

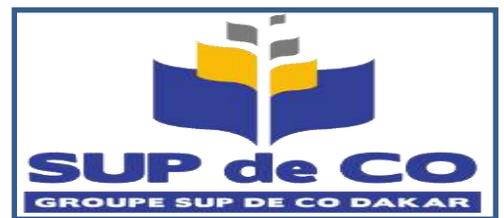
REPUBLIQUE DU SENEGAL



UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Thème : TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE ROUTIERE

Exemple: CMA CGM –ISTT (DAKAR-BAMAKO)

**Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du
Bachelor en Logistique et Transports**

Présenté par:

ALE JATARA
AMADOU KARIM KANE
MAISSA N'DIAYE
ALDIOUMA NIASS

Sous la direction de:

M. Dramé SECK
Ingénieur en Génie mécanique

Dédicaces

Nous dédions ce présent mémoire à nos parents qui n'ont cessé de croire en nous, nos professeurs, nos camarades de classe et à tous les membres de l'IST.

A nos père et mère pour le soutien financier et moral tout au long de ces années sans lesquels nous ne serions pas arrivés à ce stade

Mais aussi à nos frères et sœurs etc.

Nous ne pourrions jamais vous rendre la pareille mais que DIEU l'omnipotent vous le rende au centuple. Nous ne cesserons de prier pour vous pour que vous ayez une longue vie et une santé de fer afin de cheminer à nos côtés pour longtemps encore.

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué au succès de notre visite à l'ISTT et CMA CGM et qui nous ont aidés lors de la rédaction de ce modeste mémoire.

Nous voudrions dans un premier temps remercier, notre directeur de mémoire M. DJIBIY, Directeur de l'ISTT, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter notre réflexion.

Nous remercions également toute l'équipe pédagogique de l'institut supérieur des transports (IST) du groupe SUP de CO et les intervenants professionnels responsables de notre formation, pour avoir assuré la partie théorique de celle-ci.

Nous tenons à témoigner toute notre reconnaissance aux personnes suivantes, pour leur aide dans la réalisation de ce mémoire :

M. DRAME SECK qui nous a beaucoup appris sur les défis à relever dans le monde des transports. Il a partagé ses connaissances et expériences dans ce milieu, tout en nous accordant sa confiance et une large indépendance dans l'exécution de missions valorisantes.

M. DJIBRIL DIAGNE, directeur administratif de l'ISTT pour nous avoir accordés des entretiens et avoir répondu à mes questions sur la culture du monde des transports, ainsi que leur expérience personnelle. Il a été d'un grand soutien dans l'élaboration de ce mémoire.

Nos parents, pour leur soutien constant et leurs encouragements.

Liste des sigles et abréviations

ANL	Australien national lines
ANSD	Agence national de la statistique et de la démographie
B/L DIRECT	Bill of lading
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement-compagnie générale maritime
GAINDE	Gestion automatisée des informations douanières et des échanges
ISTT	Ibrahima sidibé Transit Transport
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TCD	Terminal à conteneur de Dakar

Avant-propos

Ce mémoire rentre dans le cadre de l'obtention du diplôme de Bachelor en transport et logistique à L'IST (l'Institut Supérieur des Transports) du groupe SUP de CO de Dakar. Il étudiera l'impact de la tendance du transit sur le comportement des entreprises de transport au Sénégal. L'idée de ce mémoire de recherche est venue du constat que beaucoup d'entreprise de transport au Sénégal se rangent dans le secteur informel ce qui fait l'objet de notre étude à l'ISTT.

Cette étude se veut être une contribution devant permettre de mettre en relief les différents obstacles, mais aussi les opportunités de ce marché de transport au Sénégal. Ainsi, des solutions sont proposées pour lever ces obstacles, en particulier ceux qui sont liés à l'environnement culturel national.

Des difficultés n'ont pas manqué. Elles concernent particulièrement la disponibilité de données fiables et actuelles. Elles concernent également la disponibilité des agents qui prennent les décisions dans le milieu des transports pour la réalisation d'interview. Cette dernière situation nous a obligés à nous contenter des entretiens informels que nous avons pu avoir avec quelques spécialistes dans le milieu surtout à côté de l'ISTT et de CMA CGM.

Sommaire

Chapitre I : le cadre de l'étude

Section 1 : Présentation des entreprises (CMA CGM ET ISTT)

1-1-1- Historique de l'entreprise **CMA CGM**

1-1-2- Historique de l'entreprise **ISTT**

A/ l'environnement macro-économique

- a. l'environnement géographique
- b. l'environnement économique
- c. l'environnement politique et social

B/ l'environnement micro-économique

- a. L'offre
- b. La demande
- c. Les concurrents

2-1-1- Organisation générale de l'entreprise ISTT

Section 2 : Activité de transport ou de la logistique

2-2-1 Présentation générale des activités de l'entreprise

2-2-2 Présentation des moyens logistiques utilisés

Chapitre II : Cadre analytique et recommandations

Section 1 : Présentation et analyses des résultats obtenus

1-1-1 Résultats obtenus par des moyens d'investigations (entretien, échantillonnage, questionnaire, logiciels, stage etc.)

1-1-2 Analyse par la matrice SWOT (forces, faiblesses, opportunités et menaces)

Section 2 : Interprétation des résultats obtenus et recommandations

2-2-1 Interprétation des résultats issus de la matrice SWOT

Conclusion

Liste des tableaux

Tableau 1 :	ORGANISATION DE L'ENTREPRISE ISTT
Tableau 2	RELATION ENTRE ISTT & TCD
Tableau 3	RELATION ENTRE ISTT & CMA CGM
Tableau 4	MOYENS LOGISTIQUES UTILISES
Tableau 5	MATERIEL DE L'ENTREPRISE
Tableau 6	FORCES ET FAIBLESSES
Tableau 7	MENACES ET OPPORTUNITES

Introduction

Le commerce international est en pleine expansion dû au fait du dynamisme des échanges internationaux régit par les organisations telles que OMC. Ainsi deux outils jouent un rôle très important dans ces échanges que sont le transport et le transit. Les échanges internationaux surtout par voie maritime sont gérés par les multinationales qui sous-traitent localement avec des entreprises de transit et de transport.

Ainsi les groupes de transport maritimes par conteneurs (CMA CGM, GRIMALDI, MAERSK etc.) sont en sous-traitance avec des transporteurs locaux pour la destination finale des marchandises. Le Mali ne disposant pas de port, le port de Dakar et d'Abidjan font tous pour s'approprier le marché malien et c'est comme ça que beaucoup de transporteurs et de transitaires maliens se sont installés dans notre capitale. Et certains d'entre eux ont pu décrocher des parts de marchés pour acheminer les conteneurs à Bamako. Il s'y ajoute aussi le non fonctionnement du chemin de fer Dakar-Bamako, cela aussi à contribuer au part de marché des transporteurs maliens et sénégalais. C'est le cas de l'ISTT qui a décroché des BL DIRECT avec CMA CGM. Quand on parle de BL DIRECTS il s'agit des conteneurs transportés directement pour le compte de CMA CGM par les véhicules de l'ISTT pour leur client à Bamako et environs. Cependant l'ISTT est entrain petit à petit de sortir de l'informel pour se formaliser.

Dans le cadre de notre travail au sein de l'ISTT sur la facturation des BL DIRECT résident principalement sur le doublon des factures ou la double facturation mais aussi et surtout sur le suivi des paiements des factures et il y a aucun archivage numérique des documents.

60% Acompte au départ et 40% Reliquat au retour des acquis des conteneurs. Les acomptes ne posent pas trop de problèmes mais les reliquats doivent faire l'Object de suivi permanent.

Alors posons-nous cette question afin d'apporter des solutions

Comment à partir d'une solution informatique, parvenons-nous à pallier aux doublons des factures et aussi assurer à tout temps et à tout moment le suivi des paiements ?

Ou encore comment retrouver rapidement les informations ?

La mise en place de cette application permettra une gestion des factures et même temps des plans de chargement qui permettra le suivi des chauffeurs et des véhicules, éviter au maximum la double facturation en tapant un numéro de conteneur ,le numéro d'un B/L ou encore le matricule d'un Véhicule.

Le travail sera structuré en trois parties :

- Présenté le cadre de l'étude dans la première partie ;
- Les activités de transport ou de la logistique dans la deuxième partie ;
- Et en fin le cadre analytique et recommandation.

CHAPITRE I

Chapitre I : le cadre de l'étude

Durant toute notre année scolaire, ce modeste travail s'est déroulé dans deux entreprises logistiques que sont CMA CGM et ISTT et d'une manière générale dans deux modes de transport (Transport maritime et routier).

Section 1 : Présentation des entreprises étudiées (CMA CGM ET ISTT)

1-2-1- Historique de l'entreprise CMA CGM

La Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime (CMA CGM), est le 3^e armateur mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français. Son offre globale de transport intègre le transport maritime, la manutention portuaire et la logistique terrestre.

Le groupe CMA CGM est issu de la fusion en 1996 de la Compagnie générale maritime (CGM) et de la Compagnie maritime d'affrètement (CMA).

Le nom de la compagnie CMA CGM est récent, mais ses origines remontent à l'année 1851 quand les Messageries maritimes (MM) ont été fondées. Vers la même époque, en 1855, une autre compagnie, la Compagnie générale maritime (CGM), est fondée puis renommée en Compagnie générale transatlantique en 1861. La Compagnie générale transatlantique, surnommée la French Line, assure alors le transport transatlantique régulier de passagers avec des navires comme le Normandie ou le France.

Ces deux sociétés fusionnent pour devenir la Compagnie générale maritime en 1973. En 1996, cette dernière est privatisée. En parallèle, Jacques Saadé crée la CMA (Compagnie maritime d'affrètement) en 1978.

La Compagnie maritime d'affrètement (CMA) et la Compagnie générale maritime (CGM) fusionnent finalement pour former la CMA-CGM. La fusion est finalisée en 1992.

Sous ce même nom, la compagnie rachète en 1998 Australian National Lines (ANL), puis son concurrent Delmas (fondé en 1867, basé à La Rochelle et appartenant à Bolloré Group) en septembre 2005 pour 600 millions d'Euros.

Ces acquisitions placent la compagnie française basée à Marseille comme la troisième plus grande compagnie maritime de transport de conteneurs au monde derrière A.P. Møller-Mærsk et Mediterranean Shipping Company.

Le 25 janvier 2013, un partenariat stratégique est signé entre le Groupe CMA CGM et l'opérateur portuaire chinois China Merchant Holdings (International). Cette opération d'envergure représente la première pierre d'un partenariat stratégique pour les deux parties, qui entendent ainsi exploiter et

Développer des terminaux à conteneurs dans le monde entier et intensifier leurs relations commerciales, tout en capitalisant sur des tendances macroéconomiques mondiales favorables.

En 2015, CMA CGM compte :

467 navires

1 812 9298 conteneurs evp.

183 000 conteneurs réfrigérés (ou reefer).

Aujourd'hui, la flotte du groupe assure 170 services maritimes et escale dans 400 ports dans 160 pays, sur les 521 ports commerciaux existants dans le monde.

Le Groupe CMA CGM compte de nombreuses filiales spécialisées dans le transport maritime parmi lesquelles Delmas (Afrique), CNC (Asie), US Lines (côte ouest des États-Unis, Nouvelle-Zélande, Australie), ANL (Océanie), Comanav (Afrique du Nord) et MC Andrews (Europe).

Une étude préalable en définitive n'est que la première étape de recueil d'informations, pour savoir en premier ou aller par rapport à la première étape de l'étude à faire par rapport au cahier de charges.

1-2-2- Historique de l'entreprise ISTT

ISTT a été créé en 2012. C'est une entreprise de transit et de transport, travaillant dans l'informel et ce n'est qu'en 2016 qu'une politique de modernisation et structuration a commencé à se mettre en place. Ainsi le siège est transféré près du port.

La structure organisationnelle déployée est une structure fonctionnelle commode à une petite entreprise composée d'une direction générale, d'un service administratif et financier et d'un service de transport (logistique) et de transit. Une forme organisationnelle en forme U apparaît

A/ l'environnement macro-économique

Dans le cadre général, l'environnement macro-économique intègre tous les facteurs d'évolution de la société. Ces facteurs influencent la vie de l'entreprise sans que celle-ci ne puisse exercer aucune influence en retour. Autrement dit, l'environnement macro-économique est constitué d'éléments sur lesquels l'entreprise n'a aucun pouvoir de décision mais qui,

influent considérablement sur son équilibre et sur son activité. Ainsi, le macro-environnement de CMA CGM ET ISTT est constitué d'éléments suivants :

a. L'environnement géographique

Le Sénégal est situé entre 12° et 17° de latitude nord et 11° et 18° de longitude ouest. Il est limité au nord par la Mauritanie, à l'est par le Mali, au sud par la Guinée et la Guinée Bissau. La Gambie constitue une enclave de 10 300 km² à l'intérieur du territoire sénégalais avec une ouverture sur l'océan. Le pays couvre une superficie de 196 712 km² et compte 14 régions administratives. Sa population totale est estimée à 16 209 125, selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD) dont la population totale des femmes s'élève à 8 140 343 millions d'habitants soit 50,19% de la population totale et celle des hommes s'élève à 8 068 782 millions d'habitants soit 49,81% de la population mère. Il compte une dizaine d'ethnies inégalement réparties sur le territoire national et dont la principale est Dakar.

La ville de Dakar est la capitale économique, politique et culturelle du Sénégal. Elle est située à l'extrême ouest de la Presqu'île du Cap-Vert, au bord de l'océan atlantique. Elle occupe près de 80% des activités économiques du pays. C'est la raison pour laquelle, la majorité d'entreprises industrielles et commerciales sont implantées dans la région de Dakar.

C'est ainsi que des entreprises comme ISST et CMA CGM ont été implanter dans la ville de Dakar, plus précisément au centre-ville afin de bénéficier de ses avantages géographiques et voire, ceux du pays.

Par rapport à sa position géographique, il sert aussi les pays avoisinants et constitue un couloir naturel des dessertes pour les pays enclavés tels que le Mali et le Burkina Faso.

En parallèle, tous ces avantages permettent aux sociétés qui évoluent dans le secteur de transit, plus précisément, l'ISTT, d'accroître sa part de marché, grâce au trafic des exportations et des importations ainsi que des réexportations vers ces pays enclavés qui croît de manière exponentielle et des marchandises en transit.

b. L'environnement économique

L'économie sénégalaise repose en grande partie sur l'agriculture, mais aussi sur les droits et taxes perçues par le Trésor public. Le Sénégal a une économie extravertie, c'est-à-dire, tournée vers l'extérieur et une balance de paiement déficitaire. Ce qui indique, que la valeur

des importations prime celle des exportations. Ces exportations et importations sont réalisées en grande partie, par voie maritime. Cette réalité justifie en grande partie, la création des sociétés de transit notamment. Celles-ci, grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC), réalisent leurs opérations en douane dans un laps de temps, par le biais du système GAINDE intégral et permet aux opérateurs économiques de contrôler simultanément les trois flux qui comptent dans le transport, c'est-à-dire, la cargaison, l'information qui l'accompagne et le règlement financier.

c. l'environnement politique et social

Le Sénégal est un pays reconnu pour sa stabilité politique. Avec la mondialisation, le secteur des transports, autrefois sous exploité, est aujourd'hui, très sollicité avec l'augmentation des transactions et les relations entre différentes entreprises nationales et multinationales.

Au niveau social, on note une forte présence des transitaires qui évoluent dans le secteur informel, et ces derniers ralentissent le développement des sociétés qui évoluent dans le secteur formel, à l'instar de la société. En dépit de la concurrence, cette société affirme toujours, sa volonté d'accepter des étudiants stagiaires et d'assurer la formation de son personnel. Ces actions seront bénéfiques à long terme et constitueront une source de croissance et de développement pour le Sénégal.

B/ l'environnement micro-économique

Le microenvironnement d'une entreprise regroupe l'ensemble des acteurs qui influencent directement sur les activités de l'entreprise et dont elle peut agir.

Le microenvironnement de CMA CGM ET ISTT regroupe trois facteurs qui influencent directement sa performance sur le marché mais sur lesquels elle est active, et peut influencer. Il s'agit : de l'offre, la demande et les concurrents.

a. Offre du marché

Selon les données de la Direction des Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE), le Port de Dakar a fait en moyenne au profit du Mali, 2.284.250 tonnes, toutes directions et toutes marchandises confondues durant les 5 dernières années. Selon les mêmes sources, la croissance de ce trafic s'établit à +11,85 % en moyenne par an durant la même période ; par

ailleurs, 1.826.515 tonnes de ce tonnage moyen ont été transportées par camions, soit 80,22 % contre 457.735 tonnes par chemin de fer, soit 19,78 % ; ce déséquilibre anormal entre les deux transporteurs de masse vient du fait que la route est dotée d'une rotation de 300 camions par jour et 60.000 par an alors que le chemin de fer, victime d'un matériel obsolète, ne réalise que quelques rotations chaque mois dans l'année. En 2014, ce transit Dakar-Bamako est estimé à 2.796.867 tonnes, soit une croissance de 6,89 % par rapport à l'année 2013. Sur ce tonnage, 17,64 % ont été conteneurisés, soit 493.368 tonnes pour 26.840 conteneurs, réalisés en 302.091 tonnes par route (61,23 %) et 191.277 tonnes par chemin de fer (38,77 %). Malgré beaucoup de contraintes qui sont de plus en plus levées par les autorités étatiques des deux pays, cette croissance formidable en bonne tenue pour l'année 2015 s'explique, selon beaucoup d'observateurs, par la stabilité politique et sécuritaire du Sénégal. Ces importations et exportations maritimes au profit du Mali sont composées de produits chimiques et miniers (46,28 %), de produits pétroliers (20,45 %), de produits alimentaires (15,59 %), de matériels et équipements (7,22 %), de produits divers et effets personnels (5,21%), de produits sidérurgiques (2,78 %), de produits agricoles essentiellement de coton (2,47 %).

b. La demande au niveau ISTT

Au niveau opérationnel, le trafic Malien au Sénégal évolue davantage, depuis la crise en Côte d'Ivoire, le trafic a basculé sur le corridor sénégalais ; ce qui fait que depuis 2002, on est passés de 300.000 tonnes à 3 millions de tonnes, soit environ 65 à 67% du Trafic Malien.

❖ les clients de BL INDIRECT

Ils sont nombreux il y a des particuliers comme des entreprises ; des personnes physiques ou morales. Il y en a qui ont de gros volumes (beaucoup de conteneur).

Parmi eux nous pouvons citer : M Diarisso, VESPERO, Ets FATMA & SŒURS, Groupe Bama ils font des volumes de plus de 10 conteneurs à 15 conteneurs par mois. Permettant à l'ISTT d'avoir une C A très important.

❖ Les clients de BLDIRECT

S'agissant des BL DIRECTS ISTT ne travail pour le moment qu'avec CMA CGM. Malgré qu'il a déposé des agréments dans les autres compagnies maritimes telles que (MAERSK Land) et GRIMALD.

C. Les concurrents

Pour les BL INDIRECTS les concurrents sont très nombreux, pour vous donner une idée, à l'immeuble NINDY seulement il y a plus de 20 entreprises maliennes de transit et de transport. Et cela est le cas pour les BL DIRECT. En effet CMA CGM a fait confiance à

plusieurs autres transporteurs comme TAPHA LOGISTIQUE, KANE LOGISTIQUE, SADY, DIAGNE & FRERES etc.

2-1-1- Organisation générale de l'entreprise ISTT

L'organisation de l'entreprise ISTT est composée des départements qui sont entre autre :

La Direction Générale : elle est au sommet la hiérarchie, elle prend toutes les décisions et donne les orientations et les politiques à suivre. Elle donne les directives au service administratif et financier et cela est valable pour le service transport et transit.

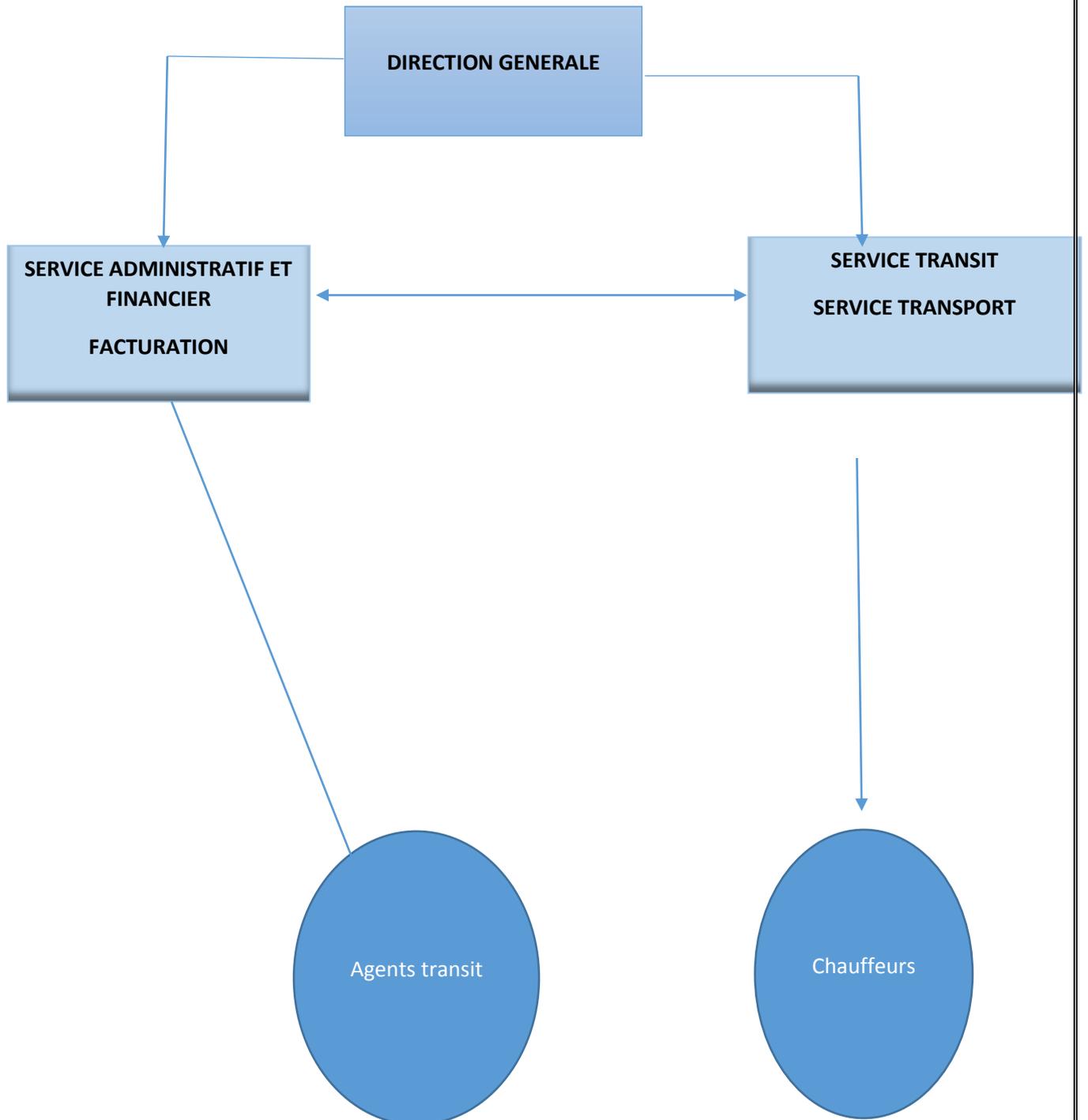
Le Service Administratif et Financier : Il assiste la Direction Générale sur toutes les tâches administratives (traiter les documents, faire les emails, archivages, établir les factures du transit, et aussi du transport (BL DIRECT)).

Le Service de Transport et Transit : C'est la liaison entre la Direction Générale et les chauffeurs et les agents de transit et travaille en étroite collaboration avec le Service Administratif et financier pour le compte, la situation de la finance et des dossiers.

Les agents de transit : ce sont les agents déployés sur le terrain au niveau du port et des différentes compagnies de transport maritimes (CMA CGM, MSC, MAERSK) ; à DP Word et à la douane.

Les chauffeurs : Ils ont la charge de transporter les conteneurs ou les marchandises au Mali. Ils travaillent directement avec l'agent en charge des transports qui leur fournit les informations, les donne les informations relatif au chargement et au déchargement et leurs frais de voyages.

Organisation de l'entreprise ISTT



Relation entre ISTT & CMA CGM

CODE	NOM	DESCRIPTION
A1	ISTT	C'est l'entreprise chargée de transporter les conteneurs de CMA CGM à leur destinataire final au Mali
ISTT - CMA CGM TCD		
A2	CMA CGM	C'est l'entreprise qui donne à l'ISTT leurs conteneurs pour qu'elle les transporte au Mali
A3	Le responsable Transport ISTT	C'est la personne responsable des véhicules et Chauffeurs de l'ISTT
A4	Le responsable intermodal TCD CMA CGM	C'est la personne habilité à donner des agréments et plans de chargement aux transporteurs.
A5	Le Service Administratif et Financier ISTT	C'est le service en charge de la facturation et le suivi des paiements et des réclamations.
A6	DEPARTEMENT FINANCES ET COMPTABILITE CMA CGM	C'est le département qui est charge du décaissement ou encaissement de fonds. Leur rôle dans ce projet est de régler les factures des BL DIRECT d'émettre un chèque pour ISTT.

Communication entre CMA CGM et ISTT

R1

Le responsable TCD appelle le responsable transport ISTT

R2

ISTT met le nombre de Véhicules qu'il peut à la disposition de CMA CGM

R3

Dès la disponibilité des camions un email est envoyé par CMA CGM

R4

ISTT se base sur l'email (proposition de chargement) pour facturer

R5

Un plan de chargement est adopté

R6

Un plan de chargement concerne une ou plusieurs factures

R7

Une facture concerne un plan

R8

Un plan concerne plusieurs chauffeurs

R9

Un plan concerne plusieurs Véhicules et Conteneurs

Section 2 : Activité de transport ou de la logistique

la logistique est l'activité qui pour de gère les flux physiques, et les données (informatives, douanières et financières) s'y rapportant, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant à des soins (plus ou moins) déterminés en respectant les conditions économiques et légales prévues, le degré de qualité de service attendu, les conditions de sécurité et de sûreté réputées satisfaisantes. C'est dans ce cadre que ISTT met l'accent sur ses activités dans le transport routier comme beaucoup d'entreprise en acheminant des containers venant de tous les pays vers le MALI et

d'autre pays de l'Afrique.

2-2-1 Présentation générale des activités de l'entreprise

Dans le cadre de ses activités l'ISTT réagit presque dans le domaine routier à savoir :

- ❖ Transit;

- ❖ Transport ;
- ❖ Entreposage ;
- ❖ Chargement /Déchargement / Manutention ;
- ❖ Conseil ;
- ❖ Suivi en temps réel de processus.

2-2-2 Présentation des moyens logistiques utilisés

Après observation et analyse sur le champ d'investigation de notre intégration à l'IS

TT nous avons relevé les observations ci-dessous :

D'abord L'ISTT a des moyens logistiques qui lui permettent de répondre à ses commandes à temps et de proposer un service efficace et efficient. Ces moyens seront présentés sous forme de tableau. (Voir d'autre sur annexes).

	Matériels	Quantités
1	Ordinateur de bureau HPCompaq6000Pro Dual Core CPU E6600 RAM : 4GB Système d' exploitation 64 bits	3
2	Ordinateur de bureau Packard Bell AMD E1-1200 RAM : 4GB Système d'exploitation 64 bits	1
3	PH copieuses HP Deskjet Ink Advantage 2645 multifonctions	2

4	Photocopieuse HP Office jet Pro 8600 multifonctions	<i>1</i>
5	CANON C1028I multifonctions	<i>1</i>

Matériel bureautique

Logiciels

Systeme operationnel : WINDOWS 7,8

Microsoft Office Professionnel 2010, 2013

Personnels

Le service administratif et Financier de l'ISTT dispose d'un personnel qualifié sur la comptabilité et sur les tâches administratives. Les agents sont bien en Excel et Word ou encore Access et ils seront capables d'enregistrer ou de faire des recherches sur une base de données.

Réseaux

Le réseau utilisé pour le partage des documents est un modem GOFLEX_HOME. Le réseau informatique est une technique qui consiste à relier un certain nombre de matériel

informatique (ordinateur et périphérique) dans l'objectif de partager les ressources de ces derniers.

CHAPITRE II

Chapitre II : Cadre analytique et recommandations

Après avoir bien étudié l'entreprise ISTT nous avons noté quelques dysfonctionnements au niveau de sa gestion de parc. En effet, dans cette partie il s'agit d'apporter notre modeste contribution en préconisant des solutions efficaces qui permettront à l'ISTT d'être plus compétitif face à d'autres entreprises de transport de marchandises par voie terrestre et d'approuver l'aspect positive à travers l'analyse SWOT.

Section 1 : Présentation et analyses des résultats obtenus

Notre étude se base sur un certain nombre d'outils et de méthodes qui faciliteront le recueil d'information en vue de leurs traitements. Il s'agira de la recherche documentaire dans les archives, dans les ouvrages de référence, des entretiens avec le personnel etc.

Recherche documentaire elle est faite à l'aide des ouvrages sur le transport de marchandise par voie routier, les mémoires des étudiants sur le transport de marchandise, les revues et les thèmes de recherches, les cours reçus aussi bien en classe que par d'autres étudiants.

L'entretien est le deuxième outil utilisé dans la recherche des informations. En effet plusieurs entretiens ont été réalisés sur le terrain avec le personnel de l'entreprise ISTT.

1- analyse par la matrice swot (forces, faiblesses, opportunités et menaces)

<u>Force (strengths)</u>	<u>Faiblesses (weaknesses)</u>
❖ Tarification très abordable	❖ Manque de camions neufs qui engendrent la souffrance de l'itinéraire
❖ Personnel technique qualifié	❖ Absence de démarche commerciale pour fidéliser

	la clientèle
❖ Bonne maîtrise du réseau d'exploitation	❖ Mauvaise gestion des infrastructures routières sur le Corridor Dakar Bamako qui fait tomber les camions en panne etc.
❖ Qualité du service offert par rapport aux autres	

<u>Opportunités (opportunities)</u>	<u>Menaces (menaces)</u>
❖ La réfection des routes Corridor Dakar Bamako ;	❖ Concurrence active et déloyale des autres entreprises de transport ;
❖ Possibilité de faire du transport national et international ;	❖ Manque de voies réservées aux camions ;
❖ Programme de renouvellement du parc automobile par la coopérative des entreprises de transport de marchandise etc.	❖ Zone d'exploitation non protégée ;
	❖ Détérioration rapide du matériel d'exploitation à cause de l'état de la voirie sur certaines parties etc.

Section 2 : Interprétation des résultats obtenus et recommandations

L'analyse ou **matrice SWOT** est un outil de stratégie d'entreprise permettant de déterminer les options offertes dans un domaine d'activité stratégique. Il vise à préciser les objectifs de

l'entreprise ou du projet et à identifier les facteurs internes et externes favorables et défavorables à la réalisation de ces objectifs. SWOT a été décrit comme l'outil éprouvé de l'analyse stratégique.

2-2-1 Interprétation des résultats issus de la matrice SWOT

L'analyse de l'environnement de l'entreprise nous a permis de faire une introspection sur ces contraintes internes et externes qui se présente comme suit.

Forces : on peut faire ressortir deux éléments importants à savoir la capacité à répondre aux besoins exprimé par d'autres services et l'expérience professionnelle du personnel du service logistique.

S'agissant de la capacité à répondre aux besoins exprimés par d'autres services, le service logistique actuel fonctionne avec très peu de moyens. Mais n'empêche qu'ils font un travail remarquable.

En effet, cette capacité à répondre aux besoins se caractérise par la détermination des employés à vouloir toujours le meilleur d'eux-mêmes. Ceci se traduit la volonté à s'adapter aux nouvelles exigences des demandeurs. Notamment, considéré que lorsqu'il y'a un besoin exprimé c'est dû à la satisfaction des exigences des consommateurs.

S'agissant de l'expérience professionnelle du personnel logistique. Il est important de souligner que l'expérience de ce personnel est un élément crucial. En ce sens qu'ils connaissent les difficultés de l'entreprise.

Faiblesses : Toutefois, il faut souligner que malgré » les avantages cités précédemment, le service logistique est confronté à un certain nombre de faiblesses intrinsèques susceptibles de ralentir le développement de l'entreprise dans un futur proche.

Menaces : le service logistique de l'ISTT est confronté à plusieurs menaces, comme la concurrence sur le marché. A l'instar de nombreuses entreprises de la place, la concurrence tient une place prépondérante dans l'économie d'une entreprise notamment dans la distribution et l'organisation de la chaîne logistique.

Opportunités : comme opportunité la société dispose d'un potentiel de développement par la recherche de nouveau marché dans la sous-région (cote d'ivoire, Mali etc.) et bien d'autre pays d'Afrique. Ainsi ISTT pourra augmenter son chiffre d'affaire et toucher une large tranche de la population africaine.

2-2-2 Recommandations

Notre étude portant sur l'analyse de l'ISTT dans le corridor Dakar-Bamako résulte des problèmes de management dans la chaîne de transport le long du corridor par les différents acteurs l'inadéquation entre les moyens utilisés et les infrastructures. Le manque de volonté entre les Etats constitue un frein au développement du transport. Sur ce nous allons proposer quelques recommandations à l'ISTT.

Elles s'articulent autour des points suivants :

- Le renouvellement du parc automobile ;
- Une politique de gestion dans les parcs automobiles, qui va permettre aux gestionnaires de tenir en compte les problèmes extérieurs ;
- Une bonne formation pour les chauffeurs et mécaniciens ;
- Utiliser les moyens actuels dans le secteur du transport routier
- Mais surtout une bonne communication entre les intervenants (concurrent)

Conclusion

En définitive notre contrat de prestation au sein de l'ISTT nous a permis de mettre en pratique les cours reçus tout au long de notre formation. Cela est d'autant plus intéressant que l'entreprise était en train de sortir petit à petit de l'informelle au formelle.

La nouvelle politique de structuration et de modernisation nous a permis d'apporter notre pierre à l'édifice grâce à notre formation.

Ainsi au terme de notre étude, nous retenons que les moments que nous passons au sein de l'entreprise ISTT nous ont permis de mettre en œuvre les connaissances tant théoriques que pratiques.

En effet il nous confié les BL DIRECT (la facturation, les plans de chargement, et le suivi des paiements) donc la mise en place d'une application pour la gestion des BL DIRECTS.

Compte tenu des différentes contraintes liées à ce travail, nous pensons que cette étude nous permettra d'atteindre les principaux objectifs recensés.

Nous espérons que cette étude répondra aux attentes du directeur général d'ISTT et nous ouvrir d'autres perspectives dans le futur comme mettre en place une application pour la gestion des BL INDIRECT.

TABLE DES ANNEXES

<u>ANNEXE 1</u>	<u>Parc automobile</u>
<u>ANNEXE 2</u>	<u>Factures ISTT</u>

<u>ANNEXE 3</u>	<u>Email CMA-CGM du responsable TCD</u>
<u>ANNEXE 4</u>	<u>Flottes camions sénégalaises</u>
<u>ANNEXE 5</u>	<u>Flottes camions maliennes</u>

Annexes 1 Parc automobile



mamadou Lamine gueye <mamadoulamine772@gmail.com>

À : Amadou K Kane

----- Message transféré -----

De : "NDIAYE Pape Samba" <DKA.PNDIAYE@cc-inland.com>

Date : 27 mai 2017 17:19

Objet : RE: CAMIONS DISPONIBLES // CMA CGM AFRICA FOUR DU 27/05/2017

À : "mamadou Lamine gueye" <mamadoulamine772@gmail.com>

Cc : "PAYE Khalifa" <DKA.KPAYE@cma-cgm.com>, "BENGA Viviane" <DKA.VBENGA@cc-inland.com>, "LO Mouhamadou Bachir" <DKA.MBLO@cc-inland.com>

<DKA.HDELAULNOT@cc-inland.com>, "DIA Amadou" <DKA.ADIA@cc-inland.com>

Bonjour,

Voici notre plan de chargement pour cette semaine.

Merci de mettre tout en oeuvre et surtout de prendre toutes vos dispositions pour le respect des chargements le **mardi**

Tous les chargements se feront à DPW.

KL9447B Cheikh Ndiaye	CSA0199798	Generating sets with compressi	ACCESS- SA	150 130
DL6296D Fallou Diouf	CSA0199242	Effects personal	MR OULD Bady MOUHAMED	98 881
	LHV1608947	Lubricating preparations (incl	TOTAL MALI	51 097
TH2822G Lahad Thiam	LHV1608555	Medicaments (excluding goods o	SIPROVET	388 694
AA2161MD Daouda Sylla	DXB0357984	Prepared foods obtained by swe	MINUSMA	25 257
AM4114MD Laye Traoré	LHV1592280	Table, kitchen or other househ	SOCIETE MADALA KOUMA FRERES	11 837

195TLS	DEVON STRAIT	MLBKO	CAIU9211773	40	HC	2	8,3	ISTT	KL9447B Cheikh Ndiaye	CSA0199798
	DELMAS SWALA	MLBKO	TCLU576939	20	ST	1	6,347		DL6296D Fallou Diouf	CSA0199242
21981S	CMA CGM AFRICA THREE	MLBKO	TEMU2404901	20	ST	1	11,66		LHV1608947	
21981S	CMA CGM AFRICA THREE	MLBKO	CMAU5133720	40	HC	2	25,21		TH2822G Lahad Thiam	LHV1608555
061EAS	MILAN TRADER	MLBKO	TCNU3232448	40	HC	2	22,3		AA2161MD Daouda Sylla	DXB0357984
061EAS	MILAN TRADER	MLBKO	CMAU4010721	40	HC	2	3,		AM4114MD Laye Traoré	LHV1592280

Annexe 4 flottes camions sénégalaises

		FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DE VÉHICULE					Code	
		FLOTTE CAMIONS SENEGALAIS					CSEN	
#	Numéro d'immatr. tracteur	Description du véhicule (Par exemple Marque modèle)	Type	Puissance en CV	Numéro d'immatr. du remorque	Description du véhicule (Par exemple Marque modèle)	Chauffeur	
							Prénoms	Nom
1	DL-6291-D	RENAULT PREMINIUM	22GVA1	30	DL-7043-D	TROUILLET		
2	DL-6292-D	RENAULT PREMINIUM	22GVA1	30	DL-7049-D	VAN HOOL		
3	DL-6293-D	RENAULT PREMINIUM	22GVA1	30	DL-7048-D	VAN HOOL	EN PANNE	
4	DL-6294-D	RENAULT MAGNUM	11GZA1	32	DL-7044-D	VAN HOOL		
5	DL-6296-D	RENAULT PREMINIUM	22GVA1	30	DL-7041-D	MOL		
6	DK-2543-AZ	RENAULT MAGNUM	11GTA0	32	DK-5549-AY	TRAILOR		
7	DK-2544-AZ	RENAULT MAGNUM	11GTA0	32	DK-2124-AG	VAN HOOL		
8	DK-3155-AA	RENAULT MAGNUM	22GXA0	26	DK-0982-AP	FRUEHAUF		
9	DK-5566-AY	RENAULT MAGNUM	11GTA0	32	DK-5565-AY	LAG		
10	DK-5567-AY	RENAULT MAGNUM	11GTA0	32	DK-5548-AY	SAMRO		
11	DK-5568-AY	RENAULT MAGNUM	11GTA0	32	DK-5564-AY	LAG	IBRAHIMA	DIEME
12	DK-3916-AM	PLAQUE DK5567-AY						
13	DK-8127-AM	EN REPARATION						
14	DL-6295-D	RENAULT PREMINIUM	22GZA1	30	DL-7046-D	ACKERMAN-FRUEHAUF	PANNE	

Annexe 5 : flottes camions maliennes



FORMULAIRE D'IDENTIFICATION DE VÉHICULE

FLOTTE CAMIONS MALIENS

NMBR	Numéro d'immatr. tracteur	Description du véhicule (Ex. Marque modèle)	Type	Puissance en CV	Numéro d'immatr. du remorque	Description du véhicule (Ex. Marque modèle)	Type	Chauffeur	
								Prénoms	Nom
1	AX-6218-MD	MERCEDES	95493	34	AZ-2019-MD	TRAILOR	S383ELL		TALL
2	AR-6710-MD	MERCEDES	952.14	39	AQ-5320-MD	SAC	SACL0431	SOGODOGO	
3	BA-8673-MD	MERCEDES	950.20	32	AZ-2021-MD	FRUEHAUF	XXT34E	DAOU	
4	AY-9949-MD	RENAULT	22XA1-8-34	32	AZ-2015-MD	TRAILOR	S383ELL	ISSA	
5	AT-6141-MD	MERCEDES	952.14	39	AS-6169-MD	SAC	SACL0599	MOUSSA	
6	AA-2161-MD	RENAULT	AE390	32	AX-6212-MD	CODER	S3384D	BOUA	
7	AY-4521-MD	MERCEDES	95011	39	AY-9600-MD			DIAMOUTENE	
8	AY-3560-MD	MERCEDES	A2535	39	AZ-7051-MD	GROENEWEGEN	S811302	KANE	
9	AR-2404-MD	MERCEDES	2648	39	AQ-5322-MD	SAC	SACL0430	KARIM	
10	AY-1036-MD	MERCEDES	95020	39	AD-7141-MD	TRAILOR	VENS383EL	HAMIDOU	
11	AQ-4582-MD	MERCEDES	A2640N45M	39	AP-7455-MD	SAC	SACL	SOGOBA	
12	AT-6058-MD	MERCEDES	950.14	39	AS-6167-MD	SAC	SACL0601	ALI	
13	AV-8987-MD	MERCEDES	95403	32	Q-4003-MD	TRAILOR		NAMORY	
14	AY-3561-MD	MERCEDES	95020TD	39	AD-0255-MD	TROUILLET	VGUST3380A	FOUSSEYNI	
15	AM-4114-MD	RENAULT	VF611GTA I	32	AV-8636-MD	SAMRO	SR334	FOUSSEYNI	
16	AN-2195-MD	MERCEDES	952.14	39	AM-6124-MD	SAC	SACL	YACOU	

Vehicle ID

SUIVI DEPENSES CAMIONS

SUIVI VOYAGE CAMIONS



Webographie

<http://www.developpez.net/>

Consulter le samedi 11/04/2019 à 20H00mn

<http://www.GoogleScholar.com>

Consulter le lundi 012/05/2019 à 13H30mn

<http://www.mcnext.com/>

Consulter le samedi 20/07/2019 à 00H00mn

www.wikipédia.com

Consulter le Mercredi 25/07/2019 à 13H00mn

www.memoireonline.com/

Consulter le samedi 29/07/2019 à 02h15mn

BIBLIOGRAPHIES

Ouvrage 1 : Transport de marchandises : faire du risque un allié de la performance de JEAN-FRANCOIS PERRILAT et JACQUES ROURE

Ouvrage 2 : Supply chain management – Achat, production, logistique, transport, vente de RENY LE MOIGNEN.

Et quelques mémoires de nos anciens à l'IST.

Table des matières

1.1.2. Analyse par la matrice SWOT (forces, faiblesses, opportunités et menaces).....	11
Section 2. Interprétation des résultats obtenus et recommandations.....	11
2.2.1. Interprétation des résultats issus de la matrice SWOT.....	11
Introduction général	1
Chapitre 1 : Cadre de l'étude.....	3
Section 1 : Présentation des l'entreprises	3
1.1.1 Historique de l'entreprise CMA CGM	3
1.1.2 Historique de l'entreprise ISTT.....	4
A. Environnement macro-économique.....	4
a. Environnement géographique	5
b. L'environnement économique.....	5
c. L'environnement politique et social	5
B. L'environnement micro-économique.....	5
a. L'offre.....	6
b. La demande	6
c. Les concurrents.....	7
2.1.1 Organisation général de l'entreprise ISTT.....	7
Section 2. Activité de transport ou de la logistique	9
2.2.1. Présentation général des activités de l'entreprise	9
2.2.2. Présentation des moyens logistique utilisés	10
Chapitre 2 : le cadre analytique et recommandations	10

Section1. Présentation et analyse des résultats obtenus..... 10

1.1.1. Résultats obtenus par des moyens d'investigations (entretien, échantillonnage, questionnaire, logiciels, stage etc.)..... 11