



WARA

CORPORATES

[www.wara-ratings.com](http://www.wara-ratings.com)

# Port Autonome de Dakar

A-/Stable/w-3

**CARTE D'IDENTITÉ**

Mai 2021

**Hamza Haji**

[hamza.haji@wara-ratings.com](mailto:hamza.haji@wara-ratings.com)

+221 33 824 60 14 | +221 77 392 78 27

**Oumar Ndiaye**

[oumar.ndiaye@wara-ratings.com](mailto:oumar.ndiaye@wara-ratings.com)

+221 33 824 60 14 | +221 77 400 42 91

## TABLE DES MATIÈRES

---

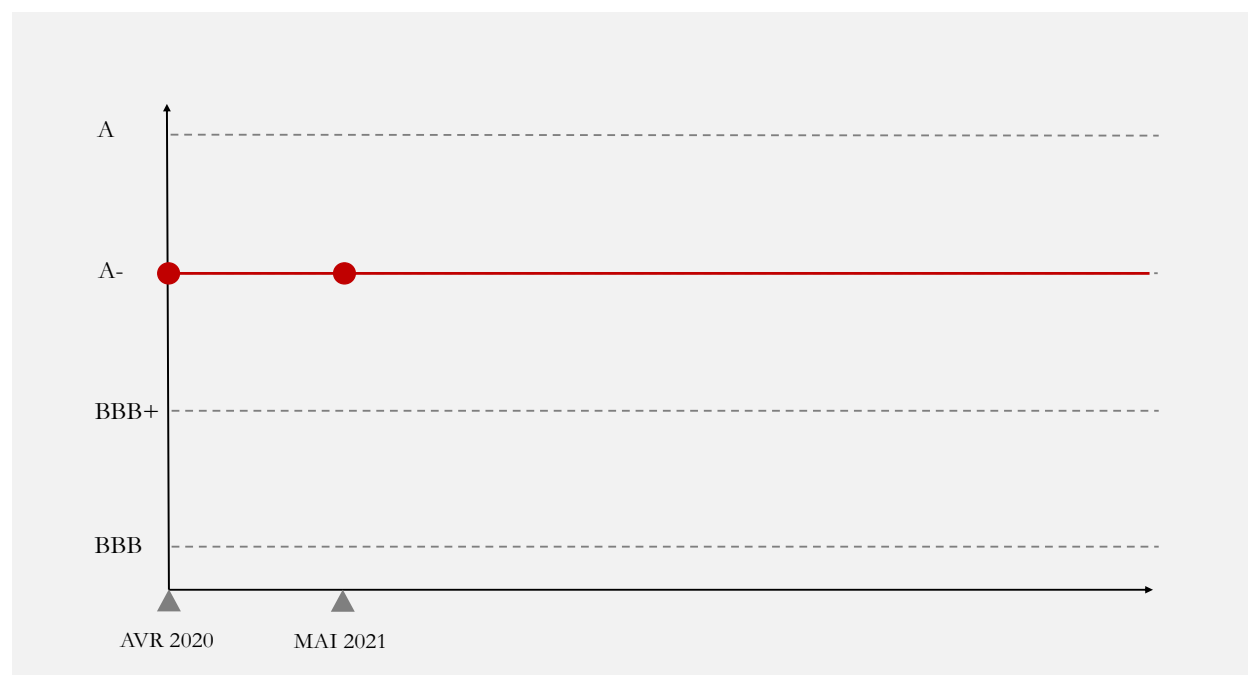
<b>NOTATION</b> .....	3
<b>ÉVOLUTION DE LA NOTE DE LONG TERME</b> .....	3
<b>RÉSUMÉ</b> .....	3
<b>ACTIONNARIAT ET CONSEIL D'ADMINISTRATION</b> .....	5
Structure actionnariale.....	5
Composition du Conseil d'administration .....	5
Statut et activités.....	6
<b>MODELE D'AFFAIRES ET ORGANISATION</b> .....	6
Plan général du Port Autonome de Dakar .....	6
Lignes de métiers.....	7
Suivi des concessions.....	10
Plan stratégique.....	11
Organisation de la société .....	12
Certifications du PAD.....	13
<b>DONNEES FINANCIERES ET RATIOS</b> .....	14

W A R A

## NOTATION

Echelle	Régionale	Internationale
Méthodologie	Corporate	Corporate
Notation de long terme	<b>A-</b>	<b>iB+</b>
Perspective	Stable	Stable
Notation de court terme	w-3	iw-5
Surveillance	Non	Non

## ÉVOLUTION DE LA NOTE DE LONG TERME



## RÉSUMÉ

- Un port majeur jouissant d'une localisation géographique hautement stratégique en Afrique de l'Ouest

Créé en 1857 sous forme d'un port de commerce, le Port de Dakar a connu, tout au long de son histoire, des mutations majeures, jusqu'à devenir Société Nationale suite au décret n°87-1552 du 19 décembre 1987. Depuis 2007, le PAD développe des partenariats public-privé (PPP) avec des acteurs de renommée mondiale pour moderniser ses infrastructures et renforcer son efficacité opérationnelle (DP World pour le Terminal à conteneurs, Bolloré pour le Terminal roulier et Sea Invest pour les terminaux pétrolier et vraquier).

**Le Port de Dakar occupe une place hautement stratégique et vitale pour l'économie du pays.** Le Port de Dakar contribue aussi à hauteur de 95% aux recettes douanières de l'État. Enfin, Le Port de Dakar joue un rôle clé pour les pays de l'Hinterland, notamment le Mali, dont 65% du trafic de marchandises transit par le Port de Dakar.

**Au cours de l'exercice 2020, le trafic de marchandises s'établissait à 19,3 millions de tonnes,** en baisse de 2% par rapport à 2019, légèrement impacté par les conséquences de la pandémie Covid-19. Le Port de Dakar occupe ainsi la troisième place dans la sous-région en termes de tonnage manipulé derrière Abidjan (26 millions de tonnes) et Lomé (23 millions de tonnes).



**Le 18 Décembre 2020, les obligations dénommées « PORT AUTONOME DE DAKAR 6,60% 2020-2027 » ont été admises à la cote de la BRVM** dans son compartiment obligataire sous le symbole « PADS.O3 », pour une capitalisation boursière de 60 milliards FCFA. Les fonds levés permettent au Port Autonome de Dakar de financer les infrastructures terrestres sur le site du futur Port de Ndayane qui sera une Zone Industrielle Portuaire (ZIP) multimodale et multifonction avec une connectivité sur la Zone Economique Spéciale Intégrée de Diass (ZESID), l'Aéroport International Blaise DIAGNE (AIBD) et l'intense réseau routier qui ceinture le site. Le Port Autonome de Dakar s'est engagé à opérationnaliser la politique de l'État du Sénégal visant à mettre en place un Hub logistique industriel au profit de toute la région Ouest Africaine. Développer cette plateforme logistique portuaire moderne et performante contribuera à la réalisation du Plan Stratégique de Développement du PAD qui s'aligne sur la vision 2035 du Plan Sénégal émergent (PSE).

## ACTIONNARIAT ET CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Structure actionnariale

- L'Etat du Sénégal est l'actionnaire exclusif du PAD à 100%

Selon l'article 2 des statuts de la société nationale, « **la tutelle du Port Autonome de Dakar est exercée conjointement par le Ministre chargé du Transport Maritime et le Ministre chargé des Finances** ». Les représentants respectifs de ces ministères et de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) siègent au Conseil d'Administration du PAD, qui fait l'objet d'un contrôle de la Cour des Comptes tous les 5 ans.

L'évolution du capital social du PAD se présente comme suit :

- Au 31 décembre 2008 : 20 milliards de FCFA divisés en 200 000 actions de nominale 10 000 FCFA ;
- Au 2 juin 2009 : 52 milliards de FCFA, par incorporation du solde de l'écart de réévaluation.

### Composition du Conseil d'administration

- Le Conseil d'administration est chargé d'ordonner les décisions stratégiques de la société nationale

STRUCTURE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	
Avec voix délibérative	Avec voix consultative
1 Représentant de la Présidence de la République (PCA)	13 Représentant du Groupement des Armateurs et Industriels de la Pêche du Sénégal (GAIPES)
2 Représentant de la Primature	14 Représentant du Centre International pour le Commerce Extérieur du Sénégal (CICES)
3 Représentant du Ministère chargé des Finances	15 Représentant du Contrôle Financier
4 Représentant de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)	16 Représentant du Ministère chargé du Transport Ferroviaire
5 Représentant du Ministère chargé de la Pêche et des Affaires Maritimes	
6 Représentant des Sociétés de Produits Pétroliers (SPP)	
7 Représentant de la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD)	
8 Représentant du Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal (SATS)	
9 Représentant des Entreprises de Manutention des Ports du Sénégal (SEMPOS)	
10 Représentant du Personnel du PAD	
11 Représentant du Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)	
12 Représentant du Gouvernement de la République du Mali (EMASE)	

## Statut et activités

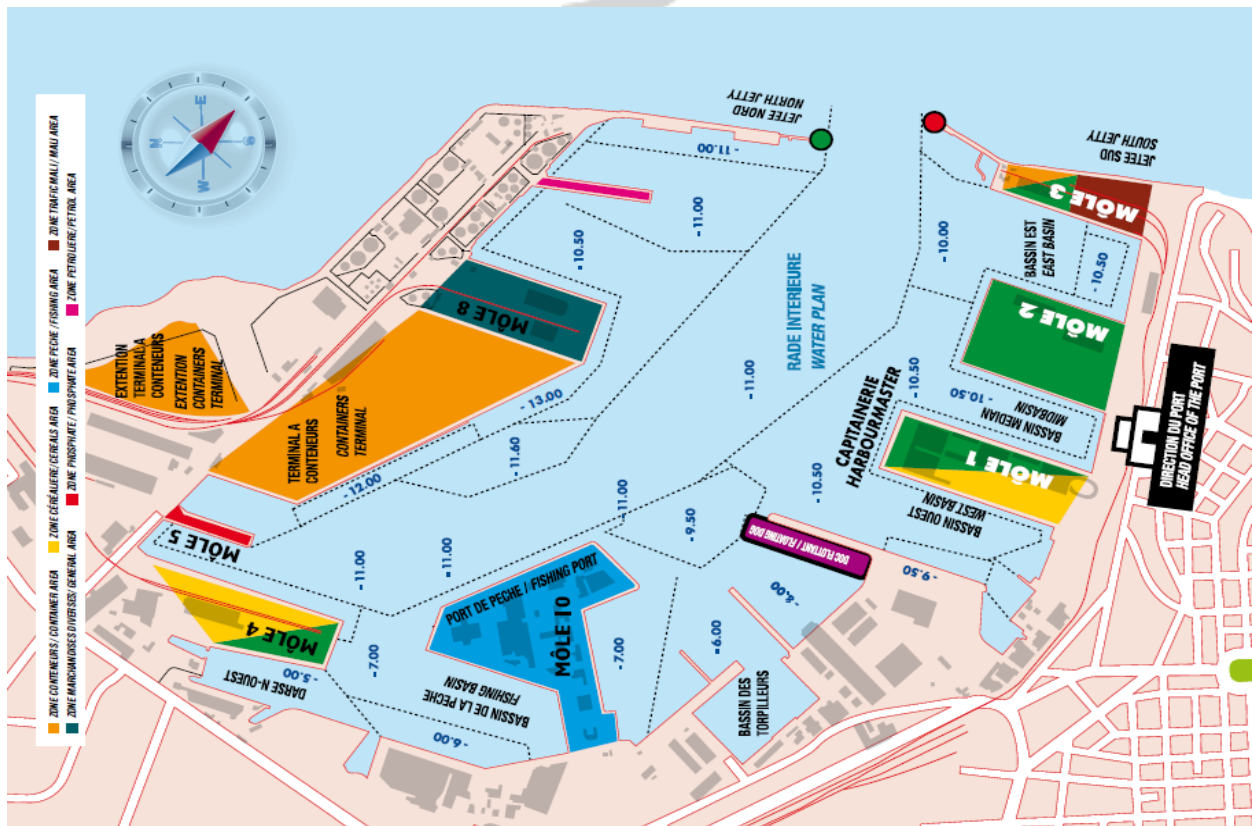
La loi n°87-28 du 18 août 1987 a autorisé la création de la société nationale dénommée « Port Autonome de Dakar », qui se substitue à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1987 à l'établissement public à caractère industriel et commercial créé par ordonnance n°60-09 du 27 août 1960. Selon l'article 4 des statuts de la société nationale, le PAD a pour objet :

- L'exploitation, l'entretien du port maritime et de ses dépendances,
- La gestion de son domaine mobilier et immobilier et l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension de ses installations,
- La création ou l'acquisition et l'exploitation de tout fond ou établissement de même nature,
- La participation par tout moyen et sous quelque forme que ce soit à toute société créée ou à créer, la réalisation de toutes opérations commerciales, industrielles mobilières ou financières se rattachant directement ou indirectement à l'objet social .

## MODÈLE D'AFFAIRES ET ORGANISATION

### Plan général du Port Autonome de Dakar

Le plan ci-dessous offre une vision globale de l'architecture du PAD :



## Lignes de métiers

- Le PAD tire ses revenus de diverses activités, dont quatre représentent plus de 90% du chiffre d'affaires

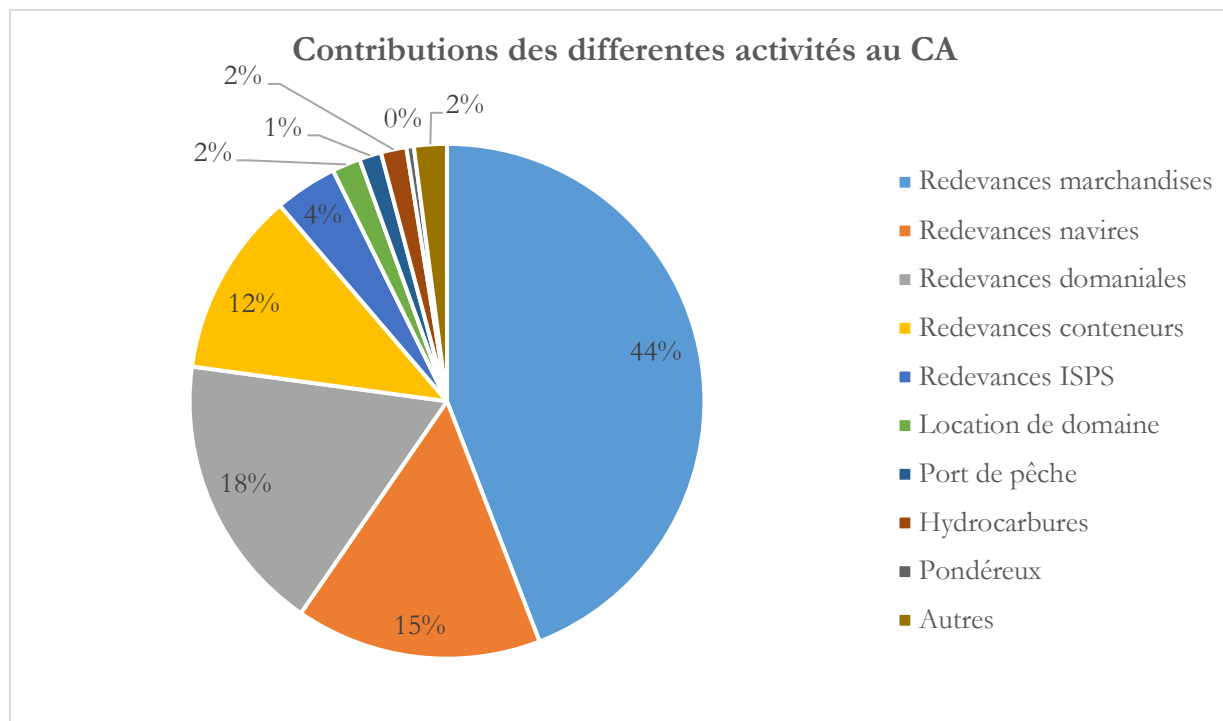
RUBRIQUES	COMMENTAIRES
Redevances domaniales	Elles constituent les recettes de l'exploitation du terre-plein.
Redevances conteneurs (DPW, Zone A)	Ce sont les produits de la concession du terminal à conteneurs à DP World. Elles constituent la contrepartie du Concessionnaire à chaque manipulation de conteneur et donne lieu à des redevances perçues par le Concédant.
Location domaine concession TAC ZN	Elles comprennent les recettes de l'exploitation du terre-plein du périmètre concédé à DP World.
Location domaine concession NECOTRANS	Elles comprennent les recettes de l'exploitation du terre-plein du périmètre concédé à NECOTRANS.
Séjour conteneurs vides	Ces recettes proviennent de la location d'un espace aménagé aux usagers au Môle 8 pour le stockage de leurs conteneurs vides. Désormais, pour une meilleure gestion des flux de camions, cet espace a été concédé en décembre 2019 à AGS Transport. Des redevances devront être perçues à ce titre.
Redevances marchandises	Ce sont les recettes issues du trafic de marchandises en importation, en exportation et en transit.
Redevances passagers	Elles constituent les recettes du transport de passagers à travers les dessertes maritimes de Dakar – Gorée – Dakar ou Dakar – Ziguinchor – Dakar.
Redevances navires CCE	Elles comprennent les taxes et droits de port payés par les navires accostant au Port de Dakar pour la durée de leur séjour aux quais.
Contribution Port de pêche	Ce sont les recettes du trafic des produits de la pêche. Cette activité est dédiée exclusivement au Môle 10, qui abrite outre des quais d'accostage des bateaux de pêche, des usines de transformation ou de conservation des produits halieutiques.
Hydrocarbures	Elles concernent les recettes de la concession du wharf pétrolier à SEA INVEST sis au Môle 9 pour le transfert des produits pétroliers.
Pondéreux	Ces recettes proviennent du trafic des produits miniers (phosphate, soufre ...) avec les grandes entreprises industrielles, notamment les ICS (Industries Chimiques du Sénégal), et la SSPT (Société Sénégalaise des Phosphates de Thiès).
Cession eau-électricité	Ce sont les recettes provenant de l'avitaillement des navires en eau (bouches d'eau) et en électricité.
Redevances ISPS	Ces recettes proviennent de la gestion des accès au Port de Dakar et fait suite à l'application des règles édictées par l'OMI à travers le Code ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) qui est un amendement de la Convention SOLAS (Safety Of Life At Sea).
Produits accessoires	Ce sont des recettes hors exploitation portuaire, notamment la location de matériel de transport (grue mobile; petite chaloupe), location parking, titres d'accès, etc.

Le chiffre d'affaires est en constante augmentation entre 2016 et 2020 :

EVOLUTION DES DIFFÉRENTES COMPOSANTES DU CA						
En millions de F CFA	2016	2017	2018	2019	2020	Var 2019-2020 (%)
Redevances marchandises	20 310	23 231	25 572	26 263	26 376	0%
Redevances navires	8 105	8 609	8 975	9 388	9 237	-2%
Redevances domaniales	4 846	4 632	7 362	8 211	10 483	28%
Redevances conteneurs	6 226	6 240	6 981	6 955	6 930	0%
Redevances ISPS	2 311	2 211	2 353	2 434	2 356	-3%
Location de domaine (TAC + NECOTRANS)	929	828	1 011	3 780	1 065	-72%
Port de pêche	861	955	868	1 058	826	-22%
Hydrocarbures	584	652	759	953	959	1%
Pondéreux	219	230	326	231	279	21%
Autres	1 437	1 632	2 150	2 116	1 232	-42%
<b>TOTAL</b>	<b>45 827</b>	<b>49 219</b>	<b>56 356</b>	<b>61 390</b>	<b>59 744</b>	<b>-3%</b>

W A R A





➤ **Autres services proposés par le PAD**

SERVICES	DESCRIPTION
<b>Météo</b>	Les prévisions météo sont communiquées tous les jours par le service des prévisions générales de la météo nationale.
<b>Accès nautique et balisage</b>	Le Port est accessible 24h/24. En outre, des balises et aides à la navigation sont situées à terre ou en mer tout en respectant les normes établies par l'Association Internationale de Sécurité Maritime.
<b>Pilotage</b>	Service essentiel, notamment pour les navires supérieurs à 1500 m <sup>3</sup> , le Port de Dakar a été certifié à nouveau en 2018, ISO 9001, version 2015, pour son service de pilotage des navires à l'entrée et à la sortie. Le pilotage est obligatoire pour les grands navires.
<b>Remorquage</b>	Service délégué à un privé et certifié également ISO, le remorquage reste facultatif au Port de Dakar en raison des conditions nautiques très favorables.
<b>Réparation navale</b>	Dakarnave 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.
<b>Lamanage</b>	Le lamanage est l'opération d'amarrage et de désamarrage des navires à tous postes dès leur arrivée, leur départ ou leur manœuvre dans le port. Le service est totalement assuré par le port 24h/24 et 7j/7.
<b>Avitaillement en eau, électricité, hydrocarbure et téléphonie</b>	L'avitaillement est la procédure consistant à préparer et approvisionner le navire en eau douce, en hydrocarbure, en électricité, en téléphonie.

<b>Manutention</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des opérations à bord des navires</li> <li>• Du relevage en magasin et sur terre-pleins</li> <li>• De l'empotage et le dépotage des conteneurs</li> <li>• De la livraison des conteneurs</li> </ul>
<b>Stockage</b>	<p>Le PAD a recours à différents sites pour le stockage des marchandises:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hangars</li> <li>• Site en plein air (terre-plein)</li> <li>• Magasins à froid</li> <li>• Aires de dépôt de conteneurs</li> <li>• Réservoirs de stockage d'hydrocarbures</li> </ul>

### Suivi des concessions

- Le PAD a adopté un modèle d'affaires dit de « port propriétaire », où l'exploitation des services est confiée sous forme de concessions à des entreprises privées

Partenaire	DP World	Bolloré	NecoTrans/ Sea Invest	Sea Invest
<b>Terminal concerné</b>	Terminal à conteneurs	Terminal roulier (Môle 2 et des surfaces attenantes)	Terminal vraquier (vracs solides non alimentaires): Môle 8 + magasin face Môle 5 + TP vers zone de remblais	Terminal pétrolier (wharf pétrolier et jetée nord)
<b>Durée de la concession</b>	25 ans, avec une option de renouvellement automatique, avec la réalisation du projet "Port du Futur" (remplacé le Port de Ndayane)	25 ans	25 ans	25 ans
<b>Possibilité de renouvellement et conditions de renouvellement</b>	Oui, sous réserve du respect de certaines conditions, notamment: la réalisation des volets du projet, le respect des engagements de trafic, la renégociation des redevances.	Oui, sous réserve du respect des certaines conditions, notamment : réalisation des investissements, le respect des engagements, la renégociation des redevances et de certains engagements, absence d'arriérés de paiement	Oui, sous réserve du respect des certaines conditions, notamment : réalisation des investissements, le respect des engagements, la renégociation des redevances et de certains engagements, absence d'arriérés de paiement	Oui, sous réserve du respect des certaines conditions, notamment : réalisation des investissements, le respect des engagements, la renégociation des redevances et de certains engagements, absence d'arriérés de paiement

**Deux nouveaux contrats de concessions portuaires ont été attribués au secteur privé national en 2020. Il s'agit d'un terminal de supports logistiques des activités portuaires et d'un terminal de gaz liquéfié.** Ces conventions signées avec le port autonome pour une durée de 25 ans de Dakar constituent une première dans la mise en œuvre du contenu local que le gouvernement du Sénégal a souhaité attribuer au secteur privé national, pour l'exploitation des ressources pétrolières et gazières du Sénégal.

## Plan stratégique

- La nouvelle Direction Générale du Port Autonome de Dakar s'est engagée dans une démarche stratégique visant à réaliser la Vision Port 2023, qui consiste à faire du Port de Dakar « un port, moteur de l'émergence ».

**Cette vision est axée sur la performance et l'innovation.** Elle passe par un Plan de Transformation qui, à l'aide de projets prioritaires et de projets phares, vise à réaliser :

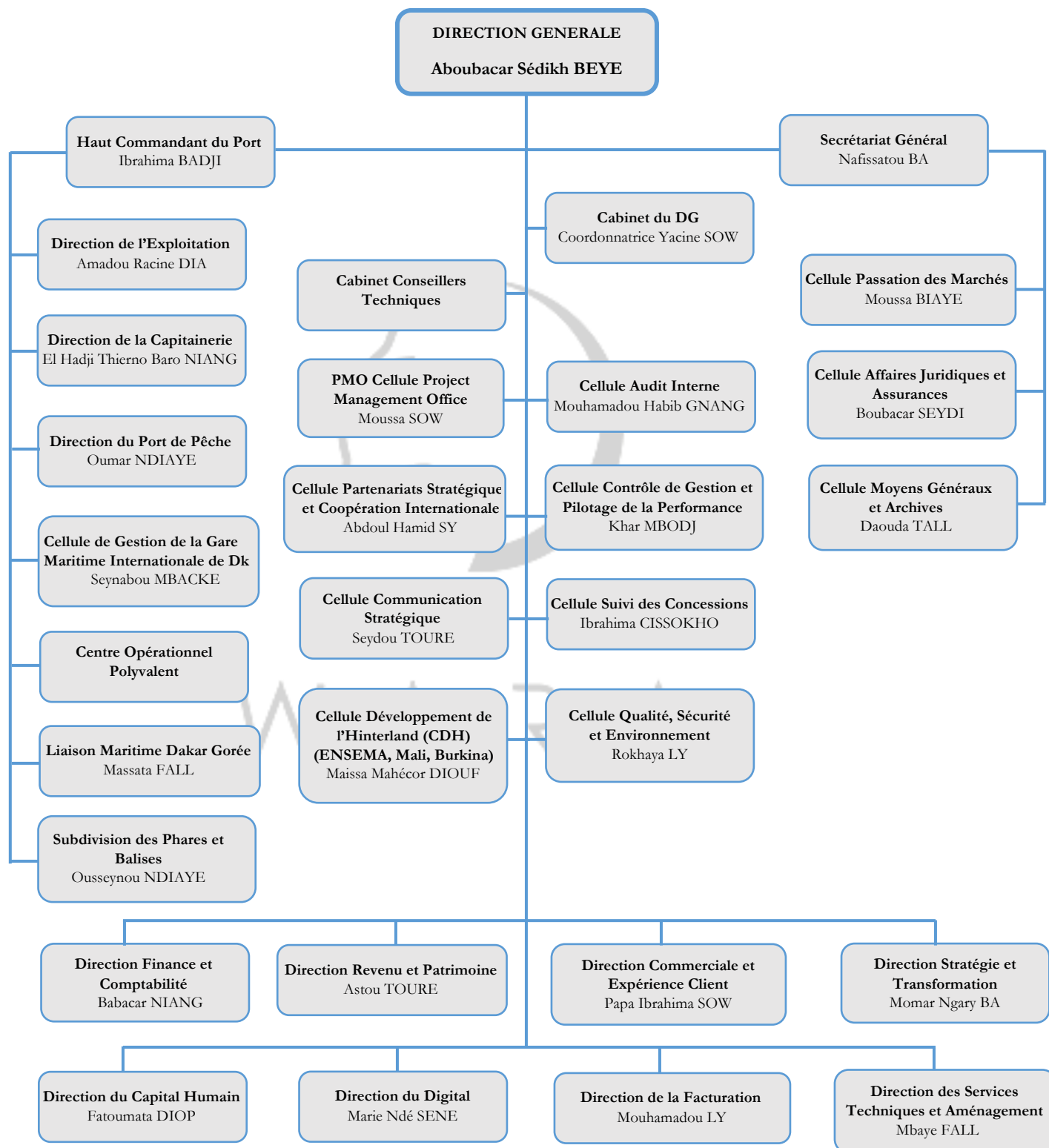
- Les objectifs stratégiques de référence :
  - Une satisfaction clientèle de +39 points ;
  - Un chiffre d'affaires de 100 milliards de francs CFA ;
  - Une rentabilité de 15 % ;
  - Un temps de passage de la marchandise à 05 jours.
- Les cinq axes stratégiques ainsi définis :
  - Sécuriser et développer l'offre ;
  - Fluidifier le transit ;
  - Transformer l'expérience client ;
  - Optimiser la gestion et renforcer les ressources humaines ;
  - Renforcer la gouvernance.

**De ce fait, tous les actes majeurs de gestion qui seront décidés au cours des cinq années du Plan devront s'insérer dans la mise en œuvre de cette Vision Port 2023.** Après la réalisation des projets prioritaires, la Direction Générale se lance dans la mise en œuvre des projets phares que sont :

- Le Port de Ndayane ;
- La base logistique pétrolière ;
- Le port sec et la gestion des flux de camions (GFC) ;
- Le guichet unique ;
- Le règlement d'exploitation ;
- La réhabilitation de la voirie et le plan de circulation ;
- L'optimisation des revenus et des charges.

## Organisation de la société

L'organigramme des principales directions en janvier 2021 se présente comme suit :



## Certifications du PAD

CERTIFICATIONS	ACTIVITÉS CERTIFIÉES	PÉRIODE DE VALIDITÉ	PROCHAIN RENOUELEMENT
ISO 9001 V 2015	Accueil des navires et gestion des terre-pleins	Du 20/12/2018 au 10/12/2021	Septembre 2021
ISO 14001 V 2015	Accueil des passagers et du fret à l'embarquement et au débarquement pour le transport maritime	Du 20/12/2018 au 11/03/2021	Septembre 2021
OHSAS 18001 V 2007	Accueil des passagers et du fret à l'embarquement et au débarquement pour le transport maritime	Du 20/12/2018 au 11/03/2021	Septembre 2021



## DONNEES FINANCIERES ET RATIOS

COMPTE DE RESULTATS (en millions de FCFA)	2016	2017	2018	2019	2020
Chiffre d'affaires (CA)	45 827	49 219	56 356	61 390	59 744
Production stockée	0	0	0	0	0
Production immobilisée	0	0	0	0	0
Autres produits	2 077	3 428	2 849	3 141	8 043
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>47 904</b>	<b>52 647</b>	<b>59 205</b>	<b>64 531</b>	<b>67 787</b>
Achats de marchandises	-1 794	-1 928	-1 689	-1 788	-2 059
Transports	-280	-276	-152	-250	-63
Services extérieurs	-10 784	-10 417	-11 062	-9 310	-10 123
Autres charges	-4 680	-3 967	-5 813	-3 978	-9 322
<b>VALEUR AJOUTEE</b>	<b>30 366</b>	<b>36 059</b>	<b>40 489</b>	<b>49 205</b>	<b>46 219</b>
% CA	66,3%	73,3%	71,8%	80,2%	77,4%
Impôts et taxes	-3 694	-4 001	-3 879	-3 300	-3 078
Charges de personnel	-20 607	-22 431	-22 911	-24 384	-28 131
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)</b>	<b>6 065</b>	<b>9 627</b>	<b>13 699</b>	<b>21 521</b>	<b>15 010</b>
% CA	13,2%	19,6%	24,3%	35,1%	25,1%
Dotations aux amortissements et aux provisions	-5 859	-9 032	-7 878	-5 751	-5 815
Reprises de provisions	2 584	4 210	3 726	625	629
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>2 790</b>	<b>4 805</b>	<b>9 547</b>	<b>16 395</b>	<b>9 823</b>
% CA	6,1%	9,8%	16,9%	26,7%	16,4%
Résultat financier	-1 611	-2 683	-238	3 377	4 007
Résultat hors activités ordinaires (H.A.O)	687	-6	19	5	-1
Impôts différés	0	0	0	0	0
Impôt sur le résultat	-310	-695	-3 053	-5 837	-3 268
<b>RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE</b>	<b>1 556</b>	<b>1 420</b>	<b>6 275</b>	<b>13 940</b>	<b>10 561</b>
% CA	3,4%	2,9%	11,1%	22,7%	17,7%
Quote-part des sociétés mises en équivalence	0	0	0	0	0
<b>RESULTAT NET CONSOLIDE GLOBAL</b>	<b>1 556</b>	<b>1 420</b>	<b>6 275</b>	<b>13 940</b>	<b>10 561</b>
% CA	3,4%	2,9%	11,1%	22,7%	17,7%
Parts des minoritaires	0	0	0	0	0
<b>RESULTAT NET, PART DU GROUPE</b>	<b>1 556</b>	<b>1 420</b>	<b>6 275</b>	<b>13 940</b>	<b>10 561</b>
% CA	3,4%	2,9%	11,1%	22,7%	17,7%

<b>BILAN (en millions de FCFA)</b>	2016	2017	2018	2019	2020
Charges immobilisées	1 945	0	0	0	0
Immobilisations incorporelles	834	127	103	101	115
Immobilisations corporelles	116 946	113 593	109 844	111 644	111 306
Immobilisations financières	1 947	1 584	2 598	2 610	2 594
Actif circulant H.A.O	0	0	0	0	0
Stocks	115	69	65	89	92
Créances et emplois assimilés	50 746	64 873	54 229	61 515	57 858
Trésorerie - Actif	6 476	4 736	8 571	13 150	73 335
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>179 009</b>	<b>184 982</b>	<b>175 410</b>	<b>189 109</b>	<b>245 301</b>
Capital	52 000	52 000	52 000	52 000	52 000
Primes et réserves consolidées	39 184	40 740	42 160	46 436	47 830
Report à nouveau	0	0	0	0	0
Résultat net (part du groupe)	1 556	1 420	6 275	13 940	10 561
<b>Parts de l'entreprise consolidante</b>	<b>92 740</b>	<b>94 160</b>	<b>100 436</b>	<b>112 376</b>	<b>110 391</b>
Subventions d'investissement	2 004	1 503	1 002	501	0
Part des minoritaires	0	0	0	0	0
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>94 744</b>	<b>95 663</b>	<b>101 438</b>	<b>112 877</b>	<b>110 391</b>
Dettes financières	50 343	44 170	33 252	39 103	96 314
Dettes circulantes et ressources assimilées H.A.O	603	425	3 521	4 227	1 563
Clients, avances reçues	330	356	143	559	87
Fournisseurs d'exploitation	4 774	7 384	8 145	7 075	4 504
Dettes fiscales	8 220	14 965	16 707	21 100	17 139
Dettes sociales	2 987	0	0	0	0
Autres dettes	1 694	3 047	2 981	3 814	5 276
Trésorerie - Passif	15 314	18 972	9 224	355	10 027
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>179 009</b>	<b>184 982</b>	<b>175 410</b>	<b>189 109</b>	<b>245 301</b>

<b>INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES (en millions de FCFA)</b>	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Capacité d'auto-financement globale (CAFG)</b>	<b>5 710</b>	<b>6 420</b>	<b>10 659</b>	<b>19 064</b>	<b>16 571</b>
Variation de BFR	10 068	-9 363	15 961	-2 040	-8 097
Investissements	-3 621	3 090	-2 503	-6 828	-5 473
Remboursements d'emprunts	-10 735	-9 783	-11 722	-20 187	-9 244
Nouveaux emprunts	1 831	4 239	1 189	25 439	65 757
Augmentation de capital / Subvention					
Distribution de dividendes				-2 000	-9 000
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>3 253</b>	<b>-5 397</b>	<b>13 584</b>	<b>13 447</b>	<b>50 513</b>
Trésorerie nette d'ouverture	-12 092	-8 839	-14 236	-652	12 795
Trésorerie nette de clôture	-8 839	-14 236	-652	12 795	63 309
<b>Dette financière nette (2)</b>	<b>59 181</b>	<b>58 406</b>	<b>33 905</b>	<b>26 308</b>	<b>33 006</b>

<b>TAUX DE CROISSANCE - COMPTE DE RESULTATS (en %)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Chiffre d'affaires (CA)	14,6	7,4	14,5	8,9	-2,7
Production immobilisée	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Autres produits	67,4	65,0	-16,9	10,2	156,1
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>16,2</b>	<b>9,9</b>	<b>12,5</b>	<b>9,0</b>	<b>5,0</b>
Achats de marchandises	8,1	7,5	-12,4	5,9	15,2
Transports	-43,1	-1,3	-45,0	64,3	-74,9
Services extérieurs	11,5	-3,4	6,2	-15,8	8,7
Autres charges	75,0	-15,2	46,5	-31,6	134,4
<b>VALEUR AJOUTEE</b>	<b>13,5</b>	<b>18,7</b>	<b>12,3</b>	<b>21,5</b>	<b>-6,1</b>
Impôts et taxes	86,8	8,3	-3,0	-14,9	-6,7
Charges de personnel	13,3	8,9	2,1	6,4	15,4
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)</b>	<b>-7,9</b>	<b>58,7</b>	<b>42,3</b>	<b>57,1</b>	<b>-30,3</b>
Dotations aux amortissements et aux provisions	8,8	54,2	-12,8	-27,0	1,1
Reprises de provisions	2 147,0	62,9	-11,5	-83,2	0,6
<b>RESULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>112,5</b>	<b>72,2</b>	<b>98,7</b>	<b>71,7</b>	<b>-40,1</b>
Résultat financier	-398,8	-66,5	91,1	1 519,7	-18,7
Résultat hors activités ordinaires (H.A.O)	-33,9	100,9	396,1	74,7	110,9
Impôt différé	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Impôt sur le résultat	-50,0	124,3	339,1	91,2	-44,0
<b>RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE</b>	<b>76,2</b>	<b>-8,7</b>	<b>341,8</b>	<b>122,1</b>	<b>-24,2</b>
Parts des minoritaires	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Résultat net part de l'entreprise consolidante</b>	<b>-50,0</b>	<b>124,3</b>	<b>339,1</b>	<b>91,2</b>	<b>-44,0</b>

<b>TAUX DE CROISSANCE - BILAN (en %)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Charges immobilisées	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Immobilisations incorporelles	4,8	-84,8	-18,9	-1,2	13,9
Immobilisations corporelles	-3,5	-2,9	-3,3	1,6	-0,3
Immobilisations financières	7,0	-18,6	64,0	0,4	-0,6
Stocks	-34,7	-40,3	-5,5	37,8	3,4
Créances et emplois assimilés	-33,9	27,8	-16,4	13,4	-5,9
Trésorerie - Actif	8,1	-26,9	81,0	53,4	457,7
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>-13,4</b>	<b>3,3</b>	<b>-5,2</b>	<b>7,8</b>	<b>29,7</b>
Capital	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Primes et réserves consolidées	2,3	4,0	3,5	10,1	3,0
Report à nouveau	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Résultat net (part du Groupe)	76,2	-8,7	341,8	122,1	-24,2
<b>Parts de l'entreprise consolidante</b>	<b>1,7</b>	<b>1,5</b>	<b>6,7</b>	<b>11,9</b>	<b>-1,8</b>
Part des minoritaires	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>6,0</b>	<b>11,3</b>	<b>-2,2</b>
Dettes financières	-16,5	-12,3	-24,7	17,6	146,3
Dettes circulantes et ressources assimilées H.A.O	-60,3	-29,5	N/A	20,0	-63,0
Clients, avances reçues	667,4	7,9	N/A	291,6	-84,5
Fournisseurs d'exploitation	-15,2	54,7	10,3	-13,1	-36,3
Dettes fiscales	-7,6	82,1	11,6	26,3	-18,8
Dettes sociales	23,4	-100,0	N/A	N/A	N/A
Autres dettes	-89,5	79,9	-2,2	27,9	38,3
Trésorerie - Passif	-15,3	23,9	-51,4	-96,2	2 725,0
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>-13,4</b>	<b>3,3</b>	<b>-5,2</b>	<b>7,8</b>	<b>29,7</b>



RATIOS	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Rentabilité</b>					
Marge de profit (RN/CA) en %	3,4	2,9	11,1	22,7	17,7
Rotation des actifs (CA/TA) en %	26	27	32	32	24
Levier financier (TA/FP) en %	189	193	173	168	222
Retour sur fonds propres (RN/FP) en %	1,6	1,5	6,2	12,3	9,6
ROA (RN/TA) en %	0,9	0,8	3,6	7,4	4,3
Charges d'exploitation/Produits d'exploitation en %	94	92	85	75	86
<b>Liquidité</b>					
Ratio de liquidité générale (AC/PC) en %	273,3	248,1	172,4	167,5	202,8
Ratio de liquidité de l'actif (AC/TA) en %	28,4	35,1	31,0	32,6	23,6
(RLT + FP) / Actif Immobilisé en %	119,2	121,3	119,7	132,9	181,3
Couverture des stocks (en jours d'achats)	23,1	12,8	13,8	18,0	16,1
Rotation des stocks (en nombre de fois / an)	398,5	717,2	869,3	687,0	646,8
Délais clients (en jours de CA) (3)	332,2	395,4	288,7	300,6	290,5
Délais fournisseurs (en jours de CA) (3)	31,3	45,0	43,4	34,6	22,6
<b>Flexibilité financière</b>					
Gearing (Dettes financières+trésorerie passif)/FP en %	69	66	42	35	96
Couverture des charges d'intérêt (EBE/intérêts financiers)	0,8	1,9	3,5	7,9	6,1
(Dettes financières+trésorerie passif)/EBE en %	10,8	6,6	3,1	1,8	7,1

## Notes

Flux libres de tout engagement opérationnel pouvant servir la dette

(2) Dette financière nette = Dette financière + trésorerie passif - trésorerie actif

(3) Taux de TVA utilisé 18%

CAF = Capacité d'auto-financement

RN = Résultat Net

CA = Chiffre d'affaires

TA = Total Actif

FP = Fonds Propres

AC = Actif Circulant

PC = Passif Circulant

W A R A



© 2021 Emerging Markets Rating (EMR) & West Africa Rating Agency (WARA). Tous droits réservés. WARA est une Agence de Notation de PUEMOA agréée par le CREPMF.

La notation de crédit est une opinion sur la capacité et la volonté d'un émetteur à faire face au remboursement de ses obligations financières, et non une quelconque appréciation de la valeur des actions de cet émetteur. Il est rappelé qu'il peut être risqué pour un investisseur de fonder sa décision d'investissement sur la seule notation de crédit.

La compréhension des méthodologies et échelles propres à WARA est essentielle pour mesurer la portée des opinions présentées dans les rapports. Il est vivement recommandé aux lecteurs des rapports de se rapprocher de WARA aux fins d'en obtenir copie.

Toutes les informations contenues dans nos rapports ont été obtenues à partir de sources considérées comme fiables. Cependant, étant donné la possibilité d'erreurs humaines ou d'autres aléas, toute information est présentée « en l'état » et sans aucune garantie que ce soit. WARA met tous les moyens à sa disposition pour vérifier la qualité de l'information utilisée pour délivrer une notation. WARA n'étant pas un réviseur de comptes, aucune garantie d'exhaustivité ne peut être fournie. En aucun cas WARA ne pourrait être tenu responsable et redevable à une personne ou une entité pour une quelconque perte réalisée suite à l'émission d'un de ses rapports ; chaque utilisateur de nos rapports est pleinement responsable de l'interprétation qu'il fera des opinions présentées. Ce rapport ne constitue en aucun cas un conseil de vendre, garder ou acheter un quelconque titre de créance.