

# LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

## *INTRODUCTION*

Les transports maritimes ont considérablement évolué dans le monde au cours des dix dernières années ; le secteur a notamment été marqué par un rythme accéléré fort bien illustré par le segment du trafic conteneurisé dont le taux de croissance est le plus élevé. Pour réaliser des économies d'échelle, les compagnies maritimes ont investi dans le marché des navires porte-conteneurs en expansion sans cesse.

En raison de la concurrence accrue, l'on a assisté à des fusions et acquisitions des entreprises au cours des dernières années, l'objectif étant de mettre sur pied des méga entreprises de transport. Cette évolution vers des navires toujours plus grands intensifiera la pression en faveur de meilleures installations portuaires et de l'amélioration conséquente de la productivité des ports.

En somme nous pouvons retenir que les services qui sont offerts au PAD forment un tout, une chaîne, une continuité. En effet le navire une fois arrivé au PAD fait intervenir différents prestataires de service. Le pilotage pour lui permettre d'accoster, dans les meilleures conditions, l'URD (union des remorqueurs de Dakar) qui assiste le navire dans l'opération d'accostage, les maîtres du port (capitainerie) pour l'indication et l'accostage à quai du navire, les agents du service d'hygiène, la douane, la police, la réparation navale en cas de problème mécanique et le consignation du navire qui représentent l'armateur. Ces intervenants qui constituent la

# LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

communauté des acteurs portuaires œuvrent à rendre le port plus compétitif.

Au niveau du port de Dakar, la manutention a toujours été l'apanage de la SDV et MAERSK. Mais la manutention surtout avec l'apparition des conteneurs demande aujourd'hui des matériaux performants, modernes et adaptés au trafic. Du matériel qui permet une cadence de manutention rapide. Avec l'arrivée de DPW, le port de Dakar tend à la modernisation.

Cette rapidité de la cadence de la manutention aura une valeur ajoutée sur la chaîne de transport maritime parce qu'il permet de réduire les délais de chargement/ déchargement des marchandises mais aussi les délais d'attente des navires en rade.

C'est justement pour cette raison que les entreprises de manutention doivent se doter d'équipements modernes.

Les entreprises de manutention portuaire assurent toutes les opérations matérielles : le chargement et le déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et reprise sous hangar et sur terre-plein.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées (sacheries, roulantes, palettes à nu, caisses) qui est l'objet de notre étude et la manutention des vracs.

La société Transsene est un manutentionnaire agréé au PAD. Cependant, on remarque des failles au cours des opérations de manutention de la sacherie. C'est de ce constat qu'est né notre intérêt pour le thème objet du présent travail de recherche intitulé « gestion de la manutention de la sacherie à transsene ».

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Notre étude va consister à démontrer l'importance de la manutention dans la recherche de compétitivité du port en mettant l'accent sur les points forts et surtout les points faibles auxquels nous suggèrerons des recommandations pour leur amélioration.

Pour bien analyser cette activité dans l'entreprise, nous proposons une structuration de ce travail reposant sur trois (03) axes majeurs :

1. le cadre théorique et méthodologique (première partie) ;
2. la présentation de l'entreprise (deuxième partie) ;
3. le cadre analytique mettant en exergue les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces de la Transsene ainsi que nous allons mettre l'accent sur les procédures de la manutention de la sacherie et le cadre de l'activité du port autonome de Dakar (troisième partie).

## **1.1.1 Contexte de l'étude**

De nos jours, les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre restent largement en marge de plusieurs tendances mondiales alors que les ports d'Asie sont desservis par des navires de 8 000 EVP, la majorité de ceux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre n'accueille pas de navires de plus de 2 500 EVP. Et ceci peut avoir un impact négatif sur les économies des pays.

Au niveau du Sénégal, la particularité du Port Autonome de Dakar est son implantation dans la presqu'île du Cap Vert, situé à l'extrémité pointe occidentale de l'Afrique il occupe une place très importante dans la navigation maritime.

En effet, le Port de Dakar sert de lieu d'escale à de nombreux navires. C'est dans cette optique que l'Etat, à travers les nombreuses mutations intervenues dans le secteur du transport, a décidé de faire du Port une Société Nationale depuis le 18 Août 1987 chargée de l'exploitation et de l'entretien du port. Un ensemble de dispositifs a été mis en place pour mieux orienter les activités portuaires et ses dépendances, la gestion de son domaine mobilier et immobilier et l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension de ses installations.

En outre l'évolution actuelle des navires impose aux ports de s'adapter aux nouvelles mutations pour se maintenir sur le marché car ce dernier exige des services de qualité, de l'infrastructure répondant aux exigences de l'internationale.

### **1.1.2 Problématique**

Les opérations de manutention portuaire, lesquelles présentent un intérêt significatif en matière de commerce international, sont soumises à un système de monopole après les indépendances politiques des États. Cette politique va encourir un bon moment le développement de la manutention portuaire des Etats côtiers de l'Afrique.

Alors que le contexte économique international se caractérise ces dernières années par une compétition acharnée entre les nations, la prééminence du rôle des acteurs privés dans la gestion de l'économie mondiale et de la libéralisation croissante des règles en matière du commerce international est devenue un enjeu majeur.

Désormais, la politique est de chercher à répondre aux attentes des armateurs, des affréteurs et des importateurs en matière de flexibilité, de réactivité et de communication. Pour réussir, les nouveaux entrepreneurs de manutention portuaire doivent savoir exactement ce qu'il fallait fournir pour répondre aux exigences et aux demandes des armateurs et des chargeurs comme pour contribuer au développement de leur stratégie commerciale en réduisant au maximum le temps de séjour des navires ainsi que le nombre des acteurs de la logistique du transport.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Au niveau de Dakar, l'amélioration de la performance portuaire se mesure à travers son ouverture aux investissements directs étrangers, La mise en concession des terminaux à conteneurs a entraîné la suppression quasi-totale du temps d'attente à l'accostage.

Cet objectif ne peut être atteint que si les entreprises de manutention sont soumises à une réglementation adaptée à la réalisation de ce besoin. L'activité de ces entreprises ne doit plus relever au service public contrairement à la jurisprudence du Conseil d'Etat français qui a jugé dans son arrêt du 05 mai 1944 : arrêt Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale, « les opérateurs de chargement et de déchargement de manutention et de transport des marchandises dans les ports et rades constituent des éléments de service public.

Au Port de Dakar, la manutention est assurée par des sociétés privées. Les moyens logistiques dont elles disposent pour accomplir leurs missions sont : des tracteurs, des engins lourds levage, des engins spreaders frontal, des engins légers à fourches, des véhicules légers, des engins légers à fourches etc.

Ainsi le problème des investissements est toujours important pour les entreprises de manutention. C'est pourquoi une importance doit être accordée à la politique de la manutention dont les objectifs doivent être conformes aux orientations retenues par l'entreprise car le marché devient de plus en plus concurrentiel pour offrir des services de qualité. Les frais de manutention occupent une part importante de ces coûts portuaires.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Au niveau de la Transsene, nous assistons à quelques difficultés notamment le manque d'entretien des appareils de manutention à cause de leur vétusté qui peut réduire la cadence de chargement. On a remarqué que les manutentionnaires se sont formés dans le tas, c'est pourquoi ils sont exposés à des dangers surtout au niveau du service de la manutention bord. Les accidents sont fréquents et plus souvent graves au niveau des quais aussi bien sur le personnel que sur les appareils manipulés.

En effet la configuration du navire peut être source de difficulté parce que la séparation dans les cales se fait souvent par papiers et cela peut entraîner une confusion des marchandises sur les divers clients. Mais aussi la difficulté des documents qui ne reflètent pas la réalité du cargo plan.

Le navire peut ne pas avoir des mats de chargement suffisants ou avoir une panne d'engins lourds de manutention entraînant une insuffisance d'engins et ralentissant le travail.

Aussi de la fatigue observée aux visages des pointeurs, fatigue souvent due aux 12heures de shift (travail) sans repos, d'où la multiplication des dépôts de demande de repos par les pointeurs, ce qui entraîne des erreurs dans le pointage, erreurs dues le plus souvent à la négligence de certains pointeurs et à leur faible niveau d'instruction pour s'adapter à un travail de plus en plus soutenu.

**Pour assurer une gestion optimale de la manutention, l'entreprise est obligée de savoir comment améliorer les opérations de manutention ?**

Pour mieux cerner cette problématique, il est apparu indispensable de nous poser les interrogations suivantes :

- Quelle est le processus d'une opération de manutention ?
- Quelles sont les conditions pour la réalisation d'une opération de manutention.

### **1.1.3 Revue de la littérature**

Aux cours de nos investigations documentaires, nous avons constaté que dans certains ouvrages de l'activité de la manutention est essentiellement abordée sous une approche technique et opérationnelle. Cette approche nécessite des méthodes, des procédés applicables et propres à ce domaine.

Par exemple dans l'ouvrage **du transport logistique**<sup>1</sup> de VENTURELLI et de MIANI, *la **logistique interne d'entrepotage et manutention***<sup>2</sup> de YALAOUI et AMODEO ou dans *la logistique de SOPHIER les activités de la manutention sont définis et étudiés sous cet angle. Ces ouvrages abordent aussi les questions relatives aux matériaux en tenant compte des caractéristiques techniques de chaque équipement, les modes de manutention.*

*En effet les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre connaissent des changements rapides dus aux nouveaux défis de l'environnement commercial mondial, la viabilité de nos ports passe par la conception de nouvelles stratégies avec des mesures spécifiques.*

---

<sup>1</sup> Vventurelli et MIANI, *logistique du transport*, collection momentos, éditeur: genie des glaciers, paru le 16/07/10

<sup>2</sup> YALAOUI ET AMADEO, *LOGISTIQUE INTERNE D'ENTREPOSAGE ET LA MANUTENTION*, dissertation et memoire www. dissertation gratuit. Com, paru le 20/12/10



## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Ces mesures consistent à la facilitation de l'accès à nos ports par les bateaux spécialisés de plus en plus grands, à l'amélioration des installations de réception et à l'acquisition de matériels pour le traitement efficient des conteneurs.

Pour **WOLKOWITSCH M. (1982)**<sup>3</sup>, « les transports sont des activités fondamentaux pour la survie des Etats car ils permettent d'assurer le déplacement des biens.» les ports de commerce sont l'expression des liens entre les grandes routes maritimes et les activités économiques sur les continents. La fonction portuaire devient alors une des formes des relations de l'homme et la mer.

Cependant les transports maritimes tous comme les autres modes de transport 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 maritime 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.

**DEZERT (1976)**<sup>4</sup>, quant à lui, à propos de la concurrence entre les différents modes de transport 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>3</sup> WOLKOWITSCH M géographie des transports, paris. Armand COLLIN 38P

<sup>4</sup> DEZER Cf. AKOUSSAN K. F. 1996, Contribution à la géographie des transports : Etude géo-économique du Port de Lomé. Lomé : UB, 109p (Mé : Géographie des transports : UL).

Les exploitants portuaires doivent investir des capitaux importants pour des installations et des équipements de manutention spécialisés (grues, portiques à conteneurs, nouveau terminal etc.). La concurrence de plus en plus rude entre les terminaux explique entre autre la modification du paysage portuaire des conteneurs.

**CUSSET J. (2003)**<sup>5</sup> affirme que << pendant longtemps, la gestion des infrastructures et des services portuaires était contrôlée par des monopoles publics plutôt que les autorités portuaires. La manutention portuaire n'est plus l'apanage d'entreprises nationales mais elle tend de plus en plus à être concentrée aux mains d'opérateurs de taille continentale>>.

## **1.1.4 Clarification des concepts**

### **A1- la gestion**

**Gestion** vient du nom latin gestio : action de gérer, exécution, issu du verbe gérer : exécuter, accomplir ; au départ pour le compte d'autrui, d'où le gérant d'affaires qui est un mandataire. Cette référence à la notion d'exécution et l'expression "compte de gestion" montrent que la gestion s'applique a priori à l'activité courante et à un horizon décisionnel relativement court. Cependant, le mot a pris un sens plus ambitieux en devenant carrément le synonyme des termes d'administration, de management, de gouvernement, de direction.

Il leur est même préféré puisque l'on parle d'études de gestion, de faculté de gestion, de professeurs de sciences de gestion, etc. Il faut dire que chacun de ces autres termes présente un inconvénient précis.

---

<sup>5</sup> CUSSET J. Paru, dans géocarrefour, vol 08/03/2005

## A2\_ manutentions

Ce sont les entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires.

Elles effectuent aussi les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises *y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.*

La détermination de la responsabilité du manutentionnaire dans les ports africains était, au départ, très délicate compte tenu du monopole que les Etats avaient sur la manutention. Le transporteur n'avait pas de choix, et la délimitation de responsabilité est d'ailleurs influencée par le politique.

Le régime de la responsabilité des manutentionnaires des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre est souvent calqué sur le modèle français. Cependant, on note que dans la plupart des ports maritimes ouest africains, il n'existe pas de dispositions particulières en ce qui concerne le débarquement et l'embarquement.

La jurisprudence a comblé le vide tout en démontrant que la responsabilité du manutentionnaire peut être retenue lorsque la preuve d'une faute a été mise à sa charge.

Ainsi ces entreprises et leur régime de responsabilité sont décrits aux articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

L'accès à la profession est institué par décret n°03377/ME/PA du 11 Octobre 1988.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Pour être manutentionnaire au Sénégal il faut :

Un justificatif de l'acquisition du matériel dans les six mois ;

Capital estimé à 30 millions ;

Garantie du paiement des dockers ;

Liste prévisionnelle du matériel à acquérir

### **A3\_ sacherie**

**Les sacheries** sont les produits finis ou semi- finis sous forme de poudre voire de solides conditionnés dans les emballages en matériaux tels que : du tissu (toile), du papier, ou de la matière synthétique. Ces marchandises viennent en sacs plastiques, en sacs hydrophiles, ou encore en sacs faits de polypropylène.

On a souvent du riz, du blé, du sel, de l'engrais, etc. Ils sont transportés par des vraquiers.

### **A4- palanquée**

Ensemble de colis, pris en une seule fois sur une palette ou avec des élingues

### **A5- cale**

**Cale** : Partie du navire où l'on place les marchandises transportées à l'abri des intempéries. C'est l'espace situé sous le pont d'un navire réservé au transport de marchandises.

Les cales d'un navire sont numérotées de l'avant vers l'arrière afin de localiser et d'identifier les marchandises. Celles- ci doivent être

arrimées dans les cales de manière à supporter les risques du transport maritime.

C'est un espace sur un navire conçu et aménagé pour recevoir les marchandises transportées, entre la quille et le pont, et séparé par des cloisons transversales et / ou longitudinales.

### **A6- acconier**

Il désigne un manutentionnaire dans les ports méditerranéens français qui fait la manutention des navires ainsi que les opérations de livraison et de réception à quai. En Afrique une distinction est faite entre la manutention bord et la manutention terre, la manutention terre est confiée à un acconier alors que la manutention bord est assurée par le manutentionnaire bord communément appelé "stevedore".

Toutefois ; l'acconier selon les dispositions de l'article 259, peut limiter sa responsabilité. Selon cet article, Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages apparents proviennent d'un cas fortuit ou de la force majeure pour quelque clause que ce soit, partiellement ou complètement, du vice propre de la marchandise, de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage.

### **A7- docker**

Le métier de docker, depuis des années ne requiert pas une unanimité sur la définition et même au Sénégal et dans la plupart des pays de l'Afrique.

C'est un terme avec une pluralité de définitions par exemple à Dakar un docker est considéré comme un ouvrier qui à ses capacités physiques peut charger et décharger des colis.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

En droit sénégalais un docker est un ouvrier de manutention employé pour les opérations de chargement/déchargement.

Leur organisation, hiérarchisation sont aussi variés suivant leur rôle. Nous avons des dockers treuilliste, grutiers, chefs d'équipe et caristes etc.

Ils sont classés en deux catégories à savoir les professionnels et les occasionnels.

Dans tous les ports d'Afrique les dockers professionnels sont les employés des sociétés de manutention et les occasionnels sont sollicités pour l'exécution des taches ponctuelles en cas d'un flux important de trafic pour le chargement/ déchargement et parfois pour le pointage des marchandises.

Depuis 1994, il existe un décret fixant les conditions particulières d'emploi des dockers dans les ports du Sénégal. Il existe également un Bureau de la Main d'œuvre (BMO) qui s'occupe de leur recrutement et rémunération. Mais, la plupart de ces ouvriers sont analphabètes. Nombre d'entre eux savent à peine écrire leurs noms. Certains sont au courant de l'existence de cette structure mais préfèrent travailler dans l'informel, accusant les autorités du BOMP de discrimination ou de magouille.

Les chefs manutentionnaires, quant à eux, profitent de l'ignorance et la naïveté de ces malheureux ouvriers pour se sucrer sur leurs dos.

Au Sénégal les dockers sont regroupés en deux sociétés privées que sont la BMOP (bureau des mains-d'œuvre portuaires) et le SATS (syndicat des auxiliaires de transport du Sénégal). Ces sociétés ont pour vocation de mettre à la disposition de toutes les entreprises manutentionnaires des mains-d'œuvre de dockers.

## **1.1.5 Objectifs de recherches**

### **A. Objectif général**

Notre étude nous donne l'opportunité de voir en premier temps l'organisation des opérations de manutention portuaire au sein de Transsene. Ensuite l'importance de faire une analyse du cadre d'activité de la manutention en essayant de mieux outiller les intervenants en prévention afin qu'il puisse se sentir plus à l'aise.

### **B. Objectifs spécifiques**

- Montrer l'importance des activités de la manutention dans le transport maritime
- Montrer les rapports entre les autorités portuaires et les sociétés de la manutention
- La bonne gestion des matériaux adéquats pour un port compétitif.

## **1.1.6: HYPOTHESE DE RECHERCHE**

Avant nos investigations relatives à notre étude, nous énonçons les hypothèses suivantes pour atteindre les objectifs fixés :

Acquisition d'équipement logistique permettrait l'amélioration des opérations de manutention au PAD pour une sécurité satisfaisant. Il est important de définir pour chaque type de cargaison, le matériel adéquat pour un meilleur rendement en matière de manutention.

La manutention maritime est essentielle dans un port, elle constitue même la principale activité portuaire dont l'efficacité fait évoluer les ports.

Une manutention maritime bien structurée renforce l'efficacité et la compétitivité portuaire.

Pour optimiser les opérations de manutention il faut miser sur la planification des opérations.

## **1.2 : Cadre méthodologique de la recherche**

Toute démarche scientifique se veut respectueuse de certaines règles, c'est pourquoi le choix des techniques de collecte et d'analyse des données est déterminant permettant ainsi de parer aux nombreuses difficultés à rencontrer.

### **1.2.1 : Technique et outils de collecte des données**

- 1. La recherche documentaire :** Elle a consisté à exploiter les ouvrages, articles, mémoires et autres travaux publiés en relation avec le sujet de l'étude. Ainsi, nous avons effectué des recherches documentaires au Centre de Documentation et d'Information (CDI) du groupe Sup de Co Dakar, au Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC), à la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIAD) et à l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) ;
- 2. La recherche sur Internet :** Nous avons également eu recours à la recherche sur Internet. Tous les sites que nous avons visités, nous ont permis d'approfondir nos recherches, d'avoir les informations en temps réel et rapidement. Nous pouvons prendre pour exemple les sites de la Société de transsene et du port de Dakar ; sans oublier les cours dispensés en classe par nos professeurs.



## **1.2.2 : Technique d'analyse des données**

Il ne s'agira pas dans ce travail d'aborder tous les aspects relatifs à la manutention, encore moins d'en faire un cours exhaustif.

Mais plutôt de montrer de manière simplifiée l'organisation de la manutention de la sacherie du port autonome de Dakar.

## **1.2.3: Difficultés rencontrées**

Notre principale difficulté, a été de trouver un stage dans une entreprise de manutention pour appréhender les problèmes sur le terrain notamment étudier les mécanismes qu'ils utilisent pour se prémunir des situations désagréables.

En outre, le report des rendez-vous à cause de l'indisponibilité de certains acteurs nous a emmené à effectuer plusieurs déplacements pour les rencontres avec les autorités portuaires.

L'accès à la documentation étant plus facile, il demeure néanmoins que certains ouvrages ont été difficiles à avoir compte tenu de leur coût élevé qui n'est pas à la portée de toutes les bourses. Nous n'avons pas été en mesure de nous les procurer ; d'où le recours à internet et à certains documents récupérés dans d'autres écoles.

Cependant, vu l'engouement et le désir de mener à terme nos recherches nous sommes venus à bout de toutes ces difficultés en passant par des relations qui nous ont finalement trouvé un stage à la Transsene.

## **2.1 Présentation générale de la société**

### **2.1.1 Historique de l'entreprise**

La société transit sénégalais(TRANSSENE) a vu le jour le 24 avril 1978 à la rue Galandou DIOUF sous l'initiative des responsable de la société SAGA, des membres du personnel du SOAM SATAFOINE et des anciens employés de SAT- MORY. La Transsene est une société anonyme qui évolue dans plusieurs branches dont le transit, la manutention, la consignation, le fret aérien etc. elle porte le numéro de 78/B50 dans le registre du commerce ; TRANSSENE est aujourd'hui installé dans ses propre locaux

Elle est une société anonyme avec un conseil d'administration, la Transsene a démarré avec capital de trente millions (30.000.000) de francs CFA. Cependant avec l'évolution du commerce international et le développement du transport, la société enregistre aujourd'hui un capital de 100 000 000 million

L'entreprise se localise présentement près de la gare ferroviaire de Dakar sur le boulevard de l'arsenal de la marine nationale près du port autonome de Dakar

A ces débuts en 1978 la Transsene faisait que du transit et le fret aérien c'est au fil des années qu'elle s'est diversifiée en élargissant leurs activités. Elle occupe de nos jours une place importante dans le domaine du transport en général et en transit en particulier. Vu la prolifération des sociétés de logistiques, l'entreprise a multiplié ses secteurs d'activités dont la manutention, la consignation, le fret aérien etc.

## **2.1.2 Activités de l'entreprise**

**La consignation de navires ou shipping** : Le consignataire de navire est une personne morale représentant un armateur dans un port. Dans cette fonction de représentation, il agit pour le compte de son mandant. En effet, il prépare le séjour du navire au port de Dakar, recherche tous les documents administratifs nécessaires et lui trouve un poste à quai. Il doit aussi subvenir aux besoins de l'équipage durant l'escale. Enfin, il doit préparer le départ du navire et en cas de prolongement de séjour, il doit prendre ses responsabilités. Pour toutes ses opérations, le consignataire doit s'en référer à son mandant.

- ✓ **La manutention portuaire** : On distingue la manutention bord et la manutention terre.

La manutention bord ou stevedoring est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires c'est-à-dire l'ensemble des prestations fournies à bord des navires à leur accostage au port de Dakar. On en distingue plusieurs types à savoir :

- La manutention bord/ bord qui est encore appelée transbordement, c'est le transfert d'une partie de la cargaison d'un navire à un autre en vue d'une continuation du trafic maritime.
- La manutention terre/ bord qui est le chargement de la cargaison du sous- palan au navire.
- La manutention bord/ terre qui est le déchargement de la cargaison du navire au sous- palan.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

- Le shifting qui consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement soit à l'intérieur du navire, on parle de shifting bord – bord, soit du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire : on parle respectivement de shifting bord - terre et de shifting terre - bord.

La manutention terre ou acconage consiste à déplacer les marchandises à l'aide d'un moyen de transport du sous- palan du navire au magasin et/ou terre- plein. Elle désigne aussi les opérations de manutention que subissent les marchandises dans l'enceinte portuaire après qu'elles soient en cours d'embarquement ou de débarquement. Elle regroupe diverses prestations telles que le rapprochement des marchandises du sous- palan au magasin ou sur les terre- pleins et vice versa.

- ✓ **La tierce détention** : La tierce détention est une technique de financement triangulaire liant soit l'importateur, la banque et le tiers détenteur ou l'importateur, le fournisseur et le tiers détenteur ayant comme supports le contrat de vente et le contrat de tierce détention.

Ainsi la marchandise déchargée est conservée dans les entrepôts du manutentionnaire qui la relâche (la marchandise) en fonction des instructions de la banque ou du fournisseur. En retour le manutentionnaire assurera la marchandise dans ses entrepôts contre le vol, les dégâts des eaux, l'incendie et en fera une délégation d'assurance au profit du déposant (la banque ou le fournisseur). C'est une activité réalisée à la Transsene.

- ✓ **La logistique et le transport des conteneurs ainsi que des marchandises conventionnelles** Les opérations de transport se font au moyen de camions et de semi- remorques pouvant transporter à la fois des conteneurs, du conventionnel (sacheries /

Vrac liquide/ caisse, etc.) mais également des colis lourds. Ses rayons d'action sont à la fois nationaux et sous- régionaux.

- ✓ **Le transit maritime et aérien** : Le transitaire est un intermédiaire agréé qui intervient entre un importateur ou un exportateur et les autorités administratives. C'est un mandataire qui a l'obligation d'exécuter loyalement les instructions qu'il a reçu de son mandant. Il a pour rôle de procéder à la reconnaissance des marchandises avec l'émission éventuelle des réserves, d'en assurer les formalités administratives et de veiller, le cas échéant, à leur réexpédition vers la destination finale. Aussi, doit- il effectuer les opérations de dédouanement des marchandises.

Dans certains cas, le transitaire est amené à conclure le contrat de transport pour le compte de l'expéditeur et sur instruction de ce dernier. C'est une activité réalisée à la Transsene.

### **2.1.3 Structure organisationnelle**

#### **2.1.3.1 Les organes de décision**

Ils sont chargés de la définition des stratégies ainsi que des grandes orientations de la société. Pour la Transsene, nous avons :

- **Le Conseil d'Administration (CA)** : Organe suprême de décision, il a pour mission sur proposition du Directeur Général d'examiner et d'approuver après étude les rapports d'activités, le budget, les états financiers et les perspectives de la Transsene pour l'exercice suivant.
- **La Direction Générale (DG)** : Elle est chargée de la gestion courante de la société et de ses stratégies. Elle élabore et conduit la politique générale de l'entreprise, ordonne ses activités, assure la mise en application et le suivi des décisions issues du Conseil d'Administration.

La Direction Générale est aussi chargée de vérifier la facturation des prestations fournies et des actions stratégiques et opérationnelles de la société. Elle est également responsable de la dynamisation des activités commerciales et des études économiques à travers la mise en place et le suivi de la politique commerciale. Elle s'occupe de la prospection et de la fidélisation de la clientèle.

### **2.1.3.2 Les Services Opérationnels**

Les services opérationnels sont les organes qui sont chargés de la réalisation de l'objet social et des différentes activités de l'entreprise. Ce sont :

- **Le Service des Ressources Humaines** : Il s'occupe de la gestion du personnel (permanent, contractuel) de la Transsene, et de leur formation professionnelle. Son rôle essentiel est de gérer l'ensemble des salariés depuis l'embauche jusqu'au départ de l'entreprise. Le Service des Ressources Humaines est également chargé du recrutement et de la gestion des stagiaires.

La Transsene s'appuie sur un réseau de près de 200 employés répartis dans deux (02) agences, dans des entrepôts et dans des magasins.

- **Le Service Consignation** : Il est dirigé par un responsable. Il est chargé de préparer, d'organiser et de gérer les escales des navires aussi bien sur le plan technique, commercial, juridique, social, financier que sur le plan administratif. Il assure toutes les formalités d'usage pour l'appareillage des navires.

Il défend les intérêts de l'armateur vis-à-vis des tiers et assure le suivi de toutes les affaires contentieuses nées de l'escale qui ont trait à la cargaison, au navire, ainsi qu'à l'équipage.

- **Le Service Transit** : Le Service Transit est dirigé par un responsable qui est chargé de veiller à la bonne marche du travail des agents placés sous sa responsabilité. Il s'occupe pour des tiers de la déclaration en douane et de l'enlèvement des marchandises.

Le département transit est subdivisé en deux services : le Service Transit Aérien et le Service Transit Maritime.

**Le Service Transit Aérien** : Il est dirigé par un responsable qui est sous l'autorité du responsable du Service Transit. Ce service s'occupe de toute opération relative à une expédition aérienne.

**Le Service Transit Maritime** : Il est également dirigé par un responsable qui est sous l'autorité du responsable du Service Transit. Il s'occupe de tous les documents relatifs au dédouanement par voie maritime. Ce service gère tout le processus allant de l'ouverture du dossier à l'enlèvement de la marchandise tant à l'export qu'à l'import. Il doit surtout informer son client des documents exigibles pour la procédure de dédouanement en coordonnant avec les services administratifs extérieurs et veiller également à ce que les documents du client soient en règle.

- **Le Service Manutention** : Le Service Manutention est chargé de gérer et de développer les activités de manutention mais s'occupe également du matériel de manutention (engins, camions, etc.).

Il doit veiller au suivi correct des opérations de déchargement et de chargement en commettant un acconier, qui est en relation avec le personnel de bord du navire et les agents à quai. Ainsi, il est tenu de veiller au chargement et/ou au déchargement des navires consignés par la Transsene. Cette dernière dispose d'un parc bien fourni en matériels et engins de manutention de toute sorte.

Le Service Manutention est aussi gestionnaire de stock (tierce détention). Il dispose de locaux de stockage (magasins, entrepôts) qui sont indispensables car les stocks doivent être protégés contre le vol, les intempéries, la chaleur, l'humidité, les déformations.

- **Le Service Logistique<sup>6</sup>** : L'activité principale du Service Logistique est le transport par camions remorques de conteneur et parfois de marchandises conventionnelles. Il s'occupe également de la maintenance de tout le matériel de la Transsene (tracteurs, remorques, groupes électrogènes, véhicules particuliers, etc.).
- **Le Service Comptabilité** : Il est chargé de l'organisation des fonctions comptables, financières et du contrôle de gestion de la société. Il s'occupe aussi de l'élaboration, de l'exécution, du suivi et du contrôle du budget de la société.

Il s'occupe enfin de la trésorerie de la société à partir de documents commerciaux tels que les factures, chèques, pièces de caisse, etc.

### **2.2 Organisation de la manutention portuaire de la sacherie de Transsene**

En manutention, il est aujourd'hui nécessaire de suivre et de tracer les flux, depuis l'arrivée du navire jusqu'à l'expédition des produits au client. À chaque opération de manutention, les activités mises en œuvre sur le flux de matières, les ressources et l'outillage utilisé, ainsi que les conditions opératoires appliquées peuvent nécessiter un suivi et une traçabilité nécessaire au bon contrôle de la qualité ou à la conformité réglementaire.

---

<sup>6</sup> Source : Service Logistique/Transsene



## **2.3: Environnement de la Transsene**

Des éléments extérieurs à la Transsene peuvent avoir des échos de la bonne marche de l'entreprise. Ils peuvent toutefois lui être favorables ou défavorables. Ainsi nous pouvons distinguer le contexte de la macro environnement c'est-à-dire l'environnement général et le micro environnement encore appelé environnement spécifique.

Toutefois la Transsene travaille sur des produits tels que le clinker, le bois, le riz, le maïs etc. La grande diversité de les produits permet à la Transsene d'avoir des marchés tout au long de l'année.

Cependant la Transsene fait face à une rude concurrence et sévère même si son environnement lui est plus ou moins favorable.

La macro environnement est l'ensemble des éléments qui ont une influence direct sur la Transsene et sur lesquels elle peut agir sur le long terme par des actions de responsabilités sociales. Ainsi, ses activités se rapportant en grande parti au PAD.

## **2.4 : cadre d'activité de la manutention**

On pratique la manutention dans le port, la Communauté des Acteurs Portuaires (CAP- Dakar), disposent d'équipements modernes et spécialisés pour traiter différents types d'opérations portuaires.

Ainsi, Les infrastructures disponible au port permettent de développer l'économie.

Les navires y accostent afin d'assurer les livraisons et prises en charge de marchandises. Ainsi, les échanges sont généralisés à travers tous les continents. Donc le port est un lieu géographique où

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

s'exercent plusieurs activités. Ces dernières sont réparties en trois fonctions:

- La fonction d'obédience terrestre qui concerne le déplacement des marchandises du port à l'usine et le commerce import et export,
- la fonction assurée à la marchandise qui recouvre le transit international, la manutention, l'entreposage, le séjour des marchandises dans les terre-pleins
- la fonction rendue aux navires qui concernent le pilotage, le lamanage, le remorquage, l'avitaillement en eau et en vivre, la capitainerie etc.

Toutes ces fonctions font que les ports occupent une place importante dans le commerce mondial.

S'agissant des services de manutention et de sécurité, un matériel adéquat et performant a été défini pour le traitement de toutes sortes de cargaisons. Le Port offre également des services de réparations navales dans des conditions exceptionnelles grâce aux capacités de son matériel de levage et de réception.

Les infrastructures portuaires sont réparties en deux zones distinctes (sud et nord) séparées par une zone militaire, un atelier de réparation navale et le Port de Pêche.

### a \_ La zone sud

Dédiée aux marchandises diverses, une partie du trafic conventionnel et conteneurs.

Elle est constituée de 3 môles (I, II, III) reliés par des quais de rive avec un linéaire d'accostage de 2,5 Km et 15 postes à quai.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

La zone est spécialisée pour le trafic en destination du Mali, ainsi que le trafic à passagers.

On distingue 3 postes « RoRo », 12 postes pour marchandises diverses et 2 postes de servitude pour les remorqueurs et vedettes dans cette zone.

### **b \_ La zone nord**

Elle se constituée de 4 môles (IV, V, VI, VIII) avec 4 fondations variant de 9 à 12mètres de profondeur. La zone nord abrite le terminal à conteneurs disposant de deux (2) postes à quai exploitables à 11,60 m de profondeur avec une superficie de terre-pleins de 13 hectares.

La zone dispose d'infrastructures spécialisées pour recueillir le trafic céréales et dispose aussi d'installations spécifiques pour les vrac liquides (hydrocarbures raffinés, huile et vin) et les vrac solides (phosphate, blé, riz).

Une vingtaine de postes à quai y sont disponibles dont un fondé à 12m de profondeur pour les embarquements de phosphates.

Elle possède également un wharf pétrolier pouvant accueillir des navires calant jusqu'à 12 mètres de tirant d'eau.

### **c. La zone de Pêche**

Avec une superficie de 10 hectares et près de deux (2) Km de quai avec des profondeurs de 6 à 10mètres, on y trouve les unités de transformation des produits de la pêche.

Une dizaine de postes à quai y sont disponibles avec environ 60 bouches de distribution d'eau et 40 bouches de distribution de gasoil.

Le Port de Pêche dispose d'unités industrielles de traitement de poisson, de congélation, de produits de mer, de fabriques de glace et d'entrepôts frigorifiques.

#### **. Les ateliers de réparation navale**

Le Port Autonome de Dakar dispose du plus grand chantier de réparation navale de la Côte Ouest Africaine : DAKARNAVE.

Il propose aux navires un espace moderne de réparation avec des équipements modernes et des services de qualité.

Il arrive parfois qu'on pratique la manutention dans la mer pour alléger le bateau et on parle de transbordement

Quand la cargaison est en dehors du port, on amène les marchandises dans les entrepôts du port pour faciliter le chargement afin de permettre au navire de rester dans le temps.

Le rôle du manutentionnaire est de débarquer ou embarquer une marchandise surveillée par un aconier. Le débarquement est fait par plusieurs méthodes en collaboration ou contradiction avec d'autres parties les experts ou les clients.

## **3.1: phase préparatoire**

### **3.1.1: Préparation de l'escale**

Elle consiste à prendre connaissance non seulement des caractéristiques du navire, le nombre de cales qu'il dispose et la disponibilité des grues, la capacité de levage des grues, son tirant d'eau, la provenance et la destination du navire, ses jauge brute et nette mais aussi la cargaison. Les données feront l'objet d'une ouverture de dossier. Il s'agit entre autres éléments du connaissance maritime (bill of lading), du manifeste de chargement (cargo manifeste), et du plan de chargement du navire (cargo plan) ou plan d'arrimage (stowage plan).

Ces informations devront permettre une meilleur organisation des opérations et par conséquent obtenir une cadence acceptable c'est pourquoi le manutentionnaire est en contact permanent avec le consignataire depuis le début de la documentation jusqu'à l'exécution de l'opération car c'est ce dernier qui lui fournit les informations.

Ceci étant l'étape préparatoire est très importante pour l'exécution d'un contrat car c'est une étape qui permet à l'entreprise prestataire de service de la manutention de prendre toutes les mesures idoines pouvant lui permettre d'être en contact depuis l'amont. Pour que le manutentionnaire prépare parallèlement la logistique nécessaire aux opérations en sécurité et qualité.

Toutefois pour opérer un navire, le service manutention doit au prime abord de constituer le dossier du navire et préparer son plan d'escale. Le dossier d'escale comprend :

- Les documents du navire pour débarquement comprenant
  - l'avis d'arrivée qui précise le nom du navire, le nom de l'armement et de l'agence consignataire maritime, l'heure d'arrivée, le plan de débarquement et les instructions liées au débarquement
- Les messages et informations (instructions) sur le chargement du navire envoyé par mail par l'agence ou le shipplanneur.

### **3.1.2 : Etat des lieux au début de l'opération**

Dés l'accostage du navire à quai, une procédure de vérification des informations pré-requis se fait par le manutentionnaire et les experts des différentes parties. L'objectif de ce contrôle est d'attester la conformité des informations relatives à la cargaison et aux dispositifs du navire qui lui ont été envoyés par le représentant du navire. La mise en place du matériel et des dockers se font en fonction de la nature du produit et du plan d'arrimage.

Cette phase de la manutention bord est primordiale car elle marque le début des opérations commerciales. Une fois les documents comparés et reconnus conformes par les trois parties, on passe alors au démarrage des activités de manutention bord c'est-à-dire aux opérations de débarquement, celles de l'embarquement suivront plus tard.

### **3.1.3: l'embauche des dockers**

L'embauche des dockers est aussi l'une des phases les plus importantes car il revient au manutentionnaire de recruter les équipes nécessaires au travail.

Selon le rapport de commission international du travail (BIT) on entend par docker tout travailleur exerçant la manutention des marchandises tant à terre qu'à bord.

Au Sénégal un docker est un ouvrier de manutention employé pour les opérations de chargement/ déchargement des navires et pour le stockage des marchandises

Au port de Dakar c'est le protocole d'accord entres les différents syndicats du monde portuaire qui définit les procédures d'embauche, fixant la composition des équipes, le transport des dockers ouvriers occasionnels et professionnels ainsi que l'hierarchie des dockers à bord et /ou terre.

Transsene dans le cadre du protocole avec la BMOP (bureau des mains d'œuvre portuaires), la demande des dockers est faite. Ce protocole fixe la composition des équipes. Il se fait deux jours avant l'accostage du navire.

Chaque équipe est dirigée par un contremaitre supervisant le travail des dockers, fixant les conditions de travail ; assurant l'intermédiaire entre les dockers et l'aconier.

Pour le bord on fait 20 dockers dont

- un contre- maitre,
- un chef d'équipe,
- un treuilliste (plus un treuilliste réserve)

Au besoin une équipe de renfort de 17 dockers est constituée.

### **3.1.4: commande du matériel**

L'ensemble du matériel de manutention a pour but de permettre à une main-d'œuvre peu nombreuse d'effectuer dans les meilleures conditions de commodité et avec le minimum d'effort un travail qui exigeait dans le temps de dockers nombreux. Nous pourrions ainsi noter :

- Les élingues à crochet qui sont des cordages munis de crochets utilisés pour soulever les palanquées.
- sacs de rechange remis au client selon la quantité de marchandises achetés pour remplacement de ceux endommagés, dans le but de reconditionner les frascos ou balayures si possible. Nous aurons aussi besoin de files et aiguilles pour la couture par équipe de corvée
- Bâche qu'on étale devant la cale pour la réception des sacs et elles sont est mises en place par les dockers

### **3.1.5 : Différents types de manutention**

Chaque catégorie de marchandises est manutentionnée en plusieurs phases qui déterminent les types de manutention à savoir :

- La manutention bord ou stevedoring
- La manutention terre ou acconage
- Elle consiste en un regroupement des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ces opérations sont effectuées de façon cyclique que l'on peut décomposer en quatre phases :
  - Prise de la palanquée en cale,
  - transfert à terre,
  - pose de la palanquée
  - retour.

Lorsqu'elle s'effectue du bord vers la terre ou de la terre à bord du navire à l'aide des grues du navire ou à quai, on parle de manutention verticale.

- La manutention terre



Les opérations terre s'effectuent aussi de façon cyclique décomposée comme suit :

- décrochage de la palanquée pour charger les sacs sur les camions
- Transfert
- Pose en magasin ou terre-pleins et camions (enlèvement direct). La manutention terre est composée des parties suivantes à savoir le dépôt de la palanquée au sous-palan jusqu'à l'arrimage dans les magasins, terre-pleins ou les camions.
- Lorsqu'elle s'effectue par la rampe du navire avec l'aide d'engins de manutention éventuellement pour les navires transportant des véhicules, on parle de manutention horizontale. C'est le cas des navires RO/RO.

### **3.1.6: Les méthodes et les documents utilisés pour le débarquement**

Nous avons comme méthodes

- Le sous palan qui consiste à être sur le bateau et compter les sacs
- Le pointage Bande Bord à quai qui consiste à être au niveau de la ligne intermédiaire entre le bateau et camion ou lots) compter les sacs
- Le pointage direct effectué sur le camion qui consiste à mettre le camion à 5 ou 6 mètres du bateau pour le chargement et ensuite compter chaque palanquée mise en pile comptable.
- Le pointage sur les lots qui consiste à amener la palanquée à 15 mètres ou plus du bateau par une fourchette pour la décharger et l'arrimer par des dockers en lot, et sera compter par les pointeurs.

Cependant pour le débarquement toutes les parties doivent disposer des documents suivants :

- Manifeste cargo désignant le document de transport maritime qui récapitule la totalité des marchandises dans les cales du port d'embarquement au port de destination.
- connaissance est fait par l'armateur ou son responsable envoyé à l'agent consignataire. C'est un document par lequel l'armateur ou le capitaine du navire reconnaît avoir reçu la cargaison à bord et s'engage à la transporter au port de destination du bon état. Il sera à la fois la preuve du contrat de transport et titre de propriété.
- Le plan de cargo aussi appelé plan d'arrimage concède au manutentionnaire les informations sur les caractéristiques techniques du navire : les tirants d'eau (avant et arrière), le nombre de cales, le nombre de grues que possède le navire, la répartition de la marchandise par cale, etc.
- Ship's particulars ou document des caractéristiques du navire
- APE document délivré par la douane pour la livraison rapide des marchandises périssables suivant un régime défini qui sera régularisé par une déclaration.

### **3.2: phase opératoire**

#### **3.2.1 : Opération de débarquement des sacs**

Lorsque le navire est à poste dans le port de déchargement, l'opération est organisée par le service manutention appuyé par la direction d'exploitation ; elle est exécutée par l'équipe d'acconage sous la surveillance des superviseurs. Les pointeurs sont positionnés en fonction du nombre de mâts du navire à raison d'un pointeur à bord et d'un autre à quai.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Le déchargement se fait sur la base du plan cargo (Cf. Annexe II). Ce plan présente toute la cargaison du navire selon sa répartition dans les cales.

Lors du déchargement, les dockers posent un filet dans la cale. Ils disposent quatre (04) rangées de cinq (05) sacs soit un total de vingt (20) sacs de cinquante (50) kilos.

Chaque filet arrimé est nommé palanquée et pèse en moyenne une (01) tonne. On parle de constitution des palanquées.

Le déchargement se fait à l'aide des grues du navire. Grâce aux manœuvres du treuilliste, les filets sont accrochés au croc pour être déplacés au sous- palan sur orientation du maitre plan. On parle d'élinguage. Le treuilliste soulève doucement la palanquée, il s'agit du hissage. Le treuilliste vire ensuite la palanquée vers le sous-palan en la faisant passer le bastingage du navire. Il s'agit du virage en charge.

Le treuilliste dépose doucement la palanquée au sol sur orientation du maitre plan. C'est la descente à quai. Les dockers au sous-palan désengagent les crochets de la charge. Il s'agit de la pose. Une fois la charge décrochée, le treuilliste sur orientation

du maitre plan soulève le croc et le ramène vers le navire pour la prise d'une autre charge. Il s'agit du retour à vide.

Le conducteur du chariot élévateur intervient pour l'enlèvement des marchandises endommagées, leurs flasques, sains et mouilles.

Et les pointeurs ont pour rôle essentiel d'enregistrer dans le cahier de pointage tous les sacs embarqués, débarqués ou déplacés sur leur rapport d'avarie.

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

A la fin des opérations, le service manutention, par le biais du chef d'équipe relate un état différentiel décrivant le déroulement de l'opération à savoir les quantités déchargées ; le rapport d'escale à partir des rapports de travail des superviseurs et acconiers ; des cahiers de pointage dûment signés par chaque pointeur ceci à bord du navire.



Source : Transsene

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

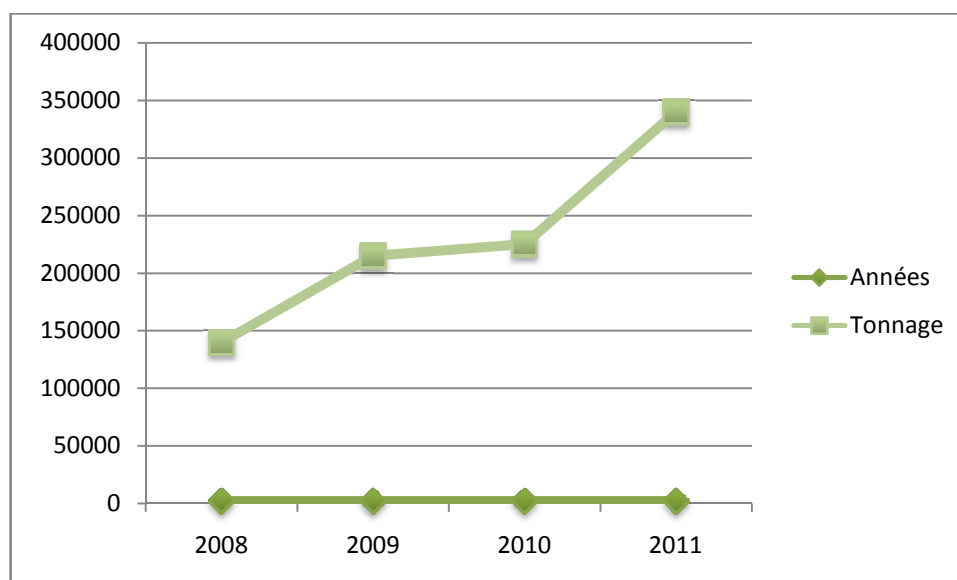
---

**Tableau : Évolution du trafic de riz en sacs de 50kg de 2008 à 2011(Tonnes) à Transsene**

| Années           | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| Tonnage débarqué | 139 846 | 214 857 | 225 076 | 339 872 |
| Tonnage embarqué | -       | -       | -       | -       |

**Source** : Port Autonome de Dakar/ Direction Commerciale (Cf. Annexe VI)

**Graphique 3 : Évolution temporelle du trafic de sac de riz de 2008 à 2011(Tonnes) à Transsene**



**Source** : Port Autonome de Dakar/ Direction Commerciale

Le trafic sur la manutention de sacs de riz à Transsene est passé de 139 846 Tonnes en 2008 à 214 857 Tonnes en 2009, soit une progression de 53,64%. Le trafic a ensuite augmenté de 4,76% en passant à 225 076 Tonnes en 2010. En 2011, le tonnage de riz manutentionné par Transsene était de 339 872 Tonnes soit une progression de 51% par rapport à 2010. Il en résulte qu'en 2011, Transsene a réalisé pour la manutention du riz une performance remarquable par rapport aux années précédentes.

### **3.2.2: les différents intervenants**

Dans une opération de débarquement plusieurs personnes interviennent à savoir :

- **L'aconier** étant désigné par le manutentionnaire, est chargé de gérer le déroulement des opérations de manutention mais il s'occupe également du matériel de manutention, de l'embauche des équipes de dockers et de manœuvres.

Il est en relation avec le personnel de bord du navire et les agents à quai. Ainsi, il est tenu de veiller au chargement et/ou au déchargement des navires.

- **Agent livreur** est le rédacteur et ordonnateur des bons de livraison pour le transfert de la marchandise aux magasins. Il est également chargé du suivi des opérations et donne à la fin de la journée le nombre de rotations des camions ou la quantité de sortie.
- **Pointeur manifeste** est le premier collaborateur de l'aconier chargé de l'organisation et du suivi des opérateurs à terre, aidé en cela par d'autres qui font le pointage des camions.
- **Dockers** : les opérations matérielles de déchargement/ chargement sont effectuées par les manutentionnaires avec l'aide des dockers. Ces derniers préparent le matériel et doivent notamment installer les câbles (élingues). Ils peuvent également participer à l'ouverture des panneaux de cale ou arrimer les colis, selon les consignes de chargement ou de déchargement qui leurs sont donnés.
- **Manœuvres transit** effectuent le chargement/déchargement des camions sur la bande bord à quai. Ils viennent d'un GIE par exemple NGER et FRERE. Ils sont recrutés par jour et sont payés à la tonne. .  
Les manœuvres stockent les marchandises en piles mortes sur le

camion plan par plan (en palier). Ils ont à soulever et à ranger les sacs sur les camions pour le transfert vers les magasins.

### ➤ **L'expert maritime**

Un expert ou consultant maritime est un technicien qui, par ses connaissances, sa formation technologique et son expérience, est apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets en rapport avec les dommages.

Les Experts Maritimes sont amenés à constater des avaries dans le domaine maritime, en rechercher la cause, et en évaluer le montant.

Ils agissent pour le compte du donneur d'ordre en défendant ses intérêts.

Ils peuvent également jouer un rôle de conseil en mettant leur savoir à disposition de différents donneurs d'ordre.

### ➤ **Représentant du port**

Il est chargé de coordonner et de contrôler les services opérationnels d'exploitation de l'outil portuaire au plan interne et externe ; de veiller à l'application des règlements de police et d'exploitation ;

Les représentants assurent en permanence depuis la rade extérieure, la prise en charge, le placement et le service aux navires dans les meilleures conditions de rapidité, de sécurité et de sûreté ; de prendre toutes mesures justifiées pour garantir la sécurité, dans les périmètres portuaires.

### ➤ **Représentant de la chambre de commerce** : l'UEMOA est tenu de faire vérifier dans les installations, par leurs services, ou par tout prestataire opérant au nom de leurs services, le respect des normes de limitation des dimensions de gabarit, poids et charge à l'essieu des véhicules lourds chargés dans l'enceinte de leur plateforme et/ou

établissement. Au Sénégal c'est la chambre de commerce qui contrôle le gabarit, le poids et la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les pays de l'Union économique et monétaire ouest africain (UEMOA).

Ce règlement est applicable depuis 2009 et tout manquement à cette directive doit entraîné des sanctions. Le manutentionnaire utilise après pesage de la charge au niveau du pont bascule, un document appelé time sheet ou état journalier.

### **3.2.3: Matériaux utilisés pour le débarquement**

- Chariot élévateur communément appelés fourchettes
- Les camions
- Les fourchettes
- Les élingues
- bâches

### **3.2.4: Processus de chargement dans le camion**

Le conducteur du camion muni des documents officiels s'approche du bureau de transfert. A ce niveau il fournit les informations suivants:

- Le numéro de son permis de conduite
- Le numéro d'immatriculation du véhicule
- Le tonnage qui doit lui être remis

Il reçoit un bon de chargement qui lui servira à se situer dans les queues constituées par les camions prêts à recevoir le chargement. Le camion se dirige vers la zone de chargement et suit la queue.



## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

Ainsi une fois son tour arrivé, le conducteur présente le bon de chargement au pointeur qui l'autorise à se positionner afin de pouvoir recevoir la marchandise. Les opérateurs de chariots élévateurs procèdent alors au chargement de la palanquée sur le camion suivant la quantité qui est habilitée à recevoir.

Dés cet instant les manœuvres entrent en jeu en défaisant les palanquées et en arrimant les sacs suivants le dispositif d'empilage indiqué par le pointeur.

Ce dispositif est défini en fonction des dimensions utiles des véhicules (longueur, largeur, hauteur habilitées à recevoir la marchandise) et de la quantité à charger.

Dans le cas présent, nous avons des sacs de 50kg, on sait que la largeur du camion reçoit souvent 5 sacs couchés sur la longueur et la hauteur pourra en recevoir jusqu'à dix(10) alignés sur la hauteur. De ce fait, nous aurons des piles de 50X10sacs pour charger 30 tonnes sur un camion. Ceci correspond à 600sacs. Nous aurons aussi à les répartir sur 12 piles de 50 sacs.

L'accomplissement de cette tâche est scrupuleusement surveillé par les pointeurs. A la fin du chargement, le pointeur couvre la marchandise d'une bâche et ferme les portières en s'assurant que les sangles d'arrimage sont serrées et que le chargement est stable. Le conducteur se dirige alors à nouveau vers le bureau de service livraison pour le contrôle par l'agent sur place. Ce dernier lui délivre à cet effet un bordereau de livraison qui regroupe les informations suivantes:

- Nom du navire, sa date d'arrivée, son origine, le poste à quai du débarquement

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

- L'état civil du conducteur, le n° de son permis de conduire, N° d'immatriculation du véhicule
- N° de la déclaration en douane, le tonnage théoriquement chargé , les réserves portées sur le chargement .



Source : Transsene

## **3.3 Analyse des résultats**

Nous allons illustrer notre analyse en prenant l'exemple de « Global Frontier » un navire qui transportant du riz dont nous avons suivi et allons relater les opérations de déchargement :

- Les opérations de rentrée et d'accostage : le pilote de service accède à bord et assiste le commandant pour les opérations d'accostage
- La réception des documents commerciaux: le consignataire montre à bord et récupère les documents commerciaux auprès du second commandant. Grace à ces documents en l'occurrence le plan de chargement, l'aconier prévoit le matériel nécessaire et assure l'embauche des dockers.
- L'ouverture des cales suivi de l'inspection : toutes les parties prenantes sous la supervision du second commandant assistent à l'ouverture des cales ; ainsi qu'à l'inspection de la cargaison
- Le début des opérations de déchargement : l'aconier, à partir de ce moment donne des instructions au contre maitre pour le démarrage des opérations

A la fin des opérations de manutention il est important de connaître le tonnage réellement traité grâce au tonnage journalier que les parties signent tous les jours. Chaque équipe parvient à décharger 2500/3000 sacs par 24 heures. Si le facteur temps n'est pas bien géré l'indicateur final obtenu se verra affaibli par cet élément car la lenteur handicape considérablement le bon déroulement de toute activité, C'est pourquoi La qualité de la manutention devrait être satisfaisante. Lors de l'évaluation, les parties ont notés des cas de vols, des manquants parce que le port n'étant pas très bien surveillé, Il importe aussi d'arrêter les pertes en

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

poids au sein des flasques (sacs déchirés) et de reconditionner les sacs de riz mouillés.

La cadence de manutention au chargement et au déchargement est un critère de compétitivité des ports. Nous saisissons alors l'enjeu de la manutention. C'est une activité importante à considérer, qui a des répercussions certaines sur les rapports commerciaux entretenus avec l'offre maritime.

La manutention portuaire influence substantiellement l'état final de réception de la marchandise par l'importateur (le client) ; c'est donc un facteur compétitif de réussite du Transport International Multimodal des marchandises. Cette activité est le relai immédiat du transport par mer. Les opérateurs de manutention se doivent donc d'assurer une multi modalité irréprochable. En effet, leurs actions conjuguées ont pour finalité le passage de la cargaison d'un mode de transport à un autre.

Cependant l'activité de manutention exige des équipements adéquats et bien entretenus pour pouvoir accomplir les opérations bord, les opérations terre, les transferts, et le stockage des charges. Les pannes répétées des engins de manutention sur les terre- plein pendant les opérations de manutention sont également à la base de cette lenteur dans les opérations de manutention. Cette situation est causée par une maintenance insuffisante de ces engins. La notion de délai étant intimement liée à la notion de qualité, la qualité de la manutention dépendra aussi de la rapidité dans les prestations de service.

À la Société de Transsene, c'est la gestion manuelle des opérations de pointage qui rend la paperasserie importante. Les opérations de pointage doivent également être informatisées. Le plus

important reste la mise en place d'un guichet unique qui permettrait aux différentes parties impliquées dans le commerce et le transport de déposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation et au transit.

Cela va permettre une accélération des traitements, une simplification des formalités, une traçabilité des transactions et une centralisation des frais. La mise en œuvre de ces recommandations aurait un impact significatif sur les délais de passage des marchandises au port de Dakar.

Les sociétés ont maintenant cette difficulté à satisfaire rapidement les éléments à cause de ce problème qui représente d'ailleurs une forte menace du point de vue rentabilité car il faut le préciser, le cout supporte pour le stockage des marchandises dans l'enceinte du port est toujours plus abordable que celui supporté à l'extérieur du port.

En transport maritime international, lorsque des dommages sont constatés à l'arrivée, les compagnies d'assurance ont pour mission d'indemniser l'assuré et dans le cadre de la subrogation, elles se retournent contre les personnes morales ou physiques qui sont à l'origine du dommage (généralement le manutentionnaire et le transporteur).

## 3.4 : Méthodes swot

### 3.4.1: force

Transsene dispose de matériels de manutention adéquats pour effectuer ses opérations dans de très bonnes conditions de manière à respecter ses engagements et à garder sa place, ce qui aurait comme conséquence de renforcer la confiance des armateurs et des clients car il permet de maximiser les temps de planche.

Elle dispose d'un personnel vraiment dynamique, réactif, capable à tout moment d'intervenir et d'apporter des solutions idoines dans le cadre des opérations. Transsene a à son actif des équipements adaptés à l'évolution de la technologie nouvelle ainsi que des magasins. Mais aussi sa position géographique est un atout relativement intéressant du port de Dakar.

### 3.4.2 : Faiblesse

Nous assistons à des pannes machines. Malgré son service logistique et technique, on assiste parfois à un fonctionnement plus ou moins lent des engins à cause de leurs vétustés. Et puisqu'en termes de manutention plus le matériel est fiable plus la cadence de déchargement est acceptable.

Transsene n'assume toujours pas la partie du transport des marchandises du quai au magasin du client ou de stockage par ses propres moyens parce que cette partie est sous traité aux tierces entreprises. Celles-ci engendrent parfois des ruptures de moyens de transport en ce sens que ces transporteurs ne disposent toujours pas des moyens pour répondre à ces demandes.

Nous pouvons dire qu'à l'avenir le PAD connaîtra sans doute une affluence des armateurs non seulement pour contourner les pays politiquement instables mais aussi pour exploiter les ports les plus compétitifs, performants et moins coûteux.

Au niveau du magasin nous avons noté que la gestion des stocks se fait de façon manuelle avec comme conséquence majeure une lourde inefficacité dans le traitement des opérations sans compter le manque de fiabilité généré entre la survenue des opérations et leurs constatations sur les fiches d'entrée et de sortie.

### **3.4.3 : Opportunité**

Comme la plupart des pays au monde, le Sénégal est un pays en voie de développement. Ceci constitue pour Transsene une opportunité car le commerce international est sans doute un des facteurs les plus importants. C'est pourquoi les décideurs qui opèrent dans le domaine doivent toujours se projeter dans l'avenir en prenant compte des facteurs de développement.

Enfin jusqu'à présent aucune société de manutention de la place ne travaille pas intégralement avec ses propres moyens. Le marché de transport des produits débarqués n'est pas encore saturé.

### **3.4.4: Menace**

Au PAD, nous avons des sociétés qui sont spécialisés dans ce domaine, principe de la manutention.

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 est encore au stade primaire malgré cette évolution que nous avons ces dernières années.

Il faut dire que le PAD a un problème d'espace. En fait c'est un port conçu suivant le style des vieux ports avec des moles assez étroites. Ce qui fait 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'évolution des engins de manutention ainsi que leur mobilisation.

Le port de Dakar doit trouver des solutions à ces problèmes. D'abord en ce qui concerne l'insuffisance des moyens d'enlèvement, le port et les autres opérateurs portuaires doivent se lancer dans une vaste opération de modernisation de leurs infrastructures et équipements qui favorisent un enlèvement rapide des marchandises.

Ensuite, en ce qui concerne le dysfonctionnement du système informatique douanier, il faut suggérer la mise en place d'un système d'informations communautaires qui permettra de centraliser toutes les données et favorisera un meilleur traitement de l'information portuaire en mettant en place un guichet unique pour permettre une accélération des traitements, une simplification des formalités, une traçabilité des transactions et une centralisation des frais.



## **3.5 : Recommandations**

En ce qui concerne le matériel, nous recommandons au service de faire à chaque fois qu'il y a opération de manutention, appel aux techniciens pour intervenir automatiquement au cas où il y aura des problèmes liés aux pannes et au dynamique des matériels.

Nous recommandons au service de manutention de mettre en place une politique pouvant lui permettre d'avoir à tout instant, des matériels toujours en bon état.

Pour ce faire il faut que les dirigeants de la Transsene mette à la disposition du service manutention tous les matériels nécessaires à son bon fonctionnement ce qui lui permettra de ne plus être dépendant.

Nous demandons aux dirigeants de repenser leur stratégie de gestion des matériels et de mettre tous les moyens nécessaires à l'efficacité de ces matériels dans les mouvements de manutention en œuvre. Dans la mesure du possible que le service soit doté de matériels en grande capacité pour pouvoir assurer tous les opérations sans l'utilisation des matériels du navire.

Pour ce qui est de la partie du transport de la manutention nous proposons les solutions suivantes :

- Pour bien rentabiliser l'opération de manutention, il serait souhaitable que le service qui s'occupe de la sous traitance des opérations de transport, de demander plus de camions en nombre suffisant ceci permettra d'éviter les ruptures de camion et entrainera par conséquent l'amélioration de la cadence
- Vu que la plus part des sociétés n'arrivent pas à assurer intégralement le transport avec leur propre moyen et font toujours appel aux tierces entreprises, nous proposons à la direction générale

## LA gestion de la manutention de la sacherie à transsene

---

de Transsene d'intégrer dans leur stratégie et politique de développement la prise en charge intégrale de la partie du transport.

- Prévoir des engins de levage adaptés aux produits à soulever.

Prévoir des fourches adaptées sans angle saillant pour éviter de cisailer les anses. Il est possible de protéger la fourche par une enveloppe plus résistante.

Pour ce fait, l'idéal est de faire intégrer dans le groupe toutes les entreprises de transport qui interviennent dans le domaine c'est-à-dire doter le service de manutention des moyens lui permettront d'assurer cette opération pour son optimisation.

Quant à la gestion des magasins, nous pensons que la construction d'autres magasins dans l'enceinte ou aux alentours du port pourra permettre à Transsene de répondre à la demande de sa clientèle à des couts plus compétitifs. Certes cela nécessite un investissement considérable mais il engendre aussi des conséquences positives en termes de rentabilité des opérations de manutention et donc la satisfaction des clients.

Il faut également que les agents magasiniers suivent de près les chauffeurs et les manœuvres avec rigueur à la cour des opérations de chargement / déchargement des camions au niveau des magasins.

Nous pouvons aussi 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 manageurs de réfléchir sur les points suivants :

- Mise en place d'une boîte à idée pour l'écoute de la clientèle.

- Mise en place d'un numéro vert qui permettra au client de joindre gratuitement le service manutention.

Cependant l'amélioration de la cadence de manutention non seulement un outillage approprié, une facilitation dans l'évacuation des produits au fur et à mesure qu'ils sont débarqué et enfin la disponibilité des emplacements de stockage idoine mais aussi un dynamisme remarquable de tous les ouvriers qui y interviennent (aconier, dockers, grutier). C'est pour cette raison que nous demandons aussi à transsene de mettre à la disposition du personnel de la manutention, un parc automobile capable de faciliter ses mobilités dans le cadre de son travail.

## CONCLUSION

En définitive, nous avons tout au long de notre travail parlé de la manutention portuaire de la sacherie qui est un maillon essentiel dans la chaîne logistique internationale et par conséquent du commerce international.

Nous dirons que le Service manutention représente un intérêt capital pour le bon fonctionnement de la société dans la mesure où c'est l'une des structures les plus importantes de l'espace portuaire. En effet, c'est le lieu de convergence de tous les navires.

La fonction achat est liée à la fonction logistique de l'entreprise et aussi responsable de l'acquisition des biens ou services nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise. Cette acquisition dans des conditions de qualité exigée, dans les quantités souhaitées, au moment voulu par les utilisateurs, au moindre coût, dans les meilleures conditions de service et de sécurité

Aussi, nous avons pu constater à travers notre thème, que le Service manutention est une structure très mouvante qui emploie des agents consciencieux mais surtout très dynamiques. Cela s'explique d'une part par le travail incommensurable qui existe au sein du service mais également par les multiples opérations qu'on y exerce et qui ne sont pas de tout repos. D'autre part aussi, par le fait que c'est l'un des services les plus convoités par l'ensemble des unités portuaires et qui participe beaucoup au fonctionnement du port autonome de Dakar.

Toutefois, il faut concilier les besoins des utilisateurs et les contraintes budgétaires. Dès lors, il doit être envisagé la détermination de l'ensemble des besoins de chaque unité. Il est aussi du rôle de la direction générale d'entraîner un tel mouvement, d'expliquer que le partage de l'information est le facteur clé de succès.

Malheureusement, l'importance de la contribution de la manutention à l'organisation demeure encore trop souvent méconnue aux yeux de certains dirigeants d'entreprise qui ne perçoivent pas la manutention comme une fonction stratégique.

Ainsi dans notre analyse nous avons relevé un facteur de perturbation de la manutention à savoir la lenteur dans la cadence et nous proposons à l'entreprise de renouveler son parc d'engins. Une bonne gestion des équipements doit être profitable à l'entreprise tout en permettant la satisfaction des clients internes. Pour cela il faut une bonne organisation dans la gestion logistique, opté pour l'informatique dans les magasins car chaque entrée et chaque sortie doivent être immédiatement prise en compte par le système. Le contrôle du stock et de l'approvisionnement d'une entreprise est aussi fondamental dans le développement d'une société afin de réduire les coûts divers qui tournent autour du magasinage.

En ce qui concerne le service nous avons constaté le dynamisme avec lequel les agents travaillent pour une satisfaction complète de l'ensemble des demandes qui leurs sont adressées. C'est un service où les agents ont toujours à faire de par les nombreuses sollicitations sans cesse fréquentes dont ils font l'objet.

