

## **INTRODUCTION**

La mondialisation du commerce se traduit par le développement des transports internationaux, et en particulier les transports maritimes, aériens, mais aussi les transports terrestres. Les transports ont toujours joué un rôle primordial dans le processus dans l'économie mondiale surtout dans le domaine portuaire, car la quasi-totalité des échanges commerciaux empruntent la voie maritime (+90%)<sup>1</sup>.

De plus, les ports sont devenus des maillons centraux dans le transport international des marchandises et permettent ainsi le rapprochement des marchés économiques à l'échelle mondiale. Parallèlement à la course au gigantisme, se joue une bataille de leadership sur tous les continents basés radicalement sur la structuration permanente de l'environnement des ports.

Dans cette grande bataille de leadership, le continent africain est loin de figurer dans la compétition économique des ports, des aéroports et des infrastructures routières par rapport aux autres pays avancés et émergents.

La part de l'Afrique de l'Ouest et du centre dans le commerce international reste toujours faible, soit environ 30% du Produit intérieur brut des nations. Ainsi, les ports africains ont connu une croissance rapide du trafic au cours des cinq dernières années (plus de 12%, selon Drewry). Malgré cela, il reste toujours d'importantes réformes portuaires à entreprendre, car selon les prévisions, le trafic devrait progresser à un rythme plus faible jusqu'en 2010 (Drewry, 2005)<sup>2</sup>.

La mise en place de conventions internationales a renforcé le dynamisme de certains ports pour permettre aux pays en voie de développement de s'intégrer dans le mécanisme des transports maritimes.

C'est dans ce cadre que les pays de l'Afrique de l'Ouest, ceux qui appartiennent plus précisément à l'UEMOA<sup>3</sup>, se sont réunis pour établir des tarifs douaniers communs afin de faciliter les échanges intracommunautaires. Le marché de transport maritime est organisé de sorte à acheminer les différents types de cargaisons : les produits pétroliers, produits gaziers, vrac secs et divers. L'on

---

<sup>1</sup>, Rapport d'activités 2011, le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises.

<sup>2</sup> Drewry shipping consultants. Annual review of global container terminal. Operators. **Drewry** shipping consultants (2005).

<sup>3</sup> L'union économique et monétaire Ouest africaine a été créée par le traité signé à Dakar le 10 janvier 1994 par les chefs d'état et de gouvernement.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

peut considérer trois groupes principaux de cargaison : le marché des vracs, les divers et le porte-conteneurs. Cependant notre travail nous mène à étudier les vracs secs.

Le transport maritime de marchandises sous forme de vracs et néo-vracs entre dans un processus de rationalisation après une phase d'expansion accélérée depuis les années 50 qui en fait l'un des secteurs les plus hétérogènes du transport maritime. De nombreux changements sont intervenus dans le transport maritime de vracs tant sur le plan économique que commercial avec la mondialisation des échanges, l'accélération de la circulation des informations qui favorise l'offre de services maritimes plus sophistiqués sur le plan technique, avec la conception de navires spécialisés plus productifs et plus sûrs. Par ailleurs Sur le plan législatif nous notons, le développement de conventions internationales régulant l'activité du transport maritime.

Les vracs secs sont des marchandises transportées en masses homogènes, de faible valeur unitaire et non emballées. Leurs manutentions sont généralement mécanisées. Le vrac s'oppose aux marchandises conteneurisées. Ce sont : les matières premières pondéreuses (minerais de fer, charbons, bauxite, phosphate...), les granulats, les céréales diverses, le bois, les produits semi-finis à destination de l'industrie lourde tels que bobines, tôles ou plaques d'acier, tuyaux de fonte ou lingots de cuivre. Les vracs secs sont transportés souvent par de tramping. C'est un transport très dépendant de la demande industrielle et donc très lié à la conjoncture économique.

Les marchandises en vracs se décomposent en vrac solide et en vrac liquide. Les vracs solides sont transportés par des vraquiers (navires spécialisés pour chaque type de marchandise : minéralier, charbonniers...). Dans le cas des vracs liquides sont de navires citernes (comme les pétroliers, chimiquiers, méthaniers, pinardiers).

Le port est le lieu d'escale des navires dans le cadre de leurs rotations. Plusieurs types de ports existent tels que les ports maritimes fluviaux, lacustres et les ports secs comme celui de Bamako. Au Sénégal, c'est au Port Autonome de Dakar(PAD) que séjournent les différents navires commerciaux qui entrent et sortent du pays.

## L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV

Par sa position géographique, le PAD gère 80%<sup>4</sup> du commerce extérieur sénégalais. Sa qualité d'espace vouée au transit de marchandises et de passagers nécessite une multiplicité d'acteurs. Ainsi, l'espace portuaire est rythmé par l'ensemble des acteurs qui lui donnent vie. La zone nord (mole 4) regroupe les postes qui sont le bien placés pour accueillir les vrac secs. Par exemple, le poste 42 est aménagé en infrastructures portuaires ; c'est un poste réservé *a priori* pour une grande entreprise privée, les GMD (Grands Moulins de Dakar), qui reçoit tous les mois des navires transportant des blés dont la manutention portuaire est assurée par la SDV<sup>5</sup>.

La manutention (*aconage ou stevedoring<sup>6</sup> en anglais*) est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement au sens large des navires marchands dans les ports de commerce. C'est un maillon très important dans l'exploitation du transport maritime, en permettant aux navires d'être manutentionnés plus vite dans les conditions de sécurité optimales. En effet, l'agent maritime est le mandataire de l'armateur, il le représente dans un port d'escale. Ce dernier envoie les documents nécessaires au manutentionnaire (manifeste cargo, ETA et cargo plan) pour que celui-ci prenne toutes les dispositions nécessaires afin que les opérations se déroulent en toute sécurité.

Les ports de commerce constituent le lieu de liaison mer/terre. La mise en œuvre et la gestion opérationnelle de cette interface est assurée par les entreprises de manutention portuaire (manutentionnaires, acconiers,...). L'entrepreneur de manutention portuaire assume "toutes les opérations qui nécessitent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar ou sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire".

Un contrat de manutention règle, au cas par cas et pour une durée plus ou moins longue, les rapports commerciaux entre le manutentionnaire et son client, armateur ou affréteur. Pour s'acquitter de sa mission à l'égard de ses clients, l'entrepreneur de manutention met en œuvre des outillages et équipements (grues,

---

<sup>4</sup> , Rapport d'activité 2009. Dakar : Port Autonome de Dakar, 2011.

<sup>5</sup> , A global leader in supply chain management with an own network of 520.

<sup>6</sup> , Dictionnaire Gruss de marine, édition maritime de l'Outre-mer. Un terme souvent utilisé par le nord en France, il désigne un manutentionnaire

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

portiques, trémies, benne et tuyautage selon le type de la cargaison) qui ont fait l'objet d'investissements publics ou privés.

Hormis le matériel de manutention, les dockers jouent un rôle important dans le chargement et déchargement des navires arrivant au port. En effet, les dockers ont souvent donné l'image de « gros bras », ce qui était souvent mérité par le passé, où nombre de marchandises étaient transportées dans des sacs, à dos d'homme. Seules les marchandises très volumineuses, ou en vrac, sont chargées par des grues. Les dockers empruntaient la coupée pour monter à bord du navire et déchargeaient la cargaison des cales.

Pendant la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle<sup>7</sup>, la modernisation du transport maritime a radicalement changé la profession. Les navires restent maintenant à quai pour une journée, voire deux, contre de nombreux jours auparavant. L'automatisation (par exemple avec les conteneurs) accélère les mouvements et a obligé les dockers à acquérir plus de compétences. Ils doivent pouvoir manœuvrer une grue ou un chariot élévateur, saisir des conteneurs...

L'évolution du commerce maritime a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic maritime d'où la présence de plusieurs entreprises de manutention au Sénégal. C'est dans ce contexte que nous avons jugé de montrer le rôle de manutentionnaire portuaire dans l'organisation d'une société de manutention telle que BOLLORE AFRICA LOGISTICS, le numéro un de la manutention portuaire des vracs secs au Sénégal.

Dès lors le thème que nous proposons de traiter porte sur « **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : Cas de la société SDV Sénégal** ». Son développement s'articulera autour de trois parties essentielles.

L'étude consistera d'abord à aborder le cadre théorique et méthodologique (première partie) ; ensuite nous mettrons l'accent sur les contours du diagnostic de la SDV (2<sup>ème</sup> partie,) et pour finir nous ferons une analyse des résultats en mettant en exergue les forces et faiblesses de la SDV ainsi que les solutions qui nous semblent les plus pertinentes (3<sup>ème</sup> partie).

---

<sup>7</sup>, Les premières années du 20<sup>e</sup> siècle ont été surnommées la "Belle Epoque". Avec raison probablement, car ce sont des années d'insouciance et de confiance.

## CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE

### 1.1 : Problématique

Le transport maritime a été le moyen de transport qui a permis de découvrir et d'explorer les continents nouveaux avec la découverte de l'Amérique et l'exploration des pôles à partir desquels se sont développés ou intensifiés de nouveaux commerces y compris le commerce d'esclaves avec l'ancien continent comme les routes continentales l'avaient déjà fait. Bien avant, ce mode de transport était plus axé sur le transport de personnes mais aujourd'hui il est plus présent en quantité et en valeur dans le transport de marchandises.

C'est le transport de masse par excellence, le plus accessible par son coût et qui assure les 2/3 des échanges mondiaux en valeur et  $\frac{3}{4}$ <sup>8</sup> du tonnage. Cela s'explique essentiellement à travers les grands investissements qui ont été portés dans le développement des transports. Le progrès technique et la révolution industrielle ont profondément bouleversé le monde.

A cela s'ajoute l'internationalisation et la croissance de l'économie mondiale qui poussent actuellement l'opérateur économique, acteur principal du commerce international à imaginer de nouvelles méthodes d'organisation de ses opérations d'exportation et d'importation de marchandises afin d'obtenir une plus grande compétitivité.

Le transport maritime de nos jours constitue le principale mode d'acheminement utilisé pour le déplacement d'une marchandise d'un point à un autre. Près de 90% des marchandises mondiales transitent par la mer. Le déplacement de la marchandise objet du transport n'est possible que si elle est présentée, chargée au port de débarquement. Ces opérations complexes dans leurs exécutions sont confiées à des opérateurs spécialisés : les entreprises de manutention ; une spécialisation devenue nécessaire de nos jours dans le souci de satisfaire la clientèle maritime, les impératifs de concurrence et d'une saine gestion des entreprises.

Le métier de la manutention portuaire a connu une évolution considérable au cours de ces dernières décennies. Cela s'explique non seulement par les modifications positives sur le conditionnement des marchandises (par exemple la

---

<sup>8</sup>, le transport maritime est le poumon de l'économie, plus de 90% de marchandises passe par la mer.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

conteneurisation), l'évolution des navires spécialisés et la modernisation des matériels, mais également par sa réglementation. Dans la pratique, la manutention-bord, la manutention-terre ; chacune d'elles ayant des responsabilités bien définies par les règlements et les textes en vigueur. La manutention portuaire est celle relative aux opérations de chargement et de déchargement des navires dans un port. Elles concernent par conséquent, aussi bien les navires spécialisés que les navires conventionnels.

Au service Manutention du Groupe Bolloré au Sénégal (SDV), les produits qui font l'objet de manutention portuaire sont : les vrac secs, les sacheries et les divers, suite à l'avènement de la concession du terminal à conteneur de Dakar qui a donné le monopole de la manutention des conteneurs acheminés par les navires porte-conteneur à Dubaï Port World (DPW).

La manutention portuaire s'effectue à l'enceinte portuaire du PAD. De par sa situation géographique exceptionnelle, le Port Autonome de Dakar occupe une position stratégique à l'intersection des lignes maritime est reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du sud. Le Port Autonome de Dakar est en effet le premier port en eau profonde et touchée par les navires venant du Nord et le dernier Port touché à la remontée par les navires en provenance du Sud.

Les ports qui ont pu réussir le mieux à se développer sont ceux qui ont su dynamiser leur gestion et qui ont développé des stratégies pour être parmi les leaders ainsi que des actions commerciales pour conserver et gagner des parts de marché.

Le Port autonome de Dakar ne manque pas à ces pratiques ; cependant, il existe des défis à relever dans les activités de manutention du port de Dakar à savoir.

- ❖ de rationaliser les activités de manutention pour en faire un port compétitif dans la sous région et sur le niveau international ;
- ❖ d'améliorer les opérations de chargement et déchargement afin d'offrir des services de haute qualité et à des coûts excellents.
- ❖ d'optimiser les terre-pleins qui pose énormément des problèmes afin d'offrir un service meilleur pour les navires.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

C'est en réplique à ces critères de qualité que le groupe Bolloré s'est engagé à assurer une bonne performance de la manutention portuaire pour la compétitivité du PAD. BALS est présent depuis presque 80ans et gère toutes les activités du PAD précédemment. Mais aujourd'hui ils ont perdu le terminal à conteneur tandis que à l'heure actuelle le TC c'est le noyau du transport maritime parce que tous ce fait par conteneur.

L'inconvénient de cette boîte métallique ne peut pas transporter des marchandises de masses à cette effet le chargeur a besoin plus de capacité pour transporter ces marchandises. Pour cela, il fait recours à des navires "vrac" appelle aussi tramping qui transporte des marchandises de même nature et de nature différente comme le blé, houille, fer et bien d'autres marchandises.

En Afrique, on distingue que les entreprises de manutention possèdent moins de matérielles de manutention surtout que le matérielles sont vétuste. Moins y a des matérielles, moins y a des mouvements plus le navire dure dans un quai. Pour cela, les armateurs sont mécontents et estimerait restée le plus moins possible dans un port afin de participer à son course de gigantisme.

Au Sénégal, la plus grande entreprise qui disposent plusieurs matériels de manutentions et qui effectuent un bon résultat c'est la SDV ;

- ❖ A première qui dispose plusieurs matériels de manutentions ;
- ❖ la première qui effectue des mouvements très importants des opérations portuaires.
- ❖ Et enfin celle qui possède les grands clients au Sénégal telle que la GMD.

Il faudrait savoir malgré la force de cette entreprise sa n'empêche pas d'avoir des obstacles. Comme expliqué plus haut, en Afrique, le matériel utilisé pour la manutention du vrac est souvent très vétuste, lorsqu'il n'est tout simplement pas inexistant. Il s'y ajoute l'insuffisance d'aires de stockage (magasin, et...) et les terres-pleins. Tous ces facteurs plombent la compétitivité de l'entreprise par rapport à ses concurrents et génèrent un lourd handicap pour les armateurs.

Il est donc nécessaire face à cette situation de faire une étude globale et stratégique du service pouvant permettre à la société de procéder à une

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

amélioration de ses prestations et par conséquent créer une forte relation avec les différents intervenants.

Après avoir fait le constat il est important de se poser les questions de savoir :

- ❖ La manutention des vracs secs permet –elle de rendre compétitif le port de Dakar ?
- ❖ Face à la modernisation des équipements portuaires ; comment se mène les activités de la manutention des vracs secs par le groupe BALS au Sénégal ?

### **1.2- Objet de l'étude**

Le Sénégal est un pays de l'Afrique de l'ouest avec une superficie de 196 723 km<sup>2</sup> et une population de 12 000 000<sup>9</sup> d'habitants. Il est bordé par l'Océan atlantique. Les pays frontaliers sont : La Mauritanie (Nord), le Mali (l'Est), la Guinée Conakry et la Guinée Bissau (Sud). La Gambie forme une enclave dans le Sénégal.

Ancienne colonie française qui a accédé à l'indépendance en 1960, le Sénégal est membre notamment de la Banque mondiale, de l'Organisation mondiale du commerce et de l'Union économique et monétaire Ouest-Africaine.

Le Sénégal est très pauvre en ressources naturelles. Ses principales recettes proviennent de la pêche et du tourisme. Mais compte-tenu de sa situation géographique et de sa stabilité politique, le Sénégal fait partie des pays africains les plus industrialisés avec la présence de multinationales majoritairement d'origine française et dans une moindre mesure américaine

Le secteur agricole emploie environ 70% de la population sénégalaise. Cependant la part du secteur primaire dans le Produit intérieur brut (PIB)<sup>10</sup> ne cesse de décroître. La diminution de la pluviométrie et la crise du secteur de l'arachide, principale culture de rente du pays, ont réduit la contribution de l'agriculture à moins de 20% du PIB. La pêche qui reste cependant un secteur clé de l'économie familiale sénégalaise subit également les conséquences de la dégradation des

---

<sup>9</sup>, Estimée à environ 12 millions d'habitants en 2010, dont près du quart vit dans l'agglomération dakaroise, elle est composée d'une vingtaine

<sup>10</sup>, 19 janvier 2011 Le *Pib* du *Sénégal* a augmenté de 4 % en 2010. Le produit intérieur brut (*Pib*) du *Sénégal* a augmenté de 4,0 % en 2010 grâce à l'amélioration.



## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

ressources halieutiques (surexploitées) et de l'augmentation récente de la facture énergétique. L'essentiel de la richesse produite se concentre dans les services et la construction et se localise à Dakar et dans sa périphérie.

Le Sénégal est aussi un pays touristique car il accueille plusieurs touristes chaque année. Le tourisme représente près de la moitié des entrées, le séjour-type consiste en une semaine dans des hôtels luxueux. Ils sont situés à Saly, Toubab-Dialao, Mbour et bien d'autres endroits de villégiature. Nous avons aussi la présence historique de l'île de Gorée et le célèbre monument de la Renaissance africaine qui vient juste inauguré en 2010 et qui compte accueillir plusieurs touristes.

En matière de transport maritime, le Sénégal est équipé d'infrastructures relativement importantes, notamment d'un port de commerce à dimension internationale implanté à Dakar et par lequel transite l'essentiel du trafic ainsi que de ports secondaires construits dans les villes de Kaolack, Saint-Louis et Ziguinchor.

Le Port de Dakar dispose d'environ 8.326 mètres linéaires de quais répartis en 34 postes d'accostage. Près de 85% des postes du port de commerce sont dragués au moins à - 10 m. Les zones de stockage couvrent une superficie totale de 117 ha dont plus de 60.000 m<sup>2</sup> représentent des hangars. Le transport maritime a connu une évolution en dents de scie au cours de la période écoulée : après une baisse entre 1990 et 1993, le trafic a enregistré une croissance relativement importante à partir de 1995. Cette reprise s'explique pour l'essentiel par une amélioration de la compétitivité des produits nationaux à l'exportation, suite à la dévaluation du franc CFA.

Le Port Autonome de Dakar offre une gamme de services professionnels concourant à optimiser les conditions d'escale, de transit et de transbordement. Ainsi, plusieurs agences maritimes, entreprises de manutention, transitaires et sociétés d'inspection en cargaisons et machines assurent, à côté de l'autorité portuaire, sans interruption, un service de qualité destiné aux navires et aux marchandises, en raison de la position stratégique du port. Ceci participe de façon remarquable à l'amélioration de sa qualité et de sa compétitivité

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

Depuis l'entrée en vigueur du code ISPS (International Ship and Facilities Security Code), la question de la sûreté constitue un élément de compétitivité pour les ports. Fort de ce constat, le PAD a pris toutes les dispositions financières et matérielles nécessaires pour conformer ses installations et son fonctionnement aux directives issues de la convention de SOLAS<sup>11</sup>.

Pour une meilleure gestion du trafic maritime nous avons fait des recours à des intermédiaires de transport qui ont chacun leur spécificité à établir. Les auxiliaires de transport maritime sont des intermédiaires entre les entreprises qui assurent généralement le rôle de conseil et de prestations de services. Ils sont en effet des professions spécialisés, compétents et des piliers de la pratique des transports en général. Ils se distinguent en fonction de leur spécialisation et le type d'activité qui conditionne leur facturation, tout critère qui orienteront le choix qui sera fait par l'entreprise.

Un auxiliaire de transport est chargé de la manutention des biens exportés ou importés, c'est-à-dire, il a en charge l'optimisation des produits depuis le lieu de production ou d'enlèvement en passant par l'acheminement et le transport jusqu'au stockage. Bref, les auxiliaires de transport sont des régulateurs du circuit de trafic pour le transport de marchandises en opérations d'importations ou d'exportations.

Au Sénégal la manutention portuaire est réalisée par des entreprises privées pour une meilleure optimisation de marchandises transportées. En effet pour les opérations de chargement et de déchargement, le client choisit son propre manutentionnaire si celui-ci se trouve dans le pays d'importation ou si ce le transporteur même choisit par le mandant de son vendeur en effectuant la manutention liner in/liner out. La manutention portuaire joue un rôle très très important pour le développement d'un pays. C'est dans le cas de l'opérateur Dupai Port World qui est le 3<sup>ème</sup> manutentionnaire du monde et qui gère plus de 40 terminaux à conteneurs.

Dans le cadre de notre étude nous allons nous focaliser sur la manutention des transports de vracs secs, c'est dans ce domaine que BOLLORE AFRICA LOGISTIC au Sénégal avons eu la possibilité d'analyser ce travail.

---

<sup>11</sup>, C'est le naufrage du Titanic en 1912 qui a donné naissance à la *Convention SOLAS*. En effet la première SOLAS est adoptée en 1914.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

Les questions de manutention se posent différemment sous l'effet des nouvelles exigences économiques :

- ❖ Petites séries, qualité, délais, productivité, flexibilité, réduction des stocks ;
- ❖ Plus de sécurité pour les hommes, les marchandises et les infrastructures.

### **1.3: Objectifs de recherches**

Comme tout travail de recherche, la réalisation du présent mémoire passe par la désignation d'un certain nombre d'objectifs que nous allons décliner dans une démarche logique et cohérente.

L'objectif général de notre travail est de voir dans un premier temps l'organisation des Operations de manutentions portuaire aux seins de la SDV, ensuite l'importance des vrac secs importés tout en améliorant les processus des matériels utilisés.

De cet objectif général découle les objectifs spécifiques qui sont :

- ❖ .Montrer l'importance des activités de la manutention des vracs secs dans le transport maritime ;
- ❖ La bonne gestion des opérations portuaires ainsi que les matériaux adéquats pour un port compétitif ;
- ❖ Recenser les problèmes relatifs à la SDV, étudier les différentes solutions déjà proposées et en suggérer d'autres

### **1.4: Hypothèse de travail**

Pour mener à bien notre étude, nous avons utilisé les hypothèses suivantes ;

- ❖ BALS effectue chaque année la manutention de plus de 4.5 millions de tonnes de marchandises à l'importation. Il assure la manutention de plusieurs types de vracs secs tels que le blé, sucre, maïs, le riz en sacherie, la houille, le fer et le bois.
- ❖ L'acquisition des équipements logistiques permettrait l'amélioration des opérations de manutention au port de Dakar avec un niveau de sécurité satisfaisant,

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

- ❖ La manutention maritime exige des techniques appropriées, des capitaux conséquents d'où la privatisation du domaine. Elle constitue la principale activité portuaire dont l'efficacité fait évoluer les ports,
- ❖ Les vracs secs participent au développement des entreprises industrielles et de booster l'économie sénégalaise.

### **1.5 : Clarification des concepts et profession propres à la manutention portuaire.**

**Manutention portuaire :** Le mot manutention vient de main et signifie qu'une personne déplace des colis ou des charges de façon manuelle. Selon le code de travail français, on entend par manutention manuelle toute opération de transport ou de soutien d'une charge dont le levage, la pose, la poussée, la traction et le port ou le déplacement exigent l'effort physique d'un ou de plusieurs travailleurs.

Aujourd'hui elle se fait à l'aide des moyens mécanique et électronique tels que les chariots, les portiques, les trémies ou autre engins dédiés au chargement déchargement et aux stockages des marchandises

Elle s'opère de nos jours dans deux domaines différents à savoir : le domaine industriel et le domaine portuaire .La manutention industrielle permet le transport de matériel entre les différents départements d'une usine .Il permet également d'assurer l'approvisionnement des postes de travail, les postes de production en temps voulu.

**Le stevedore :** est un mot anglais qui signifie dans un port , le chef d'une entreprise de transport ou de déchargement des navires. Il assure sous la surveillance d'un officier de bord de la manutention des marchandises. C'est un terme utilisé dans les ports du nord de la France. Les ports de l'atlantique parlent de manutentionnaire.

Nous constatons donc que le mot acconier, stevedore et manutentionnaire ont les mêmes sens et que seules les appellations diffèrent selon les zones géographique.

**Manutention Bord :** Qu'il s'agisse de la pêche ou du commerce, consiste à prendre le produit de la cale du bateau jusqu'au sous palan et / ou vice versa.

**Manutention terre :** opération de transport du produit sur des plateformes ou, conteneurisé du sous palan au site d'accueil (frigo / terre plein) et vice versa.

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

**Manifeste :** Document douanier qui récapitule toutes les marchandises embarquées ou débarquées lors d'une escale.

**Vrac :** Marchandises non emballée (pondéreux). L'absence de conditionnement contraint à conclure un contrat au tonnage ou au volume. Commencer le déchargement du vrac, dégroupier, livrer, charger, transport du vrac. Cargaison en vrac<sup>12</sup>.

**Acconier :** entrepreneur de Manutention à l'export, l'entreprise de manutention est chargée de réceptionner les marchandises arrivant par camion, remorque, wagon...et de procéder à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord de ces marchandises. A l'import, le processus est inversé. Dans les ports méditerranéens, l'acconier effectue également la réception, la reconnaissance et le gardiennage à quai des marchandises à embarquer ou débarquer.

**Vraquier :** Navire qui transporte des marchandises en vrac (charbon, minerai, céréale, liquide...). On observe un accroissement des vraquiers depuis 25ans. Leur taille moyenne a augmentée de 60% depuis 1980, leur âge moyen est de 15.5ans.

**Tramping :** type de transport par "navire vagabond" (le contraire du transport régulier). Le tramp (navire) peut se rendre indifféremment dans tous les ports du monde selon le fret qu'il trouve.

**Port :** Il y a plusieurs définitions :

Géographique : espace aménagé pour recevoir les navires ;

Économique : système complexe d'éléments matériels et immatériels assurant l'interface entre navires et marchandises.

**Cale :** Partie du navire où l'on place les marchandises à l'abri des intempéries. Les cales sont protégées par les panneaux de cale. Elles doivent être soigneusement ventilées pour éviter la buée qui s'y forme facilement, et cause des dommages aux marchandises, notamment de l'acier.

**Chargeur :** Personne qui conclut le contrat de transport et qui le plus souvent remet la marchandise au transporteur.

---

<sup>12</sup>, Les vracs secs représentent 5432 milliards de tonnes-milles, soit 28% du trafic mondial. Ils arrivent en seconde position juste après les hydrocarbures.

## **CHAPITRE II: CADRE METHODOLOGIQUE**

### **2.1: Technique d'investigation**

La principale technique d'investigation utilisée pour cette étude est celle de la recherche documentaire. Les concepts soumis à notre analyse ont été retenus sur plusieurs supports notamment des ouvrages de logistique, de transport, de droit de transport, ainsi que des textes, des articles, des cours et Internet.

Pour mettre en œuvre cette recherche, nous avons commencé à inapproprié dans les œuvres, plus précisément dans celles concernant notre thème. Ainsi, nous avons effectué des recherches au niveau de la Bibliothèque Universitaire de Dakar (B.UCAD), le Centre de Documentation de la Chambre de commerce de Dakar. Parallèlement à la recherche documentaire, nous avons également eu des entretiens libres avec les personnels du service de la manutention du groupe BOLLORE AFRICA LOGISTICS Sénégal.

### **2.2 : Difficultés rencontrées.**

La réalisation de ce travail a été très délicate, en effet nous avons fait face à de nombreuses difficultés. Dans un premier temps l'obtention d'un stage qui est chose difficile au Sénégal et le temps qui nous a été accordé n'était pas suffisante pour recueillir les maximum informations afin de rédiger un très bon mémoire.

La documentation au niveau de BALS<sup>13</sup> était impossible à avoir ; la plupart du temps les agents de l'entreprise n'étaient pas disponibles pour se soumettre à nos questions en raison du surplus d'activités et de la période de jeûne du mois de Ramadan. Les données de bases qui nous intéressaient étaient malheureusement confidentielles du moment qu'il touchait l'aspect commercial de l'entreprise.

---

<sup>13</sup>, Le nouveau président du Conseil d'administration de *Bolloré Sénégal* et président des activités dudit groupe en Afrique, Mamadou Racine Sy.

### 2.3 : Revue de la littérature

Le transport n'est pas un domaine nouveau pour la recherche. Plusieurs recherches ont été faites sur les transports, cependant peu portent sur les activités portuaires en Afrique Occidentale.

Les manutentionnaires et les établissements portuaires qui sont naturellement les acteurs clés dans les mutations des transports maritimes sont contraints à s'adapter aux nouvelles données.

Les transports constituent un élément de première importance qui concrétise l'emprise de l'homme et des systèmes économiques et politiques sur l'espace, (RITTER J. 1971)<sup>14</sup>.

Pour WOLKOWITSCH M. (1982),<sup>15</sup> « les transports sont des activités fondamentales pour la survie des individus et des états car, ils permettent d'assurer le déplacement des personnes et l'acheminement des biens >>.

Les ports de commerce étant l'expression des liens entre les grandes routes maritimes commerciales et les activités économiques sur les continents, la fonction portuaire devient alors une des formes les plus caractéristiques des relations de l'homme et de la mer. Ainsi, CELERIER P. (1957) pense que « les ports, points de jonction entre la terre et la mer, éléments indispensables à la navigation, constituent les marques de cette emprise dans l'espace géographique >>.

FREMONT A. (1998)<sup>16</sup> affirme que « L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux ».

DEZERT (1976)<sup>17</sup>, quant à lui, à propos de la concurrence entre les différents modes de transports trouve que : « le trafic maritime est le meilleur marché pour les marchandises car depuis quelques années, le navire, pour ce qui le concerne, tend vers une nette adoption du transport de marchandises face à la concurrence de l'avion pour le transport des passagers ».

---

<sup>14</sup>, Raymond Ritter, né en 1894, mort en 1974 est un avocat, un collectionneur, ... Il rénove de 1940 à 1974 le château de Morlanne, qu'il lègue en 1971 au ... Pau, Parlement de Navarre et bibliothèque municipale, 1994, Biarritz, J et D, 1994.

<sup>15</sup>, (1982) affirme que « le système de transport est un outil dans les mains de l'homme pour ..... 259-271. WOLKOWITSCH M. (1982) Géographie des transports

<sup>16</sup> Conteneurisation et Tiers-Monde à travers l'exemple de la. Compagnie Générale Maritime. 1965-1995, Les Cahiers scientifiques.

## L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV

Abondant dans le même sens, **VIMENYO M. (2006)** affirme que « de tous les axes de recherche de la géographie des mers et exploitation des océans, c'est l'économie maritime et portuaire qui nous a le plus marqué par ses défis et enjeux au triple plan urbain, national, et international ».

Cependant bien souvent qualifié de non productifs puisqu'ils ne créent pas à proprement parler de biens réels, les transports sont indispensables à toutes activités de production : main-d'œuvre, matières premières, énergie doivent être réunies au lieu de production et les produits portés sur le marché (**RITTER J. 1971**).

Cependant les transports maritimes tout comme les autres modes de transports ont subi de profondes mutations tout au long de l'histoire. La structure profonde du bateau a évolué à cause de l'introduction de nouvelles méthodes de transport par mer des marchandises, en vue d'améliorer les conditions d'acheminement, en diminuant le temps d'arrimage, en économisant sur les emballages, sur les avaries et pertes dues à la manutention, et en accélérant la rotation des bâtiments.

**DOUMENGE (1965)<sup>18</sup>** trouve que « l'apparition puis le développement rapide des nouveaux types de navires gros porteurs ont apporté des changements profonds dans les exigences de l'aménagement portuaire ». Ainsi l'introduction des conteneurs dans la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle dans le transport maritime et les activités portuaires, ouvrent des perspectives réellement révolutionnaires.

**GBAGUIDI M. (2007)** dans son mémoire de master sur *Les performances des sociétés de manutention portuaire dans les ports Ouest Africains: Cas de la société béninoise de manutention portuaire au port autonome de Cotonou* trouve que : « si le marché de la manutention portuaire, dans la plupart des pays occidentaux tels que la France s'est reformé depuis les années quatre vingt douze, ce fut pendant longtemps le monopole de l'Etat dans les ports africains, mais il a fallu les années quatre vingt dix pour que le secteur soit à nouveau réorganisé. En effet, par l'arrêté ministériel n°12 MTPT/DC/SG/SA, du 24 mars 1999, la manutention des conteneurs fut libéralisée au port de Cotonou. Cette libéralisation a favorisé l'entrée en activité de deux sociétés privées, la société de manutention

---

<sup>18</sup>, François Doumenge a débuté sa carrière à l'Université Paul Valéry de Montpellier, au département de géographie. 1957-1959 : Assistant; 1959-1996.



## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

du terminal à conteneurs (SMTC) du groupe Bolloré et la société Cotonou manutention (COMAN) détenue par la société Rapport final du 31<sup>ème</sup> Conseil et 7<sup>ème</sup> Table ronde de l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre), Abidjan du 21 au 25 Avril 2008, le groupe Bolloré, à travers sa filiale SMTC, détient 40% du marché des conteneurs; le groupe MAERSK SEALAND, 32% et la SOBEMAP, le reste de la part du marché soit 28% ». L'exemple de réforme portuaire dans un autre pays Ouest Africain est celui du Ghana. Ainsi selon le **CNUCED (2003)**<sup>19</sup>, la Ghana Ports and Harbours Authority (GPHA) a lancé, en septembre 2001, la première phase de son programme de privatisation qui implique le transfert d'une partie des services de manutention à des compagnies privées, sur la base de la concession. Une seconde phase s'étalera de juillet à décembre 2002 et la GPHA aura le statut de "port propriétaire foncier" et d'autorité de régulation en assurant aussi la collecte des paiements versés par les concessionnaires. A la fin de cette phase, le port de Tema sera totalement privatisé.

---

<sup>19</sup>, Le Manuel de statistiques de la *CNUCED 2003* fournit l'ensemble des données statistiques essentielles à l'analyse du commerce international

### **CHAPITRE I: PRESENTATION DE LA SDV**

Les activités de Transport et de la Logistique en Afrique occupent une place importante dans le Groupe Bolloré. Pour des raisons historiques autant qu'économiques. L'histoire a démarrée au Sénégal, il y a plus de 80 ans ; voici les principales étapes qui en rythment le cours.

1927 – Les activités SCAC/SOCOPAO démarrent au Sénégal

1986 – Rachat de SCAC/SOCOPAO à Suez

1991 – Rachat de DELMAS par le groupe Bolloré

1993 – Fusion des activités terrestres Afrique de DELMAS et de SOCOPAO au sein de SDV

1997 – Rachat de SAGA par le groupe Bolloré

1999 – Intégration complète de TRANSINTRA et AMI au groupe Bolloré

2000 – Rachat de l'armateur OTAL et de son réseau terrestre ANTRAK

2006 – Vente de DELMAS et d'OTAL à la CMA-CGM<sup>20</sup>

2008 – Tout le monde joint ses forces autour d'une même bannière, Bolloré Africa Logistics (BALS).

#### **1.1 : l'organisation de la manutention portuaire**

Dans la chaîne logistique, elle est de la responsabilité des entrepreneurs de manutention (ou manutentionnaires). Ces derniers sont des entreprises privées, qui louent aux ports autonomes ou ports de commerce les outils (grues, portiques) et les personnels afférents : grutiers et ouvriers de maintenance. Ils recrutent également pour chaque opération les dockers, intervenant à bord des navires et à quai.

Les marchandises déchargées sont ensuite entreposées chez des stockeurs, soit dans des hangars, soit sur des terre-pleins, ou bien directement post acheminées chez le destinataire.

---

<sup>20</sup>, Le groupe *CMA-CGM*, abréviation de Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime, est le 3e armateur mondial de transport maritime.

### 1.2: Le rôle de la SDV dans la manutention portuaire

SDV qui est parmi la structure du groupe BOLLORE AFRICA LOGISTICS au Sénégal intervient en tant qu'opérateur privé dans le cadre de concessions et exerce son expertise dans la manutention portuaire des vracs secs. Il est le leader au Sénégal avec sa puissance des matériels de manutention.

Elle a une obligation de moyen pour mettre en œuvre des méthodes adéquates et une obligation de résultats depuis le chargement et déchargement jusqu' au lieu de stockage, c'est-à-dire respecter les clauses de contrat vis-à-vis des clients afin d'avoir un meilleur profit.

La société doit également respecter le délai qui est extrêmement important lors de chargement et de déchargement de la cargaison. A cet effet si le temps utilisé par l'affréteur pour charger ou décharger un navire est supérieur au temps alloué, l'armateur fréteur lui facture de surestaries (demurrage)<sup>21</sup>, par contre si l'affréteur gagne du temps, l'armateur lui offre une prime de célérité (despatch)<sup>22</sup>.

Le manutentionnaire a pour mission de charger et décharger des marchandises, ensuite de les stocker en magasin ou en entrepôt. Pour les besoins de son travail, il utilise non seulement un outillage approprié mais aussi des mains d'œuvres dockers.

A l'importation l'aconier effectue la réception, la reconnaissance et le gardiennage à quai des marchandises à embarquer ou à débarquer. La définition des opérations dont les entreprises de manutention dont la charge figure au titre de la loi du 18 juin 1968.

Le manutentionnaire est chargé d'accomplir toutes les activités de préhension de la cargaison (chargement et déchargement) pour le compte d'un tiers. Il effectue des opérations logistiques nécessaires à la livraison des marchandises. Cet acteur accomplit de ce fait, des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, et de livraison.

Pour réaliser ses activités, le manutentionnaire se sert de différents appareils de manutention (grues de levage, trémies, engin de préhension...) dont l'utilisation

---

<sup>21</sup>, This article is about *Demurrage* for currencies. For monetary unit named Freigeld, see Freigeld. *Demurrage* is a cost associated with owning or holding currency.

<sup>22</sup>, Domaine : Marine/Manutention. Définition : Prime accordée pour le temps gagné par rapport au temps prévu par le contrat pour le transport maritime.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

nous permet de les classer sous deux types de manutention que je citerai par la suite.

Depuis 2000 le BALS a mis en place un système de management Qualité, Hygiène, Sécurité et Environnement (Q-HSE) au sein de la structure. Cette politique se fonde sur quatre engagements essentiels :

- ❖ Mettre le client au centre de nos préoccupations et lui fournir des prestations de service toujours adaptées à ses besoins,
- ❖ formaliser et maîtriser nos processus de travail et optimiser nos coûts,
- ❖ développer les compétences de notre personnel et améliorer ses conditions de travail,
- ❖ déployer et pérenniser la certification de notre Système de Management de la Qualité

### **1.3: Les aspects juridiques de la manutention portuaire.**

Un contrat de manutention règle, au cas par cas et pour une durée plus ou moins longue, les rapports commerciaux entre le manutentionnaire et son client, armateur ou affréteur.

Aujourd'hui, nous remarquons que les entreprises évoluant dans le secteur du transport et de la logistique offrent plusieurs prestations logistiques à leurs usagers. Il peut s'agir des prestations de transport (terrestre ou maritime), de douane ou encore de manutention. Alors dans ce souci de satisfaire leurs clients, ces dernières sont amenées à contracter différents types de contrats au nombre desquels nous pouvons observer d'une part, le contrat de manutention strict que nous entendons étudier en l'appliquant les règles du contrat d'entreprise, et d'autre part le contrat d'acconnage qui se fera suivant les règles du contrat de dépôt ou de mandat.

#### **1.3.1. Le contrat de manutention ou contrat d'entreprise**

Il peut être défini comme « la convention qui oblige l'entrepreneur à effectuer pour le compte du maître de l'ouvrage des travaux de manipulation, sans lien de subordination. Cette définition souligne le caractère indépendant du travail. Mais en l'espèce il n'en est pas de même car l'entrepreneur de manutention lorsqu'il travaille dans la dépendance matérielle du navire est sous les ordres de l'armateur.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

Il n'assume aucune obligation de garde ni de conservation des marchandises. En cas d'accident de palanquée, seul, le transporteur pourra être tenu pour responsable.

On admet cependant l'action récursoire de ce dernier en cas de faute lourde du manutentionnaire. Selon l'article 2 alinéa 1 du COCC<sup>23</sup>, lorsque le débiteur d'une obligation s'engage simplement à apporter tous les soins d'un bon père de famille à l'exécution de son obligation, il est tenu d'une simple obligation de moyen. Il s'ensuit naturellement que la responsabilité du locateur ne peut être engagée que si le maître de l'ouvrage apporte la preuve d'une faute de l'entrepreneur. L'entrepreneur de manutention sans pour autant être tout à fait indépendant dans son travail peut dans de rares cas être tenu pour responsable sur le plan délictuel en cas de défaillance de son matériel de manutention.

D'après l'article 436 du COCC, il est responsable de la bonne qualité des matériaux nécessaires au travail entrepris. Il est tenu de garantir les vices cachés de son engin. Le manutentionnaire-terre accomplissant des fonctions à caractère juridique aura une autre responsabilité que celle du manutentionnaire-bord.

Selon le contrat de mandat, L'article 460 du COCC définit le contrat de mandat comme étant « la convention par laquelle une personne le mandant donne à une autre personne appelée mandataire, le pouvoir de faire un ou plusieurs actes juridiques en ses lieux et place ».

Le statut juridique de l'acconier et la nature juridique de son contrat ont fait l'objet d'une controverse doctrinale et jurisprudentielle. D'aucuns ont estimé qu'il s'agissait d'un contrat de transport de louage d'ouvrage ou de service. Mais c'est la conception du dépôt salarié qui a prévalu ainsi que celle du mandat.

En droit Sénégalais il semble que ce soient ces conceptions qui ont prévalu. Dans l'arrêt 36 de la CA de Dakar n°161 du 29 juin 1973 opposant la SOCOPA/O/KHALA. Les juges ont affirmé que les attributions de l'acconier changent lorsque postérieurement à la mise à quai, il entreprend le déplacement des marchandises puis le gardiennage de celle-ci pour le compte du destinataire. Il en est de même dans la jurisprudence française 37 où l'acconier a été considéré comme un

---

<sup>23</sup>, Acte Uniforme OHADA portant sur le droit *commercial* general Code General des Impots C pro civ Code de procedure civile CREDILA Le Code des Obligations.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

dépositaire salarié gardien de la marchandise de façon constante. L'acconier peut être en outre mandataire à la livraison.

**CHAPITRE II : DESCRIPTION, ORGANISATION ET LA GESTION DES OPERATIONS DE LA MANUTENTION PORTUAIRE DES VRACS SECS A L'IMPORT.**

**2.1 : Les activités de la manutention portuaire par la SDV**

Les activités qui sont concernées à l'importation consistent à charger, transférer et stocker la marchandise. Le chargement est une opération à l'exportation et le déchargement à l'importation. Le transfert s'effectue lorsqu'un navire accoste et qu'on décharge les marchandises pour les stocker dans un entrepôt. Le stockage est l'action qui consiste à prendre la marchandise déchargée et de la garder temporairement dans un endroit en attendant sa livraison.

**2.1.1 : Cycle de la manutention.**

**Cycle bord :** C'est toutes les manipulations qui se font à bord du navire jusqu'à sous palan. Il y a les phases déchargement et chargement. Pour le chargement, il faut approcher les colis sur le quai, les élinguer par rapports aux types de la marchandise, les soulever, et les faire descendre dans la cale tout doucement et passer à la procédure finale de l'arrimage qui permet la stabilité des marchandises à bord du navire.

Pour le déchargement, il faut désarrimer les marchandises, les élinguer, les accrocher, les soulever et passer à la procédure finale de l'aménage des colis pour qu'ils touchent le quai ou terre-pleins.

**Cycle terre :** Ce cycle est sous la responsabilité du réceptionnaire tandis que le cycle bord est géré par l'armateur. Pour cela c'est à partir de la conclusion du contrat que les deux parties s'entendent en utilisant les incoterms et le liner terms.

Les marchandises déchargées sont ensuite entreposées chez des stockeurs, soit dans des hangars, soit sur des terre-pleins, ou bien directement post acheminées chez le destinataire.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

### **2.1.2 : forme de la manutention.**

Dans la manutention portuaire, il existe deux types de formes :

- ❖ *La manutention horizontale* est un système qui consiste à charger et à décharger la cargaison en utilisant des engins routier qui desservent le navire
- ❖ *La manutention verticale* est réalisée par les grues des navires, les portiques de port. Elle consiste à saisir à l'aide d'un spreader ou palonnier la marchandise puis la déposer sur le quai (déchargement). On appelle aussi LO-LO qui est un terme anglais' (lift on, lift off).

Le manutentionnaire désigné exige un ordre de manutention. C'est déjà une base contractuelle. Dans l'ordre de manutention, figure l'identité du donneur d'ordre armateur, affréteur/chargeur, chargeur/réceptionnaire

La forme de manutention utilisée pour les marchandises des vracs secs c'est généralement celle de la verticale avec des matériels de manutentions par rapport au type de la marchandise.

### **2.1.3 : Les types de la cargaison**

En transport maritime, il existe trois types des cargaisons :

- ❖ Les vracs
- ❖ Les conteneurs
- ❖ Les divers

Le transport de vrac a commencé il y a plus de 2000 ans avec les importations de céréales de Rome,, d'Egypte et d'Afrique du Nord. C'est avec le transport de charbon que le transport du vrac s'est modernisé et développé au milieu du 19ème siècle.

Le vrac peut se définir comme le transport en lot unique d'un produit homogène par un navire spécialisé. Le volume faisant l'objet du transport doit être suffisant pour justifier un voyage. Le vrac sont des marchandises qui ne sont pas emballées ou arrimées. Le terme est particulièrement employé dans le domaine du transport, pour distinguer le transport des marchandises unitaires (sur palettes, en



## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

conteneurs, en boîtes...) des marchandises en vrac, comme le sable dans un camion-benne.

Dans le transport maritime, on parle de vraquiers (et ses dérivés : minéraliers, charbonniers...) pour les navires transportant du vrac solide (sable, minerai, grain, charbon...) et de navires citernes (comme les pétroliers, chimiquiers...) pour le transport de vrac liquide. Les principales cargaisons de vrac sont les vracs liquides, les vracs secs, les divers vracs et les congelés et réfrigérés.

La conteneurisation est le nom du processus qui, débuté dans les années 1960 et mondialisé dans les années 1980, généralise l'usage du conteneur dans le transport de marchandises, principalement dans le transport maritime. Le conteneur est apparu dans les années cinquante aux États-Unis. S'il en existe de plusieurs tailles, une normalisation internationale est intervenue avec le développement des conteneurs de vingt pieds (on parle alors d'équivalent vingt pieds ou EVP, en anglais *Twenty-foot Equivalent Unit* ou TEU ce qui est devenu une nouvelle unité de mesure) et des conteneurs de 40 pieds.

Ce mode de transport a entraîné une baisse des coûts en diminuant la manutention, la casse des produits et le vol. La chaîne logistique en a été simplifiée, le produit ne quittant pas le conteneur entre l'industriel et le client final. C'est le conteneur qui va être manipulé, de manière souvent très automatisée et ce grâce à la standardisation de la taille et des accroches des "boîtes". Ces conteneurs sont principalement destinés aux transports des produits manufacturés mais peuvent aussi transporter d'autres produits : fruits et légumes, produits alimentaires finis, liquides ou voitures en utilisant alors des conteneurs spécialisés - citernes, réfrigérées ou autres - mais toujours aux dimensions standards.

En transport maritime, le général cargo ou le divers sont des termes qui couvrent une variété de marchandises qui doivent être embarquées ou débarquées individuellement ou par lot sous une forme plus ou moins homogène mais ni en conteneur intermodal ni en vrac. Nous pouvons le classer en trois catégories distinctes à savoir : BREAK BULK , NEO BULK, HEAVY BULK.

Parmi les BREAK BULK nous avons :

- ❖ Sachets, Sacs, Balles, Balots, Paniers.
- ❖ Caisses, Cartons, Boites, Casier, Cageots.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

- ❖ Seaux, Citernes, Futs, Bidon, Conteneur, Bacs.
- ❖ Filets, Bâches, Palanquées, Palette.

En ce qui concerne la palette, son utilisation est considérée aujourd'hui comme un moyen classique pour manutentionner, transporter et stocker des marchandises inconnues il y a quelques décennies, celle-ci a pris une importance toujours croissante. Le mariage de ce plateau peu sophistiqué avec le chariot élévateur ou le transpalette a révolutionné un grand nombre de secteurs industriels. La palettisation est devenue une nouvelle façon de travailler.

Parmi les NEO BULK nous avons des produits embarqués en grande quantité mais intégralement à l'unité que sont :

- ❖ des engins roulants (voiture particuliers fourgonnettes, autobus, camions, engins agricoles ou de travaux publics).
- ❖ des mafis.
- ❖ des pièces détachées.
- ❖ bois en grume, Pipes ou tube de gros diamètre.

Au niveau du service de la manutention du Groupe Bolloré Arica logistique au Sénégal, seuls les produits suivants font l'objet de la manutention :

- ❖ Blé, Riz, Sucre, Arachides/tourteaux, Aliments de bétails et la Farine.
- ❖ Houille, Fer, Phosphate, Attapulгите, Laitier, Clinkers et les engrais.

### **2.2 : Organisation et gestion des opérations de la manutention portuaire des vracs secs.**

#### **2.2.1 : Différents types des vracs secs**

Il s'agit du transport de marchandises manutentionnées et acheminées en vrac (par opposition aux marchandises conteneurisées). Ce sont des matières premières pondéreuses (minerais de fer, charbons, bauxite, phosphate...), des granulats, des céréales diverses, du bois, des produits semi-finis à destination de l'industrie lourde tels que bobines, tôles ou plaques d'acier, tuyaux de fonte ou lingots de cuivre. C'est un transport très dépendant de la demande industrielle et donc très lié à la conjoncture économique ; il reste aussi fonction des aléas climatiques.

Les vracs secs sont :

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

- ❖ Grains ou alimentaires (Blé ;Maïs Riz ;Sucre (sacherie) ;Arachides ; Aliments de bétails ;Farine (sacherie).
- ❖ Les pondéreux (-Charbon ; Houille ; Minerai Bauxite/Fer/Phosphate/Souffre ; Laitier/gypse ; Clinkers/Ciment ;-Produits de carrières : Basalte/Sable. Les minerais ferreux et non ferreux ; Urée).

Les vracs sont transportés par des vraquiers, c'est de navires très simples dotés de plusieurs cales fermées par des panneaux ouvrant, les vraquiers ont vu leur taille progresser de manière spectaculaire après la deuxième guerre mondiale pour répondre à l'essor industriel de cette période. S'ils peuvent être chargés indifféremment de toutes sortes de vracs secs, certains vraquiers comme les minéraliers sont spécialisés. En effet, certaines cargaisons très lourdes (minerai de fer) requièrent des navires à structure renforcée. La taille des navires est très variable : de quelques dizaines de mètres (caboteurs) à plus de 300 mètres pour les plus grands minéraliers (capables de transporter plus de 300 000 tonnes).

Ils se répartissent en 4 grandes catégories : les Handysize (moins de 40 000 tonnes), les Supramax (40 à 60 000 tonnes), les Panamax (60 à 85 000 tonnes) et les Capesize (plus de 85 000 tonnes). Les plus petits vraquiers sont équipés de grues pour effectuer les opérations de chargement/déchargement de façon autonome. Les plus grands, en revanche, en sont dépourvus et dépendent des équipements portuaires. Ce marché est caractérisé par un grand nombre d'armateurs disposant chacun, en moyenne, d'un petit nombre de navires. Parmi les plus grands opérateurs mondiaux du vrac sec, on trouve principalement des sociétés asiatiques avec COSCO (Chine), NYK (Japon), MOL (Japon), K Line (Japon)<sup>24</sup>.

On distingue les vraquiers également selon leurs équipements :

- ❖ Les vraquiers de base sont constitués d'une suite de cales protégées par des panneaux ; ils disposent de grues pour pouvoir décharger seuls leur cargaison,
- ❖ Les transporteurs combinés sont des navires pouvant transporter à la fois du minerai et du vrac, ou du vrac/minerai/pétrole. On retrouve également

---

<sup>24</sup>, Le groupe *COSCO* aussi connu sous le nom officiel de China Ocean Shipping Company, est le premier armateur chinois et serait le 6ème armateur mondial.

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

dans cette catégorie les transporteurs combinés vracs / conteneurs ou encore vraquiers /rouliers.

- ❖ Les vraquiers non grésés ou « vraquiers *gearless* » sont dénués de grues et dépendent entièrement de l'équipement du port pour décharger ; c'est souvent le cas des plus gros,
- ❖ Les vraquiers auto déchargeant disposent de bandes transporteuses dans chaque cale permettant de décharger très rapidement leur cargaison ; ils sont utilisés pour les voyages courts et dans les ports encombrés ,
- ❖ Les « mini-vraquiers » transportant de 500 à 2 500 tonnes, ils disposent d'une cale unique, souvent d'une superstructure abaissée pour passer sous les ponts.
- ❖ Les BIBOS (de *Bulk In, Bags Out* « vrac au départ, sacs à l'arrivée ») désigne des vraquiers spécialement aménagés pour pouvoir emballer la marchandise à bord.

Les vraquiers passent plus de temps au port que les autres navires :

- ❖ 55 heures en moyenne pour un Mini-bulker,
- ❖ 35 heures pour un transporteur de bois de même taille,
- ❖ 74 heures pour un Handymax,
- ❖ 120 heures pour un Panamax,

La cargaison de vrac est lente à charger comme à décharger. Le temps de chargement moyen était, en général, la moitié du temps de déchargement.

**PHOTO 1 : les marchandises des vrac secs dans une cale**



**Source : enquête 2011**

### **2.2.2 : Objectifs de l'entrepreneur SDV en manutention**

Les objectifs du manutentionnaire SDV à un impact avec le profit tout en satisfaisant le client avec le moyen suivant :

- ❖ une rationalisation des moyens humains et matériels,
- ❖ une Organisation efficiente,

Le tout, en sauvegardant les objectifs de productivité

- ❖ Le respect des engagements vis-à-vis du donneur d'ordre sur les délais
- ❖ Intégrité de la cargaison.

A l'export, l'entreprise de manutention (l'aconier) est chargée de réceptionner les marchandises arrivant par camion, remorque, à l'import, le processus est inversé. Dans les ports méditerranéens, l'aconier effectue également la réception, la

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

reconnaissance et le gardiennage à quai des marchandises à embarquer ou débarquer.

SDV est en relation avec les armateurs ou leurs représentants, des agents maritimes tels que SOCOPAO qui est membre du groupe BALS et parmi les anciennes, des agences maritimes au Sénégal qui sont leurs donneurs d'ordre. L'autorité portuaire leur loue les terre-pleins les hangars et une partie de l'outillage. Et en fin les experts maritimes qui font l'inspection de la cargaison en vue de savoir si elle est identique au contrat.

### **2.2.3 : La manutention des vracs secs à la SDV : les produits, le matériel et les hommes.**

#### **2.2.3.1 : Produits traités par SDV.**

La société BALS est une structure qui s'occupe la manutention des vracs secs à l'importation et à l'exportation. Depuis la disparition du terminal à conteneur par la SDV ceci est actuellement géré par DPWorld. Donc ils deviennent des intermédiaires entre le client et l'armateur. Il intervient en tant qu'opérateur privé dans le cadre de concessions et exerce son expertise. Il est le leader sur toute la côte Ouest africaine.

Cette société créée en 1822 figure parmi les 500 premières sociétés mondiales avec un chiffre d'affaire de 7.010 millions d'Euros en 2010. SDV manutention se trouve dans le port autonome de Dakar sur la zone nord juste en face du poste 42. Cette entreprise possède plusieurs matériels de manutention peut même dire c'est la seule qui en dispose en quantité.

Pendant notre séjour à la SDV, nous avons assisté la manutention des produits en vracs secs tels que le blé, le maïs et le sucre qui sont des produits alimentaires, et le non alimentaire comme la houille, le ciment, le bois et le fer. Elle accueillait chaque mois 10 à 20 navires des vracs secs selon la demande. Mais la demande était plus augmentée à l'importation c'est pourquoi on fera par la suite le bilan de navire en vrac accueillit par cette société.

#### **2.2.3.2 : Choix du matériel de la manutention**

A l'arrivée du navire dans le port de Dakar, le responsable du navire prépare sa commande pour que celui-ci obtient un bon service satisfaisant tant à la qualité et

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

à la sécurité. Il existe une commission de manutention au sein du port de Dakar créé par le décret 91-811 du 30 juillet 1994<sup>25</sup>. Cette commission a pour mission d'établir une nouvelle liste de matériels de sécurité et de manutention requise par chaque type de cargaison opéré au port de Dakar. En ce qui concerne la manutention des vracs secs. Le matériel utilisé pour le navire en vrac sec sont :

- ❖ Des crapauds ;
- ❖ Des trémies ;
- ❖ Des sauterelles ;
- ❖ Des ensacheuses pour la manutention de sucre ;
- ❖ Un groupe électrogène ;
- ❖ Un extincteur à poudre ;
- ❖ Des fardages ou équivalents en boosters ;
- ❖ Des bâches ;
- ❖ Des camions ;
- ❖ Tracteur agricole ;
- ❖ Pelle mécanique pour rassembler les vracs sur le navire ;
- ❖ Fourchette.

La commande de matériels de manutention consiste à la mise à disposition du service de manutention, le moyen matériel adéquat pour l'exécution du contact. Elle est la phase de préparation, c'est pourquoi, l'opérateur doit penser à faire une bonne documentation et une demande de poste à quai conséquente. C'est sur cette base des informations qu'il pourra bien passer cette commande. Au niveau du groupe BALS, c'est le service logistique de SDV qui fournit au service de manutention, les outillages nécessaires à ces opérations comme j'ai expliqué tantôt. Pour ce fait, il suffit que l'agent manutentionnaire remplisse un formulaire conformément à ses exigences et l'envoie au service logistique pour que le travail soit fait. Ce dernier sur la base de ces formulaires envoie le matériel commandé au lieu (généralement le poste à quai), au jour et à l'heure convenus.

---

<sup>25</sup>, Le Décret 34 de 1998 est à l'origine de la structure et de la composition du Ministère de ..... Nord de l'Irak, une autre usine de craies, créée dans le cadre du Programme .... l'Education sur l'Education pour Tous, à Dakar, du 26 au 28 avril 2000. .... 1994/95. 35,0. 26,9. 32,1. 21,8. 19,2. 24,8. 1995/96. 40,1. 27,7. 35,6. 30,8.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

Nous remarquons que ce travail nécessite une bonne connaissance du domaine de la part de manutentionnaire. L'étape de la préparation est très importante pour l'exécution du contact de manutention car c'est une étape qui permet à l'entreprise prestataire de service de prendre toutes les mesures idoines pouvant lui permettre d'être en contact avec le navire depuis l'amont jusqu'à la fin de son escale.

### **2.2.3.3. Les opérations de manutention à l'import**

De l'accostage du navire à quai, une procédure de vérification des informations pré-requises se fait par le manutentionnaire après celle qui se fait en présence de la douane, le port et parfois la police. L'objectif de ce contrôle est de permettre à l'acconier d'attester la conformité des informations relatives à la cargaison et aux dispositifs de navire qui lui ont été envoyés par le représentant du navire dans le dit port. Ce qui pourra lui permettre au cas où ces informations ne sont pas exactes d'émettre des réserves ou de revoir son outillage c'est-à-dire de procéder à un rajustement de son organisation.

Après la vérification vient à présent celle d'installation de matériel de manutention et des équipes dockers. Ces installations se font en fonction de la nature des produits, du plan d'arrimage et généralement du navire en question.

S'il s'agit par exemple d'une opération relative à un navire vraquier disposant de quatre cales, l'installation consistera à placer au niveau de chaque cale une trémie, une sauterelle, un crapaud, et des équipes d'ouvriers dockers ; l'une à bord du navire les autres à terre et sans oublier les équipes corvées qui jouent un rôle important pour les vracs secs qui dégagent beaucoup des poussières. Chacune d'elles ayant un chef d'équipe et une grue de terre si le navire n'est pas gréé ainsi que des camions pour l'évacuation des produits débarqués à l'importation.

Une fois terminée, le stevedore donne aux équipes, l'aval pour le commencement du travail. Notons que chaque équipe se trouve également un pointeur dont le rôle est de marquer tout au long du travail le poids débarqués au niveau de chaque cale, la période dans laquelle il a été fait ainsi que le shift (la période ou l'heure du travail). Pour ce fait, il est mis à leur disposition des formulaires (Tally u sheet, voire annexe G)<sup>26</sup> qu'ils remplissent à la fin de chaque shift et soumettent à la

---

<sup>26</sup>, CF. voir annexe.G



## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

signature de toutes les parties prenantes à savoir : les experts, le chef de bord, le service de gardiennage et le manutentionnaire.

A l'issue de chaque opération, ils élaborent un état de déchargement final dans lequel un état différentiel est établi et ce, dans le cas où le poids total de la cargaison qui a été manifesté par le navire avant le début de l'opération n'est pas conforme à celui débarqué.

Dans un pareil cas, la présence du magasinier ou de son représentant est obligatoire pour la gestion de stock. Le groupe dispose à l'heure actuelle de sept magasins qui sont tous dans l'enceinte du port. En général, il offre à ses clients, un service d'entreposage de marchandises avec une franchise de 10 jours. Si le client arrive à faire livrer dans l'intervalle de dix jours, il ne paie rien comme frais de stockage mais dans le cas échéant, il paie le surplus de jours.

La fin de l'exécution du contact de manutention est attestée par l'élaboration de certains documents que nous citerons car elle permet de finaliser pour preuve au sens juridique du terme.

- ❖ finaliser les times-sheets ;
- ❖ finaliser l'état des avaries causées aux marchandises et au matériels de travail ;
- ❖ finaliser le bordereau de carburant utilisé pour les opérations ;
- ❖ finaliser le cargo-manifest ;
- ❖ faire signer et cacheter tous ces documents par le commandant du navire afin de les rendre valables ;
- ❖ ces documents sont enfin transmis au service habilité à faire les facturations.

### **2.2.3.4 :Main-d'œuvre portuaire utilisée par SDV**

Nous avons deux grandes ressources en matière de manutention: les hommes (dockers...) et les matériels. Le métier de dockers, depuis des années ne requiert pas à une unanimité sur sa définition même s'il est intrinsèquement lié aux opérations de chargement et de déchargement des navires dans les ports de commerce et de pêches.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

Selon le rapport de la commission internationale du travail de BIT( bureau international de travail), on entend par docker , tout travailleur occupé tant à terre qu'à bord des navires à la manutention des marchandises d'un port. Elle laisse néanmoins le libre arbitre à chaque pays d'appréhender la notion comme l'entend la législation ou les pratiques nationales notamment les conventions et commissions collectives en vigueur.

Au Sénégal et dans la plupart des pays africains, le terme n'a pas la même signification. Un docker à Dakar par exemple est considéré comme un ouvrier qui grâce à sa puissance et sa capacité physique peut charger et décharger des colis. En droit sénégalais un docker est un ouvrier de manutention employé pour les opérations de chargement et au déchargement des navires et pour le stockage des marchandises. Leur organisation, hiérarchique et appellation sont aussi variées suivant leur rôle.

Nous avons de docker treuillistes, grutier, les chefs d'équipe les caristes etc.... Ces dockers dans la plupart des ports sont classés en deux catégories à savoir : les professionnels et les occasionnels. Dans presque tous les ports africains, les dockers professionnels sont les employés des sociétés de manutention ; les occasionnels quant à eux sont sollicités pour l'exécution des tâches ponctuelles en cas d'un flux important de trafic pour le chargement le déchargement et parfois le pointage des marchandises.

Au port de Dakar, les ouvriers surnommé dockers se sont regroupés en deux sociétés privés que sont BMOP et SATS<sup>27</sup>. Ces sociétés ont pour vocation de mettre à la disposition de toutes les entreprises manutentionnaires, des mains d'œuvre dockers. C'est SATS qui est le fournisseur de d'ouvriers dockers du BALS. Cette fourniture se fait dans le cadre du protocole d'accord entre les différentes organisations ci-après :

- ❖ Le syndicat des auxiliaires de transport du Sénégal (SATS) ;
- ❖ Le syndicat autonome des ouvriers dockers du Sénégal(SAODS) ;
- ❖ Le syndicat unique des travailleurs interprofessionnels et portuaires du Sénégal (SUTIPPS) ;

---

<sup>27</sup>, *Societe Nouvelle Des Auxiliaires De Transport*. Nr Duns: 365567978 Adresse : 51 Boulevard Djily Mbaye Ville : Dakar - Pays : *SENEGAL*.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

- ❖ L'union démocratique des dockers et pointeurs du Sénégal(UDDPD) ;
- ❖ Le groupement des travailleurs du port (Dieur Dieuf) ;
- ❖ Le syndicat autonome des dockers et pointeurs du Sénégal (SDPS) ;

Toujours dans le souci de garantir la sécurité, gage de la qualité dans ces opérations de manutention portuaires, la commission de la manutention au port de PAD a établi des équipements suivants et ce en fonction de type de cargaison.

Pour les navires de ferrailles (cargaison homogène), il est prévu de mettre à la disposition des dockers :

- ❖ Des tenues de travail, gilets fluorescents ;
- ❖ Des bottes ;
- ❖ Des gants en cuirs ;
- ❖ Des chaussures à semelles anti-dérapage.

Pour les navires de vrac et pondéreux nous avons :

- ❖ Les masques respiratoires (minerais, engrais, et produits chimiques) ;
- ❖ Les gants pour les produits chimiques ;
- ❖ Les tenues de travail et gilets fluorescents ;

Pour les horaires de travail il sera limité à un maximum de 12h par jour (sauf cas exceptionnel pour finition de navire) ce qui permettra :

- ❖ à chaque ouvrier de regagner son domicile et sa famille chaque jour ;
- ❖ de réorganiser le travail autour de 2 shifts consécutifs, chaque ouvrier exécute sa prestation de travail de 6h minimum à 12h maximum sauf cas exceptionnel.

### **2.2.3.4.1 :L'embauche des dockers**

L'embauche des dockers est aussi l'une des phases les plus importantes car il revient maintenant au manutentionnaire de recruter une ou des équipes nécessaires au travail. Au port Autonome de Dakar ce sont les protocoles d'accord entre les différents syndicats du monde portuaire qui définissent la procédure d'embauche. Comme nous l'avons établi précédemment, c'est dans le cadre du protocole de SATS que le service fait la demande des ouvriers dockers. Ce protocole fixe la

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

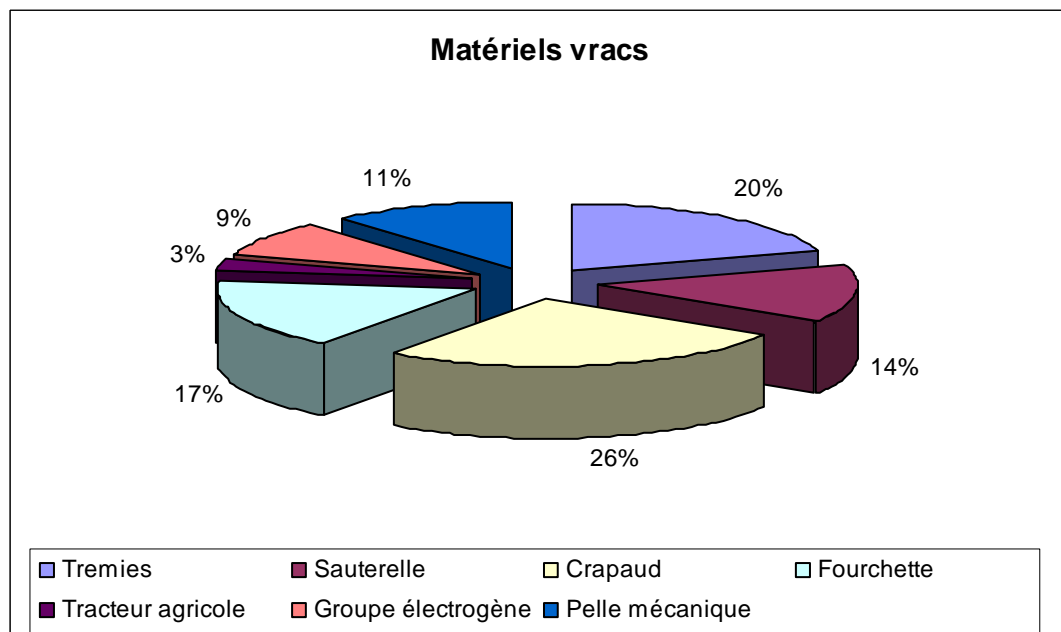
composition des équipes, le transport des dockers ouvriers professionnels et occasionnels, l'hierarchie des dockers à bord ou à terre et l'ensemble des conditions d'embauche des dockers.

Comme vous l'avez certainement remarqué, il consiste en la mise à disposition des moyens humains nécessaires à une bonne exécution du contrat. Il se fait deux jours au moins avant l'accostage du navire. C'est pourquoi il existe un lien informatisé entre les entreprises et les bureaux des ouvriers dockers pour permettre aux embaucheurs de faire ce travail dans les délais convenus.

Mais malgré le fait que toutes les conditions sont fixées par les protocoles, le rôle de l'agent manutentionnaire demeure toujours important dans les situations où aucune réglementation n'est prévue ou encore dans les situations où le consignataire n'a pas fourni de bonnes informations avant l'accostage de son navire. Dans de pareils cas, c'est à l'agent manutentionnaire de faire des options appropriées. Toute fois, comme c'est le cas au niveau de la demande de poste à quai, l'agent du service doit procéder aux embauches de dockers de façon efficiente tout en gardant une adéquation entre ses besoins physiques et les conditions stipulées par le protocole en vigueur.

### 2.2.3.4.2 : Bilan des opérations

**Graphique 1 : Nombre de matériels de manutention disposés par la SDV pour les vracs secs 2010/2011.**

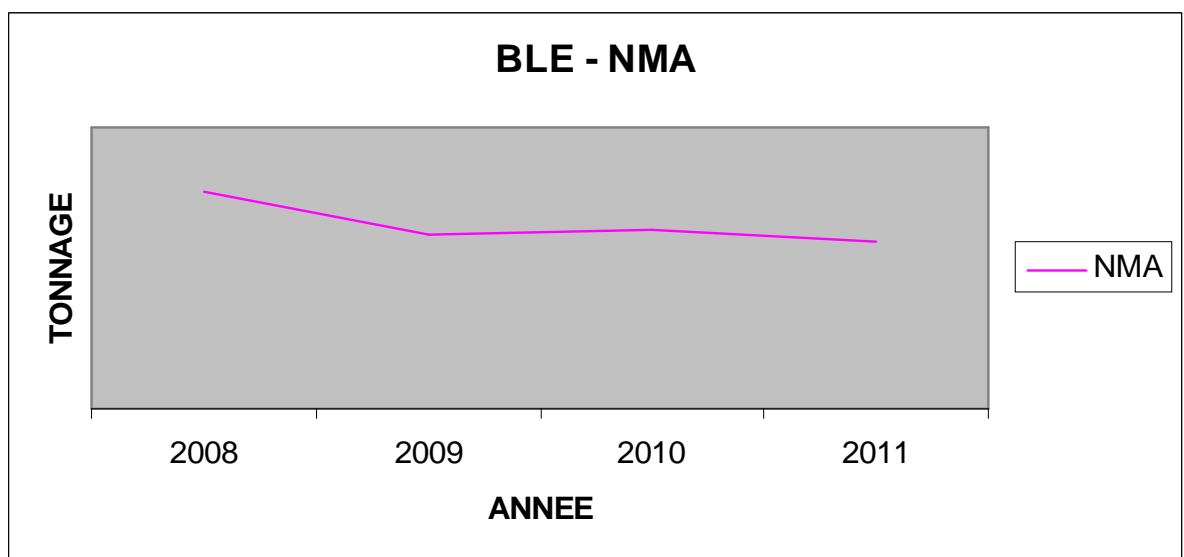


Sources : 2010/2011

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

Le BALS possède plusieurs matériels de manutention portuaire au Sénégal. Pour le produit en vracs secs, nous avons besoin des matériels que nous avons cités ci-dessus avec de pourcentages assez importants. Nous constatons que le crapaud<sup>28</sup> a un pourcentage élevé par rapport aux autres matériels, ceci prouve que c'est un type de matériel fondamental pour la manutention des marchandises en vracs secs. Les petits navires ont leur propre crapaud tandis que les autres font recours à des manutentionnaires de la place.

**Graphique 2 : Evolutions des blés de la NMA manutentionnés par la SDV 2008-2011(en tonnes).**



Source 2010/2011

NMA est une entreprise industrielle sénégalaise qui fabrique des farines et spaghettis. Cette entreprise se trouve sur la route de Rufisque. La matière de base de ces matières est le blé<sup>29</sup>. Le blé est le premier objet manutentionné par la SDV qui est un produit alimentaire. NMA, GMD et bien d'autres entreprises font appel au groupe BALS qui est parmi les premières entreprises de manutention de vrac sec à Dakar.

Pour l'évolution du blé entre 2008 et 2011, on constate une forte augmentation avec un tonnage de 60 000 tonnes et une légère baisse de tonnage en 2009, ensuite il y a eu une petite augmentation en 2010 et la courbe restera descendante en

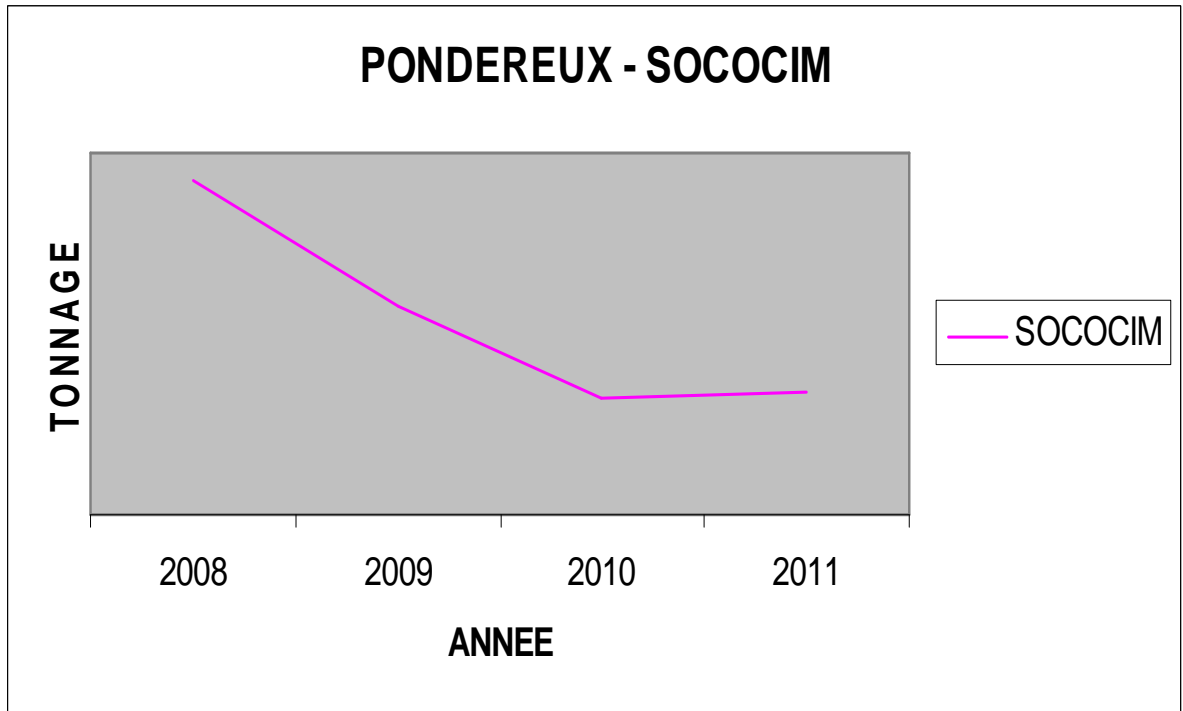
<sup>28</sup>, CRAPAUD : Equipement particulier en forme de pince ou de grappin preneur pour pelle hydraulique, grue, voire même certains chariots de manutention.

<sup>29</sup>, Le blé est une plante annuelle appartenant à la famille des graminacées. Elle fait partie du groupe des monocotylédones (plantes dont la graine est entière).

## L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV

2011. D'après le graphique, la société SDV manutentionne des quantités énormes de blé en 2008.

**Graphique 3 : Evolutions des pondéreux de la SOCOCIM manutentionnés par la SDV 2008-2011(en tonnes).**



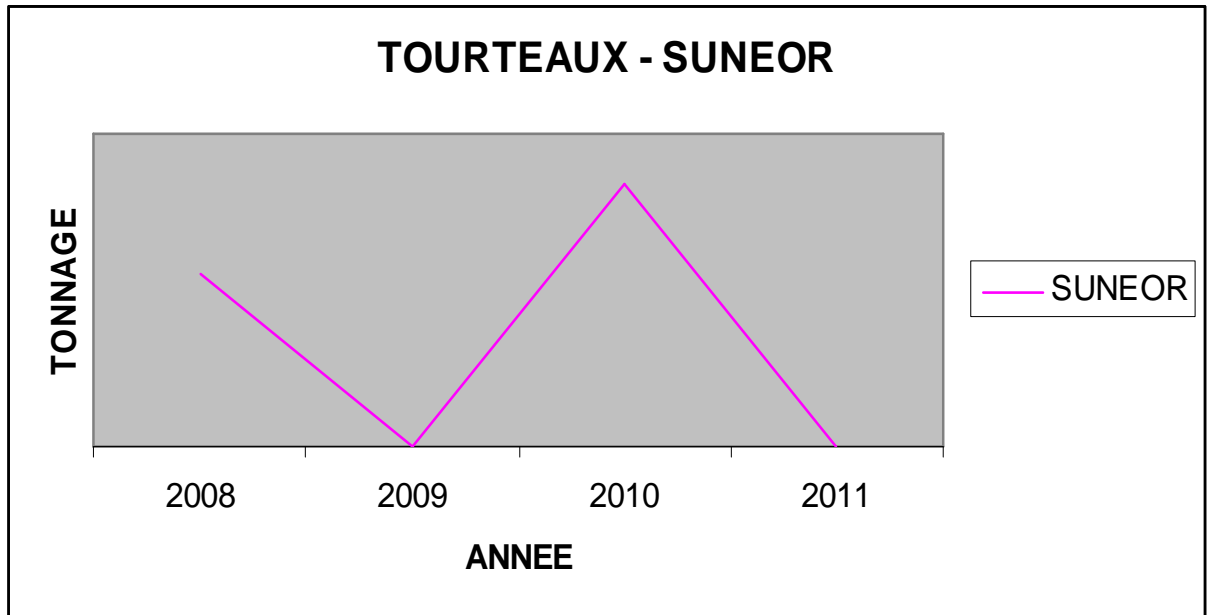
Source :2010/2011

SOCOCIM est une grande entreprise industrielle qui fabrique du ciment et dont le siège se trouve sur la route du Rufisque. La matière de base de cette matière est la houille et le clinker<sup>30</sup>. Le ciment est un produit non alimentaire manutentionné par la SDV.

On constate un tonnage assez élevé pour le pondéreux en 2008 ensuite une grosse baisse de 2009 à 2010. Notre courbe augmente tout légèrement en 2011. Deux situations pourraient expliquer ce phénomène selon mon avis, soit l'entreprise n'était pas à la hauteur pour la satisfaction de SOCOCIM soit celle-ci avait un stock bien rempli mais nos questions posées resteront sans réponse pour une meilleure interprétation de cette courbe.

<sup>30</sup> Le *clinker* est un constituant du ciment artificiel, qui résulte de la cuisson d'un mélange composé d'environ 75 % de calcaire et de 25 % de silice.

**Graphique 4 : Evolutions des tourteaux de la SUNEOR manutentionnés par la SDV 2008-2011(en tonnes).**



**Source :2010/2011**

SUNEOR est une entreprise industrielle qui fabrique l'huile au Sénégal. Les tourteaux sont les résidus solides obtenus après extraction de l'huile des graines ou des fruits oléagineux. Ce sont les coproduits de la trituration, c'est-à-dire l'industrie de fabrication de l'huile. Ils représentent généralement 50 à 75 % de la masse des graines.

On constate un tonnage en baisse en 2009, ensuite la courbe augmente en 2010 et elle redescend en 2011. La fluctuation du marché est irrégulière.

### **2.3 : Cas particulier de gestion d'escale**

Le cas particulier d'une gestion d'escale consiste à faire l'inventaire de la documentation à produire relative aux caractéristiques du navire : Le nombre de cales dont il dispose, les types de cales, le nombre et la disponibilité des grues, la capacité de levage des grues, son tirant d'eau, son tonnage, la cadence de la manutention pour connaître la durée de séjour au port mais aussi le type de cargaison transportée.

Ces informations devront permettre une meilleure organisation des opérations et par conséquent, obtenir une bonne cadence. Le manutentionnaire est en contact avec le consignataire depuis le début de la documentation jusqu'à la fin de

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

l'exécution de l'opération car c'est ce dernier qui fournit toutes les informations citées ci-dessus. La préparation de l'escale permettra de prendre toutes les dispositions techniques nécessaires à une exécution de l'opération dans la sécurité et de façon efficace. Chaque matin à 10h30 au PAD, la capitainerie organise une rencontre qui regroupe les consignataires et les manutentionnaires. Elle a pour objectif principal, l'affectation des postes à quai aux différents exploitants et la gestion des terre-pleins.

Les consignataires dès l'annonce de l'arrivée du navire, informent le service spécialisé dans l'affectation des postes à quai (la capitainerie) par le dépôt d'un dossier appelé AVARNAV (avis d'arrivée du navire) qui à son tour, procède à une analyse appropriée avant de communiquer publiquement cette information.

La réunion du port est d'une grande importance pour le consignataire et les manutentionnaires qui opèrent dans le monde portuaire car c'est au cours de celle-ci qu'ils fournissent les dernières informations relatives à l'avarnav qu'ils avaient déposé auparavant. Nous voulons dire que c'est au cours de la réunion du port qu'ils arrivent à proposer au commandant du port les postes auxquels ils souhaiteraient faire accoster leurs navires.

Cette proposition se fait selon la disponibilité des moyens de manutention et parfois des postes à quai. L'exemple du groupe illustre cela. Le bureau du service de la SDV manutention du groupe BALS se situe au môle 4 et il a pratiquement tous ces matériels au niveau de ce même mole c'est pourquoi il essaie toujours de négocier les postes 41, 42, 43,44 pour ces opérations des produits en vrac secs. Ce qui lui permet de mobiliser le plus rapidement possible les moyens logistiques nécessaires, c'est surtout pour cette raison qu'il est conseillé au manutentionnaire de procéder une judicieuse demande de poste à quai. Par la suite le responsable navire du service manutention de la SDV commandera les matériels de manutention adéquats ainsi que la main d'œuvre docker.



## CHAPITRE I : présentation des résultats de la recherche

Dans cette partie du mémoire, nous allons montrer le rôle que joue le manutentionnaire et présenter les résultats des recherches effectuées sur les effets des activités portuaires sur les opérations de manutention portuaire à la SDV. Ensuite, ces résultats vont faire l'objet d'une analyse dans le but de vérifier les hypothèses émises précédemment. Et en fonction des forces et faiblesses constatées, des solutions vont être faites à la SDV dans le but d'apporter des solutions aux problèmes évoqués.

### 1.1 : Présentation et analyse des résultats

Pour les 25 questions (soit environ 100%), posées aux agents de la société SDV et d'autres structures de la manutention des vracs secs comme la SNTT (société nouvelle de transport et transit) et MLT (manutention logistique et transport), nous n'avons pu récupérer que 35%. Dès lors nous avons procédé de la manière suivante pour présenter nos résultats et faire leur analyse.

**Question 1 :** Selon vous, le tonnage des vracs secs effectué chaque année par le groupe BALS à l'importation est-il satisfaisant?

**Tableau 1 : Répartition des données de résultat sur la question 1.**

Réponses obtenues	Nombres de réponses	Pourcentage
Très bon	1	10%
Moyen	2	20%
Invivable	7	70%
Total	10	100%

**Source: Enquête 2011**

Pour cette question, il m'était très difficile d'avoir une réponse exacte. Les personnes ayant répondu 70% disaient que cette question est très pertinente et touche l'aspect commercial de la structure. Dans ce cas la manutention des vracs secs en 2011 restera sans réponse. Et pour les personnes ayant répondu 20%, elles

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

se sont basées sur le nombre de navires de vracs secs qui accostent chaque année (une cinquantaine) soit environ la plus petite quantité à décharger (8000 tonnes).

**Question 2 :** les opérations des vracs secs au port de Dakar permettent –elles de donner un bon niveau de sécurité au niveau de l'espace portuaire ?

**Tableau 2: Répartition des données des résultats sur la question 2.**

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Très bon	8	80%
Moyen	2	20%
Invivable	0	0%
Total	10	100 %

**Source: Enquête 2011**

Les personnes ayant répondu 80% se sont basées sur le fait qu'au sein de la société dispose des bons équipements et même diverses. Qu'ils effectuent une bonne cadence et qu'ils sont parmi les structures les plus performantes au Sénégal. Pour cela, nous nous sommes présentés au service commercial PAD pour avoir plus d'informations sur les compétitivités des entreprises de manutention portuaire et par rapport à leurs chiffres d'affaires.

Les sociétés agréées au port de Dakar ayant signé un cahier de charges, sont soumises à l'obligation de la déclaration de chiffre d'affaires annuel conformément aux articles 11,12 et 13 du cahier des charges. Aujourd'hui nous comptons **163** sociétés qui se partagent **285** agréments au port de Dakar dont 68 manutentionnaires. Sur 68 sociétés agréées en manutention, seules **31 (soit 46%)** ont déclaré leur chiffre d'affaires en 2009 faisant un montant total de **25.065.288.078** ; 9 sociétés se sont retrouvées avec un chiffre d'affaires nul, c'est-à-dire qu'elles n'ont pas exercé d'activité de manutention durant cette année et sont facturées sur la base du tarif forfaitaire de 23600FCFA. Il s'agit de :

- ❖ SEMAC
- ❖ ITOC SHIPPING
- ❖ MSC

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

- ❖ MAERSKLINE
- ❖ KAPIO SHIPPING
- ❖ SODATRA
- ❖ TRANSCONTINENTAL
- ❖ CSTTAO
- ❖ GÉODIS

Par ailleurs, 37 sociétés n'ont pas respecté l'obligation de la déclaration du chiffre d'affaires soit 54% des sociétés. Cependant, celles qui n'ont pas déclaré leur chiffre d'affaires ont été d'abord saisies par téléphone, ensuite par une lettre de mise en demeure conformément aux dispositions réglementaires les invitant à respecter leurs engagements vis-à-vis du port autonome de Dakar. La liste des sociétés qui ont déclaré et celles qui n'ont pas encore déclaré sera jointe en annexe. Les 05 sociétés de manutention qui ont réalisé les plus importants chiffres d'affaires sont :

**Tableau 3 : Répartition des structures les plus performantes en 2009.**

Sociétés	Montant
SDV(BALS)	4 978 024 000
SAGA(BALS)	4 496 862 000
GRIMALDI	3 567 821 716
ITS	2 238 593 121
COSAMA	1 968 544 982

**Source : Enquête 2011**

Pour les entreprises n'ayant pas déclaré leur chiffre d'affaires en 2009. Elles seront suivies lors des renouvellements des titres d'accès pour les obliger à s'acquitter de cet engagement.

SDV se trouve en 2009 parmi les entreprises les plus performantes au Sénégal et qui réalisent un bon chiffre d'affaire.

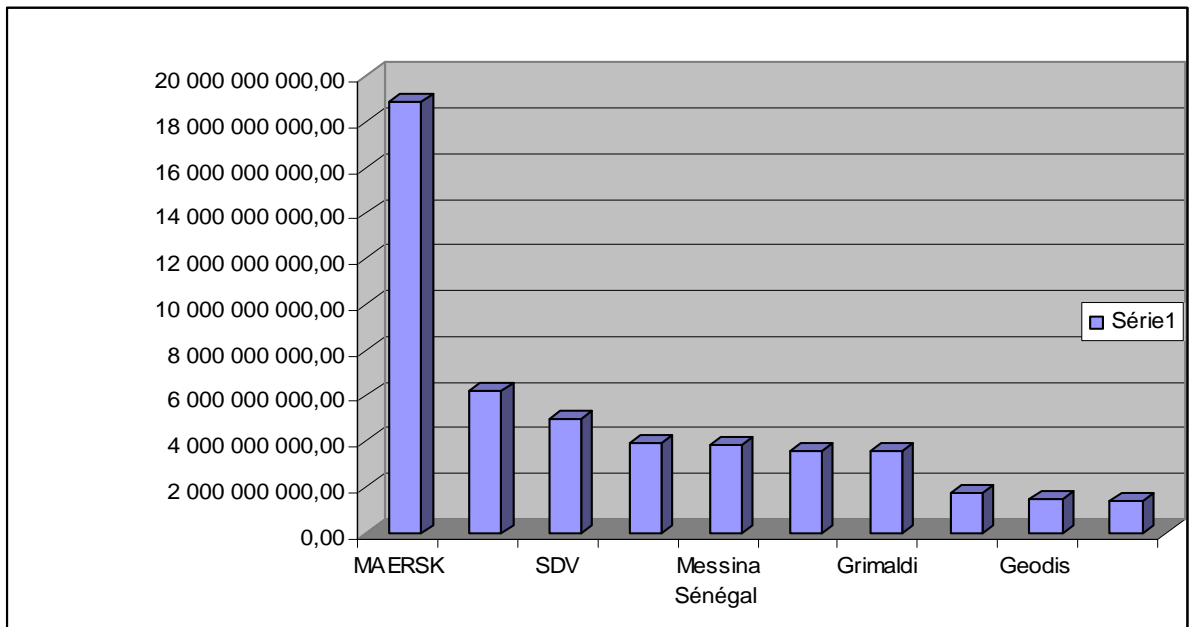
**Tableau 4: Répartition des chiffres d'affaires en 2009**

**L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

MAERSK	18 895 937 267,00
Saga(BALS)	6 248 797 000,00
SDV(BALS)	4 978 024 000,00
Cosama	3 937 089 964,00
Messina Sénégal	3 849 054 886,00
CMA CGM	3 598 925 937,00
Grimaldi	3 567 821 716,00
CSTTAO	1 740 735 628,00
Géodis	1 452 060 721,00
MLT	1 352 445 509,00

**Enquête 2011**

**Graphique 5: Graphique des résultats d'enquête en 2009**



**Source : Enquête 2011**

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

**Question 3 :** La gestion des terre-pleins prend t- elle en charge les vracs secs au PAD?

**Tableau 5 : Répartition des données de résultat de la question 3.**

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	2	20%
Non	8	80%
Total	10	100%

**Source: Enquête 2011**

Ceux qui ont répondu « oui » n'ont pas donné d'explication par rapport à leurs réponses .Nous pouvons donc supposer qu'ils ont juste répondu pour faire bonne figure. Par contre, ceux qui ont répondu « non » se plaignent du manutentionnaire parce que les navires vracs secs duraient plus longtemps à quai par rapport au temps demandé ce qui fait que la gestion de navire de vracs en rade intérieure était très difficile en plus des malpropretés dégagées par le blé par exemple.

**Question 4 :** La manutention maritime constitue une activité portuaire dont l'efficacité fait évoluer les ports ?

**Tableaux 6 : Répartition des données de résultat sur la question 4.**

Réponses obtenues	Nombres de réponses	Pourcentages
Oui	24	24%
Non	0	0
Total	24	100%

**Source : Enquête 2011**

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

L'ensemble de l'échantillon a répondu unanimement soit environ 100% car selon eux le manutentionnaire portuaire reste à ce jour l'un de maillon fort de la chaîne de transport vu que son intervention est d'une importance capitale.

**Question 5 :** comment les vracs secs améliorent la performance des entreprises industrielles du Sénégal ?

**Tableau 7 Répartition des données de résultat sur la question 5**

Réponses obtenues	Nombres de réponses	Pourcentages
Oui	7	70%
Non	3	30%
Total	10	100%

**Source: Enquête 2011**

70% ont répondu que le vrac sec permet à un pays de se développer et que les pays africains pourront faire leurs échanges tranquillement surtout ceux qui appartiennent à un même espace économique comme l'UEMOA. Et les 30% ont suggéré que le produit fabriqué localement supporte un impôt assez élevé et ils préfèrent importer les produits finis.

### 1.2 : Le benchmarking

Dans le souci d'émettre de bonnes recommandations relatives au diagnostic du service manutention, nous avons effectué une recherche auprès de deux sociétés (SNTT et MLT) qui opèrent dans le domaine et plus précisément sur les vracs secs. Cette recherche s'est plus focalisée sur le fonctionnement de ces sociétés en ce qui concerne l'utilisation des moyens de transports pour l'évacuation des marchandises débarquées et la disponibilité des magasins de stockage. De cette recherche, voici ce qui résulte.

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

**Tableau 8 : Les caractéristiques de la SDV**

Rubriques	Désignations et Quantités
-Moyens de transport disponibles pour l'évacuation des produits vracs secs déchargés	-Camions bennes fournis par le service logistique
-Tonnages /mois, en moyenne manutentionnés	-90000Tonnes
-Magasins de stockage	-07 environ 24500 Tonnes de capacités
-Tarifs de transport /tonne	-600 à 700fcfa
-Produits manutentionnés	-Vracs secs (blé, maïs) et le non alimentaire (houille).
-Types et nombre d'engins	-Crapauds : 12 Trémies : 10 Sauterelles : 06

**Source : Enquête 2011**

En ce qui concerne la SDV, la moyenne par mois des arrivées des navires vraquiers est de 09. Or chaque vraquier décharge au minimum 8000 tonnes de produits. Comme nous l'avons dit, dans le souci d'optimiser la cadence de manutention, la SDV fait appel aux transports de la place pour l'évacuation des produits débarqués. Hormis le magasin du port, le groupe BALS possède d'autres magasins à l'extérieur du port.

## L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV

### 1.2.1. La MLT (manutention logistique et transport)

Tableau 9 : Les caractéristiques de la MLT<sup>31</sup>

Rubriques	Désignation et Quantités
-Moyens de transport disponibles pour l'évacuation des produits vrac secs ou divers déchargés	-12 camions bennes
-Tonnages /mois, en moyenne manutentionné	-150000Tonnes
-Magasins de stockage	-04 surfaces de stockage 6000 m <sup>2</sup> pour plus de 15000Tonnes et 9000 m <sup>2</sup> pour 24000Tonnes de marchandises.
-Tarifs de transport /tonne	?
-Produits manutentionnés	-Blé, maïs, riz et tous les autres produits vrac secs non alimentaire.
-Types et nombres d'engins	-Crapauds : 04 -Trémies : 09 -Sauterelles : 02

**Source: Enquête 2011**

Notons, malgré ce nombre de camions bennes dont dispose la MLT, elle fait toujours appel aux transporteurs ce qui lui permet d'optimiser la cadence de manutention et d'honorer par conséquent les engagements pris dans le contrat.

<sup>31</sup>, La société *MANUTENTION LOGISTIQUE TRANSPORTS S A* est immatriculée au registre du commerce sénégalais. Info-clipper.com.



## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

### 1.2.2 :La SNTT (société nouvelle de transport et de transit)

**Tableau 10 : les caractéristiques de la SNTT<sup>32</sup>**

Rubriques	Désignation et quantités
-Moyens de transport disponibles pour l'évacuation des produits vracs secs déchargés.	-La société ne dispose pas de camions bennes
-Tonnages /mois, en moyenne manutentionné.	-60 000Tonnes
-Magasins de stockage.	-07 de capacités 100 000Tonnes de marchandises
-Produits manutentionnés.	-Riz, maïs, blé et le produit non alimentaire
-Nombre d'engins de manutention.	-Crapauds: 04 -Trémies : 02 -Sauterelles : 02

**Source :Enquête 2011**

Nous remarquons qu'à la SNTT, la partie transport est aussi sous traitée à d'autres entreprises de transport de la place et qu'elle ne dispose d'aucun moyen de transport pour ces opérations de manutention .Par conséquent, elle dépend directement des transporteurs ce qui pourrait entraîner un ralentissement de ses mouvements de manutention en cas de pénuries. Ses magasins, comme ceux de la MLT sont situés non pas dans l'enceinte du port Autonome de Dakar mais aux alentours de celui-ci, ils sont plus proches du PAD.

### 1.3 : Les Forces

Comme vous le savez certainement, le groupe BALS occupe une place de leader dans ce domaine en Afrique de l'ouest. La représentation du Sénégal est en interconnexion avec les autres qui sont à l'extérieur ; ce qui lui permet de proposer à ses clients des offres exceptionnelles que les autres sociétés de manutention portuaire de la place ne peuvent offrir. Il assure pour le compte de ses clients des opérations de bout en bout c'est-à-dire depuis l'achat chez le

<sup>32</sup> , La société est immatriculé au registre du commerce, depuis 1 ans elle effectue la manutention des vrac secs.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

fournisseur du client jusqu'à l'entrepôt de ce dernier ou au lieu de destination convenu. C'est pour dire que le groupe Bolloré de par cette force de travail en réseau peut permettre à son service manutention de rentabiliser facilement les investissements éventuels.

Comme nous l'avons souligné en haut, le groupe BALS dispose d'atouts considérables lui permettant de mener à bien ses activités de manutention de vracs secs. En effet, il a en son sein un personnel vraiment motivé, réactif et dynamique capable à tout moment d'intervenir et d'apporter des solutions idoines dans le cadre des opérations. La politique de management des dirigeants de cette organisation constitue aussi un avantage majeur en ce sens que son personnel est entraîné de créer de valeur ajoutée remarquable à l'entreprise. Cette bonne organisation permet d'éviter des conflits de compétences, de savoir le rôle de chacun et de faire respecter la hiérarchie.

Il faut également noter que le groupe dispose de matériel de manutention adéquat pour effectuer ses opérations dans de très bonnes conditions de manière à respecter ses engagements et à garder sa place de leader, ce qui aurait comme conséquence de renforcer la confiance des armateurs et des clients car en faisant ainsi il leur permet de maximiser les temps de planche.

Le groupe dispose pour ses exploitations, des services techniques et logistiques qui assistent le service manutention dans son fonctionnement. Cela représente pour ce dernier un atout considérable qui pourra lui permettre d'avoir toujours à sa disposition des matériels nécessaires à ses opérations à temps et toujours fonctionnels. Ce dont ne disposent pas ses concurrents. C'est même parfois le groupe qui par le biais de son services logistiques loue à ses derniers ses matériels.

Contrairement à la majorité de ses concurrents, il dispose également dans l'enceinte de Pad de sept magasins pour le stockage des vracs secs, sacheries telles que : blé, riz, sucre etc. Cela lui permet de proposer aux clients des offres plus compétitives. Il leur permet également de réduire le coût d'acquisition des produits car ils allaient supporter plus de charges si le magasin était hors du PAD c'est-à-dire loin du lieu de débarquement (quai) et ce à cause des frais de transports relatifs.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

Il faut ajouter aussi qu'actuellement le BALS compte parmi ses clients, les plus grosses sociétés de la place et des pays d'hinterland. Aussi, il intervient au Sénégal dans tous les domaines du monde portuaire que nous avons cités plus haut. Nous notons donc, en faisant recours à ces différents points que le BALS a des forces remarquables.

### **1.4 : Les faiblesses**

Nous nous sommes rendu compte que malgré ces atouts considérables dont dispose le groupe, on assiste à l'infidélité de certains de ses clients. Aussi le service commercial n'est pas bien représenté au niveau de la manutention en ce sens qu'aucune action stratégique effective pour la satisfaction, l'écoute et le suivi des clients ne peut être notée.

Quand bien même il possède au sein de son organisation un service logistique et un service technique, on assiste parfois à un fonctionnement plus ou moins lent des matériels et ce, à cause de leur vétusté. Et puisqu'en termes de manutention, plus le matériel n'est viable, plus la cadence de manutention n'est intéressante ; cette situation constitue pour la boîte un problème qu'il faudra solutionner.

Le groupe, malgré ses forces n'assume pas jusqu'à présent la partie de transport des marchandises du quai aux magasins, des clients ou de stockage par ses propres moyens. Selon les termes du contrat qui le lie aux clients, il peut arriver que toutes les opérations relatives à la manutention soient à sa charge. Dans de pareilles situations, la partie transport est sous traitée aux tierces entreprises de transport. Celle-ci engendre parfois des ruptures de moyens de transport en ce sens que ces transporteurs ne disposent toujours pas de moyens nécessaires pour répondre à ces demandes. Il arrive même que le transporteur en pleine opération, abandonne le service de manutention pour un concurrent pour certaines raisons.

Au niveau des magasins se note également un point problématique très important dont l'amélioration pourrait bien être profitable pour toutes les parties prenantes, il s'agit des pertes observées après le reconditionnement des produits en sac : le sucre, le riz, le blé et le reste du blé stockés dans le magasin. On enregistre des pertes près d'une tonne de marchandises sur vingt mille et même parfois plus après le reconditionnement. Malgré toutes les mesures soient prises par le service de manutention pour expliquer cet état de fait, sa réputation est largement ternie.

### **1.5 : les opportunités**

La politique commerciale mise en place par les décideurs du PAD pour attirer les pays non côtiers de la sous région constitue une grande opportunité pour le groupe en ce sens qu'actuellement la plupart des opérateurs maliens font transiter leurs marchandises par le Sénégal. Tout dernièrement, le gouvernement Sénégalais à accorder des facilités aux opérateurs burkinabais en leur dédiant un espace pour leurs opérations. Nous voyons donc que les opérateurs portuaires Sénégalais pourront avoir beaucoup d'autres ouvertures si seulement ils arrivaient à s'adapter à la situation.

Au vu de l'engagement des autorités portuaires à rendre le PAD beaucoup plus compétitif, nous pouvons dire qu'à l'avenir, ce port connaîtra sans doute une affluence plus forte des armateurs. Malgré ces efforts que le port est entrain de fournir pour sa compétitivité, le futur de ses opérateurs ne sera déterminé qu'en fonction de leurs propres politiques et stratégies de développement et d'adaptation en sus de celles de autorités portuaires à profiter des opportunités qui s'offrent à eux.

Comme la plupart des pays au monde, le Sénégal est un pays en voie de développement dépendant des échanges internationaux. Ceci constitue également pour le groupe Bolloré Sénégal une opportunité car le commerce international est sans doute l'un des facteurs les plus importants pour ces pays. C'est dire que sans les importations, surtout celle des vrac, un pays comme le Sénégal ne peut survivre. C'est pourquoi les décideurs des structures qui opèrent dans le domaine doivent toujours se projeter dans l'avenir en prenant aussi en compte de ce facteur. Enfin, jusqu'à présent, aucune société de manutention de la place n'assume intégralement avec ses propres moyens, la partie transport des opérations. C'est pour dire que jusqu'à l'heure où nous parlons, le marché de transport des produits débarqués n'est pas encore saturé.

### **1.6 : les menaces**

Au PAD nous avons des sociétés qui sont spécialisées dans ce domaine, elles n'ont aucune autre activité principale si ce n'est la manutention et comme toute société qui veut se pérenniser, elles œuvrent quotidiennement pour garder, voire améliorer leur compétitivité. Certes, elles n'ont pas cette opportunité de

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

fonctionner en groupe mais elles disposent des moyens nécessaires à la conquête du marché. Cette situation constitue pour notre BALS un facteur de menace très important qu'elle doit prendre en compte.

Nous ne pouvons évoquer les menaces pour le groupe dans ses politiques de développement sans parler des autres ports de la sous-région car les situations des autres ports de la sous région auront toujours un impact sur celle du PAD en ce sens qu'ils partagent tous l'hinterland. En effet, ces ports sont aussi entraînés de tout mettre en œuvre pour se mettre au top du niveau international. Ils ont actuellement les mêmes visions de compétitivité que le PAD. Or quand leur puissance sera vraiment reconnue par les armateurs et surtout par leurs clients, le PAD verra la place qu'il occupe aujourd'hui menacée, ce qui aura nécessairement un impact sur les activités des opérateurs portuaires qui s'y trouvent.

Le développement de la technologie constitue également une menace pour les opérateurs manutentionnaires parce que les investissements en matière de la manutention sont lourds et se basent surtout sur l'utilisation des moyens technologiques (engins, grue, etc...). Ce qui explique pourquoi dans nos pays le métier de la manutention portuaire est encore au stade primaire malgré cette évolution que nous avons connue ces dernières années

Il faut dire que le PAD actuellement se heurte à un problème d'espace. En fait, c'est un port conçu suivant le style des vieux ports avec des môles assez étroits, des surfaces en arrière assez restreintes. Ce qui fait qu'aujourd'hui avec l'évolution de la technologie, de l'automatisation et de la mécanisation, on se retrouve devant un besoin en espace de stockage et d'évolutions des engins de manutention ainsi que leur mobilisation. Les sociétés ont maintenant cette difficulté à satisfaire promptement les clients à cause de ce problème qui représente d'ailleurs une forte menace du point de vue rentabilité car il faut le préciser, le coût supporté pour le stockage des marchandises dans l'enceinte du port est toujours plus abordable que celui supporté pour les stockages à l'extérieurs de port.

## L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV

**TABLEAU 11 : L'analyse SWOT**

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>	<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Fonctionnement en réseau,</li> <li>-Avantage concurrentiel par rapport à ses concurrents,</li> <li>-Matériels adéquats pour répondre à toute demande,</li> <li>-Bonne organisation administrative et une bonne hiérarchisation,</li> <li>-Offre de services spéciaux par le biais de son réseau,</li> <li>-Mise en œuvre de la politique de qualité au sein de l'organisation,</li> <li>-Clients potentiels,</li> <li>-Prestations des services logistiques et techniques au profit du service de manutention.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Absence du suivi de fonctionnement du service manutention par le service marketing,</li> <li>-Vétusté et panne d'engins entraînant une baisse de la cadence de manutention,</li> <li>-Problème d'évacuation des produits pour permettre une bonne continuité des mouvements de manutention,</li> <li>-Pertes engendrées par le reconditionnement des produits dans le magasin,</li> <li>- Insuffisance de moyens de transport pour le personnel du service de manutention</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Position géographique du PAD ;</li> <li>-Port de futur ;</li> <li>-Importances des pays de l'hinterland ;</li> <li>-Opportunités qu'offrent les pays en voie de développement ;</li> <li>-Marché de transport des produits directement débarqués encore porteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Les concurrents du milieu ;</li> <li>-Les autres ports de la sous-région ;</li> <li>-Le développement de la technologie ;</li> <li>-Problème d'espace</li> </ul>

**Source : Enquête 2011**

**CHAPITRE II : LES SOLUTIONS POUR AMELIORER LE SECTEUR**

A l'issu de l'analyse de la situation du service de manutention du groupe Bolloré au Sénégal, nous avons jugé bon de formuler des approches de solutions nécessaires du dit service. Ces recommandations concernent trois points essentiels qui sont : le matériel, le transport et le magasinage.

En ce qui concerne les matériels, nous recommandons au service de faire à chaque fois qu'il y a des opérations de manutention, un appel au service technique du groupe pour qu'il lui soit envoyé un agent de technicien dont la mission sera d'intervenir automatiquement au cas où il y aura des problèmes liés aux pannes et au dynamisme des matériels.

Nous recommandons également aux dirigeants du groupe de mettre à la disposition du service manutention tous les matériels nécessaires à son bon fonctionnement ce qui lui permettra de ne plus être dépendant du service logistique. Autrement dit, il faut que ce soit le service logistique qui priorise dans sa politique de gestion, la satisfaction du service de manutention en matières de matériels de fonctionnement ou soit la gestion des matériels propres au service de manutention soit confiée à lui-même.

En résumé, nous demandons aux dirigeants de repenser leurs stratégies de gestions des matériels et de mettre tous les moyens nécessaires à l'efficience de ces matériels dans les mouvements de manutention en œuvre. Dans la mesure où le service achète des crapauds de grande capacité (30T), des grues de terre de grandes capacités également. Dans ce cas il assurera toutes ses opérations sans l'utilisation des grues des navires qui sont vraiment obsolètes.

En ce qui concerne la partie de transport de la manutention, nous proposons les solutions suivantes pour une bonne amélioration.

Pour bien rentabiliser l'opération de manutention, il serait souhaitable que le service qui s'occupe de la sous-traitance des opérations de transport demande plus de camions à grande capacité et en grand nombre. Ceci permettra d'éviter les ruptures de camions et entrainera par conséquent l'amélioration de la cadence.

Vu que la plupart des sociétés n'arrivent pas à assumer intégralement le transport avec leurs propres moyens et font toujours appel aux tierces entreprises, nous proposons au groupe d'intégrer dans leurs stratégies et politiques de

## **L'analyse de la manutention portuaire des vrac secs à l'import : le cas de la SDV**

développement, la prise en charge intégrale de la partie transport. Pour ce faire, l'idéal est de d'intégrer dans le groupe toutes les entreprises de transport qui interviennent dans le domaine par le biais d'une fusion ou procéder à de nouveaux investissements dans le domaine c'est-à-dire doter le service manutention des moyens de transport qui lui permettent d'assurer cette opération afin de les optimiser. Chacune de ces dernières propositions doit faire l'objet d'une étude avant leur mise en œuvre. Il nous semble important de préciser aussi que pour chacune de ces propositions, le groupe pourra assurer des services de sous-traitance de transport aux autres entreprises de manutention de la place en se dotant d'une politique commerciale adaptée.

S'agissant de la gestion du magasin, à l'instar de la MLT et de la SNTT, nous pensons que la construction d'autres magasins dans l'enceinte ou aux alentours du PAD pourra permettre à la société de répondre aux demandes de sa clientèle à des coûts plus compétitifs. Certes, cela nécessite un investissement considérable mais il engendre aussi des conséquences positives en terme de rentabilité des opérations de manutention et donc de satisfaction des clients. Il faut également que les agents magasiniers suivent de près les chauffeurs et les dockers avec rigueur au cours des opérations de chargement et de déchargement des camions aux niveaux des magasins.

Et je terminerai dans le magasin, de recruter plus de corvées pour un meilleur nettoyage au sein des aires de stockage car la marchandise en vrac secs dégage abondamment des poussières.

Nous ne pouvons pas parler des actions nécessaires à l'amélioration des opérations de manutention portuaire sans prendre en compte le suivi des clients. C'est pourquoi nous demandons aux managers du groupe de réfléchir sur les recommandations suivantes.

- la mise en place d'une boîte à idée pour l'écoute de la clientèle,
- la mise en place d'un numéro vert (téléphonique), qui permettra aux clients de joindre gratuitement le service de manutention,
- Ou même d'un e-mail pour permettre aux clients d'être en contact permanent avec le service durant toute l'opération.



## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

Ainsi comme nous venons de le voir , l'amélioration de la cadence de manutention ou des opérations de manutention portuaire nécessite non seulement un outillage approprié, une facilitation dans l'évacuation des produits au fur et à mesure qu'ils sont débarqués et enfin la disponibilité des emplacements de stockage idoine mais aussi un dynamisme remarquable de tous les ouvriers qui y interviennent (acconier , dockers et les grutiers). C'est pour cette raison que nous demandions aussi à la société de mettre à la disposition du personnel de la manutention, un parc automobile capable de faciliter ses mobilités dans le cadre de son travail

### **2.1 : La solution pour le Port**

Dans la rubrique de la livraison des marchandises au Port Autonome de Dakar, nous avons vu par la réhabilitation du môle 4 qui est aménagé pour les marchandises des vracs secs, ces apports doivent améliorer considérablement la situation commerciale pour répondre aux requêtes d'un segment d'opérateur qui a des difficultés à disposer d'aire de stockage (terre- pleins).

Nous estimons qu'il serait judicieux de moderniser le système de livraison des marchandises au PAD. La procédure de livraison des marchandises par la voie maritime au PAD est analysée sous ces différentes formes : a l'arrivée du navire, à la manutention, dans les maisons de transport et les formalités douanières jusqu' à la livraison finale.

Il est à remarquer aussi que la compétitivité d'un port se gagne aussi bien sur la gestion optimale des flux physiques que sur la maîtrise et la rationalisation des flux d'information. Cette compétitivité repose sur la satisfaction du client (manutentionnaire, consignataire, transitaire et chargeur...), or cette satisfaction ne saurait être obtenue à n'importe quel coût et à n'importe quel moment. L'institutionnalisation de la fonction logistique au PAD permettra de fournir un service de qualité aux navires et par conséquent aux autres usagers. Cette institutionnalisation doit reposer sur les points suivants :

- ❖ Organiser les espaces et les infrastructures par rapport à leurs objectifs.
- ❖ Aménager les quais d'accostage et les routes à l'enceinte portuaire.
- ❖ Louer et concéder certains espaces nécessaires pour la mise en place en œuvre des zones d'activités logistiques.

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

- ❖ Assurer une coordination des équipements de manutention avec les zones de stockages pour la diminution des coûts de chaque rupture de charge.
- ❖ Installer un système d'information hautement performant permettant d'identifier les caractéristiques majeures et les contraintes d'accostage des navires à destination de Dakar.
- ❖ Harmoniser la collaboration effective entre les différents manutentionnaires appartenant à la communauté portuaire.

### **1.2 : La solution pour l'opérateur.**

Pour améliorer la compétitivité de cet opérateur, ils doivent accomplir :

- ❖ Aménager leurs locaux qui se trouvent au niveau de môle 4 et les agrandir puisque y a des personnels sans bureau.
- ❖ Achats des surfaces de stockage assez importantes pour avoir beaucoup plus d'espace.
- ❖ Achats des matériels de manutention de haut niveau comme une grue de charge de 100tonnes.
- ❖ Achats de camion pour que la rotation s'effectue assez vite pour la manutention de produits secs.
- ❖ Mettre en place de bus pour le personnel de la SDV manutention.

Dans la phase de manutention il faudrait savoir qu'ils sont toujours en rapport avec la consignation. Le groupe Bolloré qui est une grosse boîte au Sénégal fait aussi la consignation comme SOCOPAO et AFRITAMP. Ces dernières sont membres du groupe. En effet, la majorité des navires manutentionnés par la SDV sont en contact direct avec SOCOPAO et elle doit lui fournir les bonnes informations afin que l'armateur soit satisfait. A l'endroit de consignataire, il doit prendre acte des mesures nécessaires durant l'escale du navire au PAD :

- ❖ Fournir les renseignements nécessaires à la préparation de l'escale ;
- ❖ Délivrer les informations concernant l'escale dès qu'ils en prennent connaissances ;
- ❖ Veiller à plus de dynamisme dans l'exécution des opérations de déchargement ;

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

- ❖ Avertir le plus tôt possible les agents de la capitainerie du moment où prendront fin les opérations de manutention.
- ❖ Fournir dans sa déclaration de sortie toutes les informations nécessaires
- ❖ Veiller à ce que le pilote se présente à l'heure pour l'appareillage du navire.

Et enfin ma dernière solution à l'opérateur, de mettre en place une bibliothèque comme le COSEC vu que la structure est purement dans le transport.

### **1.3 : La solution pour le client du port**

La modernisation portuaire est d'une grande complexité. En effet, à l'image d'un système, toute difficulté se répercute immédiatement sur l'ensemble des autres caractéristiques. Ainsi, en cas de dérèglement au niveau de l'infrastructure, les usagers sont obligés de supporter les contrecoups de la non qualité de l'outil.

Les usagers devront recevoir les informations au préalable avant de se risquer aux pertes de temps ou autres inconvénients à la bonne marche de l'activité. Ceci leur permettra de prendre toutes les dispositions pour parer à ce dysfonctionnement.

Les usagers doivent faciliter à leur opérateur de manutention la mise à disposition de camion d'enlèvement afin que la manutention puisse se dérouler dans de très bonnes conditions.

### **CONCLUSION**

Le transport maritime demeure un secteur important dans l'économie mondiale et contribue sensiblement au rapprochement des pays dans cette mondialisation qui favorise énormément les échanges commerciaux.

Au terme de notre étude, nous pouvons dire que le trafic maritime évolue à une vitesse considérable. Les échanges par la mer sont entrain de croître d'année en année, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes qui influencent la présence massive d'auxiliaires de transport dans les ports. Parmi tous les auxiliaires de transport qui interviennent, un se démarque de plus en plus par rapport aux autres à cause de l'importance de la fonction qu'il peut occuper c'est le manutentionnaire portuaire.

L'activité de manutention connaît de nos jours un développement lié à l'intensification des activités portuaires ; l'augmentation du tonnage des navires, la nécessité d'un chargement et d'un déchargement rapide, l'importance du poids et de la valeur de la cargaison ont fait que les équipages ne pouvaient plus s'occuper des opérations de manutention, ne disposant pas d'un outillage performant et d'un personnel qualifié.

Durant le séjour en entreprise, nous avons observé l'opération de manutention d'un navire et nous avons pu analyser le système d'amont en aval et faire des comptages et apprécier le professionnalisme des acteurs de la filière.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir la profession du manutentionnaire portuaire à travers la société du groupe BALS. Nous avons pu dégager l'importance du manutentionnaire portuaire qui consiste à décharger un navire à l'importation, avec les matériels de manutention adéquats aux types de la marchandise ensuite les stocker dans un magasin en attendant que le client la réceptionne. Nous avons également compris que la manutention portuaire joue un rôle fondamental dans les échanges internationaux. Si la cadence de la manutention portuaire est très rapide, on pourra dire que le port possède d'un bon avantage.

Tout au long de notre travail, nous avons parlé de la manutention portuaire sachant que le groupe BALS s'occupe exclusivement de la manutention des produits vracs tels que le blé, le maïs, la houille etc. Sur 100% de vraquiers qui

## **L'analyse de la manutention portuaire des vracs secs à l'import : le cas de la SDV**

accostent au Port autonome de Dakar, 38% de déchargement sont effectués par le Bolloré. Les vracs secs correspondent aux produits transportés directement dans la cale du navire ou dans les aménagements prévus.

Le manutentionnaire portuaire doit posséder plusieurs autres qualités, il doit se comporter en bon père de famille et doit être diligent c'est-à-dire apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue.

BOLLORE AFRICA LOGISTICS a remporté des concessions dans de nombreux ports sur la région. Il a su profiter de l'ouverture aux privés des concessions portuaires. Lorsque les organismes internationaux ont décidé d'aider les pays africains, ils ont mis en balance l'exigence d'une ouverture de certaines infrastructures dont les ports. Ce fut le temps des appels pour les concessions portuaires dans la région.

Au fur et à mesure, BOLLORE AFRICA LOGISTICS a su prendre sa place aux côtés des grands groupes internationaux. En 2010, le groupe a manutentionné plus de 3,1 MEVP dans les ports africains. Plus qu'une présence, Bolloré Africa Logistics dispose désormais d'un réseau portuaire dans la région avec les terminaux à conteneurs d'Abidjan, San Pedro (Côte d'Ivoire), de Téma (Ghana), de Cotonou (Bénin), de Lomé (Togo), de Tincan (Nigeria), Doula (Cameroun), Libreville (Gabon), Freetown (Sierra Leone), Bangui (République Centrafricaine) et Pointe Noire (Congo Brazzaville). En outre, le groupe a remporté des concessions en Afrique du Nord avec le terminal à conteneurs du port libyen de Misurata.

Le groupe basé à Puteaux mène une stratégie d'implantation locale aux côtés des bailleurs de fonds, des armateurs et aussi les gouvernements locaux et des sociétés locales. Ces différents accords lui permettent de disposer de partenaires solidement implantés dans le tissu économique local.