

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



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33
860 52 02 www.supdeco.sn /
ist@supdeco.sn



www.supdeco.sn

Mémoire de fin d'études pour l'obtention du
Bachelor en Logistique et Transport

Thème :

Analyse de la gestion des conteneurs dans un terminal:
Cas de CMA CGM

Présenté par :

Aliou SOW

Sous la direction de :

M. Mamadou DIALLO
Professeur Permanent à l'IST

Année académique 2020 – 2021

DEDICACE

Je dédie ce mémoire :

A ma Mère Fatimata NGOM et mon Père Lamine SOW

A ma famille en particulier mon oncle Aly NGOM et aussi à mes frères.

*Et aussi à la grande sœur de mon Père, Gogo Peinda Semou NGOM qu'elle repose en
paix*

REMERCIEMENTS

Tout miséricordieux de m’avoir donné la vie, la santé et les prédispositions nécessaire afin de pouvoir accéder à un tel niveau d’étude

A notre Prophète Mohamad que la bénédiction et la paix de Dieu demeurent éternellement sur lui.

A mon marabout Cheikh Ahmadou Bamba Khadim Rassoul

Ensuite mes vifs remerciements vont tout le corps professoral du groupe SUP DE CO DAKAR particulièrement le pôle SCHOOL OF TRANSPORT AND LOGISTICS notamment à mon encadreur M. Mamadou DIALLO pour sa disponibilité et le savoir qu’il nous transmis dans les moments de ce travail, à notre directeur Dr Djiby LY et Dr Elsie Velda ANGUEZOMO MEZUI pour les consignes, à nos professeurs et aux membres de l’administration dont M. GUY.

Je voudrais aussi remercier toute ma famille, mes amis toutes les personnes qui ont contribué au succès de ce mémoire dont Abdoulaye DIEYE, Demba DIAMANKA qui m’ont facilités l’accès au TC DE CMA CGM mais aussi à M. Mbaye Ndoye GUEYE.

Enfin mes remerciements vont à l’encontre du président(e) du jury et tous les membres du jury dont la présence confère toute son importance à la soutenance de ce mémoire.

SOMMAIRE

DEDICACE	I
REMERCIEMENTS	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES ABREVIATIONS	IV
LISTE DES FIGURES	V
FICHE SIGNALÉTIQUE DE L'ENTREPRISE	VI
RESUME	VII
ABSTRACT	VIII
INTRODUCTION	I
CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE	8
Section 1 : Présentation de CMA CGM	8
Section 2 : Les activités au niveau du TCD de CMA CGM Sénégal	15
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE	22
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain	22
Section 2 : Interprétations et Recommandations	28
CONCLUSION	31
ANNEXES	32
BIBLIOGRAPHIE	40
WEBOGRAPHIE	41
TABLE DES MATIERES	42

LISTE DES ABREVIATIONS

CMA CGM	Compagnie Maritime d’Affrètement Compagnie Générale Maritime
TCD	Terminal à Conteneurs de Dakar
PTI	Pre-Trip- Inspection (Inspection avant départ)
EVP	Equivalent Vingt Pieds
TOM	Terminal des Operations Maritimes
BIC	Bureau International des Container
SEAFEM	Société Africaine de Froid et d’Electricité Maritime
TC	Conteneur
VGM	Verified Gross Masse (masse brute vérifiée)
MGW	Max Gross Weigh (masse brute vérifiée)
EIR	Equipment.Interchange. Receip (reçu d’échange d’équipement)
LCL	Less Than Container Load
FCL	Full Container Load
DPW	Dubai Port Word

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Présentation de CMA CGM.....	9
Figure 2: Plan de stockage des conteneurs et de circulation au TCD 1	13
Figure 3 : Plomb pour les conteneurs pleins	16
Figure 4: Plomb pour les conteneurs vides	17
Figure 5 : Passerelles des conteneurs	24

FICHE SIGNALÉTIQUE DE L'ENTREPRISE

Sigle	CMA CGM TERMINAL CONTAINERS DAKAR - CMA CGM TDC
Forme juridique	Société anonyme
Date de création	15 Février 2011
Secteur d'activité	Prestation de services industriels
Capital	10 000 000 FCFA
Gérance	Patrick JOLEAUD
Adresse	Immeuble Azur 15-12 Boulevard El Hadji Mbaye
Téléphone :	+221 33 849 92 00
Site	https://www.cma-cgm.fr/local/senegal
E-mail	Dka.nsarr@gmail.com

RESUME

De nos jours, le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises. La nécessité de transporter des marchandises en toute sécurité donne une place prépondérante à la conteneurisation dans le secteur du transport. De ce fait le groupe CMA CGM qui est une entreprise française fondée en 1978 et évoluant dans trois activités principales : shipping ; intermodal ; logistique, joue un rôle remarquable dans le transport maritime Cette dernière a un siège à Dakar et y gère également des terminaux à conteneurs. De ce fait le TCD1 est, actuellement, réservé uniquement aux conteneurs frigorifiques (Reefers). Dès lors, la gestion des opérations dans un terminal à conteneurs devient un enjeu pragmatique pour la rentabilité de l'entreprise.

Mots clés : Conteneur, terminal à conteneur

ABSTRACT

Nowadays, maritime transport is the most important mode of transport for the transport of goods. The need to transport goods in complete safety gives a preponderant place to containerization in the transport sector. As a result, the CMA CGM group, which is a French company founded in 1978 and operating in three main activities: shipping; intermodal; logistics, plays a remarkable role in maritime transport the latter is headquartered in Dakar and also manages container terminals there. As a result, the TCD1 is currently reserved only for refrigerated containers (Reefers). Therefore, the management of operations in a container terminal becomes a pragmatic issue for the profitability of the company.

Keywords: Container, container terminal

INTRODUCTION

Au cours de ces 50 dernières années, le commerce mondial a connu une croissance exceptionnelle. En 2010, le volume des exportations mondiales était 20 fois supérieur à celui de 1950. Cette explosion du commerce mondial a été grandement facilitée par le développement rapide des infrastructures de transport (maritime, routier et aérien) et de nouvelles techniques telles que la conteneurisation.

Le transport de marchandises repose sur trois modes de transport, en l'occurrence le transport terrestre (routier et ferroviaire), le transport aérien et le transport maritime. Ces trois modes peuvent être utilisés de manière simultanée. C'est ce qu'il convient d'appeler le transport Multimodal ou encore d'une manière séparée.

L'importance du tonnage que le transport maritime supporte et des infrastructures qu'il dispose font en sorte qu'il soit privilégié au détriment des autres modes de Transport pour l'organisation du transport international de marchandises. En effet, plus de 80% des marchandises échangées dans le monde sont transportées par voie maritime, ce qui fait que ce mode de transport soit l'épine dorsale du commerce International et de la mondialisation du fait que l'ensemble de son trafic se base sur un élément qui est le conteneur, qui est un emballage métallique capable de pouvoir contenir des tonnes des marchandises.

Aussi, le transport maritime et la commercialisation de l'ensemble des marchandises nécessitent la mise en œuvre des techniques adaptées pour les protéger de façon aussi certaine que possible d'où l'importance de la conteneurisation qui concerne le regroupement dans un contenant spécialisé d'un ensemble de produits préemballés ou non pour une même destination. Le transport de marchandises par conteneur est aujourd'hui indispensable, personne ne voudrait sérieusement contester la supériorité du conteneur pour le transport maritime, dont le résultat est un immense perfectionnement de la protection de la marchandise contre toutes avaries. Encore moins l'armateur CMA CGM, premier groupe français de transport maritime et numéro trois mondial spécialisé dans le transport des marchandises conteneurisées est présent partout dans le monde et sur toutes les mers du globe.

Suite à l'évolution du trafic international des conteneurs, les terminaux portuaires, en particulier les terminaux adjacents, se trouvent face à une concurrence qui augmente significativement.

Ainsi la gestion des opérations dans un terminal à conteneur devient un enjeu pragmatique pour la rentabilité de l'entreprise. La gestion du TCD est un processus nécessitant l'usage de moyens matériels, une bonne sécurité, une bonne maîtrise de la documentation et une main d'œuvre qualifiée et rigoureuse. Pour une bonne gestion du TCD il devient obligatoire de réaliser diverses tâches complémentaires afin d'optimiser l'exploitation de la plateforme. C'est ainsi que nous avons choisi d'analyser la gestion des conteneurs au niveau du terminal à conteneur de CMA CGM Sénégal dans le but d'apporter des solutions innovantes dans la gestion des conteneurs dans les terminaux.

Contexte de l'étude :

Le monde du **21^{ème} siècle** est largement dominé par la libéralisation des échanges. De nos jours, la nécessité de transporter des marchandises en toute sécurité donne une place prépondérante à la conteneurisation dans le secteur du transport. Dans un monde devenu un village planétaire, le besoin d'optimisation des flux de marchandises incite à l'émergence de la logistique. CMA CGM est une entreprise française fondée en **1978** et évoluant dans trois activités principales : shipping ; intermodal ; logistique. Ce groupe est actuellement le troisième armateur mondial et le premier français. Le professionnalisme et la qualité des prestations offertes par la CMA CGM expliquent notre choix sur cette structure. Cette dernière a un siège à Dakar et y gère également des terminaux à conteneur. De ce fait le **TCD1** est, actuellement, réservé uniquement aux conteneurs frigorifiques (Reefers).

Définition des concepts :

Le **conteneur** peut se définir grossièrement comme une « boîte », généralement métallique, de forme parallélépipédique, destinée à contenir des marchandises en vue de faciliter leur manutention et leur transport.

Mais le conteneur est plus qu'une simple boîte.

Le Bureau International des Container¹ ou BIC² le définit comme « un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.».

¹ On parlait à l'époque de « container » puisque la francisation du mot « conteneur » n'a été imposée qu'en 1977 par la circulaire du 15 septembre 1977 (JO 24 sept. 1977, NC p.6077).

² Le BIC a été fondé en 1933 par la Chambre de Commerce Internationale

Tandis le **dico du commerce international** le définit comme : « Le conteneur (*container* en anglais) est un "engin" de transport conçu pour contenir toutes marchandises générales (conteneur polyvalent) ou des marchandises données (conteneur spécialisé) en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport, sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque (route, maritime, ferroviaire...) ou la combinaison de plusieurs d'entre eux. Il est gerbable maniable, saisissable par des dispositifs ad hoc et adapté à un usage intensif »³

La Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs (CCC) définit quant à elle le conteneur comme un engin de transport (qu'il s'agisse de cadre, d'une citerne ou d'un autre engin analogue) constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises. Il a un caractère permanent et est de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété. Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport, il est étudié de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un transport à un autre. Il est par ailleurs conçu de façon à être facile à remplir et à vider et doit être d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube.

Le terme "conteneur" comprend également « les accessoires et équipements du conteneur selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec le conteneur mais ne comprend pas les véhicules, les accessoires ou pièces détachées des véhicules, ni les emballages. Les carrosseries amovibles sont assimilées aux conteneurs. » .

Autant de définitions ramènent cependant à cette « boîte » rectangulaire qui, grâce à ses adaptations permettent de transporter tout ou presque. La multiplication des types de conteneur et leur spécialisation ont permis d'optimiser leur utilisation. Les conteneurs sont divers et de taille variée. On distingue :

- Le conteneur ISO11 de 20 pieds : longueur 20 pieds (6,05 m), largeur 8 pieds (2,44 m) et hauteur 8 pieds (2,44 m) ;
- Le conteneur ISO de 40 pieds : longueur 40 pieds (12,19 m), largeur 8 pieds et hauteur 2,90 m ;

³ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/conteneur.html>

- Le conteneur de très grande capacité ou conteneur surdimensionné : longueur 45 pieds, soit 13,71 m (les dimensions du conteneur connaissent une évolution : la hauteur tend vers 8 pieds 6 pouces).

Terminal à conteneur : lieu de rupture de charge et zone de stockage de conteneurs. Un terminal doit être conçu, dimensionné en fonction de la nature du trafic qui doit y être opéré, laquelle conditionne les moyens et méthodes de manutention utilisés. Les Terminaux à Conteneur sont souvent exploités par des sociétés spécialisées à cet effet. Cette société fournit les engins et outils de manutention appropriés, la main-d'œuvre compétente et met en place un système de gestion des mouvements des conteneurs.

Problématique:

Les ports maritimes connaissent une croissance continue des volumes d'EVP transitant en leur sein. Le port autonome de Dakar est doté d'un seul terminal habilité à recevoir des navires porte-conteneurs au niveau du terminal DP Word. Néanmoins, des conteneurs sont traités dans d'autres terminaux. Cette situation s'explique par le fait que des principaux armateurs comme CMA CGM + Delmas, Maersk, MSC opérant avec DP Word pour le transport des conteneurs sur leurs navires, et le déchargement sur leurs terminaux.

Les volumes importants de conteneurs EVP que manutentionnent ces opérateurs sont le produit des échanges entre continents européen et africain. Ces mouvements nécessitent de ce fait une utilisation intensive des réseaux de transports. Les plates-formes portuaires constituent des interfaces reliant le maritime et le terrestre, entendu ferroviaire et routier. Ces interfaces sont des terminaux. Ils servent de support aux modes ferroviaire et routier. Lorsqu'on sait que le coût d'un produit à la consommation est en partie fonction de la qualité de service, des performances ou du moins du rendement des opérations de transport sur le territoire portuaire, il devient impérieux de s'interroger sur le fonctionnement de la gestion des terminaux à conteneur.

Face à cela, il s'avère nécessaire d'améliorer la capacité des ports soit par l'extension des terminaux existants ou la construction de nouvelles infrastructures. Or, les solutions précitées se voient limitées suite au manque de terrain ou d'espace, au coût élevé d'expansion, à l'augmentation de la demande de conteneur vide, aux manques de place de stationnement et d'entreposage des conteneurs, le repositionnement des conteneurs vides qui est coûteux et sans revenu, les coûts supplémentaires liés aux stockages et à l'entretien des conteneurs vides...

Le Covid 19 a impacté sur le rythme du travail et surtout sur les horaires et a causé la réduction du personnel de 4 à 2 groupes d'où chaque groupe travail 12h par jour et les 2 autres groupes sont confinés en cas de cas positif déclaré.

Il est aussi arrivé à un moment surtout dans la 2ieme vague, la fermeture de la direction due à un nombreux élève de cas positif (sur 15 personnes testé, 14 sont positifs).

Objectifs de la recherche :

Les objectifs de recherche permettent d'apporter une contribution à un problème donné tout en déclinant les activités sur lesquelles le chercheur souhaite s'appesantir.

L'objectif général de ce mémoire est d'améliorer le système de gestion des conteneurs dans un terminal.

Les objectifs spécifiques de ce mémoire vont nous aider à atteindre notre objectif Général. Pour ce faire, ils sont libellés comme suit :

- identifier les moyens logistiques utilisés par la Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime (CMA CGM) pour la gestion des conteneurs au niveau du terminal
- Diagnostiquer le processus de gestion des conteneurs vides et pleins dans le Terminal à Conteneur de Dakar (TCD) de la Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime (CMA CGM).
- Proposer des solutions et des recommandations sur les insuffisances constatées.

Question de recherche :

Comment la Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime (CMA-CGM) gère t-elle efficacement les conteneurs dans son terminal ?

Et de cette question générale, nous déduisons les sous-questions suivantes :

Quel est le système de gestion mise en place au niveau du Terminal à Conteneur de Dakar (TCD) par CMA?

Quels sont les outils utilisés par CMA pour l'exploitation des conteneurs dans le TCD ?

Est-ce que le système de gestion est efficace ?

Quels sont les solutions à apporter pour la gestion des conteneurs dans le terminal ?

Pour traiter ce thème, nous nous intéressons dans **la première partie au cadre de l'étude**. Cette partie sera scindée en deux sections, dont la première portera sur la présentation de l'entreprise et la seconde sur les activités de l'entreprise.

Et dans la **seconde partie, nous aborderons le cadre analytique de l'étude**. Dans cette partie, nous présenterons et analyserons les résultats sur le terrain en section 1 et nous interpréterons et proposerons des recommandations en section 2.

**PREMIERE PARTIE :
CADRE DE L'ETUDE**

CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE

Section 1 : Présentation de CMA CGM

1.1 Présentation de CMA CGM :

Il est basé à Marseille, le Groupe CMA CGM rayonne dans plus de 160 pays à travers son réseau de plus de 755 bureaux, 110 000 collaborateurs, employant plus de 111 000 personnes dans le monde, dont plus de 33 000 personnes pour l'activité maritime et environ 40 000 navigants.

Doté d'une flotte jeune et diversifiée de 428 navires (dont 81 en propriété), le Groupe CMA CGM dessert 420 ports de commerce sur 521 mondiaux. Il est présent sur toutes les mers du globe avec ses 257 routes maritimes. Grâce à cette présence mondiale et ses navires performants tels que le CMA CGM JULES VERNE, le Groupe CMA CGM transporte chaque année un volume de 20,98 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) en volume transporté et de 3 millions d'EVP en capacité de flotte.

Le Groupe CMA CGM a réalisé un chiffre d'affaire de 31,5 milliards USD en 2020, démontrant que les entreprises familiales dotées de valeurs fortes sont performantes et permettent de hisser l'industrie française sur les plus hautes marches.

Le siège social du Groupe, la Tour CMA CGM, réunit à Marseille plus de 2 400 collaborateurs. Il est à l'image d'un acteur économique français majeur. En effet, CMA CGM compte plus de 6 300 clients français et le Groupe est le premier employeur privé de Marseille, ville où il a été créé en 1978.⁴

⁴ <http://www.cma-cgm.fr/a-propos/le-groupe>

Figure 1 : Présentation de CMA CGM



Source : <https://www.cmacgm-group.com/fr>

1.1.1 Historique :

- **1978 : création de CMA CGM**

C'est en 1978 la date de la création de la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) par **Jacques SAADE** qui comptait une seule ligne entre Beyrouth, Lattaquié, Marseille et Livourne.

- **1980 : achat du premier navire**

En 1980 le premier navire de la CMA, le Ville-d 'Orient, est acheté en pleine propriété. Il est rejoint par un second navire le Ville-du-Levant, chargé d'assurer un service direct de Beyrouth jusqu'à New York. Deux ans plus tard, mettant cap au Nord, la CGM ouvre progressivement des agences maritimes en Belgique, aux Pays Bas et en Allemagne.

1996 - 2008 est une période de fort développement pour le Groupe. Après avoir revitalisé CGM, un acteur emblématique du transport maritime français, nous avons lancé de nouvelles lignes, acquis de nouveaux navires et embauché des experts reconnus afin de devenir la troisième plus grande société de transport maritime au monde.

- **1996 : La naissance d'un géant**

La Compagnie Générale Maritime fut autrefois dédiée au transport de passagers avec des paquebots légendaires comme le Normandy ou le France. Mais lorsque le gouvernement français décida de la privatiser, seule l'activité de fret avait subsisté. Cependant, Jacques

SAADE fut sensible au potentiel de l'entreprise : même si ses navires étaient anciens, ils étaient opérationnels. Ses équipes étaient parfaitement formées et avides de pouvoir utiliser leurs talents. Enfin, ses lignes maritimes vers les Antilles et l'Amérique étaient mondialement reconnues et extrêmement fiables.

En juin 1996, Jacques SAADE proposait le meilleur projet industriel. Ce fut évidemment un moment inoubliable pour cet immigrant libanais, mais aussi un tournant décisif dans l'histoire du Groupe. Les 33 porte-conteneurs de CMA furent rejoints par les 19 navires de la flotte CGM, et l'étoile française du transport maritime fut remise sur pied en moins d'un an. En 1999, les deux entreprises fusionnent pour former le douzième plus grand conglomérat de transport maritime au monde.

- **1998 – 1999 : La CMA CGM devient mondiale**

En décembre 1998, CMA CGM fait l'acquisition de l'Australien National Line (ANL), ce qui lui ouvre de nouvelles routes vers l'Océanie. En 1999, le Groupe exploite déjà 65 lignes de transport maritime avec 81 navires (dont 20 navires en propre) et 3 000 collaborateurs. Pour compléter ce tour du monde, le premier trajet aller-retour entre l'Europe du Nord et la côte Ouest des États-Unis est également mis en place, permettant ainsi de connecter les continents asiatique et américain. Rien ne peut désormais ralentir la croissance du Groupe.

- **2000 – 2004 : Relever le défi du nouveau millénaire**

Le Groupe célèbre ce nouveau siècle avec le Panama Express, connectant ainsi directement l'Asie et la Côte Est des États-Unis via le canal de Panama. En 2002, nous faisons l'acquisition de Mac Andrews (Royaume-Uni) afin de développer notre activité intra-régionale Europe. En 2003, nous devenons numéro 5 mondial avec 153 navires et 304 000 EVP transportés.

La même année, le Groupe fait de la protection de l'environnement l'une de ses priorités. Préserver la vie marine, lutter contre le changement climatique, économiser l'énergie et développer de nouvelles solutions écologiques deviennent rapidement des paramètres clés dans les prises de décisions. Ainsi, chaque action commerciale ou industrielle est désormais précédée d'une étude d'impact.

L'année 2004 est dédiée à l'infrastructure. Le Groupe commence à investir dans des terminaux portuaires afin de garantir la qualité et la sécurité de ses équipes et de ses marchandises. Le gouvernement maltais propose alors à CMA CGM une concession de 30 ans afin de gérer les terminaux de conteneurs de l'île, contrat qui sera d'ailleurs prolongé à 65 ans en l'espace de 48 mois. Les solutions de transport multimodal sont également une priorité pour Jacques SAADE. Cette même année, nous proposons à nos clients des trains de 60 wagons permettant de transporter jusqu'à 120

conteneurs entre Le Havre et Marseille où ils sont chargés pour des départs immédiats vers l'Algérie. Permettant d'économiser une semaine complète de temps de transit, le transport ferroviaire est une autre grande première pour le Groupe CMA CGM. Le concept est rapidement appliqué à d'autres destinations.

- **2005 - 2006 : CMA CGM devient numéro 3**

En 2005, CMA CGM fait l'acquisition de DELMAS, boostant ainsi de manière significative les opportunités de ce spécialiste de l'Afrique de l'Ouest dans l'arène mondiale. En 2006, enfin, nous lançons le CMA CGM FIDELIO afin de rapprocher encore davantage la Chine et l'Europe ; un symbole de la croissance exponentielle du Groupe avec ses 349 mètres de longueur, sa surface équivalente à trois terrains de football et une capacité de 9 415 EVP. Il peut parcourir pas moins de 88 500 kilomètres sans ravitaillement en carburant.. Le Groupe devient alors la troisième plus grande société de transport maritime dans le monde.

- **2007-2008 : Puissance régionale, croissance internationale**

Le Groupe poursuit sa stratégie d'expansion internationale durant l'année 2007 et fait l'acquisition de 3 entreprises majeures à l'expérience régionale forte : CNC à Taïwan, Comanav au Maroc et US Lines en Amérique. Notre couverture de l'Europe, l'Asie, le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Inde et des Amériques est incarnée par 200 lignes maritimes qui desservent 400 ports avec près de 400 navires et 16 000 salariés. Dès 2008, nous passons le plus grand volume de commandes du secteur avec 77 porte-conteneurs dont plusieurs géants de 13 000 EVP. En combinant de nouvelles lignes, de nouveaux modes de transport et de nouvelles infrastructures portuaires, CMA CGM est en route vers le futur.

- **2011** : Inauguration de la Tour CMA CGM, par Zaha Hadid, nouveau siège du Groupe CMA CGM à Marseille.
- **2014** : Acquisition d'OPDR, spécialiste du transport maritime Short Sea et de solutions logistiques porte à porte.
- **2016** : Rachat d'APL : CMA CGM renforce ses positions.
- **2017** : Rodolphe Saadé est nommé Président Directeur Général du Groupe. Commande de 7 navires géants propulsés au GNL.
- **2018** : Partenariat stratégique avec CEVA Logistiques.
- **2019** : Succès de l'offre publique d'achat amicale pour le rachat de CEVA Logistics.

- **2020** : Mise en service du CMA CGM JACQUES SAADE, nouvel amiral du Groupe et premier porte-conteneurs de 23 000 EVP propulsé au GNL (Gaz Naturel Liquéfié)
- **2021** : Création de la division CMA CGM AIR CARGO⁵.

1.1.2 Présentation CMA CGM SENEGAL :

Au Sénégal, bien avant la CMA CGM, Delmas était la ligne maritime qui assurait les services de transport des conteneurs vers le reste du Monde et cela a duré plusieurs années avant son intégration dans le groupe.

Delmas a rejoint, le groupe CMA CGM le **1^{er} Janvier 2006**, un choix stratégique qui a permis de développer les synergies des deux opérateurs, Delmas apportant au groupe sa connaissance du marché Africain, fruit d'une expérience plus que centenaire et le groupe apportant à Delmas sa capacité d'investissement, ses navires, sa flotte de conteneurs et son réseau mondial.

La CMA CGM exploite deux lignes maritimes au Sénégal à savoir la ligne DELMANS et la ligne CMA.

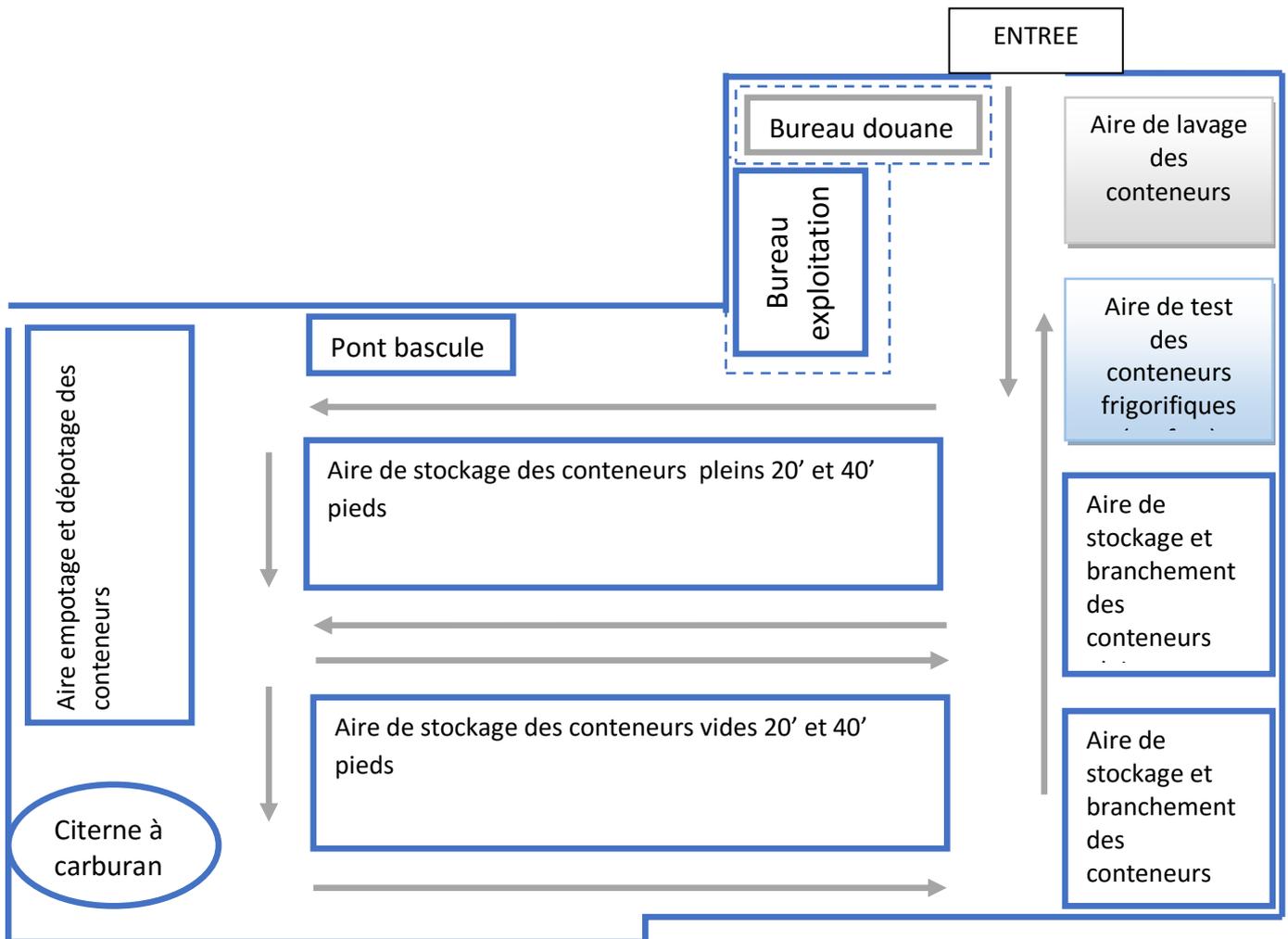
1.1.3 Présentation TD1 ET TCD 2 DE CMA CGM :

Idéalement situées, à proximité des grands axes routiers et ferroviaires, ces plateformes permettent une connexion rapide au réseau de transport intermodal de CMA CGM. Avant la création des **TCD**, l'exploitation des conteneurs était confiée à des sociétés de la place, bénéficiant d'une certaine expérience dans le domaine de la manutention et disposant d'un parc à conteneurs. Face à la croissance forte du marché, il était impératif pour le groupe CMA CGM, de pouvoir maîtriser les coûts inhérents à l'exploitation des conteneurs. Ainsi le **TCD1** est créé en **Février 2011**, avec la volonté du groupe CMA CGM de gérer leur propre parc à conteneurs pour la maîtrise du marché. Il est localisé au km 4,5 au boulevard de la commune de Dakar (ancienne route de Rufisque). La pleine exploitation du TCD1 s'est fait progressivement avec un début difficile sur un terrain tout en latérites, l'absence d'électricité et une manutention avec des engins de location. Cependant ce manque de modernité n'empêchait pas au TCD1 d'être important pour le groupe en générant des résultats positifs. C'est vers la fin de l'année **2013** que le TCD1 a été dallé et que le parc exploite des engins de manutention en propriété. En février **2014**, par souci d'espace de stockage et de proximité, est inauguré le TCD2 qui vient en complémentarité au TCD1. Le **TCD2** est situé sur la plateforme logistique

⁵ <https://www.cmacgm-group.com/fr/groupe/histoire>

du Port Autonome de Dakar à côté d'EMASE (Entrepôts Maliens du Sénégal). Cette seconde plateforme gérée et opérée par CMA CGM à Dakar permet d'augmenter la capacité du TCD1 et d'offrir de nouveaux services logistiques aux clients du Groupe. Actuellement le TCD1 est réservé uniquement aux reefers alors que le TCD2 assure le stockage des conteneurs « dry ».

Figure 2: Plan de stockage des conteneurs et de circulation au TCD 1



Source : www.cma-cgm.fr/local/senegal

1.2 Organisation général de CMA CGM Sénégal et de ses TCD :

1.2.1 Organisation de CMA CGM et de ses TCD :

CMA CGM est un leader du secteur maritime en conteneur au Sénégal avec une part de marché qui oscille entre 34 et 35%. Son chiffre d'affaire s'élevait à 2 349 000 000 F CFA en

2017⁶. Elle emploie un effectif de 184 travailleurs dont la majorité est jeune. En vue de faire face à la concurrence qui est de plus en plus intense dans le secteur maritime, CMA CGM Sénégal étend ses services vers le multimodal afin d'organiser son transport de bout en bout à travers ses terminaux à conteneur. En effet, créé depuis 2011, CMA CGM TCD est une société détenue à 100% par CMA CGM Sénégal. Cependant les deux structures fonctionnent comme deux structures distinctes avec des directions indépendantes. TCD est un outil commercial qui va aider l'agence maritime à gagner la bataille dans la guerre des parts de marché.

CMA CGM TCD dispose d'un parc reefer spécialisé dans le traitement des conteneurs frigorifiques appelé TCD1 et un dépôt de conteneurs dry appelé TCD2.

❖ Terminal à conteneurs Dakar 1 (TCD1)

TCD 1 est bâti sur une surface de 12 000 m² avec une capacité de 400 EVP et environ 200 prises frigorifiques sécurisées. Il possède une zone de stockage sous douane, une zone d'empotage/dépotage jusqu'à 15 conteneurs simultanément, un pont bascule homologué et une équipe de manœuvre qualifiée.

❖ Terminal à conteneurs Dakar 2 (TCD2)

TCD2 est une structure bâtie sur une superficie de 15 000 m² ayant une capacité de 600 EVP et une zone de stockage sous douane. Il possède une zone d'empotage/dépotage jusqu'à 30 conteneurs en opération simultanée, un pont bascule certifiés SOLAS pour le pesage VGM⁷.

1.2.2 Structure et Mission :

CMA CGM Sénégal est une agence de consignation maritime dirigée par Philippe BARRO avec un capital social de 150 000 000 F CFA. Elle s'occupe de l'escale des navires, de la livraison des marchandises transportées et de la collecte du fret à transporter. Elle est située à l'immeuble Azur 15, 12 Boulevard El Hadji Djily Mbaye, Dakar

Les TCD recouvrent une surface totale de **27000 m²** dont **12000m²** pour le TCD1 et **15000m²** pour le TCD2. En plus le TCD2 et le TCD1 ont dans leur enceinte:

- ❖ Un bâtiment administratif constitué de:
 - La direction technique d'exploitation;
 - La cellule transport;

⁶ Fidams consulting mémoire sur le transport maritime,

⁷ Appelé aussi MBV (Masse Brute Vérifié)

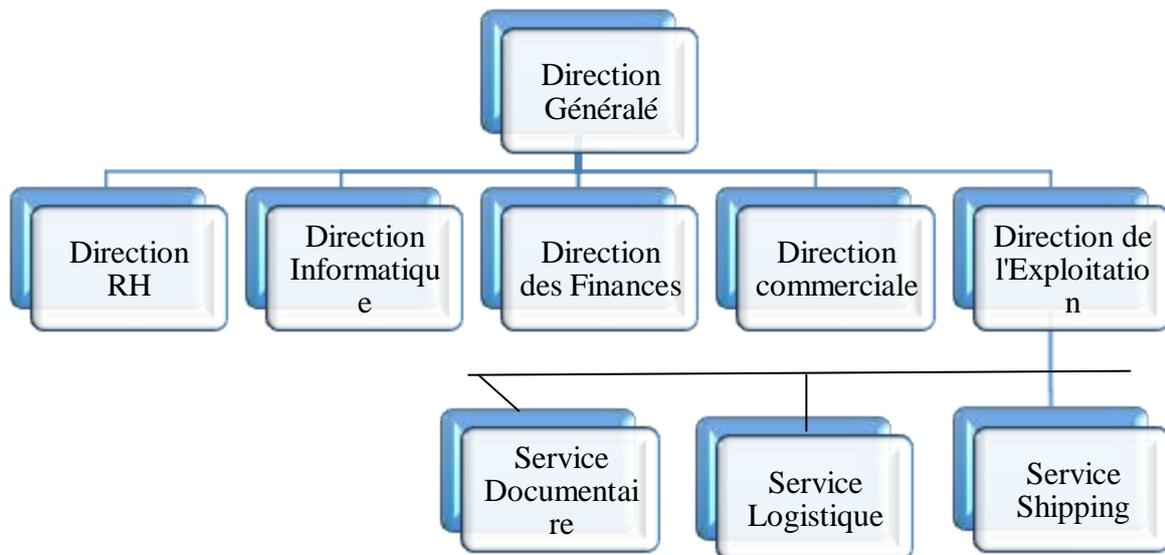
➤ La cellule gestion de parc;

- ❖ Un bureau de douane ;
- ❖ Un pont-bascule pour la pesée des conteneurs ;
- ❖ Un parc Reefer (conteneurs frigorifiques) ;
- ❖ Une zone PTI (Pré-Trip Inspection) réservée à la SEIFEM ;
- ❖ Une aire de lavage pour les Reefers ;
- ❖ Une zone de maintenance et de construction gérée par ELEKTRA ;

Un poste de gardiennage géré par AXESS.

1.2.3 Organigramme CMA CGM SENEGAL :

Le CMA CGM Sénégal est divisé en différentes directions réparties comme suit :



Source : CMA CGM

Section2 : Les activités au niveau du TCD de CMA CGM Sénégal

Les activités au sein du TCD sont un peu nombreuses et parmi eux, on va choisir 3 activités dont l'activité liée aux opérations dites porte-conteneurs, au pesage des conteneurs et l'emportage et le dépotage des conteneurs

2.1 Les opérations dites porte-conteneurs:

Elle se fait principalement avec le logiciel Winspot⁸ dans lequel on enregistre tous les mouvements de porte conteneur à savoir les entrées, les sorties et les opérations faites sur les conteneurs (lavage, test, empotage/dépotage, pesage). Le logiciel permet aussi de voir la situation du conteneur s'il est disponible ou non et de créer des factures pour le transport.

Chaque matin, ils font le contrôle physique de tous les conteneurs pleins ou vides présents dans le parc et cette liste est enregistrée dans un fichier de suivi quotidien envoyé à la direction.

Les mouvements des conteneurs sont résumés en 4 parties : les entrées de conteneurs pleins, vides et les sorties de conteneurs vides et pleins.

2.1.1 : Les entrées de conteneur plein :

Nous distinguons deux types d'entrées de conteneurs pleins. Nous avons les importations ou livraisons et les exportations avec passage off dock. Les importations au terminal ne sont pas nombreuses. Ces clients importent généralement des bananes ou de la pomme de terre. Donc quand le conteneur arrive au terminal après débarquement à bord d'un navire de la compagnie, il est scellé avec un plomb en acier.

Figure 3 : Plomb pour les conteneurs pleins



Source : Prise par l'auteur, 06 septembre 2021.

Ces conteneurs arrivent dans le terminal avec un EIR⁹ (DELIVERY IMPORT).c'est à dire un document entrée plein au TCD.

⁸ Logiciel qui enregistre tous les mouvements des conteneurs avec leurs numéros, transporteur, numéros camions etc. Et qui informe sur la disponibilité du conteneur

⁹ Equipement Inter change Receipt. C'est un document est émis à l'entrée et à la sortie des conteneurs dans les terminaux ou dépôts et indique le numéro du conteneur le code du navire/du voyage, la position de gerbage etc.

Pour les conteneurs destinés à l'exportation. D'abord il faut que le conteneur soit positionné à un client puis emporté et scellé chez lui. Le conteneur une fois prêt, il peut aller directement au port pour embarcation ou séjourner au niveau du terminal en attendant le navire sur lequel il doit embarquer. C'est ce passage que l'on appelle "PASSAGE TCD OFF DOCK". Cependant le conteneur dispose de 10 jours de franchise pour le magasinage. Au-delà de ce délai imparti, le client devra payer un montant de 5.000 Francs par conteneur et par jour en plus des frais de branchement.

2.1.2 Les entrées des conteneurs vides :

Nous distinguons deux types d'entrées vides : les approvisionnements en conteneur et les retours de livraison après dépotage chez le client. Nous recevons les approvisionnements au niveau du TCD, lorsque le stock en conteneur commence à s'épuiser et que la demande est toujours présente. C'est donc dans cette optique que la compagnie va s'approvisionner en conteneur pour le terminal en quantité suffisante.

En ce qui concerne les retours de livraisons, c'est le fait qu'un conteneur soit importé par un client de la compagnie et livré jusqu'à destination final. Le conteneur est ensuite dépoté chez le client et retourne à vide au terminal (TCD).

Une fois que le conteneur arrive sur le parc, les agents de sécurité procèdent à des vérifications et enregistrent sur leur tableau de bord les caractéristiques du conteneur et du véhicule afin de le laisser entrer dans le parc. Le conteneur vide est scellé par un plomb en caoutchouc.

Figure 4: Plomb pour les conteneurs vides



Source : Prise par l'auteur, 06 septembre 2021

2.1.3 Les sorties pleins de conteneurs :

Ce mouvement désigne la sortie d'un conteneur plein du TCD. Il peut s'agir:

- D'une **livraison** ou **dépotage** chez le client;

- D'un **transfert export vers DP world** ;

La livraison est le transfert d'un conteneur plein en destination d'un client importateur. Dans ce cas, on parle aussi de **post-acheminement** d'une importation. Elle peut également être le transfert d'un conteneur plein vers **TOM** (TERMINAL DES OPERATIONS MARITMES). Dans ce dernier cas on parle de **dépotage**. L'objectif principal de cette opération est de livrer au client sa marchandise.

Ce transfert export vers DP World est défini comme étant le transport d'un conteneur de **TCD vers DP World** dans le but d'être exporté. Ce transport peut concerner les conteneurs qui entrent au TCD avant l'arrivée de leur pre-gate export et ceux dont l'arrivée du pre-gate précède l'entrée plein du conteneur. L'objectif principal est de transporter le conteneur vers DP World avant le **cut off** (date de clôture)¹⁰ du navire.

2.1.4 Les sorties vides des conteneurs :

La sortie porte vide désigne le mouvement d'un conteneur qui sort du TCD en étant vide. Il existe plusieurs types de sortie porte vide au TCD:

- Le **positionnement export** qui consiste à envoyer un ou des conteneur(s) à un client demandeur sur la base d'un Booking ou accord exceptionnel.

Le but de cette opération est de fournir au client le conteneur souhaité pour qu'il puisse empoter sa marchandise et l'exporter.

- **Transferts vides vers DP World:**

- Pour la **mise à disposition** de la sous-région: c'est à dire lorsqu'un pays de la sous-région est en déficit de conteneurs vides, le TCD peut l'**approvisionner**. Auparavant les conteneurs du terminal de **Nouakchott** étaient testés et lavés au TCD puis transférés à Nouakchott;
- **Endos:** les conteneurs endommagés du TCD sont transportés vers la France pour qu'ils puissent être réparés et remis en service.

- **Transfert vers TCD2:** toujours avec la congestion du parc, certains conteneurs vides sont transférés au TCD 2 afin de désengorger le parc.

2.2 Le pesage des conteneurs :

Face à la multiplication des incidents maritimes dus en majeure partie aux fausses déclarations de poids l'OMI (organisation maritime internationale) a adopté en 2014 un aménagement à la

¹⁰ Est la date limite à laquelle un conteneur peut se présenter sur le terminal portuaire avant l'embarquement. Selon les transporteurs, cette date oscille entre 24h et 72h

convention internationale sur la Sauvetage de la vie en mer (SOLAS) obligeant aux chargeurs de vérifier le poids VGM des conteneurs avant leur embarquement. A partir du 1^{er} juillet 2016, la convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) ou convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer) impose l'utilisation de deux méthodes certifiées conformes pour déclarer la MBV (masse brute vérifiée) de chaque conteneur par le chargeur ou son représentant¹¹. Le pesage aussi est une opération qui se réalise sur le parc, elle a pour but de connaître le poids brut exact du conteneur et est facturé à 6.000 Francs pour un 20' pieds et 10.000 Francs pour un 40' pieds. En effet le terminal est équipé d'un pont bascule fonctionnel pour le pesage de conteneurs tout type. Le pesage se fait en 2 phases.

La première phase consiste à guider le conducteur du véhicule (tracteur + semi-remorque + conteneur 20' ou 40') sur le pont bascule. Ensuite il descend de la cabine du véhicule pour éviter de prendre en considération le poids du conducteur. Aussitôt le poids du véhicule s'affiche sur l'appareil de pesage.

2.3 L'empotage et le dépotage des conteneurs :

2.3.1 L'empotage :

L'empotage est une opération de chargement de la marchandise dans un conteneur. Elle s'effectue en deux étapes :

1^{er} étape : Mises en empotage

Cette étape concerne le moment où un conteneur confié à un client (avec **Booking**¹²) est en train d'être empoté sur le parc. On utilise une fiche d'empotage.

2^{eme} étape : Fin empotage

C'est le moment où le conteneur est plombé et est désormais considéré comme un plein export.

2.3.2 Dépotage:

Le dépotage est le déchargement d'un conteneur **LCL** ou **FCL** pour le compte du client ou de l'armateur. Cette opération s'effectue dans les normes sous présence de la douane. Les marchandises dépotées sont loties par connaissance. Nous avons:

¹¹ <http://Hfw.com>

¹² Représente une réservation d'espace pour transporter des marchandises sur un navire

- *La mise en dépotage* : cela veut dire qu'il y a rupture de plomb et que le conteneur plein (souvent import) est en train d'être dépoté .Ici on utilise la fiche de dépotage.
- *Fin Dépotage*: cela signifie que le conteneur est déjà dépoté et que les portes sont fermées. Désormais le conteneur est ainsi considéré comme un vide. Cependant le dépotage des conteneurs est exceptionnellement confié à **TOM** (Terminal des Operations Maritimes).

DIEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE

Dans cette partie de notre mémoire, nous allons aborder deux (2) rubriques. Il s'agit d'abord en section 1 de procéder la présentation et à l'analyse des résultats sur le terrain et en section 2 nous allons interpréter les résultats obtenus et proposer des recommandations.

Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain

Ainsi dans le cadre de notre étude, nous avons émis un guide d'entretien au responsable d'opération d'engins et de manutention au niveau du terminal à conteneur de Dakar.

Au terme de notre étude, nous avons noté divers facteurs courants à la gestion des conteneurs au niveau du terminal TCD1.

Le CMA CGM Sénégal ne dispose que de 2 Terminaux à Conteneurs de Dakar dont :

- TCD 1 pour les conteneurs frigorifiques
- TCD2 les autres types de conteneurs comme conteneurs Dry, plats, open top etc.

Quand les TCD sont remplis, tous les autres conteneurs qui vont entrer dans le terminal, seront transférés au niveau des parcs de SIBA¹³, GOUYAR Transport Logistique (GLT)¹⁴. Ce qui fait que l'emplacement des conteneurs est une chose important pour la bonne gestion d'un terminal à conteneur.

1.1 Présentation des résultats obtenus :

Question 1 : quels sont les différents centres opérationnels dans le TCD de CMA CGM ?

Pour répondre à cette question, le responsable engin et manutention affirme qu'il y'a plusieurs centres opérationnels au de CMA CGM.

Ces différents centres sont à savoir:

- Le Centre Terminal qui fait la gestion des conteneurs vides et pleins, relevages, dépotage et empotage, habillage de conteneurs, vente de conteneur
- Le Centre PARK REEFER pour la gestion des Reefers (conteneurs frigorifiques) 'PTI¹⁵ et Lavage'', à la mise à disposition, au relevage, empotage et dépotage, vente de reefer, branchement électronique secourue par un générateur
- Le Centre de dépotage ou transvasement de conteneurs en cas de problèmes sur le conteneur

¹³ Société industrielle de bois et d'acier

¹⁴ Société spécialisé en transport et logistique

¹⁵ Inspection avant le départ est effectué sur les reefers vides avant leur positionnement pour assurer le bon fonctionnement de l'unité de refroidissement, contrôler la température et les dispositifs d'enregistrement

- Le Centre services magasinage et distribution ; qui font le transit, dépotage sur zone de sécurité, transfert systématiques à l'import récupération pour la mise à disposition des TC en 24h

Question 2 : Quelle configuration avez-vous opté pour l'emplacement des conteneurs ?

Selon le responsable engin et manutention, Le terminal à conteneur est géré de telle sorte qu'aucune erreur ne se produit lors de l'entreposage des conteneurs dans le parc.

Chaque type de conteneurs a un emplacement précis et les conteneurs de différents types pleins ne sont jamais gerbés ensemble.

Le terminal à conteneur est géré de cette façon suivante:

Le TCD 1 pour les TC Reefers, est divisé en 8 passerelles et chaque peut recevoir 18 conteneurs pleins et 24 conteneur vides de 40 pieds et ils sont repartie comme suit :

- Passerelle pour les exportations
- Passerelle pour les importations
- Passerelle pour les vides d'approvisionnement ;
- Passerelle pour les vides disponibles ;

Le TCD 2 pour les TC DRY ou ils sont placés au niveau des travées.

Figure 5 : Passerelles des conteneurs



Source : Prise par l'auteur, 06 septembre 2021

Question 2 : Comment enregistrez-vous les conteneurs vides et pleins au niveau du terminal ?

Selon le responsable engin et manutention pour les conteneurs vides, dès l'entrée le vigile matérialise sur son cahier le numéro du conteneur et celui du tracteur, la date et l'heure d'arrivée du conteneur. Ensuite, le chauffeur doit présenter au pointeur l'inter change entrée porte vide et la fiche de mise à terre CMA. Le pointeur doit vérifier avant tout si le conteneur appartient à CMA CGM ou pas (à travers le logo ou sur le line op¹⁶ de l'inter change DP World ou à travers l'inter change entrée vide de CMA). La fiche de mise à terre doit obligatoirement avoir le cachet du transporteur. Après cela, le pointeur procède à la vérification physique du conteneur: portes ; poignée ; traverses inférieures et supérieures ; longerons ; plancher ; câble ; etc.

¹⁶ Permet de connaître à qui appartient le conteneur

Et fin le pointeur transmet l'information à la direction pour l'enregistrement du conteneur vide dans le logiciel **WINSPOT**¹⁷ pour donner l'autorisation d'accès du conteneur dans le parc.

De même pour les conteneurs pleins, c'est la même démarche mais le document remis au pointeur par le chauffeur est appelé inter change entre porte conteneur plein

Les conteneurs seront stockés au niveau des passerelles pour les TC Reefers et les travées pour les conteneurs dry.

Tous ses mouvements sont enregistrés dans le document appelé EIR (Equipment Interchange Receipt) qui est émis à l'entrée et à la sortie des conteneurs dans les terminaux ou dépôts et indique le numéro du TC, le code du navire/du voyage, la position de gerbage etc

Question 3 : Quelle est la méthode utilisée pour l'emplacement des conteneurs dans le terminal ?

Pour répondre à cette question, l'entreprise souhaitait utiliser la méthode FIFO (First In First Out) appelé aussi PEPS (Premier Entrée Premier Sortie) mais cette méthode n'est pas adaptée pour les mouvements des conteneurs des TCD de CMA CGM car y'a pas assez d'espace pour le stockage des conteneurs.

Ainsi la méthode qu'elle utilise est l'emplacement par priorité.

Par exemple un conteneur qui arrive aujourd'hui au parc et qu'il a déjà un prégate¹⁸ sera traité en premier par rapport aux autres car l'entreprise est obligé de transfert à temps le conteneur au niveau de DP World. Mais lorsque la gestion du conteneur n'est pas terminé, il faut attendre jusqu'à l'arrivée du navire pour le faire sortir du parc

Question 4 : Quels sont les circuits de mise à disponibilité des conteneurs vides dans le parc ?

Pour les conteneurs vides, nous avons deux (2) forme de mise à disponibilité : soit par approvisionnement et soit par retour de livraison.

➤ Pour la forme approvisionnement :

C'est lorsque le stock en conteneur commence à s'épuiser dans le parc et que la demande est toujours présente alors l'entreprise est obligé de s'approvisionner en conteneurs vides.

¹⁷ Logiciel qui enregistre tous les mouvements des conteneurs avec leurs numéros, leurs transporteurs, le numéro camion etc. Et qui informe sur la disponibilité du conteneur

¹⁸ Document utilisé pour l'embarcation des conteneurs émis par DPW

Ainsi pour cela, l'entreprise fait débarquer un navire transportant des conteneurs vides provenant soit de la France, de L'Espagne, de la cote d'ivoire, du Ghana...pour le ravitaillement de son parc en TC vide.

➤ Pour le retour de livraison :

Ce sont des conteneurs d'import livrés chez le client et après dépotage, les conteneurs retournent au niveau du terminal.

Tout conteneur vide qui est déjà sur le parc, est amené au niveau des passerelles pour le testé pour voir si le conteneur est bon au niveau du moteur, de la température mais aussi du refroidissement appelé PTI (Le pre-trip-inspection ou inspection avant le départ) assure par la société africaine de froid et d'électricité maritime (**SEAFEM**).qui affirme si le conteneur est utilisable ou pas.

Question 5 : Quelle est la durée de séjour d'un conteneur vide et plein dans le parc ?

Pour les conteneurs pleins, on ne peut donner une durée exacte de séjour du conteneur parce qu'elle dépend de l'arrivée des navires pour les conteneurs destinés à l'exportation. En effet avec le conteneur export, ils font le positionnement ensuite le client va le changer et l'amener au niveau du TCD en attendant l'arrivée du navire et le temps de finir les formalités douaniers pour l'exportation du conteneur qui peut prendre des jours voir une semaine.

S'il s'agit des conteneurs imports c'est-à-dire destiné au niveau du pays, il faut attendre le client termine ses formalités douaniers liés à l'importation et payé aussi tous les taxes de transport et autres pour lui rendre son conteneur en le transférant au niveau de ses locaux. Ceci peut prendre des jours dans le parc et chaque jour, le client est obligé de payer des taxes de séjours du conteneur et ceux des TC refeers sont plus chers à causes des branchement.

Au niveau des conteneurs vides, on peut donner aussi une durée exacte des conteneurs car dépend de la demande des clients. Dé fois les conteneurs peuvent rester plus de 2 mois sans être utilisés. Mais ils arrivent qu'on note des ruptures de conteneurs vides dues à une forte demande des clients.

1.2. Analyse SWOT :

L'analyse SWOT (*Straights – Weaknesses – Opportunities – Threat*) ou FFOM (Forces – Faiblesses – Opportunités – Menaces) est un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

Le but de cette analyse est de prendre en compte dans la stratégie, à la fois les facteurs internes et externes, en maximisant les effets des faiblesses et des menaces.

Matrice SWOT du TCD de CMA CGM

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécurité du terminal, ▪ Infrastructures ultramodernes ▪ Des travailleurs ambitieux et très ouverts ▪ Rapidité du travail ▪ Les 2 TCD pour une surface de 27 000 m² ▪ Un parc Genset pour maintenir opérationnel la chaîne de froid lors des déplacements longues distances ▪ Plateforme e-business du groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encombrement de la capacité de stockage des conteneurs ▪ Manques de matériel logistique ▪ Panne récurrent des engins ▪ Infrastructures insuffisantes, ▪ Impossibilité de correction après pesage sur le GESCAM, le non-respect du délai de validité d'un PTI, instabilité du réseau

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ouverture au niveau de la sous-région ▪ La reconnaissance pour une notoriété de l'entreprise ▪ Augmentation des mouvements des conteneurs ▪ Le TCD1 est leader des terminaux à conteneur frigorifiques ▪ Ouverture d'un TCD3 de 1,3 hectares 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ concurrence des autres entreprises ▪ Retard des navires qui amène les conteneurs vides ▪ Le manque d'espace pour le stockage et la réception des conteneurs ▪ Risques d'accidents ou d'incidents, présence irrégulière des personnes dans les lieux où s'effectue le gerbage des conteneurs ▪ Pénurie de conteneurs thermo King et ceux ayant moins de 5 ans ▪ congestion des voiries d'accès et de sortie des conteneurs

Section 2 : Interprétations et Recommandations

2.1. Interprétations :

CMA CGM étant une entreprise multinationale et parmi les leaders dans le domaine maritime, on note une grande évolution de ses activités surtout celles du terminal à conteneur de Dakar(TCD). En effet les flux de stockages, de livraison et de réception des conteneurs augmentent de jour en jour. Ceci a poussé l'entreprise à augmenter le personnel dans les différents postes.

Les pannes répétitives des engins, la congestion du parc, la non disponibilité des véhicules (surtout la flotte), le stockage indissociable des conteneurs pleins import et export ralentissent les transferts qui occasionnent des retards. Ainsi pour résoudre ce problème de retard, TCD CMA CGM doit augmenter et renouveler leurs engins de manutentions pour la rapidité de l'exécution des opérations dans le terminal.

Nous rencontrons d'énormes problèmes dans le terminal parfois pour retrouver un conteneur de moins de 5ans ou de marque thermo King. Ainsi le TCD doit stocker les conteneurs ayant moins de 5ans dans un seul bloc ou bien même les enregistrer sur une fiche Excel. Ceci permettra l'identification rapide des ses conteneurs.

Les décalages d'arrivée des navires amenant les approvisionnements mettent souvent le parc en situation de déficit, ce qui fait que les réservations de Booking dépassent les conteneurs disponibles sur le parc.

Le stockage des conteneurs pleins import pose des difficultés au TCD. En effet ils sont stockés au même endroit que les conteneurs pleins export. Une telle situation entraine des problèmes de dissociation lors des livraisons ou transferts export. Pour cela, nous proposons la mise en place d'un bloc pour l'import et un autre pour l'export dans le TCD.

Le manque d'espace de stockage des conteneurs constitue un frein pour l'amélioration de la gestion des terminaux, ce qui provoque la réduction des mouvements des conteneurs ou la location de parc supplémentaire au niveau de SIBA¹⁹, GOUYAR Transport Logistique (GLT)... qui engendrent des couts supplémentaire pour l'entreprise. Pour régler ce problème, TCD CMA CGM devrait augmenter le niveau de gerbage des conteneurs de 4 à 6 pour les TC vides et de 4 à 3 pour les TC pleins, mettre aussi une gestion rapide pour l'enlèvement des

¹⁹ Société Industrielle de Bois et d'Acier

conteneurs dans le parc avec la création d'un nouveau terminal hors du port. Ceci contribue à désengorger le terminal avec l'envoi des conteneurs destinés à l'importation chez le client.

Dans le domaine de la sécurité, les acteurs ne sont pas satisfaits des mesures de sécurité sur le terminal. Alors que dans chaque groupe(Shift), il y'a un membre dans le comité de sécurité et celui-ci est chargé de relayer pour le respect des normes de sécurité. Mais malgré tout, on note des insuffisances parfois dus au manque d'information et de méconnaissance des risques pour certains visiteurs et chauffeurs dues également au manque de formation des conducteurs. Et pour palier à cela, il faut former les chauffeurs qui, à leur tour, vont permettre de respecter les normes de sécurité dans le terminal.

2.2. Recommendations

Au terme de cette étude, nous sommes amenés à envisager des recommandations dans le but de contribuer à l'amélioration de la gestion des conteneurs dans un terminal.

Nos recommandations sont faites à l'encontre de l'entreprise CMA CGM et du terminal à conteneur de Dakar(TCD) de CMA CGM.

Après avoir étudié la structure, le fonctionnement et l'environnement de l'entreprise, nous avons noté qu'il existe des situations et des pratiques qui devraient être améliorées pour une entreprise qui aspire à être compétitive et viable dans le domaine de la gestion des conteneurs.

La conteneurisation s'est généralisée au monde entier, le port de Dakar est marqué par l'essor de l'inter modalité en liaison avec les besoins croissants du commerce international. CMA CGM qui cherche à devancer Maersk²⁰ et MSC²¹ doit nécessairement apporter d'avantages des modifications dans la gestion des terminaux

2.2.1 Les recommandations pour CMA CGM :

Nos recommandations pour CMA CGM sont :

- Etant donné que CMA CGM TCD est l'expert des reefers, et compte tenu de la forte rotation des conteneurs, nous lui recommandons une augmentation du nombre des prises en hauteur en envisageant l'empilage des conteneurs jusqu'à 6 niveaux.
- Investir dans l'installation d'une grue de portique sur rail de conteneur pour faciliter la manutention des conteneurs qui seront empilés à 6 niveaux.

²⁰ 1iere au classement mondial

²¹ 2ieme au classement mondial

- Envisager l'achat d'une autre fourchette 5TM, étant donné que le TCD 1 et TCD 2 utilisent le même pour l'empotage ou le dépotage des conteneurs.
- Création d'un terminal à conteneur hors du port entre Diamniadio et Pout pour le stockage, la réception et la livraison des conteneurs (vides et pleins) destinés à l'importation dans le pays et dans la sous-région.

2.2.2 Les recommandations pour CMA CGM TCD :

Nos recommandations pour Les TCD sont :

- Pour le logiciel Winspot, CMA CGM doit donc renforcer le signal du logiciel ou bien même essayer de développer le logiciel.
- La modernisation et le renforcement des engins de manutentions pour faciliter la rapidité des mouvements des conteneurs dans les TCD
- Système de carnavalisation pour l'évacuation des eaux de refroidissement des conteneurs Reefers au niveau des passerelles
- La modernisation des logiciels de gestions utilisés dans le TCD pour un meilleur contrôle des mouvements des conteneurs reefers.
- Application de la technique FI-FO (First In-First Out) c'est-à-dire que le premier conteneur testé et lavé doit sortir en premier
- CMA CGM doit aussi aménager plus d'espaces et/ou augmenter le niveau de gerbage pour mieux réceptionner les conteneurs dans les TCD
- CMA CGM doit aussi revoir ses tarifs pour se démarquer de ses concurrents et pour gagner plus de parts de marché.
- Augmenter le matériel logistique au sein du terminal pour la rapidité des opérations.

CONCLUSION

En définitive, le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le monde.

En effet, compte tenu de sa situation géographique qui fait de son port le premier en eau profonde Ouest Africaine ; touché par les navires en provenance du Nord et le dernier port touché à la remontée par les navires en provenance du Sud, le Sénégal est un pays important dans le commerce international. Il est également un pays de transit pour les marchandises provenant ou destinés aux pays de l'hinterland. De ce fait le Sénégal attire les compagnies maritimes en masse ; nous en comptons environ plus de 24 dont CMA CGM qui a fait l'objet de notre étude qui est un leader dans le transport de marchandises conteneurisé de par sa part de marché d'environ 35%. Elle est donc une société redoutable dans le secteur maritime Sénégalais et cela se confirme à travers les différents moyens qu'elle utilise via les TCD dans son travail et par le processus efficace qu'elle a mis en place dans la réalisation de son transport.

Ainsi au TCD 1, nous avons les opérations porte conteneur (entrées et sorties de conteneur) et les opérations parc conteneur. Pour la gestion informatique du terminal, l'entreprise utilise les logiciels Winspot et GESCAM ainsi que la messagerie (Outlook). La congestion du TCD, le manque de moyens logistiques menacent de plus en plus la bonne gestion du terminal. La concession de la mole 8 à DP world, de la mole 4 à NECOTRANS, de la mole 2 à Dakar terminal, de la mole 5 au terminal vraquier du Sénégal, le faible tirant d'eau (13m), la congestion limitent les performances du port de Dakar par rapport à son concurrent principal dans la sous-région (le port d'Abidjan). Avec les opérations de dragage, la construction d'un port à NDAYANE (du fait des ressources naturelles découvertes au Sénégal), le secteur portuaire sénégalais espère accueillir les navires de la cinquième et sixième génération et également d'autres entreprises portuaires.

ANNEXES

Listes des annexes

Annexe 1 : Fiche de pointage d'un conteneur

Annexe 2 : Inter change Sortie Porte Plein

Annexe 3 : Inter change Entrée Porte vide

Annexe 4 : Ticket de pesage

Annexe 5 : GENSET

Annexe 6 : Booking

Annexe 7 : Guide d'entretien

Annexe 1 : Fiche de Pointage

CMA CGM

FICHE DU POINTEUR **N° 367105**

DTU-EXP-004
 Version N°12
 du 10/02/17

Terminal Conteneurs Dakar

DOSSIER TCD N° DATE

BOOKING ou BIL N° HEURE DEBUT

NAVIRE HEURE FIN

ESCALE DU NATURE MARCH

PORT OF DISCHARGE

CLIENT

LIEU LIVRAISON

CONTENEUR VIDE

CONTENEUR PLEIN

ETAT DU CONTENEUR

DISPONIBLE

DÉPOT DOUANE

ENDOMMAGE

FLEXITANK

TYPE " A1 "

TYPE " A2 "

TRANSFERT (COCHER LA CASE)

DE \ VERS	TCD 1	TCD 2	MOLE 10	DIPW	EMASE
TCD 1	nil				
TCD 2		nil			
MOLE 10			nil		
DIPW				nil	
EMASE					nil

ECOR DU CONTENEUR

TC N°

PLOMB N°

LOGO ARMATEUR SANS LOGO YES NO

TYPE TC DATE PTI

ADRESSE TC DATE CLEANING

TEMP. DE CONSIGNE VENTILATION

OUVERTURE VOILET TAUX HUMIDITE

PESEE CONTENEUR VGM YES NO N° TICKET DE PESEE

MAX GROSS MASS / POIDS MAXI AUTORISE

PESEE CAMION YES NO N° TICKET DE PESEE

GAUCHE

TOIT

DROIT

PLANCHER

AVANT

PORTES

ECOR DU CAMION

TRANSPORTEUR

NOM CHAUFFEUR

GSM CHAUFFEUR

TRACTEUR N°

TRACTEUR

ETAT GENERAL

ETAT DES PNEUS

REMOREQUE

ETAT GENERAL

ETAT DES PNEUS

NBRE DE TWIST-LOCK

POINTEUR

NOM

PRENOM

SIGNATURE POINTEUR

INSTRUCTIONS DU CHEF POINTEUR

PESAGE & SORTIE

PESAGE & MISE SUR STACK

MISE SUR STACK

MISE EN DEPOTAGE

MISE EN EMPOTAGE

CONTENEUR N.D.R

A TRIER

RAPPORT POINTEUR

POS MISE EN POSITIONNEMENT

LIV MISE EN LIVRAISON

VD ENTREE VIDE RETOUR LIVRAISON VIDE

PLI ENTRES PLEIN

EMP MISE EN EMPOTAGE AU TCD

STK MISE EN STACK DU CONTENEUR

PGE PESEE DU CONTENEUR

DEP MISE EN DEPOTAGE AU TCD

APD APPROVISIONNEMENT DE CONTENEUR VIDE

CONSTAT D'ETAT GENERAL (1)

BE EN BON ETAT GENERAL

ED ENDOMMAGE

HS HORS SERVICE

HABILAGE TC DRY

PA AUCUNE FOURNITURE NI KRAFT NI DRY BAG

KA FOURNITURE KRAFT + DRY BAG PAS DE MISE EN OEUVRE

MH FOURNITURE + MISE EN OEUVRE KRAFT & DRY BAG

DB FOURNITURE DRY BAG SEUL SANS KRAFT

CONTENEUR REEFER

BI ERGOT INTACT

EC ERGOT COUPE

CL FOURNITURE CLOISON/LINER

PROPRETE INTERIEUR (DRY & RH)

PP INTERIEUR PROPRE

PS SALE (PAPIER, SALISSURE, ...)

PT TRACE D'HUILE, DE GRAISSE

ETAT DU TRACTEUR

BE EN BON ETAT

HS HORS SERVICE

ED ENDOMMAGE

ETAT DES PNEUMATIQUES

EN ETAT D'USURE NORMALE

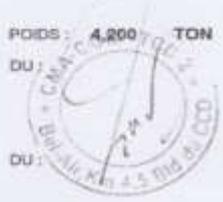
EA ETAT D'USURE ANORMAL

ET PNEU TROUE / DECHIRE

Annexe 2: Inter change de Sortie Plein de conteneur

CMA CGM		TCD DAKAR	
INTERCHANGE N°155367 SORTIE PORTE PLEIN			
EIR N°:	155367	EDITE LE:	02/07/2015 à 00:44 par Wafy WALLY
BOOKING/BL:	AUTO150702004323	PLEIN / VIDE:	PLEIN
CONTENEUR N°:	CGMU 2995416	TYPE:	20RF
PLOMB:	D2404045	N°BAD:	POIDS: 2,200 TON DU: 31/12/2015
PLACE PARC:	NP	CLIENT:	CMA-CGM
CAMION:	DK2464AP	CHRONO:	155 367
POSIT:	DPW (DPW)	DECL. DOUANE N°:	DU: 02/07/2015
NAVIRE:		VOYAGE:	
POL:	DAKAR	POD:	MARSEILLE
TRANSPORTEUR:	KANE LOGISTIQUE	CHAUFFEUR:	ABDOUKHADRE DIALLO
PARC DE RETOUR:		REMARQUES:	TEMP DE CONSIGNE CONFORME, CABLE ET ACCESS AU COMPLET
<small>DIRECTION DU COMMERCE INTERIEUR N°210M/PNE/DD/DCCP DU 08 MAI 2002 - SEMPOS</small>			
ETAT DU MATERIEL - RAPPORT D'INSPECTION			
Pas de réserve			
VISA DE LA DOUANE SORTIE PARC N°		Dakar, le 02/07/2015	
Vu sortie conteneur n°	CGMU 2995416	LE COMMIS PARC	LE RECEPTIONNAIRE
Le 02/07/2015	à 00:43	LE CHAUFFEUR	
SIGNATURE: DOUANE MAGASIN	DOUANE SORTIE		
<small>Le déclarataire du présent document lui-même ses ayants-droits et préposés, reconnaissent avoir pris connaissance des conditions d'exercice des activités de CCTCD, et les avoir acceptées. Siège Social : CMA-CGM 12,Boulevard de Djily Mbaye - DAKAR (Rép. du Sénégal) Tél. : (221) 33 849 92 00/02 - Fax : (221) 33 849 92 19/0209</small>			
NB : LES SIGNATAIRES DOIVENT METTRE LEUR NOM EN MAJUSCULE			
<small>WISPO7</small>		<small>DATA Cubesoft</small>	

Annexe 4 : Inter change Entrée Porte Conteneur Vide

CMA CGM		TCD DAKAR	
INTERCHANGE N°149933 ENTREE PORTE VIDE			
EIR N°: 149933	EDITE LE: 28/05/2015 à 09:16	par Tamsir AMAR GOUMBO	
BOOKING/BL:	PLEIN / VIDE: VIDE		
CONTENEUR N°: GESU 9531424	TYPE: 40RH	POIDS: 4,200	TON
PLOMB:	N°BAD:	DU: 	
PLACE PARC: NP	CLIENT: CMA-CGM	DU: 28/05/2015	
CAMION: DK2461AP	CHRONO: 149 933	DECL. DOUANE N°:	
POSIT:	VOYAGE:		
NAVIRE:	POD:		
POL:	CHAUFFEUR: AMADOU G. NDIAYE		
TRANSPORTEUR: KANE LOGISTICS	REMARQUES: RECU TEL QUEL SOUS RESERVES... + ERGO		
PARC DE RETOUR:			
<small>DIRECTION DU COMMERCE INTERIEUR N°2111M/PME/DCI/DCCP DU 08 MAI 2002 - SEMPOS</small>			
ETAT DU MATERIEL - RAPPORT D'INSPECTION			
<i>Pas de réserve</i>			
VISA DE LA DOUANE ENTREE PARC N°		Dakar, le 28/05/2015	
Vu entrée conteneur n° GESU 9531424		LE COMMIS PARC	LE RECEPTIONNAIRE
Le 28/05/2015 à 09:16		LE CHAUFFEUR	
SIGNATURE: DOUANE MAGASIN	DOUANE ENTREE		
<small>Le destinataire du présent document lui comme ses ayants-droits et préposés, reconnaissant avoir pris connaissance des conditions d'exercice des activités de CCTCD, et les avoir acceptées. Siège Social: CMA-CGM 12, Boulevard de Djily Mbaye - DAKAR (Rép. du Sénégal) Tél. : (221) 33 849 92 00 / 02 - Fax : (221) 33 849 92 19/0229</small>			
NB : LES SIGNATAIRES DOIVENT METTRE LEUR NOM EN MAJUSCULE			
<small>WinSEDT</small>		<small>DATA Concept</small>	

Annexe 4 : Ticket de Pesage

CMA CGM
Terminal Conteneurs Dakar

Pont Bascule	TCD1
Ville	DAKAR
Pays	SÉNÉGAL
Date	06/09/2021
Heure	10:04:53
Transaction	2021002113
Conteneur	SZLU 9026267
Unité de poids	KG
Poids VGM	33 580
Tare Conteneur	4 780
Poids Net	28 800
Poids MGW	34 000
Opérateur	TAMEGNON BOCO
BLIK	EDKAF2
Navire	

Ce ticket de pesée de masses brutes vérifiées est conforme aux dispositions de la résolution MSC 380 (94) de l'OMI attendant la règle de la convention SOLAS.
Agrément métrologie n°006/MCS/PP/PROC/DM du 28/06/16.
Agrément ANAM n°1831/ANAM/DPT du 20/07/16.
Ce ticket ne fait pas office de poids public.

CMA CGM TCD
POINTEUR
TCD 1
17, Boulevard de l'Indépendance
Tel : 33 849 92 00

Annexe 5 : Genset



Annexe 6 : Booking

PFR0717_001 v5.73
Page 1 de 2
Run 22-JUN-15 12:30 PM

Confirmation de booking



Attn:
DAKAR POISSON
QUAI DE PECHE MOLE 10
BP 2868
DAKAR

DELMAS SENEGAL - Groupe CMA CGM
12 BD DJILY MBAYE
BP 164
NINEA 26329342 G3
DAKAR
Téléphone:
Fax:
Contact: Thiaw Clement
Service client:

Numéro de booking: DKA0105494
Navire/Voyage: CELINA STAR / 01881N
Navire de remport / Voyage:

Référence client

Date du booking: 22-JUN-15

Réception:
Autre port:
Autre pool:
Navire/Voyage feeder: /
Port de chargement: DAKAR
Terminal de chargement: DP WORLD TERMINAL DAKAR
Transbordement:
Port de déchargement: ABIDJAN
Lieu de livraison final:
Remarques: Transporteur TCD
Positionnement au mole 10 aujourd'hui à 15h
Contact : Mr Fall 77 569 85 58

Date / heure cut off:
Date / heure cut off:
Date de départ estimée:
Date / heure cut off: 25-JUN-2015 10:00 PM
Date de départ estimée: 26-JUN-2015 11:00
Date d'arrivée estimée:
Date d'arrivée estimée: 05-JUL-2015 18:00
Heures locales

Merchant Haulage	Par: Road	Date mise à disposition: 22-JUN-15	Heure: 14:00
Quantité:	1 x 40'RH	Marchandise: Fish, frozen, excluding fish f	
Poids net:	25000 KGM	Poids brut:	29700 KGM
No de conteneur:	Cotation: QDKA035811		
Service contract:	Dangereux: N		
	Fumigation: N		
	Frigo: Y		
	Hors dimensions: N		
	Flexitank: N		

Annexe7 : Guide d'entretien

Madame, Monsieur, étant étudiant en bachelor 3 en transport logistique à SUP DE CO DAKAR, je réalise un mémoire de fin d'étude portant sur l'analyse de la gestion des conteneurs dans un terminal

Dans ce cadre je vous prie de bien vouloir consacrer quelques minutes pour répondre à ce questionnaire ci-joint.

Entreprise	TCD1 CMA CGM
Prénom	Demba
Nom	DIAMANKA
Poste	Responsable d'opérateur d'engins et manutentionnaire
Contact	Mail : dembadeco@gmail.com Tel. +221 77 685 35 96

Questions :

- 1) Pouvez-vous faire une présentation de votre parc ?
- 2) Selon vous, c'est quoi un conteneur?
- 3) Quels les différents conteneurs qui se trouvent dans votre parc ?
- 4) Quels sont les différents centres opérationnels dans le TCD de CMA CGM ?
- 5) Quelle configuration avait-vous opté pour l'emplacement des conteneurs au niveau du parc?
- 6) Comment enregistrez-vous les conteneurs vides et pleins dans le terminal?
- 7) Quelle est la méthode utilisée pour l'emplacement des conteneurs dans le terminal ?
- 8) Quels sont les circuits de mise à disponibilité des conteneurs vides ?
- 9) Quel est la durée de séjour des conteneurs vides et pleins dans le parc?
- 10) Quel était la situation de l'entreprise pendant le Covid-19 ?

BIBLIOGRAPHIE

Julien DUBREUIL, *la logistique des terminaux portuaires*, CIRRELT, Montréal, 2008, 202 pages

Serigne Fallou Faye, *analyse des opérations de manutention du terminal roulier du port autonome de Dakar : cas de Dakar Terminal*, mémoire de Bachelor en transport et logistique, Institut Supérieur des Transports Dakar, 2021, 76 pages

Adama SY DIA, Alioune NDIAYE, Pape Madaour NGOM, *Gestion d'un terminal à conteneur ; Cas du terminal de Grimaldi Sénégal*, mémoire de fin d'étude pour l'obtention de la licence en transport et logistique, Institut Supérieur des Transports Dakar, 2019, 41 pages

Georges Valère D'ALMEIDA, *gestion des terminaux à conteneur au port de Cotonou*, me, mémoire de maîtrise de l'université d'Abomey-Calavi, Bénin, 2009.

Fidams Log Consulting, *organisation du transport international de marchandises conteneurisées par voie maritime : cas de CMA CGM*, mémoire pour l'obtention de la licence en transport et logistique, Institut Africain de Management(IAM) Dakar, 2019, 56 pages

WEBOGRAPHIE

<https://www.cmacgm-group.com/fr>

<https://www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf>

<https://www.cmacgm-group.com/fr/groupe/histoire>

<https://www.cma-cgm.fr/local/senegal>

<https://fr.scribd.com/document/368703824/Memoire-Cmacgm>

https://www.researchgate.net/publication/330171180_Gestion_des_flux_de_conteneurs_dans_le_terminal_EST_du_Port_de_Casablanca_Etude_et_Modelisation

<http://marcologistique.com>

<http://Hfw.com>

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	Erreur ! Signet non défini.
REMERCIEMENTS	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES ABREVIATIONS.....	IV
LISTE DES FIGURES	V
FICHE SIGNALÉTIQUE DE L'ENTREPRISE	VI
RESUME	VII
ABSTRACT.....	VIII
INTRODUCTION.....	Erreur ! Signet non défini.
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : Présentation de CMA CGM.....	Erreur ! Signet non défini.
1.1 Présentation de CMA CGM :	8
1.1.1 Historique :	9
1.1.2 Présentation CMA CGM SENEGAL :.....	12
1.1.3 Présentation TD1 ET TCD 2 DE CMA CGM :.....	12
1.2 Organisation général de CMA CGM Sénégal et de ses TCD :.....	13
1.2.1 Organisation de CMA CGM et de ses TCD :.....	13
1.2.2 Structure et Mission :	14
1.2.3 Organigramme CMA CGM SENEGAL :	15
Section2 : Les activités au niveau du TCD de CMA CGM Sénégal	Erreur ! Signet non défini.
2.1 Les opérations dites porte-conteneurs:	16
2.1.1 : Les entrées de conteneur plein :.....	16
2.1.2 Les entrées des conteneurs vides :	17
2.1.3 Les sorties pleins de conteneurs :.....	17
2.1.4 Les sorties vides des conteneurs :	18
2.2Le pesage des conteneurs :.....	18
2.3 L'emportage et le dépotage des conteneurs :	19
2.3.1 L'emportage :.....	19
2.3.2Dépotage:.....	19

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE	Erreur ! Signet non défini.
Section 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain	Erreur ! Signet non défini.
1.1 Présentation des résultats obtenus :	22
1.2. Analyse SWOT :	26
Section 2 : Interprétations et Recommandations	Erreur ! Signet non défini.
2.1. Interprétations :	28
2.2. Recommandations	29
2.2.1 Les recommandations pour CMA CGM :	29
2.2.2 Les recommandations pour CMA CGM TCD :	30
CONCLUSION	Erreur ! Signet non défini.
ANNEXES	Erreur ! Signet non défini.
BIBLIOGRAPHIE	Erreur ! Signet non défini.
TABLE DES MATIERES	Erreur ! Signet non défini.