

## Introduction

La mondialisation est le processus d'expansion à l'échelle planétaire de toutes les économies nationales. Ce qui caractérise la mondialisation c'est la réglementation, l'interdépendance qu'il y a entre les hommes, la libéralisation des échanges, le développement des moyens de télécommunication et de transport, la fluidité des flux financiers, sans oublier la décentralisation des activités

On ne peut pas parler de la mondialisation sans évoquer le transport maritime. Pareillement aux autres modes de transport, le transport maritime évolue sur un espace propre à lui, à la fois géographique par ses particularités physiques mais aussi stratégique par son emploi. Le concept de réseau maritime repose sur l'existence d'itinéraires réguliers, bien que l'importance des routes maritimes varie selon la position économique. Les routes maritimes représentent des couloirs de quelques kilomètres de largeur tentant à surmonter les dangers imposés par les étendues de terre et autres propriétés des océans. De ce fait, elles sont fonction de points de passage obligatoires, des contraintes physiques ainsi que des barrières politiques. Une grande partie du trafic maritime prend place le long des lignes côtières. Le trafic maritime a évolué d'une façon exceptionnelle durant les dernières décennies. Le transport maritime a su tirer avantage de nombreuses innovations techniques, survenues au cours de ces dernières années. Dans ce sens que la plupart d'infrastructures maritimes ont pour origine des modifications des voies d'eau dans le but d'établir des voies directes. Cependant modifier des voies d'eau coûte très cher et doit être entreprise uniquement en cas de nécessité absolue. Les efforts sont aussi concentrés dans le renforcement des capacités de transbordement des infrastructures portuaires. Sur un point de vue rapidité aussi les avancements ont été faits avec des navires dont la vitesse moyenne est d'environ 15 nœuds, notons que 1 nœud est égal à 1 mile marin soit 1.853 mètre, ce qui équivaut à 28 km/h. Les navires plus récents peuvent atteindre des vitesses de l'ordre de 25 à 30 nœuds donc 45 à 55 km/h.

Analyse de la consignation maritime d'un navire au port autonome de Dakar :  
Cas D'AFRICA2000 INC

---

Comme la plupart des ports dans le monde, le port de Dakar qui est notre zone d'étude, connaît un trafic annuel important avec l'accostage des navires de tous types. Ce trafic important génère d'importantes ressources financières au trésor public et facilite la circulation des produits de première nécessité. Il a aussi la réputation de faire du port de Dakar, une estrade mettant en rapport différents acteurs maritimes. Ces intervenants à la chaîne de transport sont des éléments sans lesquelles les activités accessoires au transport n'aboutiraient pas.

Notre étude portera sur l'analyse de la consignation d'un navire au port autonome de Dakar. Pour cerner notre problématique nous ferons d'abord dans une première partie, un diagnostic du cadre théorique et méthodologique, ensuite nous présenterons dans une seconde partie notre cadre d'étude qui est le Port Autonome de Dakar et l'entreprise AFRICA 2000 INC. Enfin dans la troisième partie nous exposerons le cadre analytique.

# **PREMIERE PARTIE**

## **CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE**

---

---

## **1.1 Cadre théorique**

### **1.1.1 Contexte général**

#### **1.1.1.1 La place du transport maritime dans l'économie mondiale**

L'activité économique a pour seul objectif d'apporter ou de mettre à la disposition des personnes ce dont elles ont besoin soit à titre de consommateur soit à titre de producteur. Cela montre l'importance du transport en ce qu'il permet de mettre le produit désiré à la portée du producteur ou du consommateur.

Tout en établissant des liaisons intercontinentales, le transport maritime génère un trafic couvrant environ 90% de la demande de transport intercontinentale de fret. La force du transport maritime ne repose guère sur sa vitesse mais bien sur sa capacité et sur la continuité de son trafic. Le transport ferroviaire ainsi que routier ne sont pas en mesure de supporter un trafic d'une telle échelle géographique et d'une telle intensité, c'est la raison pour laquelle les industries lourdes ont généralement tendance à s'agglomérer en des lieux avoisinants aux sites portuaires. Tous les progrès qui ont été faits dans le domaine du transport maritime, comme la spécialisation des navires qui sont devenus de plus en plus performants pour inclure les bateaux à cargo divers, les pétroliers et bateaux-citernes, les bateaux affectés au transport du grain, du minerai, du méthane, les vraquiers, les chalands et les porte-conteneurs. Toute cette révolution a entraîné un développement du commerce international. Notons que tout ce qui accroît la vitesse des moyens de transport accélère le circuit des échanges et les multiplie, tout ce qui accroît la capacité des modes de transport favorise l'arrivée en masse des marchandises et des matières premières à leurs lieux de consommation ou de transformation.

En définitif, on peut dire que le besoin de transport traduit le désir ou la nécessité de rapprocher des biens, des produits ou des personnes séparées par la distance.

### **1.1.2 Problématique**

Le transport maritime est le mode de transport le plus important, en ce qui concerne le transport de marchandises. En effet le transport maritime assure à

lui tout seul, la plus grande partie du trafic international, en termes de transport de marchandises. Ce trafic est rendu possible grâce au tonnage élevé des navires, et au fait qu'ils soient adaptés aux expéditions lointaines, sans oublier les prix de transport qui sont nettement avantageux. Il convient donc de rappeler qu'il faudrait des personnes compétentes pour effectuer les formalités liées à la réception d'un navire.

La consignation d'un navire est une activité professionnelle durant laquelle, une personne appelée consignataire se charge de représenter dans un port, un armateur ou un exploitant de navire, en vue de préparer l'hébergement administratif du navire. Il doit lui trouver en premier lieu un poste d'accostage, il conclut les contrats de manutention et autres. Comme dans tous les ports du monde, le port de Dakar est appelé à effectuer des opérations de consignation maritime. Sa position stratégique lui permet de jouer un rôle important dans le commerce international des pays comme le Mali ou même le Burkina Faso dont une partie des échanges transite par Dakar

Le port de Dakar connaît une lenteur dans l'activité maritime. En effet les navires qui accostent au port autonome de Dakar mettent un temps important avant de prétendre prendre à nouveau le large. Cela porte une atteinte financière aux compagnies de transport. Il serait souhaitable que tous les intervenants dans la chaîne d'activités portuaires fassent de leur mieux en s'appliquant à respecter les délais. Parmi tous ses intervenants, nous pouvons citer le consignataire qui est l'ambassadeur du navire. C'est dans cette perspective, que nous posons les questions suivantes :

Comment gérer convenablement le facteur temps durant la consignation d'un navire ?

Pour nous aider à répondre à cette question centrale, des questions spécifiques devront être résolues à savoir :

- ✓ Parler des différents intervenants dans le processus de la consignation d'un navire, ainsi que leurs rôles respectifs
- ✓ Comment s'effectue la consignation maritime d'un navire au PAD ?
- ✓ Quels sont les services que génère l'accostage d'un navire ?

### 1.1.3 Revue de littérature

Dans la perspective de mener à bien notre projet, nous avons eu recours à quelques documents portant sur nos recherches. Lesquels nous ont permis de trouver des éléments de réponse, par rapport aux nombreuses zones d'ombres, afin de bien aborder notre thème.

La difficulté à trouver des ouvrages spécifiques sur la pratique de la consignation d'un navire font que nous n'avons pas consulté grand nombre de documents. C'est la raison pour laquelle vous trouverez juste quelques illustrations dans notre revue de littérature.

- ✓ Léon LAVERGNE. (1972), **Les transports par Mer**, René MOREUX & Cie, 175 pages

**Résumé :** Le chapitre qui retient particulièrement notre attention est celui de l'armateur et ses agents dans lequel l'auteur offre des informations permettant de différencier le statut de propriétaire du navire, d'armateur et de transporteur. L'auteur note que « Le propriétaire du navire n'en est pas toujours l'armateur et l'armateur n'est pas toujours le transporteur. Le propriétaire est celui auquel appartient le navire ; l'armateur celui qui arme en lui fournissant matériel, vivres, combustibles, capitaine, équipage, tout ce qui est nécessaire à la navigation ; le transporteur, celui qui assume la responsabilité juridique des transports effectués » (P.30).

Dans ce chapitre l'auteur apporte aussi des explications sur le personnel maritime et terrestre, sans oublier les types de consignataires dont celui du navire et de la cargaison (P.31 à 33).

- ✓ CHEVALIER, D., DUPHIL, F. *Le transport - Gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*, Vanves, FOURCHER, 2004 : 248 p.

**Résumé :** C'est le chapitre sur le transport maritime qui retient le plus notre attention. Dans ce chapitre l'auteur fait une distinction entre les types de contrats d'affrètement en l'occurrence l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps et l'affrètement coque-nue (P.153).

Dans ce chapitre l'auteur apporte plus de clarté sur la notion de surestaries, et nous montre l'importance que le fréteur accorde au facteur temps. On peut y

lire que « Le contrat d'affrètement prévoit donc, au chargement comme au déchargement, un certain laps de temps, appelé starie ou jours de planche, qui courent en général 24 heures après que le capitaine ait fait savoir par une notice of readiness qu'il était prêt à réaliser ces opérations. Si le temps est dépassé, prolongeant l'immobilisation du navire, l'affréteur doit régler des surestaries, proportionnelles au dépassement, et dont le taux est défini dans la charte-partie » (P.154).

✓ BELOTTI, J. *Transport international des marchandises*, Librairie Vuibert, 2004 : 322 p.

**Résumé :** Dans le chapitre dédié au transport maritime l'auteur parle des équipements portuaires. Il expose l'importance d'une amélioration des performances portuaires et des vastes zones de stockage et de distribution, par rapport au besoin du marché. Pour ce faire il prend les ports français comme exemple.

#### 1.1.4 Clarification des concepts

Certains concepts méritent d'être clarifiés pour une bonne compréhension de notre thème d'étude, parmi lesquels nous pouvons citer :

**Navire :** selon Léon LAVERGNE in **Les Transports par Mer**, le navire est un engin de transport maritime doté d'un système autonome de propulsion. En droit, le nom du navire est réservé aux bâtiments qui naviguent sur la mer ; le terme bateau s'applique uniquement aux embarcations fluviales. Malgré le terme courant sous lequel on le désigne, le bateau de pêche évoluant en mer est donc lui aussi, un navire.

**Port Autonome :** est une institution publique ou un organisme gérant une zone portuaire, doté d'une personnalité morale et jouissant d'une autonomie de gestion vis-à-vis de sa tutelle. Les ports autonomes sont généralement des institutions publiques. En général également, comme pour le cas de la France, c'est l'Etat ou une autorité régionale ou locale qui a la responsabilité des installations portuaires. Il est très rare qu'il les opère lui-même, cette fonction est généralement confiée à des organismes indépendants mais très fortement liés à l'autorité publique généralement dénommés « ports autonomes » dans les pays francophones. Selon les pays, les ports autonomes peuvent être

propriétaires ou non de leur domaine foncier et maritime. Cet organisme peut exploiter lui-même les outillages et les terminaux mais ceux-ci sont souvent mis en concession auprès d'un opérateur portuaire privé.

**L'armateur :** l'armateur est celui qui arme le navire en lui fournissant tout ce qui est nécessaire à la navigation c'est-à-dire matériel carburant, vivres, capitaine et autres. L'armateur confie son navire à un transporteur pour sa conduite.

En transport maritime le transporteur maritime est désigné sous le nom de capitaine ou master.

**Le capitaine :** a des nombreuses attributions. Il a la responsabilité exclusive du navire à la mer. Seul maître à bord après Dieu, selon la formule traditionnelle, il est investi par la loi d'un pouvoir de commandement sur toute personne embarquée sur son navire, y compris l'armateur qui ne peut s'immiscer dans la direction nautique du bâtiment. Il a des fonctions commerciales. C'est lui, en principe, qui signe les connaissements, délivre les marchandises et encaisse le fret, mais toutes les opérations sont accomplies, aujourd'hui, par les agents terrestres de l'armateur. Il n'agit, d'ailleurs, pas dans le seul intérêt de ce dernier, mais aussi dans l'intérêt des chargeurs et des destinataires. C'est ce qui fonde son droit de sacrifier les marchandises, en cas de péril pour le salut commun du navire et de la cargaison. Il est soumis à des obligations précises, que sanctionne le Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, et doit notamment déposer un rapport de mer au greffe du tribunal de commerce dans les vingt-quatre heures qui suivent son arrivé au port. Il peut jouer le rôle d'officier de police en cas de crime ou de délits commis à bord ; celui de notaire pour recevoir des testaments, dresser des actes de procuration ; remplir les fonctions d'officier de l'état civil (naissances, décès). Enfin, il est le représentant légal de l'armateur, il l'engage par les contrats qu'il passe à l'étranger, en qualité de chef de l'expédition maritime.

Mais la conduite du navire est sa fonction primordiale, et si sa nomination est laissée au libre choix de l'armateur, ce choix ne peut s'exercer néanmoins que parmi les titulaires d'un brevet d'aptitude spécial, brevet qui diffère selon les genres de navigation (long-cours, cabotage, bornage). Sa nomination doit être

confirmée par l'autorité maritime ; elle ne prend un caractère officiel qu'à partir du moment où le capitaine est inscrit comme tel sur le rôle de l'équipage délivré par l'inscription maritime.

**Le personnel maritime :** Jusqu'à une époque récente, les marins ou gens de mer étaient divisés en deux catégories : d'une part, les inscrits militaires, soumis à un régime militaire spécial (celui de l'inscription maritime) qui exerçaient un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien d'un navire, et, d'autre part, les agents du service général, chargés de l'exploitation du navire (commissionnaire de bord, médecins, maître d'hôtel, garçons de cabine etc.). La loi du 9 juillet 1965 sur le service national a supprimé le régime de l'inscription maritime. Le décret du 7 août 1967 a regroupé sous l'unique appellation de marin les navigateurs chargés de l'exploitation du navire (anciens agents du service général) aussi bien que ceux qui sont chargés de la marche, de la conduite et de l'entretien de ce navire (anciens inscrits maritimes).

Au-dessus de ces deux catégories de marins est placé le capitaine assisté des officiers (second capitaine, premier lieutenant, lieutenant etc.)

**Personnel terrestre :** Les compagnies de navigation desservant des lignes régulières possèdent des agents administratifs, dans les principaux ports où opèrent leurs navires, et des bureaux de correspondance dans les ports de moindre importance. Les uns et les autres sont chargés de recruter le fret, établir les connaissements, qui sont généralement signés par eux à la place du capitaine, de faire embarquer et débarquer les marchandises, d'en assurer la livraison, de liquider les réclamations, de s'occuper de toutes les questions administratives que soulève la touchée d'un navire, de passer les contrats pour le ravitaillement du bord et de régler, d'une façon générale, toutes les difficultés qui peuvent se présenter, tant du côté des autorités portuaires que du côté de la clientèle et des assureurs.

Les agents et correspondants d'une région géographique déterminée sont parfois groupés sous l'autorité d'un agent général ou d'un agent de la zone qui, à son action de coordination et d'impulsion générale, ajoute un rôle

d'informateur à l'égard de la direction de son armement, et d'intermédiaire auprès d'elle pour toutes les questions qu'il ne peut trancher en dernier ressort.

**Le consignataire de la cargaison :** Est le mandataire des réceptionnaires de la cargaison. C'est muni d'un connaissance, qu'il prend livraison des marchandises auprès du capitaine ou de son représentant, agent succursaliste ou consignataire de la coque ; donne décharge au transporteur ; paie les frais de débarquement et éventuellement, le fret ; procède aux réexpéditions et aux livraisons.

Il lui appartient de formuler contre le bord toutes les réserves qu'impose l'état des marchandises afin de préserver les droits de ses mandants, et de prendre toute autre mesure conservatoire dans leurs intérêts.

Mais si le consignataire de la cargaison ne tient, en principe, son mandat de représentation que des réceptionnaires qui le désignent, la jurisprudence considère que certaines clauses de connaissance (clause de déchargement d'office, clause de livraison sous palan) peuvent être interprétées, dans certains cas, comme faisant du consignataire de la coque le consignataire de la marchandise.

C'est là un consignataire d'un caractère très particulier puisqu'il représente à la fois les intérêts de l'armateur et ceux du destinataire et que, ne possédant pas les connaissances, il ne peut valablement donner décharge au navire.

**Le consignataire du navire:** le consignataire de navire est mandataire salarié de l'armateur. Il est chargé de préparer l'hébergement administratif du navire. Il doit lui trouver un poste d'accostage, il conclut les contrats de manutention et autres.

**La consignation coque nue :** s'intéresse uniquement au navire en tant que tel c'est-à-dire coque et machine.

**La consignation au voyage :** est axée sur les différents produits embarqués à bord du navire

**La consignation à temps :** englobe les deux consignations précédemment citées en l'occurrence la consignation coque nue et la consignation au voyage.

### **1.1.5 Objectif de recherche**

Les objectifs de recherche constituent le but que nous avons voulu atteindre en abordant le thème de notre étude.

#### **1.1.5.1 Objectif général**

L'objectif général de notre recherche est de favoriser la bonne gestion du facteur temps durant la consignation d'un navire par la société AFRICA 2000 INC.

#### **1.1.5.2 Objectifs spécifiques**

Les objectifs spécifiques de notre recherche sont de :

- ✓ Analyser la consignation maritime d'un navire
- ✓ Inventorier les difficultés liées à la consignation d'un navire
- ✓ Proposer des solutions et des recommandations.

### **1.1.6 Hypothèses de travail**

**Hypothèse 1** : En s'appliquant à respecter les délais, le consignataire maritime contribuerait à la bonne gestion du facteur temps durant le période d'escale du navire.

**Hypothèse 2** : La présence d'infrastructures et de matériels de pointe sont des atouts qui permettraient d'accélérer les activités et faire gagner du temps.

**Hypothèse 3** : La célérité des procédures portuaires ferait énormément gagner du temps aux différents intervenants de la consignation maritime de navires.

## **1.2 Cadre méthodologique**

Le but dans cette partie est de parler des techniques auxquelles nous avons eu recours pour effectuer les recherches liées à notre travail

### **1.2.1 Techniques et méthodes de collecte de données**

#### **1.2.1.1 L'échantillonnage**

Dans le cadre de notre travail nous avons eu à administrer un questionnaire à 20 professionnel évoluant dans le domaine maritime dont des employés d'AFRICA 2000, ceux du Port Autonome et autres. Les réponses qu'ils nous ont apportées nous ont permis de renforcer l'analyse de notre thème d'étude.

**Tableau 1 : Echantillonnage**

N°	Catégorie d'entrevue	Population cible	Echantillon	%
01	Agent d'AFRICA 2000 INC	13	10	77
02	Agent du PAD	4	2	50
03	Autres professionnels du transport maritime	3	1	33
<b>TOTAL</b>		20	13	65

Source : *Enquête Gaël OZIMBA 2012*

### 1.2.1.2 La recherche documentaire

La recherche documentaire a consisté à la consultation des livres et rapports d'études en relation avec notre problématique. En plus des éléments précédemment cités nous avons eu recours aux informations trouvées sur internet, ainsi qu'aux mémoires et livres traitant des thèmes similaires au notre, afin d'appuyer les analyses de la consignation d'un navire. C'est grâce aux différentes informations collectées que nous avons pu élaborer notre questionnaire d'enquête.

Nous avons été emmené à inspecter les archives de la société AFRICA 2000 INC, ainsi que celle de l'Agence nationale de la statistique et de la démographie pour obtenir des informations sur le thème. La bibliothèque de l'IST (Institut Supérieur des Transports), réelle et virtuelle, nous a été d'une grande utilité.

La démarche méthodologique que nous avons adoptée nous a permis de faire une analyse approfondie sur la question de l'importance d'une bonne gestion du facteur temps pendant la consignation d'un navire, cas de la société AFRICA 2000 INC. Pour ce faire nous avons procédé à la réalisation des études de terrain et au dépouillement des enquêtes effectuées.

### **1.2.1.3 Le guide d'entretien**

Il nous a permis d'extraire des informations à l'issue de nos discussions avec le consignataire maritime de la société AFRICA 2000 INC. Ces entretiens nous ont permis d'aborder les différentes questions en rapport avec notre travail.

### **1.2.1.4 L'internet**

Comme vous le savez sans doute, internet représente de nos jours une importante plateforme de recherche. Au moyen d'un ordinateur et d'un accès au réseau internet, nous avons pu récolter des données sur des sites ayant un rapport avec le transport par Mer, étant donné que notre thème parle de la consignation maritime d'un navire. Sachant qu'internet est une plateforme ouverte, nous avons jugé bon de prendre un nombre limité d'informations afin de ne pas véhiculer de fausses données.

### **1.2.1.5 La communication téléphonique**

La communication téléphonique nous a été d'un grand secours lorsque nous nous sommes trouvés face aux indisponibilités des personnes que nous étions censés rencontrer. Bien que les informations recueillies au téléphone ne soient pas nombreuses, elles ont le mérite de nous avoir édifiés sur certains points.

## **1.2.2 Techniques d'analyse de données**

Après avoir réuni les données nous nous sommes chargés de les trier et de les analyser dans le but d'effectuer une synthèse générale d'étude. Les techniques d'analyse de données sont des outils importants dans notre travail parce qu'elles nous permettent d'élaborer un plan stratégique d'analyses des données amassées grâce à la recherche documentaire, l'internet et autre outil.

## **1.2.3 Les difficultés rencontrées**

Les difficultés auxquelles nous nous sommes heurtées durant notre travail sont nombreuses. Au début de notre travail, nous avons eu du mal à rencontrer le responsable du service transit qui est la seule personne à l'exception du Directeur, habilitée à nous autoriser l'accès aux locaux de l'entreprise afin de consulter des archives ou collecter les informations auprès des membres du personnel.

Le temps qui est un facteur important, ne nous a pas été favorable. En effet il nous était difficile entre nos études, notre activité professionnelle de rencontrer nos collaborateurs qui avaient eux aussi des obligations professionnelles et surtout familiales. Il était question pour nous de nous retrouver les week-ends et certains jours ouvrés afin de discuter. Ce qui n'était pas chose aisée parce qu'à chaque fois qu'un rendez-vous était annulé, il était repousser pour le week-end prochain.

Nous pouvons aussi évoquer le manque de documentation récente dans la bibliothèque de l'Institut Supérieurs des Transports. Les documents que nous avons trouvés sont soit trop vieux c'est-à-dire datant des années lointaines, soit sans rapport avec la consignation maritime d'un navire.

Jouissant d'un statut d'étudiant, l'accès au port n'a pas été un problème. La difficulté a été de trouver des personnes habilitées et désireuses de nous assurer une visite portuaire guidée et détaillée.

# **DEUXIEME PARTIE**

## **PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE**

---

---

Le Port Autonome de Dakar et la Société AFRICA 2000 INC vont faire l'objet de notre étude dans la présente partie. Nous allons d'abord parler du Port, de ses différents services et de l'activité de consignation maritime. Ensuite nous parlerons en substance d'AFRICA 2000 INC.

## **2.1 Le Port Autonome de Dakar**

### **2.1.1 Historique**

L'histoire du Port de Dakar est très liée à celle de l'île de Gorée située aux environs. La baie de Gorée était, en effet, utilisée depuis fort longtemps par les navigateurs tels que l'attestent les traces de mouillage datant de 1354 des marins Dieppois de Normandie (France).

Gorée elle-même fut occupée pour la première fois par les hollandais en 1588 mais durant tout le 18ème siècle, l'île fut l'objet de convoitises notamment entre anglais et français à cause de son caractère insulaire et des facilités de sa défense.

Une activité commerciale très dense y régnait jusqu'en 1857, année à laquelle on songea à installer une escale maritime à DAKAR sur la grande terre.

Une convention fut signée entre le Gouverneur français et la compagnie des Messageries Impériales pour l'exploitation d'une ligne régulière entre la France et le Brésil avec escale obligatoire à DAKAR.

Avec sa situation géographique stratégique, Dakar ne pouvait manquer de devenir un grand port. L'enjeu fut compris, et différents programmes de travaux furent initiés pour l'amélioration de conditions d'accès et de travail des navires.

### **2.1.2 Le statut juridique du Port Autonome de Dakar**

Du statut d'établissement public industriel et commercial, le Port Autonome de Dakar est passé, depuis le 1er juillet 1987, à celui de société nationale dotée d'un mode de gestion de droit privé avec un capital social de 52 milliards de francs CFA après une augmentation de capital autorisée par le Conseil d'Administration. Sa réorganisation, suite au changement de statut, a permis d'avoir un organigramme de gestion intégrant toutes les fonctions essentielles à

l'administration d'un port moderne. Le statut juridique du PAD a eu à changer au regard de la mise en concession.

Dans le rapport publié par le centre de droit maritime et des transports (CDMT) sur le site [www.droitmaritime.com](http://www.droitmaritime.com), le 8 octobre 2007, suite à un appel d'offre international lancé par le gouvernement du Sénégal, Dubai Port World (DPW) a remporté, pour une durée de 25ans renouvelables, le contrat de concession pour la gestion et l'exploitation des terminaux à conteneurs du port de Dakar (qui développe une activité de 200 000 containers par an) et , jusque-là exploités par le groupe français Bolloré ce depuis un peu plus de 80ans (depuis 1926), par GETMA de Necotrans international et par le groupe danois MAERSK, ce qui fut un coup dur pour les trois notamment pour l'entreprise française.

Le choix du gouvernement sénégalais, comme l'avait souligné le directeur général du PAD de l'époque **M. Bara Sady** « a été essentiellement motivé par la qualité exceptionnelle de son offre, tant au plan technique que financier. En effet DP World a prévu d'investir 500millions d'euros (environ 333milliards de FCFA) dans ce projet qui comprend deux volets : Dans le premier volet, DP World prévoit un investissement de plus de 115 millions d'euros pour l'aménagement et l'équipement des trois terminaux à conteneurs de la zone nord du port de Dakar. Cet investissement permettra par la suite de doubler la capacité de trafic de ces terminaux à conteneurs, qui devrait atteindre 550.000 EVP (équivalent vingt pieds, mesure de volume des conteneurs) en 2010.

Puis, le second volet du projet concerne la construction et l'équipement d'un nouveau terminal à conteneurs dénommé "Port du Futur". Cette infrastructure, qui représentera un investissement de plus de 380 millions d'euros, consistera à une extension du tirant d'eau du port actuel de 8 m à 16 m. prévu pour 2010 et permettra ainsi d'accueillir un trafic de 1,75 million d'EVP lorsqu'elle aura été réalisée. Le Port du Futur pourrait être mis en service dès 2011.

Le président de DP World Sultan Ahmed Bin Sulayem, a, lors de la signature de l'accord, souligné son intention de faire du port de Dakar, actuellement 9ème port à conteneurs d'Afrique, l'un des plus importants de l'ouest de ce continent, un port de troisième génération et la meilleure porte d'entrée (

'Gateway') de l'Afrique de l'ouest, position que lui dispute Abidjan, Accra, Cotonou et Lagos.

Cet accord marque ainsi, une nouvelle percée d'entreprises des États du Golfe en Afrique francophone.

Par la suite, le groupe français Bolloré qui affirmait que son offre globale était meilleure, avait déposé deux recours auprès du ministère sénégalais de l'Economie maritime pour dénoncer la non- transparence de l'accord mais avait été débouté. Il faut noter que DP World est en train de prendre petit à petit la place de la France, dans les ports notamment en Afrique, on a un exemple concret : récemment, DP World a enlevé à la France comme pour le Sénégal la gestion et l'exploitation de port Autonome international de Djibouti, ce pour une durée de 20 ans.

Les groupes Bolloré et MAERSK avaient jusqu'à mi-décembre pour retirer leurs équipements et installations du port de Dakar, DP World devant débiter leurs activités début janvier 2008.

Mais il n'en fut pas ainsi, en effet les deux groupes, toujours soucieux de conserver leur place dans le port de Dakar mais aussi dans le reste de l'Afrique, notamment francophone.

Les trois opérateurs (le groupe français Bolloré, GETMA de Necotrans international et le groupe danois MAERSK), ont créé un Groupement d'intérêt économique (GIE) suite à des négociations dans le but d'assurer la continuation des opérations manutentionnaires, ce pour un semestre renouvelable, du 1er janvier au 30 juin 2008, sous la supervision et la direction de DP World, qui reste le seul opérateur des navires.

### **2.1.3 Localisation géographique du Port Autonome de Dakar**

De par sa situation géographique exceptionnelle, le Port Autonome de Dakar occupe une position stratégique à l'intersection des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud.

Le Port Autonome de Dakar est le premier port en eau profonde touché par les navires venant du Nord et le dernier port touché à la remontée par les navires en provenance du Sud.

Analyse de la consignation maritime d'un navire au port autonome de Dakar :  
Cas D'AFRICA2000 INC

---

Cette position géographique permet aux navires venant du Nord de disposer d'un gain de navigation de deux à trois jours par rapport aux autres ports de la Côte ouest Africaine.

Il présente une rade stable et protégée, un accès direct à toute heure et des services assurés sans interruption 24h/24.

#### 2.1.4 Les infrastructures du Port Autonome de Dakar

Avec un plan d'eau de 177 hectares, le port dispose d'infrastructures terrestres réparties sur deux zones distinctes séparées par un port de pêche, des ateliers de réparation navale et une zone militaire.

- **La zone Sud :** elle est composée de trois mîles et est dédiée aux marchandises diverses, au trafic conteneurisé, au transit malien et au trafic passagers. Elle dispose de 3 postes Ro-Ro, 12 postes pour marchandises diverses, et 2 postes de servitude pour les remorqueurs et vedettes.

**Figure 1 : Zone sud**



**Source :** [www.portdedakar.sn](http://www.portdedakar.sn)

- **La zone nord** : elle se compose de 4 moles avec des fondations variant de -5 à -12 m. la zone nord abrite également le Terminal à Conteneurs disposant de 3 postes à quai dont 2 exploitables à -11, 60m avec une superficie des terre-pleins de 8ha et un poste exploitable à -13m avec une superficie de 7ha. Une extension de 10ha en Pavé et juxtaposée aux deux quais, sert de parcs à Conteneurs. Elle dispose d'installations spécifiques pour les vrac liquides (hydrocarbures raffinés, huile et vin) et les vrac solides (phosphates, blé, riz). Une vingtaine de postes à quai y sont disponibles dont un fondé à -12m pour les embarquements de phosphates. Cette zone possède aussi un wharf pétrolier pouvant accueillir des navires calant jusqu'à 12m. Les équipements du terminal sont 4 portiques dont 2 Post-Panamax et 10 RTG.

**Figure 2 : Zone nord vue du terminal**



**Source :** [www.portdedakar.sn](http://www.portdedakar.sn)

- **Le port de pêche** : il offre une superficie de 10ha, 2 Km de quai linéaire avec des profondeurs de 6 à 10 m, une dizaine de postes à quai y sont disponibles avec près de 60 bouches de distribution d'eau et 40 bouches de distribution de gasoil, Il dispose d'unités industrielles de traitement de poissons, de congélation, de produits de mer, de fabriques de glaces et d'entrepôts frigorifiques.

Parmi les services offerts par le Port de pêche nous pouvons citer l'avitaillement en eau à quai et en rade, l'avitaillement en gasoil, l'avitaillement en matériels de pêche et en vivres et la présence de deux bureaux de main-d'œuvre dockers.

**Figure 3 : Port de pêche**



Source : [www.portdedakar.sn](http://www.portdedakar.sn)

- **Ateliers de réparation navale** : Dakar n'aurait pas été l'un des plus grands chantiers navals de l'ouest africain. Situé à l'intérieur du port, le chantier possède des équipements modernes pour la réparation et le carénage notamment : un élévateur à bateau de 1200 tonnes, une cale sèche de 195m de long et 27m de large, un bassin de radoub de 130m de long et 38m de large, 2

grues flottantes de 60 et 120 tonnes, un dock flottant avec une capacité de levage de 60 000 tonnes.

**Figure 4 : Réparation navale**



Source : [www.portdedakar.sn](http://www.portdedakar.sn)

### 2.1.5 Organisation du Port Autonome de Dakar

Le PAD est placé sous la tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances, et du Ministère de l'Economies Maritime. Il est sous l'égide d'un Conseil d'Administration et d'une Direction Générale. L'organisation du PAD se présente comme suit :

- **Le Conseil d'Administration** est composé de 13 membres et statue sur les grandes orientations de la politique générale du PAD
- **La Direction Générale** assure la gestion de l'outil portuaire et des dépenses. Elle veille à la vulgarisation de la politique générale du PAD, elle est chargée

de l'exécution des orientations fixées par le Conseil d'Administration, et supervise les différents départements. Notons que le Directeur Général du PAD est nommé par décret présidentiel.

- **Le Secrétariat Général** est chargé de veiller à la sécurité juridique du PAD, notamment la conduite des procédures contentieuses en demande et décence, l'assistance aux services en ce qui concerne la formation, l'exécution ou la modification des contrats de nature et l'interprétation des textes applicables au PAD.

Il est aussi chargé des relations avec les auxiliaires de justice, de la reprographie et de la restauration de la documentation sans oublier la gestion des archives et de la documentation.

- **La Direction des Opérations Portuaires** a pour mission de coordonner et contrôler les services opérationnels de l'exploitation. Elle gère les postes à quai, hangars, terre-pleins domaine et coordonne l'activité des acteurs portuaires notamment les usagers.

- **La Direction des Infrastructures et de la Logistique** est chargée d'entretenir les ouvrages portuaires et procéder à leur réhabilitation selon les besoins. Elle procède au renouvellement, au carénage et à la réhabilitation du matériel naval. Elle exploite et maintient le matériel terrestre, du réseau électrique, du réseau d'eau et procède à son renouvellement si nécessaire. Elle réalise les travaux de dragage et de plan d'eau.

- **La Direction Commerciale** s'occupe de l'aspect commercial du PAD.

Elle propose et met en œuvre la politique de promotion commerciale du PAD ainsi que toute mesure favorisant la prise en compte des exigences de qualité de service et des attentes de la clientèle sans oublier un plan de marketing propre à augmenter la part de marché sur tous les types de trafics (domestiques, transit, transbordement). Elle est chargée d'exploiter les potentiels de nouvelles filières susceptibles d'utiliser les exploitations portuaires, d'appliquer les dispositions du barème des redevances et procéder à la facturation diligente des prestations. Elle a aussi pour mission d'assurer le recouvrement des créances

échues, d'instruire et traiter les réclamations des clients, de contrôler l'application du cahier de charge-type des professions portuaires, d'assurer le suivi des activités de la clientèle et le fonctionnement de la commission consultative portuaire. Enfin elle produit et diffuse les statistiques générales et opérationnelles.

### **2.1.6 Services portuaires**

Les services que peuvent générer l'arrivée d'un navire dans un port sont multiples, ils varient selon les types de ports, notamment le port de commerce, de plaisance, de pêche sans oublier le port militaire. Il est évident qu'un port de commerce lequel nous intéresse, bien que très souvent combiné avec d'autres ports et séparés géographiquement, accueille des navires qui nécessitent des services généraux à tous sortes de navires mais aussi des services spécifiques à son exploitation (sur les marchandises).

#### **2.1.6.1 Le balisage**

Ce service est l'exemple même du service public rendu aux navires faisant relâche au port ou croisant au large.

Les balises et aides à la navigation sont situées à terre (phares, espars etc.) ou en mer (bouées, espars etc.). Leurs caractéristiques, qui respectent les normes établies par l'AIMS (Association Internationale de Sécurité Maritime), sont décrites dans les ouvrages spécialisés que l'on trouve sur tous les navires (livres des feux etc.) et elles sont schématisées sur les cartes marines. Il en existe quatre types :

- Le balisage latéral où les bouées et balises matérialisent un chenal navigable. En entrant dans le port, les bouées à bâbord sont rouges et celles à tribord sont vertes ;
- Le balisage cardinal où les bouées et balises sont positionnées à proximité du danger, définissent un quart de cercle où les eaux sont saines, au Nord, au Sud, à l'Est ou à l'Ouest du danger ;
- Les marques de danger isolé : épaves etc.
- Les marques spéciales (bouées de plage etc.).

### **2.1.6.2 Le pilotage**

Il est réglementé par le code de la marine marchande notamment par la loi 2002-22 en ces articles 500 à 509.

L'article 509 stipule que « le pilote est un service d'assistance à caractère public fourni par une personne qualifiée et commissionné à cet effet pour la conduite du navire à l'entrée et à la sortie du port, dans le port et rade et dans les limites de chaque zone de pilotage ».

Le pilote assiste le commandant dans ses manœuvres à l'intérieur du port, pendant son entrée dans le port et lors de son départ. L'activité de pilotage s'effectue grâce à deux vedettes dont une placée à l'avant du navire et l'autre à l'arrière, ces vedettes ont pour mission de servir de guide au commandant. Il est important de préciser que le pilote n'est que l'assistant du capitaine qui est seul responsable de la conduite de son navire.

### **2.1.6.3 Le Remorquage**

Cette profession est réglementée par le code de la marine marchande, article 510 à 515. L'article 510 stipule que « les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué ». Durant cette opération qui n'est pas du tout obligatoire dans le mesure où le commandant peut s'en passer s'il le souhaite, les remorqueurs guident, poussent, tirent les navires entrant dans le port. Il intervient en particulier durant les manœuvres d'accostage. Notons que les remorqueurs travaillent pour l'URD (l'union des remorqueurs de Dakar).

### **2.1.6.4 Lamanage**

Cette activité consiste à bien immobiliser le navire sur le quai, elle est exercée par des professionnels appelés lamaneurs. Il s'agit d'une activité d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires pendant leurs arrivée, départ ou également lors des mouvements à l'intérieur du port en l'occurrence le changement de poste à quai.

#### **2.1.6.5 L'avitaillement**

Cette activité consiste à approvisionner le navire en nourriture, eau, combustible, carburant, lubrifiant, médicament... Pendant le séjour du navire au port, l'agent maritime doit conclure des contrats d'avitaillement avec des sociétés d'avitaillement implantées à Dakar. Ces sociétés sont appelées Shipchangers. L'avitaillement peut aussi se porter sur les pièces de rechange nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du navire. L'avitaillement du navire est l'une des activités les plus lucratives.

#### **2.1.6.6 La réparation navale**

Pendant le séjour du navire à quai l'agent maritime est chargé de vérifier les informations liées à la maintenance du navire. Ce qui fait que lorsque les techniciens en charge du navire signalent un problème technique, l'agent maritime doit se rapprocher des agents du port dans le but d'obtenir une permission de réparation. Une fois la permission accordée, l'agent maritime effectue des démarches auprès du chantier naval afin que les réparations soient entreprises. Ces réparations peuvent se faire soit au niveau du Dock flottant ou du quai DAKARNAV, soit par les sociétés de réparations navales basées à Dakar.

#### **2.1.6.7 La manutention**

La manutention est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Lors de cette opération les équipements ainsi que les techniques utilisés sont justifiés par le type de navire par conséquent les types de marchandises.

Tout comme le remorquage, les opérations de manutention à bord des navires, le relevage en magasin et sur terre-pleins, l'empotage et le dépotage des conteneurs, la livraison des conteneurs sont réalisés par des sociétés privées.

Durant l'activité de manutention, nous pouvons observer les opérations telles que :

- la sacherie
- l'élingage

- le crochetage
- le hissage
- le virage
- le calage
- l'accorage
- l'empotage
- le dépotage

#### **2.1.6.8 Le stockage**

A la suite de leur déchargement d'un navire marchand, les marchandises sont conduites dans des aires de stockage ou d'entreposage réservées à cet effet. Le port a mis à la disposition de ses usagers des magasins et terre-plein pour les besoins d'entreposage des marchandises à l'exportation comme à l'importation.

Les marchandises sont classées selon leurs natures. En effet les marchandises ont besoin en fonction de leurs natures d'être stockées selon certains critères. Par exemple pour les denrées périssables il est conseillé de les maintenir à une température constante et spécifique d'où l'importance d'entrepôt ou de conteneurs frigorifiques. Certaines marchandises sont déclarées dangereuses et ne devraient pas être stockées au même endroit que les produits alimentaires au risque de les contaminer et ainsi constituer un danger pour les consommateurs et une perte financière. Comme aires de stockage le port dispose de :

- Aires de stockage couvertures (hangars) : 60.000 m<sup>2</sup>
- Aires de stockage plein air (terre-pleins) : 360.000 m<sup>2</sup>
- Magasin à froid : 15.000 m<sup>2</sup>
- Aires de dépôt de conteneurs : 13ha
- Volume de stockage hydrocarbures : 290.000 m<sup>3</sup>

### **2.1.6.9 Les autres services**

Hormis les services précédemment cités le Port offre d'autres services dont :

- L'avitaillement en eau douce avec un réseau entièrement rénové, il est effectué à l'aide de 132 bouches à quai. En rade l'avitaillement se fait par citerne flottantes de 220 à 400 tonnes avec un débit de 100m<sup>3</sup>/h
- Le ravitaillement en hydrocarbure se fait par bouches à raison de 250t/heure et par navire, avec la possibilité de livrer jusqu'à 1000t/heure par poste
- La distribution électrique, avec un réseau rénové, est assurée par le port
- Le réseau téléphonique (40 prises disponibles en bord à quai) se compose d'un service télex et d'un réseau VHF fonctionnant sur trois canaux. Il est en permanence sur le canal 16 (veille-sécurité) et peut dégager sur n'importe quel autre canal.

A l'exception des activités précédemment citées nous pouvons distinguer celle de la consignation maritime, laquelle constitue notre sujet de travail.

### **2.1.7 La consignation maritime au PAD**

En vertu d'un mandat de l'armateur ou de l'affréteur, le consignataire s'engage soit à effectuer, moyennant rémunération, les opérations attachées au séjour d'un navire dans un port, soit à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants.

L'article 488 du code de la marine marchande stipule que « le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue pour les besoins et pour le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine ne peut pas accomplir ».

Il opère pour le compte de l'armement qui représente dans le cadre d'un contrat d'agence les activités du consignataire du navire peuvent comprendre entre autres :

- La réception des marchandises au port de chargement
- La conduite administrative du navire auprès des autorités maritimes
- La conclusion des contrats de manutention de remorquage et de pilotage

- L'assistance au navire pendant son séjour dans le port
- Le paiement des droits, des frais et toutes les autres charges ou taxes dues à l'occasion de l'escale du navire dans les ports etc.

Il doit exécuter avec soin les opérations et activités prévues dans le contrat de consignation. Il est tenu notamment de défendre les intérêts de l'armateur, de suivre ses ordres et instructions et de le tenir informé sur le déroulement des opérations effectuées à son compte.

#### **2.1.7.1 Avant l'arrivée du navire**

Le consignataire se charge des différentes opérations.

##### **- Pour les lignes régulières**

Le consignataire se charge des différentes opérations telle que :

- L'ouverture d'un dossier avec un numéro avec un numéro de voyage
- Préavis d'escale au Port
- Demande de poste à quai, surfaces magasins, terre-plein banalisés
- Envoi de l'avis d'arrivé des marchandises aux destinataires figurant aux connaissements

Cette opération se déroule du consignataire vers l'exploitation du port et le manutentionnaire.

##### **- Pour les trampings**

Les opérations dont se charge le consignataire sont les suivantes :

- L'ouverture d'un dossier navire avec un numéro de voyage
- Le dépôt de l'AVARNAV (avis d'arrivée du navire) 72h avant, il va relater la longueur, le poids, le tirant d'eau, la nationalité, la date d'arrivée, et le poste à quai souhaité.
- La demande des documents qui concernent la cargaison en l'occurrence la manifeste, le connaissement, le plan d'arrimage.

Dans les deux cas de consignation maritime à l'importation, c'est-à-dire pour les lignes régulières et les trampings, l'armateur est représenté par le consignataire qui reçoit chaque matin l'ETA (Estimated time of arrival) envoyé par le capitaine pour informer sur sa position. Le shipping agent à son tour

renseigne les différents intervenants (capitainerie, réceptionnaire, manutentionnaire, et transitaire).

En ce qui concerne l'ouverture du dossier du navire, il peut se faire de diverses manières mais il doit intégrer les principales informations,

La chemise du dossier doit être remplie de sorte que le Shipping Manager ou le Directeur de l'agence puisse avoir les principaux éléments d'une escale dans le cas où il en a besoin en l'absence de l'agent du navire. Très souvent l'armateur demande des informations urgentes à la direction d'une agence après l'appareillage d'un navire. Enfin le dossier du navire va servir de base de travail une fois le navire parti et d'archive après plusieurs années.

La demande du poste à quai est l'une des premières opérations que l'agent maritime doit effectuer après la réception d'une nomination de l'armateur. L'agent maritime grâce aux informations qu'il reçoit sur le navire notamment le tirant d'eau, la date estimée d'arrivée du navire, le type de navire, la nature de la cargaison, peut établir l'AVARNAV qu'il déposera au bureau des mouvements du Port afin de solliciter un poste à quai pour que le navire accoste. Les négociations liées à l'obtention d'un poste à quai se déroulent sous forme de réunion quotidienne au port autonome de Dakar entre 10h et 11h30mn au niveau de la vigie. Durant cette courte réunion quotidienne le port et les agents consignataires traitent du placement des navires attendus à quai ou ayant terminé leurs opérations. Durant cette réunion nous pouvons observer :

- La lecture de la liste des navires agence par agence
- Des indications spontanées des dates d'arrivée des navires par les agents
- Des indications des dates d'arrivée ayant changé à l'officier du port
- Remise de notes circulaires en cas de travaux en haute mer
- Synthèse des navires à l'entrée, à la sortie et en shifting d'un lieu à un autre par l'officier du port
- Signature de la fiche de la conférence par les agents dont les navires ont été traités

En dehors de la conférence quotidienne entre le port et les agents, se tient chaque matin une réunion d'exploitation des agences. Durant cette réunion les

agents maritimes font le point sur les chargements et les déchargements marchandises pour des navires en opération à quai et dégagent des prévisions des sorties et d'accostages de leurs navires. Ensuite ils font le point sur les nouveaux navires à annoncer à la capitainerie, les quais auxquels ils voudront les placer et les heures probables d'accostage ou d'appareillage.

Toujours avant l'arrivée du navire, le consignataire établit une pro-forma suivant les caractéristiques pour facturer l'armateur, il se base sur le tarif donné par le SEMPOS.

La facture est libellée comme suit :

➤ **Les charges portuaires**

Les frais du pilotage avec une majoration de 25% (la nuit)

Les amarreurs et les non amarreurs avec une majoration de 15% (la nuit)

Quai dues

**Total port charges**

➤ **Remorquage**

Remorquage avec deux saccades pour une majoration de 25% (la nuit)

Remorquage port

**Total remorquage**

➤ **Diverses taxes**

Taxe informatique douanière

Taxe de communication

Ramassage d'ordures

Gardiens

**Total des taxes**

➤ **Total frais de séjour**

➤ **Frais d'agence**

Jour d'arrivée

Jours additionnels avec une majoration de 35%

Charges de véhicule

Autorisation

Taxe VHF

Réduction (notons qu'elle n'est pas obligatoire mais nécessaire pour fidéliser le client)

Commission sur dépense avec 2,80%

TVA 18%

**Total frais d'agence**

### **2.1.7.2 Pendant l'escale**

Dès que le navire est dans les eaux Sénégalaises, le capitaine du navire appelle les autorités du Port, afin que lui soit envoyé un pilote, des remorqueurs, des amarreurs. C'est grâce à ces derniers que le navire fait son entrée.

A l'accostage du navire, il y a les autorités portuaires qui montent à bord, on peut distinguer :

#### **- La Police des frontières**

Elle vérifie les titres de voyage, les livrets des marins ou fascicules. Quand le navire accoste la police retire les passeports des marins soumis, c'est pour cette raison que l'agent shipping dépose une demande visa de court séjour (shore passe) au ministère de l'intérieur, ce visa permet aux marins de sortir. Les passeports retirés, la police délivre une attestation de retraits de documents. Avant la sortie l'agent les retire et les donne au capitaine.

#### **- La Santé des frontières**

Elle vérifie d'abord la santé de l'équipage dans le yellow book. Cette mesure est prise pour voir si l'équipage est vacciné contre le choléra, la fièvre jaune etc. Ensuite elle vérifie si la cargaison n'a pas de produits prohibés et dangereux, elle visite aussi les entrepôts pour voir s'il n'y a pas de produits périmés. Enfin elle autorise les gens monter à bord c'est-à-dire que l'on peut accéder au navire sans trop de danger.

Les documents que la santé des frontières demande sont :

- La liste des dix derniers ports d'escales avant le PAD
- La liste d'équipage

- Le carnet de vaccination des membres de l'équipage contre le choléra, la fièvre jaune etc.
  - La déclaration maritime de santé
  - La liste des narcotiques
  - La liste des médicaments à bord
- **La Douane**

Elle regarde s'il n'y a pas de marchandises frauduleuses et si toutes sont déclarées.

Ce qui les intéresse c'est :

- Le manifeste
  - La liste d'équipage
  - La liste des produits dangereux
  - Les dix derniers ports
  - Les effets personnels de l'équipage
  - Les armes et munitions
  - La quantité de peinture à bord
  - La contrebande
- **Le Manutentionnaire**

Il s'occupe du chargement et du déchargement du navire. Notons que l'entreprise de manutention exerce deux types de missions dont celle purement matérielle et celle de nature juridique. La mission matérielle est liée à la manipulation des marchandises tandis que la mission juridique a trait aux engagements pris avec la réception, la reconnaissance et le gardiennage des marchandises. Ce qui vient à dire que si avant l'embarquement ou après le débarquement un vol, des avaries ou des manquants sont constatés la responsabilité du manutentionnaire est engagée.

Le manutentionnaire bord est chargé à lors de l'embarquement de prendre les marchandises au sous palan pour les mettre à bord du navire, au débarquement de prendre les marchandises à bord du navire et les décharger au sous palan.

Le manutentionnaire terre a pour mission lors de l'embarquement de prendre les marchandises depuis les entrepôts jusqu'au sous palan, au débarquement il prend les marchandises du sous palan pour les emporter à l'entrepôt.

Pendant l'escale ou le séjour à quai, l'agent shipping doit veiller à la sécurité du navire, de l'équipage, et s'il y a lieu de la cargaison. Pour cela il met à bord du navire quatre (4) Gangway watchmen.

Il reste en contact permanent avec le commandant pour que ce dernier puisse lui faire part de tous ses besoins, de ses sollicitations etc. A supposé qu'un marin doivent débarquer ou embarquer (relevage d'équipage) c'est l'agent qui s'occupe des formalités de police, de visas, de transport (port aéroport, aéroport port), ou quand un marin est souffrant c'est le consignataire qui se charge de ses soins et éventuellement de son rapatriement.

Il doit rendre visite au commandant du navire au moins deux fois par jour, pour s'acquérir de la situation qu'il prévoit dans le navire.

L'agent maritime envoie quotidiennement des rapports à l'armateur, au réceptionnaire de la cargaison, à l'affréteur etc. Ce rapport s'intitule daily disloading report qui détermine le tonnage débarqué et le reste à débarquer.

Il y a aussi l'ETC c'est-à-dire la prévision de fin d'opération.

En même temps le statement of facts qui est résumé de toutes les opérations journalières ; qu'il fait signer au capitaine et l'envoie aux différents intervenants. C'est sur cette base qu'on calcule les surestaries et les bonus ou les démarrages.

Le consignataire se doit d'intervenir à chaque fois que le navire à un problème.

En plus des intervenants à l'activité de consignation maritime déjà énumérer, nous pouvons évoquer : le Maitre de Port, les Experts maritimes, le P&I, les Pointeurs

### **2.1.7.3 Après l'escale**

Quand le navire finit ses opérations, le consignataire monte à bord et fait signer au capitaine le statement of facts. Ensuite il lui remet la clearance qui est un document qui souligne que le navire est en règle et qu'il peut sortir, ce

document est signé par la capitainerie. Pour terminer il lui remet le manifeste de sortie signé par la douane.

Il peut arriver que le navire ait besoin de gasoil, dans ce cas on le shift c'est-à-dire qu'on le fait quitter un poste pour un autre poste aux hydrocarbures.

Mais deux cas peuvent se présenter :

- **La nomination internationale** dans le cas où l'armateur a contacté une maison qui est dans un autre pays.
- **La nomination nationale** c'est quand l'opération se passe sur place, dans ce cas c'est l'agent maritime qui se charge de contacter une maison. On parle alors de soudage par camions.

## 2.2 Présentation de la société AFRICA 2000 INC

### 2.2.1 Historique

Il y'a juste un an, AFRICA 2000INC a démarré son exploitation. Depuis, les activités de la société ont connu une évolution rapide ; la plaçant ainsi parmi les entreprises les plus performantes de la place portuaire.

Ce développement a été rendu possible grâce à l'engagement d'une équipe compétente déterminée et la mise en exploitation d'un important parc de transport d'une très grande fiabilité et adapté au marché et, qui ont su élaborer une stratégie reposant sur une approche systémique, tout en prenant en compte les préoccupations individuelles de tous les acteurs placés aussi bien en amont qu'en aval de la chaîne logistique.

Cependant, AFRICA 2000INC a su faire face à ce défi de la mondialisation, grâce à ses atouts que constituent : la flexibilité de son organisation, son adaptation aux contraintes, sa maîtrise de l'environnement et sa capacité d'apporter toujours une réponse personnalisée aux besoins spécifiques de chaque partenaire.

### 2.2.2 Localisation

La société AFRICA2000 INC est située au 13 Avenue Malick SY. En face Polyclinique 2<sup>e</sup> étage Dakar, Sénégal.

### **2.2.3 Statut juridique**

AFRICA 2000 INC Dakar est une société anonyme à responsabilité limitée S.A.R.L avec un capital entièrement libéré de 30.000.000 (trente millions) de FCFA.

De par ses statuts, la société intervient dans les activités listées ci-dessous :

- Création, acquisition, exploitation sous toutes ses formes de toute entreprise de consignation maritime, de transit, d'aconage, de manutention, de chargement/déchargement de navires, de transport, remorque, d'achalandage, de représentation, d'armement, d'agence de voyage, d'avitaillement ainsi que toute entreprise ou service se rattachant directement ou indirectement aux transports maritimes ; terrestres ou aériens ;
- Création, acquisition, exploitation sous toutes ses formes de toutes entreprises de navigation, d'affrètement de tous navires ou matériels nécessaires à la réalisation desdites activités ainsi que de toutes prestations de services y afférentes ;
- Toutes opérations accessoires se rapportant par voie directe ou indirecte à l'un des objets ci-dessus spécifiés ainsi que toutes opérations commerciales de commission, de courtage et de représentation relativement à ces activités.

La société dispose des agréments suivants en consignation maritime, manutention, transit commissionnaire en douane, transport et livraison de conteneurs.

### **2.2.4 Services proposés**

Localement AFRICA2000 INC concentre son activité autour :

- Du Transit maritime et aérien
- Du Door to Door service
- De la consignation de navires

- De la Manutention portuaire
- Du Transport et livraison des conteneurs.

### **2.2.5 Réseau**

Le groupe AFRICA 2000 INC comprend la société mère basée à Houston dans l'Etat du Texas ainsi que des filiales implantées dans certains pays d'Afrique notamment au Sénégal – Dakar, au Mali – Bamako, au Ghana – Tema, en Angola – Luanda et Lobito, en Guinée Equatoriale, et au Kenya – Mombasa.

# **TROISIEME PARTIE**

## **CADRE ANALYTIQUE**

---

---

Dans cette partie de notre mémoire nous allons présenter et analyser les résultats que nous avons pu obtenir à la suite de notre enquête. En effet Dans le cadre de notre travail nous avons émis des hypothèses qui selon nous pouvaient constituer un frein à l'activité de consignation maritime. C'est à l'issus de cette analyse que nous retiendrons les hypothèses valables et apporterons des solutions et ferons des recommandations

Notons que Parmi les 20 professionnels à qui nous avons administré notre questionnaire, il n'y a que 13 qui ont eu l'obligeance de nous répondre.

### 3.1 Présentation et analyse des résultats d'enquête

#### 3.1.1 Question 1 : Quelles sont les raisons qui fassent que les consignataires ne respectent pas les délais ?

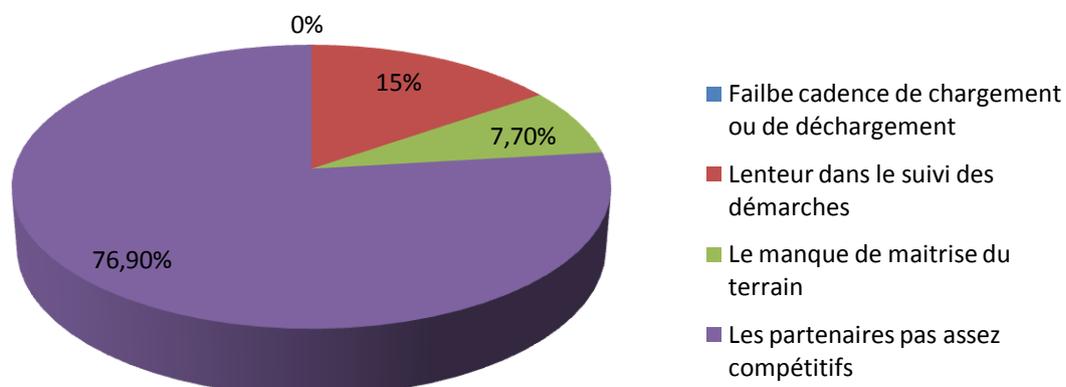
**Tableau 2 : Répartition des données recueillies sur la question 1**

N°	Causes	Nombre d'observation	%
01	La cadence de chargement ou de déchargement n'est pas assez élevée	0	0%
02	La lenteur dans le suivi des démarches	2	15,4%
03	Le manque de maitrise du terrain	1	7,7%
04	Les partenaires pas assez compétitifs	10	76,9%
<b>TOTAL</b>		13	100%

*Source : Enquête Gaël OZIMBA 2012*

Dans le tableau ci-dessus nous pouvons observer les causes qui sont à notre avis les raisons susceptibles de justifier notre première hypothèse, ainsi que le nombre de personnes ayant apporté leurs contributions.

**Figure 5 : Diagramme circulaire des données recueillies sur la question 1**



*Source : Enquête Gaël OZIMBA 2012*

Le diagramme ci-dessus permet de rendre plus explicite les données que nous avons saisies dans le tableau 2. Nous pouvons constater que le faible cadence de chargement ou de déchargement est à écarter des raisons pouvons causer une longue immobilisation du navire au port. Il sied de noter que lors de la signature du contrat l'armateur et le consignataire s'accordent sur la cadence de chargement ou de déchargement des marchandises par jour ainsi que sur le temps de planche. Ce qui fait que les consignataires s'appliquent à respecter les clauses de ce contrat de peur de devoir payer des surestaries et à l'avenir des voir leurs crédibilités prendre un coup. Pendant la signature du contrat, il y a des agents qui s'abstiennent clairement de hausser la cadence journalière parce qu'ils ne sont pas en mesure de faire plus ou simplement parce qu'ils veulent faire un maximum de profit. Pour le cas d'AFRICA 2000 INC le consignataire s'applique à terminer le chargement ou le déchargement du navire avant la date butoir afin d'obtenir une compensation de la part de l'armateur. Cette compensation est justifiée par le fait qu'en accélérant le rythme le consignataire fasse gagner du temps et de l'agent à l'armateur.

La lenteur dans le suivi des démarches qui occupe 15% de notre diagramme est l'une des rares causes soutenues par certains professionnels, qui affirme que les consignataires ne passent pas très rapidement certaines informations aux autorités portuaires.

Le manque de maîtrise du terrain représente 7,70% des possibilités évoquées. Dans ce cas on parle de la maîtrise de l'environnement propre au domaine de la consignation maritime, c'est-à-dire les autorités compétentes à saisir pour telle ou autre situation. La maîtrise du terrain permet aux consignataires d'intervenir rapidement au cas où.

Les partenaires pas assez compétitifs est la cause la plus plausible révélée par notre enquête étant donné qu'elle représente 76,90% des possibilités évoquées. Ici les partenaires sont les différents intervenants qui collaborent étroitement avec les consignataires durant leurs missions. Nous pouvons distinguer les chargeurs qui quelquefois n'apportent pas les marchandises dans les brefs délais. Il y a aussi les armateurs dont les navires font parfois l'objet de saisie à cause d'insalubrité, ainsi que des marins mécontents à cause des problèmes de provision ou encore pour multiples raisons.

### **3.1.2 Question 2 : Quelles sont les difficultés auxquelles sont perpétuellement confrontés les intervenants dans la consignation maritimes des navires au Port Autonome de Dakar ?**

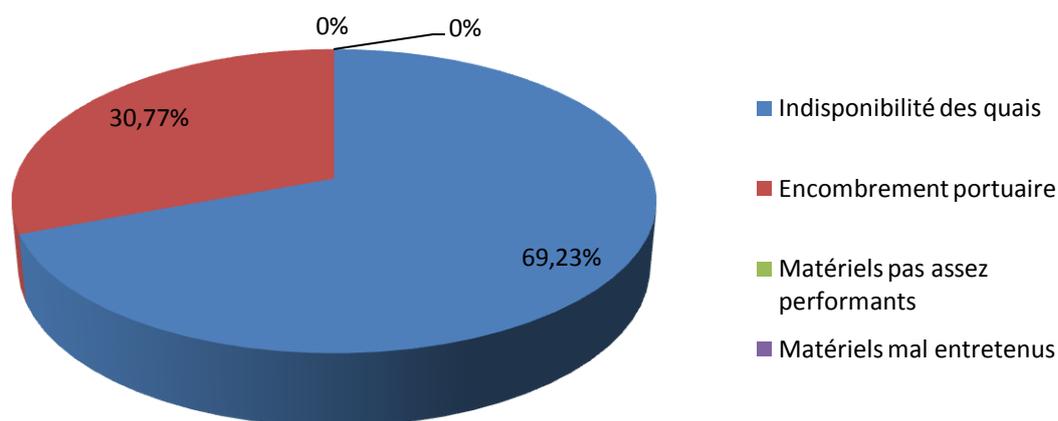
**Tableau 3 : Répartition des données recueillies sur la question 2**

<b>N°</b>	<b>Causes</b>	<b>Nombre d'observation</b>	<b>%</b>
01	Indisponibilité des quais	9	69,23%
02	Encombrement portuaire	4	30,77%
03	Matériels pas assez performants	0	0%
04	Matériels mal entretenus	0	0%
<b>TOTAL</b>		13	100%

*Source : Enquête Gaël OZIMBA 2012*

Le tableau ci-dessus donne une répartition des données que nous avons recueillies. Nous pouvons observer à gauche de notre tableau les différentes que nous avons évoquées, au centre le nombre de personne ayant contribué et enfin au fond à droite les fréquences dont le taux de contribution.

**Figure 6 : Diagramme circulaire des données recueillies sur la question 2**



*Source : Enquête Gaël OZIMBA 2012*

Nous avons réalisé le diagramme ci-dessus et inséré les données du tableau 3 afin de les rendre un peu plus claires. Nous pouvons constater que l'indisponibilité des quais qui occupe 69,23% de notre diagramme est parmi les problèmes qui minent l'activité portuaire, les professionnels qui ont validé cette cause dénoncent un manque de quais disponibles lorsque les navires doivent accoster au port autonome de Dakar, ce qui fait que les navires en provenance d'autres ports sont contraints de patienter au rade le temps que les quais se libèrent.

A la raison précédemment évoquée nous pouvons ajouter celle de l'encombrement portuaire qui occupe 30,77% de notre diagramme. Ces deux causes peuvent être classées dans la même catégorie étant donné que l'encombrement portuaire en l'espèce concerne celle des postes à quais. En effet il peut y avoir des quais disponibles dans le port mais un encombrement dans un poste donné. Cela s'explique par le fait les quais capable d'accueillir

des navires dotés de long tirant sont rares. Notons qu'au cours de son activité le navire en charge de l'agent consignataire d'AFRICA 2000 INC a eu à céder un quai au profit d'un autre navire étant donné que ce dernier ne pouvait qu'accoster à ce quai. Cela a valu à AFRICA 2000 INC de perdre un temps important étant donné que l'agent consignataire avait choisi ce quai pour des raisons purement stratégiques

Les deux dernières causes à savoir les matériels pas assez performants et mal entretenus sont à exclure de notre hypothèse. Certains professionnels ayant apporté leurs contributions à ce sujet parlent plutôt d'insuffisance des équipements de manutention notamment les portiques. Ils assurent que les matériels sont performants et entretenus par des techniciens qualifiés.

### **3.1.3 Question 3 : A quel niveau situez-vous la complexité des procédures mises en place par les autorités portuaires ?**

Nous avons obtenus des résultats nuls étant donné qu'aucune source de l'enquête n'a jugé comme étant complexe les procédures portuaires. Le consignataire d'AFRICA 2000 INC annonce lui, trouver la procédure simple et pas du tout pénible.

Le nombre d'intervenant peut paraître énorme, mais il est important de noter que tous ces intervenants sont là pour accomplir des tâches bien spécifiques sans lesquelles une consignation en bonne et due forme ne saurait aboutir.

### **3.2 Synthèse des résultats d'enquête**

Dans cette partie de notre travail nous allons effectuer un diagnostic des forces et des faiblesses ainsi que les opportunités et menaces auxquelles est soumis le service consignation maritime d'AFRICA 2000 INC.

**Tableau 4 : Analyse SWOT**

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bonne relation avec la clientèle</li> <li>• Agents consignataire expérimenté</li> <li>• Matériels de pointe</li> <li>• Un réseau important</li> <li>• Personnels qualifiés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'organigramme concret</li> <li>• Mauvaise circulation d'information entre agents</li> <li>• Un seul agent consignataire</li> <li>• Faible capacité de chargement et de déchargement dans certains cas</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situation politique stable</li> <li>• Port jouissant d'une position géographique stratégique</li> <li>• Partenaire portuaire en quête de performance</li> <li>• Célérité et souplesse des formalités administratives au PAD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fin de la crise ivoirienne</li> <li>• Crise malienne</li> <li>• Concurrents compétitifs</li> <li>• Sortie de crise ivoirienne</li> <li>• Impossibilité du PAD à accueillir certains gros navires</li> <li>• Insuffisance de quai au PAD, par rapport à l'intensité de trafic</li> <li>• Insuffisance de portique au PAD</li> </ul>

*Source : Enquête Gaël OZIMBA 2012*

### **3.3 Solutions et recommandations par rapport aux problèmes identifiés**

A ce stade de notre travail nous allons tenter d'apporter des solutions et faire des recommandations par rapport aux problèmes identifiés dans notre analyse des résultats d'enquête. Lesquels sont à l'origine de la lenteur dans l'activité de consignation maritime, causant ainsi une durée assez anormale des navires au Port Autonome de Dakar.

### 3.3.1 Solutions

- En ce qui concerne les consignataires qui ne respectent pas les délais, cela est dû à la lenteur dans le suivi des démarches, au manque de maîtrise du terrain et au partenaire pas assez compétitif, nous pensons que les solutions sont :
  - Plus de facilitation et de rapidité dans les échanges d'informations entre les agents consignataires et le port autonome de Dakar
  - Le consignataire doivent faire plus d'effort pour avoir une parfaite maîtrise de l'environnement dans lequel ils évoluent
  - L'équipage du navire doit fournir beaucoup d'effort pour respecter les normes de sécurité, d'hygiène, de sureté ainsi que les règlements établis par le Port Autonome de Dakar
  - Les chargeurs doivent tout faire pour apporter les marchandises à temps et en règles.
- En ce qui concerne le manque d'infrastructures dont souffre le Port Autonome de Dakar, nous pensons que les solutions sont les suivantes :
  - Un aménagement du territoire portuaire avec l'approfondissement des quais, l'expansion et la construction des postes à quais, en fonction des possibilités envisageables
  - L'acquisition de portiques supplémentaires.

### 3.3.2 Recommandations

Nous allons faire des recommandations l'attention d'AFRICA 2000 INC et de son consignataire ainsi qu'aux Autorités portuaires. Ces recommandations constituent des conditions de mise en œuvre des solutions préconisées.

- **AFRICA 2000 INC et son consignataire**
  - AFRICA 2000 INC devrait agrandir son service consignation maritime
  - AFRICA 2000 INC devrait établir un organigramme concret et connu de tous les employés
  - AFRICA 2000 INC devrait favoriser un travail en réseaux pour accélérer et faciliter les échanges d'informations entre employés

- AFRICA 2000 INC devrait augmenter sa capacité de chargement et de manutention et de déchargement pour gagner du temps lors des opérations de manutention. Ce qui serait bénéfique pour tous les intervenants
- Le consignataire devrait transmettre aux autorités portuaires le plus tôt possible les données nécessaires, surtout durant la période d'escale et à la sortie
- Le consignataire devrait prévenir les armateurs sur l'importance des respects des normes et leurs exposer les difficultés auxquelles ils pourraient faire face en cas de non-respect de ces normes
- Le consignataire devrait faire un briefing sur le règlement, aux membres d'équipage des navires dont il est en charge, et leurs rappeler qu'ils ne sont pas censés ignorer le règlement
- Le consignataire devrait exhorter leurs partenaires, notamment les chargeurs sur l'importance du facteur temps, si possible leurs mettre la pression pour qu'ils livrent les marchandises à temps et dans les conditions favorables.

**- Port Autonome de Dakar**

- La mise en place d'un système informatisé de gestion des données et documents entre consignataires et autorités portuaires pour accélérer et faciliter les échanges
- Etudes de faisabilités sur les aménagements du territoire portuaire
- Déboursement des fonds par les autorités compétentes s'ils ont en la capacité
- Recherche des investisseurs
- Recherches des bailleurs de fonds.

## Conclusion

Au regard de tout ce qui précède nous pouvons affirmer que la consignation maritime est une activité très importante en ce sens qu'elle est l'activité sans laquelle les navires ne pourraient pas accoster au port. Comme nous avons pu le constater tout au long de notre travail, le consignataire assume des grandes responsabilités portant sur le navire et l'équipage, et quelque fois sur les marchandises même après déchargement du navire, selon les clauses conclues dans le contrat.

Le principal problème que nous avons soulevé a été le temps qu'effectuent les navires ayant accosté au Port Autonome de Dakar. Après notre analyse nous avons pu retenir deux hypothèses sur les trois émises au début de notre travail. Ces deux mettent en cause les consignataires dans leurs relations avec leur partenaire ainsi que le port souffrant d'un manque d'infrastructures. Les solutions préconisées et les recommandations que nous avons faites ne constituent pas une éradication totale des maux qui minent cette profession mais un moyen de faire gagner un peu plus de temps au Port Autonome de Dakar, aux clients mais aussi au professionnels maritimes évoluant au port.

Les procédures mises en place par la douane ne devraient pas être prises par certains comme étant une complication du système ou un frein à l'activité portuaire étant donné qu'en plus de jouer un rôle économique, le Port Autonome de Dakar joue aussi un rôle de protecteur à l'égard des populations. En effet en mettant en place des procédures qui peuvent sembler drastiques les autorités portuaires essayent d'effectuer un contrôle approfondi de la marchandise afin de ne pas laisser entrer des produits dangereux à l'instar des armes, des produits avariés et autre.

En ce qui concerne les intervenants lors de la consignation maritime, ils ont tous leurs rôles de bout en bout, de la signature du contrat à l'escale jusqu'à la sortie du navire en direction d'autres lieux.

Bien que les navires à quai versent des frais au port, il convient de noter qu'une immobilisation des navires pendant une longue période ne peut que constituer

Analyse de la consignation maritime d'un navire au port autonome de Dakar :  
Cas D'AFRICA2000 INC

---

un manque à gagner pour un port comme celui de Dakar qui a aussi des obligations envers les pays voisins enclavés.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Léon LAVERGNE. *Les transports par mer*. Paris, René MOREUX & Cie, 1972 : 175 p.

CHEVALIER, D. DUPHIL, F. *Le transport - Gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*. FOURCHER, Vanves, 2004 : 248 p.

DAMIEN, M. M. (2001-2005). *L'usine nouvelle. Dictionnaire du transport et de la logistique (2<sup>e</sup> édition, 2001-200)*. Paris, Dunod, 544 p.

KERGUELEN-NEYROLLES, B., THOMAS, J.-P., LEBELLEC-RENARDL, V., CHATAIL, C., *Lamy transport : tome 2 commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur*, Paris, LAMY SA, 2004, 1008 p.

Jean Belotti. *Transport international des marchandises*. Librairie Vuibert, 2004 : 322 p.

Agence nationale de la statistique et de la démographie. *Situation économique et sociale du Sénégal en 2010*. Dakar, 2008, 358 p.

Bienvenu, AKPATA. *Impacts des contraintes portuaires sur les opérations de consignation de navires au PAD*. Mémoire de Maîtrise en Transport et Logistique : Institut Supérieur des Transports. Dakar, 2011, 55p.

Souleymane DIOP. *La place du consignataire dans le transport maritime international : Cas de la CSTT-AO*. Mémoire de Maîtrise en Transport et Logistique : Institut Supérieur des Transports. Dakar, 2011, 86p.

SOUMARE Ndeye Fatou. *L'analyse de la consignation des navires : Cas d'un vraquier à TRANSSENE*. Mémoire de Maîtrise en Transport et Logistique : Institut Supérieur des Transports. Dakar, 2008, 64p.

## **RAPPORTS CNUCED**

« Etude sur les transports maritimes », 2009

« Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, annuel, 2004-2012 », 2012

« Indicateur du commerce de marchandise », 2010

« Tendances du commerce de marchandise », 2009

« La flotte marchande par pavillons d'immatriculations et par types de navires, annuel, 1980-2012 », 2012

## WEBOGRAPHIE

[www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

[www.youtube.com](http://www.youtube.com)

[unctadstat.unctad.org](http://unctadstat.unctad.org)

[www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)

## LEXIQUE

**Accorage :** Opération qui consiste à la fixation des voitures dans les navires qui transportent les véhicules à l'instar des rouliers.

**Accostage :** Manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage (quai ou appontement) conçu pour permettre le stationnement des navires, leur amarrage et la manutention.

**Affréteur :** Personne qui loue le navire ou qui exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement.

**Amarrage :** Immobilisation d'un navire au moyen d'aussières (câbles) à un quai ou une bouée.

**Appareillage :** Préparatifs de départ d'un navire.

**Armateur :** Personne/société qui arme le navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

**Balise :** Perche surmontée de quelque objet, ordinairement d'un petit baril, et servant d'indice à la navigation.

**Calage :** Manœuvre d'immobiliser des marchandises.

**Cale :** Espace intérieur entre les fonds et le pont d'un navire.

**Chargeur :** Personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et remet le plus souvent la marchandise au transporteur.

**Capitainerie :** Service dépendant de l'autorité portuaire et chargé de coordonner les mouvements des navires dans le port.

**Connaissance :** Titre représentatif de la marchandise lors d'un transport maritime, tenant lieu de reçu de ce que l'armement charge à bord du navire. Le connaissance est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur.

**Conteneur :** Caisse parallélépipédique de dimensions normalisées au niveau international, utilisée pour l'acheminement de marchandises par différents modes de transport (route, rail, voie aérienne, fluviale et maritime).

**Crochetage :** Opération qui consiste à mettre les crochets dans les élingues en vue de les soulever.

**Daily disloading report :** Rapport qui détermine le tonnage débarqué et le reste à débarquer.

**Dépotage :** Opération de manutention qui consiste à sortir les marchandises d'un conteneur. C'est le fait de vider un conteneur.

**Désamarrage :** Détachement d'un navire de ses amarres.

**Elingage :** Opération de manutention qui consiste à entourer les marchandises d'élingues (mettre dans les filets).

**Empotage :** Opération de manutention qui consiste à mettre les marchandises dans un conteneur. C'est le remplissage d'un conteneur.

**E.V.P :** Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux.

**Experts maritimes :** Ils sont chargés de l'inspection des cales du navire.

**Fret :** Marchandise que transporte le navire, chargement commercial d'un navire ; prix de transport proprement dit.

**Gangway watchmen :** Personne chargée de monter la garde à l'intérieur du navire, pendant l'escale ou le séjour à quai.

**Grue :** Appareil servant à lever et manipuler les conteneurs et autres charges.

**Hissage :** Opération de manutention qui consiste à soulever les marchandises.

**Lamaneur :** Professionnel qui prend les amarres du navire pour les amener à quai.

**Maitre de port :** Il supervise les différentes opérations des autorités portuaires, pour être plus clair il conseille et aide à la décision en matière d'exploitation, d'aménagement et de développement des infrastructures portuaires. Pour cela,

il assure l'organisation de l'entretien et la maintenance des installations. Il est en relation avec le Directeur du port et les directeurs des services. Le maître du port est aussi un encadrant et doit donc travailler avec une équipe. Il est ainsi en relation avec les services de sécurité et de secours : affaires maritimes, gendarmerie, douanes, pompiers.

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

**Môle :** Terre-plein entre deux darses.

**Mouillage :** Manœuvre pour jeter l'ancre.

**Navire de ligne régulière :** Cargo affecté à la desserte régulière d'un secteur géographique déterminé et exploité le plus souvent dans le cadre d'une conférence maritime.

**Navire de tramping ou transport de vrac :** Navire non spécialisé transporteur de vrac, le tramp se déplace à la demande (navire taxi). Il est souvent opposé au navire de ligne

**Navire Ro-Ro ou navire roulier :** Navire de charge muni d'une passerelle permettant une manutention horizontale par roulage.

**Phare :** Tour élevée sur rivage ou sur un îlot et portant à son sommet un feu pour guider les navires.

**Pointeurs :** C'est une équipe qui suit le débarquement dès que la marchandise est sur terre-plein. Ils interviennent dans la manutention, leurs missions est de noter la quantité de marchandise chargée ou déchargée, les avaries, les déchirures de sacs ou tout autre dommage apparent ayant survenu sur la marchandise.

**Pilote :** Professionnel qui conseille le capitaine dans les mouvements d'entrée et de sortie au port.

**Portique :** Engin de manutention destiné au levage des charges lourdes, autonome, utilisé principalement sur les grandes aires de stockage à l'air libre.

**Le P&I :** Il défend les intérêts de l'armateur ou de l'affrètement lorsque la responsabilité du navire est engagée. Il est commis par l'armateur afin d'assister le capitaine.

**Quai :** Construction élevée le long d'un cours d'eau. C'est le rivage d'un port où l'on décharge les marchandises, embarcadère.

**Rade :** Plan d'eau ayant accès à la mer et pouvant servir de mouillage.

**Remorqueurs :** Ils facilitent par l'utilisation d'engins nautiques de forte puissance la manœuvre et l'accostage des navires au port.

**Sacherie :** Opération de manutention qui sert à constituer des palanquées.

**Shifting :** Déplacement du navire

**Statement of fact :** Document qui mentionne l'état de fait du déroulement des opérations commerciales contractuelles.

**Terminal :** Espace constitué d'un quai et d'un terre-plein d'où partent et où aboutissent les voyageurs et les marchandises. Terminal à conteneurs, emplacement équipé pour la manutention et le stockage des conteneurs.

**Tirant d'eau :** Distance verticale entre la ligne de flottaison et l'enfoncement du navire.

**Transbordement :** Transport de la marchandise d'un navire à un autre.

**Transitaire :** Il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport.

**Vigie :** C'est un poste d'observation qui annonce l'arrivée des navires.

**Virage :** Manœuvre de manutention qui consiste à faire tourner une grue en vue de positionner la palanquée à l'aplomb de la cale.

## TABLE DES MATIERES

DEDICACES.....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
SOMMAIRE.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
LISTE DES FIGURES.....	v
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	vi
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>PREMIERE PARTIE : Cadre théorique et méthodologique .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Cadre théorique .....</b>	<b>4</b>
1.1.1 Contexte général .....	4
1.1.1.1 La place du transport maritime dans l'économie mondiale .....	4
1.1.2 Problématique .....	4
1.1.3 Revue de la littérature .....	6
1.1.4 Clarification des concepts.....	7
1.1.5 Objectif de recherche.....	11
1.1.5.1 Objectif général.....	11
1.1.5.2 Objectifs spécifiques .....	11
1.1.6 Hypothèse de travail .....	11
<b>1.2 Cadre méthodologique .....</b>	<b>11</b>
1.2.1 Techniques et méthodes de collecte de données .....	11
1.2.1.1 L'échantillonnage .....	11
1.2.1.2 La recherche documentaire.....	11
1.2.1.3 Le guide d'entretien.....	13
1.2.1.4 L'internet .....	13
1.2.1.5 La communication téléphonique.....	13
1.2.2 Technique d'analyse de données.....	13
1.2.3 Les difficultés rencontrées .....	13

<b>DEUXIEME PARTIE : Présentation de la zone d'étude .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1 Le Port Autonome de Dakar.....</b>	<b>16</b>
2.1.1 Historique.....	16
2.1.2 Le statut juridique du Port Autonome de Dakar.....	16
2.1.3 Localisation géographique du Port Autonome de Dakar.....	18
2.1.4 Les infrastructures du Port Autonome de Dakar.....	19
2.1.5 Organisation du Port Autonome de Dakar.....	22
2.1.6 Services portuaires.....	24
2.1.6.1 Le balisage.....	24
2.1.6.2 Le pilotage.....	25
2.1.6.3 Le remorquage.....	25
2.1.6.4 Lamanage.....	25
2.1.6.5 L'avitaillement.....	26
2.1.6.6 La réparation navale.....	26
2.1.6.7 La manutention.....	26
2.1.6.8 Le stockage.....	27
2.1.6.9 Les autres services.....	28
2.1.7 La consignation maritime au PAD.....	28
2.1.7.1 Avant l'arrivée du navire.....	29
2.1.7.2 Pendant l'escale du navire.....	32
2.1.7.3 Après l'escale.....	34
<b>2.2 Présentation d'AFRICA 2000 INC.....</b>	<b>35</b>
2.2.1 Historique.....	35
2.2.2 Localisation.....	35
2.2.3 Statut juridique.....	36
2.2.4 Services proposés.....	36

2.2.5 Réseaux.....37

**TROISIEME PARTIE : Cadre analytique .....38**

**3.1 Présentation et analyse des résultats d'enquête.....39**

3.1.1 Question 1.....39

3.1.2 Question 2.....41

3.1.3 Question 3.....43

**3.2 Synthèse des résultats d'enquête.....43**

**3.3 Solutions et recommandations.....44**

3.3.1 Solutions.....45

3.3.2 Recommandations.....45

**CONCLUSION.....47**

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

LEXIQUE

LISTE DES ANNEXES

## **LISTE DES ANNEXES**

**ANNEXE A : Questionnaire**

**ANNEXE B : Guide d'entretien**

**ANNEXE C : Organigramme AFRICA 2000 INC**

**ANNEXE D : AVARNAV**

**ANNEX E : Cargo manifeste**

**ANNEXE F : Tentative cargo plan**

**ANNEXE G : Last port of call list**

**ANNEXE H : Crew list**

**ANNEXE I : Crew's effects declaration**

**ANNEXE J : Ship's store declaration 1/2**

**ANNEXE K : Ship's store declaration 2/2**

**ANNEXE L : Nil list**

**ANNEXE M : Notice of readiness**

**ANNEXE N : Port clearance**