs

- ☐ Développement de l'aéroport et amélioration de sa qualité de service



3 - Points de désaccord



- ☐ Etude technique pour examiner l'opportunité d'augmenter ou non les tarifs de handling.
- ☐ Mise en place de tarifs planchers pour les prestataires de services de sûreté

2 - Consensus dégagé

- ☐ Revoyure de la convention LAS-AIBD et révision du pacte d'actionnaires
- ☐ Réexamen de la redevance de SECURIPORT
- ☐ Actionnariat du personnel
- ☐ Investissement dans les équipements
- ☐ Réglementation pour la sécurisation de la zone publique

Gouvernance du secteur : Stratégie du hub aérien

3. Air Sénégal

1 - Objectifs



- ❑ Redressement d'Air Sénégal



3 - Points de désaccord

Travailler avec un cabinet pour étudier la mise en place d'une stratégie groupe en vue de la mutualisation des moyens d'Air Sénégal et des autres structures

Résultat du sondage

83,9% des participants au sondage recommande à la Compagnie d'améliorer sa ponctualité

2 - Consensus dégagé



- ❑ Paiement par l'Etat de la dette de Air Sénégal vis-à-vis de :
 - AIBD SA
 - ANACIM
 - HAAS
 - TSA
 - LAS
 - 2AS et 2AS Technics
 - Servair
 - FDS
- ❑ Soutien financier de l'Etat
- ❑ Adaptation du réseau à la flotte
- ❑ Création d'Air Sénégal Express
- ❑ Mise en place d'une stratégie groupe



Exploitation

1. Attractivité du secteur

Consensus dégagé

- ☐ Mettre en place un Fonds de Développement des Transports aériens pour valoriser la rémunération des cadres techniques du Ministère et de l'ANACIM, et recruter les cadres techniques contractuels.
- ☐ Elaborer un plan de formation ab-initio pluriannuel et des plans de formation continue par structure.
- ☐ Octroyer des bourses d'études pour les métiers de l'aviation civile
- ☐ Définition ou gestion des plans de carrières des agents du secteur



Objectifs

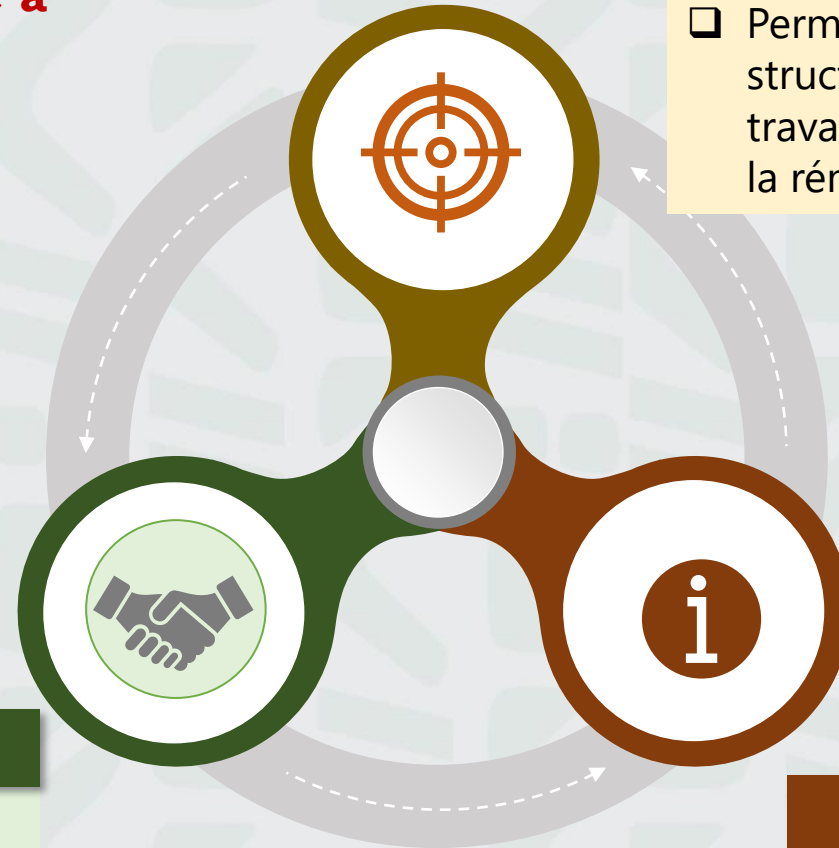
- ☐ Combler le déficit de cadres techniques dans le secteur



Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS

2. Règlementation sur la mise à disposition des agents



Objectifs

- ☐ Permettre à certains cadres techniques des structures sous tutelle ou rattachées de travailler pour le Département en gardant la rémunération de leur corps d'origine

Consensus dégagé

- ☐ Mettre en place un groupe de travail qui va proposer un projet de texte

Points de désaccord ou recommandations

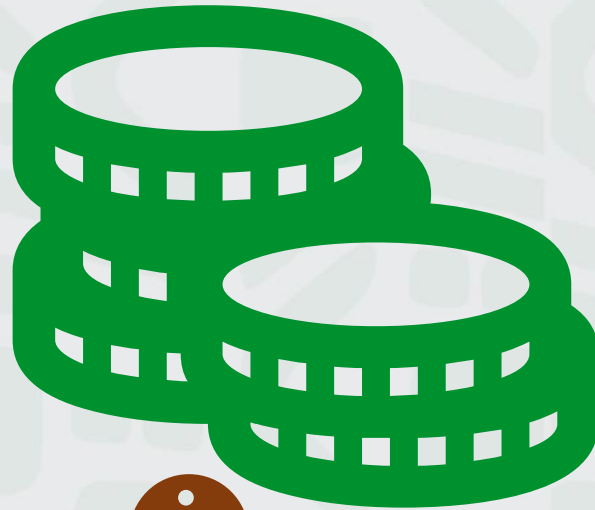
- ☐ RAS

3. Rémunération



1 - Objectifs

- ☐ Réduire les différences de traitement entre personnel d'égales compétences mais d'employeurs différents pour éviter les frustrations et conflits récurrents dans le secteur



i

3 - Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS



2 - Consensus dégagé

- ☐ Révision de la convention des transports aériens.
- ☐ Choix d'un cabinet qui fera une étude sur l'harmonisation des rémunérations dans le secteur

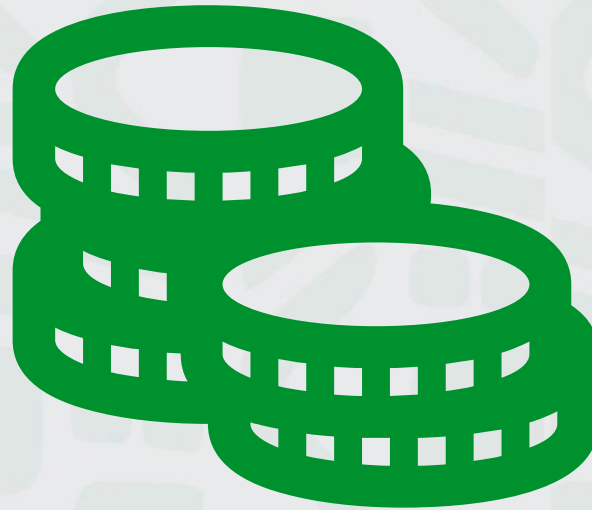


4. Indemnité de Sécurité Aérienne (ISA) Complémentaire



1 - Objectifs

- ☐ Sécurisation et paiement régulier de l'ISA



i

3 - Points de désaccord

- ☐ Extension de l'ISA aux autres structures privées qui ont d'autres primes à la place
- ☐ Etude pour déterminer les ayants droit et évaluer la soutenabilité pour les structures concernées

2 - Consensus dégagé

- ☐ Clarifier le texte réglementant l'utilisation des 2 000 FCFA de la redevance passager pour assurer le paiement régulier de l'ISA, des indemnités des FDS et de la subvention de la représentation permanente du Sénégal à l'OACI



5. Habitat social



1 - Objectifs

- ☐ Mise à disposition de logements proches de l'aéroport aux agents du secteur pour tenir compte de la Réglementation de l'OACI



3 - Points de désaccord ou recommandations

- ☐ RAS

2 - Consensus dégagé

- ☐ Mise à disposition par l'Etat des 50 ha déjà octroyés et distribués aux agents du secteur
- ☐ Octroi d'un deuxième lot de terrains à Mbour 4
- ☐ Création d'un mécanisme permettant la construction de logements pour les travailleurs par une contribution de ces derniers et une subvention de l'employeur

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple, un But, une Foi



Ministère des Infrastructures et des Transports terrestres et aériens



**Merci de votre aimable
attention**

