

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple - Un but - Une foi

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

DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR PRIVE

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



Point E Rue 48 × Rue de Kaolack - Point E

Tél : 338215074



7, Avenue Faidherbe Dakar-Sénégal

Tél : 338215074 Fax : 338215074

**Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de : licence en transport et
logistique**

**ANALYSE DES OPERATIONS DE
CONSIGNATION D'UN NAVIRE CARGO AU
PORT DE DAKAR : CAS DE SOCOTRA SARL**

Présenté et soutenu par :

M. Fallou NDIAYE

Sous la direction de :

M. Mohamadou Lamine SANO

Expert certifié en Supply Chain

Management et Logistique

Année académique 2020-2021

DEDICACE

Je dédie ce mémoire à mon père feu Arona NDJAYE

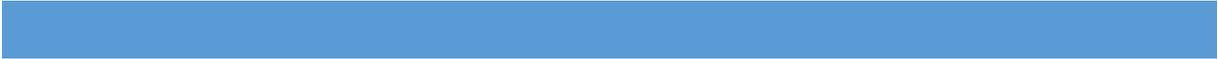
REMERCIEMENTS

- Tout d'abord je tiens à remercier vivement mon cousin **Mr Abdoulaye DIEYE** qui a eu confiance en moi et qui m'a permis de recevoir les meilleurs enseignements. Je ne cesserai jamais de vous remercier pour cela.
- A toutes les personnes qui ont contribué au succès de ce mémoire et qui m'ont soutenu lors de la rédaction.
- Je tiens à remercier également toutes les personnes qui m'ont conseillés et relus lors de la rédaction de ce mémoire: ma famille, les amis...
- A mon encadreur Mr Mamadou Lamine SANO pour le temps qu'il a consacré et pour les précieuses informations.
- Mes remerciements vont aussi à tout le personnel de l'institut supérieur des transports du groupe Sup de Co de Dakar.



SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE.....	8
Section 1 : Présentation de l'entreprise.....	8
Section 2 : Activités de l'entreprise.....	27
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	29
Section 1 : Présentation et analyse des résultats obtenus.....	29
Section 2 : Interprétation et Recommandations.....	37
CONCLUSION.....	40



LISTE DES ABREVIATIONS

PAD: Port autonome de Dakar

SOCOTRA : Société de consignation et de Transit

AVARNAV : Avis d'arrivée du navire

ETA : Estimated time of arrival

SONAPAD : Société Nationale du Port Autonome de Dakar

URD : Union des remorqueurs du Sénégal

COSEC : Conseil sénégalais des chargeurs

ANAM : Agence des affaires maritime

SATS : Syndicat des auxiliaires de transport du Sénégal

SEMPOS : Syndicat des entreprises de manutention des ports du Sénégal

FICHE SIGNALITIQUE DE SOCOTRA

RAISON SOCIAL	SOCIETE DE CONSIGNATION ET DE TRANSIT
SIEGE SOCIAL	18 BIS, AVENUE LAMINE GUEYE X MONTAIGNE DAKAR IMMEUBLE MANDIAYE NDIAYE, 7 ^{ème} ETAGE
FORME JURIDIQUE	SOCITE A RESPONSABILITE LIMITE(SARL)
SECTEUR D'ACTIVITÉ	TERTIAIRE
ACTIVITE AU SENS LARGE	PRESTATION DE SERVICE
DATE DE CREATION	14 OCTOBRE 2008
CAPITAL	1.000.000 FCFA
TELEPHONE	776 37 13 78
FAX	338 42 41 99
NOMBRE DE SALARIES	80
SITE INTERNET	WWW.SOCOTRA.SN
ADRESSE MAIL	SOCOTRASARL@SOCOTRA.SN

RÉSUMÉ

Les relations économiques ont connu un développement qui résulte d'une large extension du champ d'application des échanges internationaux, ce qui a conduit à s'intéresser au commerce mondial d'un point organisationnel et réglementaire pour faciliter le processus de la bonne circulation des marchandises par la voie maritime.

En effet, le transport maritime est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce international. Ce dernier a connu une mutation ce qui a poussé les États à élargir leurs activités pour accompagner ce changement afin de répondre aux exigences des armateurs et les clients dans le but de bien mener cette activité.

A travers ses diverses interventions, le consignataire du navire, joue un rôle très important non seulement il représente l'armateur mais aussi il aide à faciliter les échanges internationaux et à renforcer les relations commerciales entre les États.



ABSTRACT

Economic relations have undergone a development resulting from a wide extension of the scope of international trade, which has led to an interest in international trade from an organizational and regulatory point to facilitate the process of the smooth movement of goods by sea.

Indeed, maritime transport is the only mode of transport capable of ensuring at an attractive cost the exchanges linked to international trade. The latter experience a real change which pushed the activities to expand their activities to support this change in order to meet the requirements of the arms in order to establish this activity well.

This development gave birth to new qualified professions such as the consignment of the ships, this one ensures the role of acting on the interest of the but to activate the international exchanges and the commercial traffic.

Through its various interventions and its various services, the ship's consignee agent plays a very important role not only because he represents the carrier, but also helps to facilitate international trade and strengthen trade relations between countries

INTRODUCTION

Souvent décrite comme inéluctable, la mondialisation est un processus par lequel les relations entre les nations sont devenues interdépendantes et ont dépassé les limites physiques et géographique qui pouvaient exister auparavant. La mondialisation revêt plusieurs aspects. En effet, elle touche la politique, l'économie, la culture la société ou encore l'information. Elle représente non seulement l'ouverture des frontières, l'avènement du commerce international mais aussi et surtout la libre circulation des hommes et des biens.

Au niveau économique on peut constater cette mondialisation par la multiplication des délocalisations de la production internationale et du travail. Plus généralement le symbole de la mondialisation est représenté par l'émergence d'une culture commune, véhiculée par la langue anglaise.

Mais sans transport maritime, la mondialisation telle qu'on la connaît aujourd'hui n'aurait pas été possible. Il constitue un élément moteur de la mondialisation. Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour l'expédition de marchandises à l'international. C'est l'épine dorsale du commerce international. Plus de 80% du commerce mondiale en volume et plus de 70% en valeur est réalisée par la mer. En effet, 25000 milliards de tonnes-km de fret parcourent les océans annuellement. Le trafic maritime a évolué d'une façon remarquable durant les dernières décennies. Tout en établissant des liaisons intercontinentales, le transport génère un trafic couvrant 90% de la demande de transport intercontinental du fret.

Les innovations dans les transports de marchandise ont facilité le développement de système de distribution et de production flexibles, localement à l'échelle mondiale. Elles ont favorisé l'émergence d'une économie de plus en plus spécialisée et globalisée. Dans le même temps les réseaux maritimes ainsi que leurs politiques et stratégiques sous-jacentes sont de plus en plus complexes.

Au-delà des questions de marché, les changements structurels dans le commerce international et l'évolution du transport maritime ont une incidence directe sur les ports et leurs environnements. Aujourd'hui l'évolution du transport maritime mondiale est le résultat d'une dynamique conjuguant intensification et redistribution des flux d'échanges internationaux et progrès technologique dans un respect de l'environnement et du contexte géopolitique et sécuritaire.

Les stratégies des armements, à la recherche d'économies d'échelles, ont conduit dans un premier temps au gigantisme naval ; elles se manifestent désormais par des alliances entre armateurs. Celles-ci doivent dépasser ces seuls aspects en intégrant le rôle centrale des entreprises de manutentions dans la performance des terminaux et dans la recomposition portuaire mondiale, ou encore le développement rapide et récents de nouveaux secteurs dans le shipping comme celui de la croisière.

Le développement du système portuaire semble être concentré dans les grands ports, qui attirent un important trafic conteneurisé. Ces grands ports traitent une écrasante majorité des marchandises transportées. Des lors, ils constituent une unité pertinente pour analyser les points de rencontre des différentes échelles, du local au global. Les études des ports dominent la recherche sur le transport maritime. Une utilisation optimale des moyens disponibles est indispensable pour une garantie d'un dynamisme du trafic maritime. Ceci suppose au préalable un plan de gestion et une schématisation des tâches et des missions accordées à chaque organe ou service au sein du port. Comme la plupart des ports, le port de Dakar qui constituera notre zone d'étude, est considéré à son tour comme un port commercial compétitif, et contribue aussi au développement économique du pays. Il occupe une place hautement stratégique et vitale pour l'économie du pays. Le Port de Dakar contribue aussi à hauteur de 95% aux recettes douanières de l'État. Il joue un rôle clé pour les pays de l'Hinterland, notamment le Mali, dont 65% du trafic de marchandise transit par le Port de Dakar. Il connaît un trafic annuel important avec l'accostage de tous types de navire. Ce trafic important génère d'importantes ressources financières au trésor public et facilite la circulation des produits première nécessité. Il a aussi la réputation de faire du port de Dakar, une estrade mettant en rapport différents acteurs maritimes. Ces interventions à la chaîne de transport sont des éléments sans lesquelles les activités accessoires au transport n'aboutiraient pas.

Certains concepts méritent d'être clarifiés pour une bonne compréhension de notre thème d'étude, parmi lesquels on peut souligner :

D'après le dictionnaire Larousse, l'**analyse** est une opération par laquelle l'esprit décompose un ensemble constitué, pour en déceler l'autonomie des parties pour en apprécier mieux la congruence ou la finalité, ou simplement pour rendre accessible chacun de ses éléments. C'est aussi une étude minutieuse, précise faite pour dégager les éléments qui constituent un ensemble, pour l'expliquer, l'éclairer.

En d'autre terme, l'analyse en logistique consiste à réaliser des tests, des enquêtes et des statistiques pour s'assurer de la qualité d'une opération logistique selon une méthodologie bien définies. La finalité de l'analyse permet donc de déceler des anomalies et de trouver des solutions aux problèmes.

La **consignation** est définie dans le dictionnaire Larousse comme une pratique commerciale suivant laquelle un fournisseur laisse en dépôt chez un client, moyennant une valeur convenue et récupérable en cas de retour, des emballages de marchandises dont il reste propriétaire. C'est aussi est une mesure de police judiciaire provisoire qui empêche la commercialisation d'une marchandise en cas de doute sur sa conformité. En d'autre terme la consignation¹ peut être définie comme le mécanisme par lequel une chose, objet d'un droit potentiel, est remise entre les mains d'un tiers et affectée à la satisfaction de la personne qui sera finalement reconnue attributaire de l'objet.

Selon le professeur Rodière, la consignation de navires est « le contrat par lequel une entreprise est chargée d'effectuer au port d'embarquement ou au port de débarquement les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même, et à ce trait positif s'ajoute ce trait négatif que la consignation de navires n'engage le consignataire à aucune obligation concernant le sort de la marchandise quand elle n'est pas entre ses mains. Si l'un ou l'autre manque, on n'est pas en présence d'un pareil contrat ». ² La consignation est donc une fonction de représentation voire de garantie d'une chose ou de quelqu'un. Dans le domaine maritime, la consignation consiste à représenter dans un port un navire ou une cargaison.

Le **consignataire** est une personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou de l'affrètement ou réceptionnaire, s'engage moyennant rémunération soit à effectuer les opérations attachées au séjour d'un navire dans un port, soit à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants.

¹ www.theses.fr

² Traité Général de Droit Maritime, tome 3. 1970 n° 883

Le **consignataire de navire** est une personne physique ou morale qui représente dans un port un ou plusieurs armements.

Le **navire**³ est un bâtiment allongé, souvent de fort tonnage, destiné principalement à la navigation sur mer. Selon Léon LAVERGNE *in les transports par Mer*, le navire est un engin de transport maritime doté d'un système autonome de propulsion.

Le navire désigne également tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. De manière générale il est erroné d'utiliser le terme « bateau » pour désigner un engin de grande dimension, alors qu'en revanche il y'a des bateaux en mer, sur les rivières et sur les lacs.

Un **navire cargo**⁴ est un navire de commerce dont le rôle consiste à transporter des marchandises sous diverses formes en utilisant la voie nautique. On désigne par cargo à la fois le navire lui-même et sa cargaison

Le dictionnaire Littré définit le transport comme une activité par laquelle on transporte quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre.

Par transport, on entend une activité consistant à assurer l'acheminement de personnes, de marchandises, de moyens de transport ou matériel de transport selon tel ou tel mode, qui dépend du matériel et/ou de l'infrastructure utilisés pour l'opération (transport par voie ferrée, par route, par voie navigable, par mer, par voie aérienne, par canalisation ou par d'autres installations fixes. *(extrait de l'ouvrage United Nations. Economic Commission for Europe, United nations. Economic Commission for Europe. Transport Division 1991).*

³ www.cnrtl.fr

⁴ www.techno-science.net

Problématique :

Le transport maritime est souvent considéré comme le mode de transport le plus important concernant le transport de marchandise. En effet, ce mode de transport assure la plus grande partie du trafic international de marchandise. Ce trafic est rendu possible grâce au tonnage élevé des navires, et au fait qu'ils soient adaptés aux expéditions lointaines, sans oublier le prix de transport qui est toujours avantageux. Cependant il est nécessaire de rappeler qu'il faudrait des personnes compétentes pour effectuer les formalités liées à la réception d'un navire.

La consignation d'un navire est une activité professionnelle dans laquelle, une personne appelé consignataire se charge de représenter dans un port, un armateur ou un exploitant de navire, en vue de préparer l'hébergement administratif du navire. Notamment l'attribution d'un poste d'accostage, la conclusion des contrats de manutention et autres. Comme tous les ports, celui de Dakar réceptionne des navires d'où les opérations de consignation maritime qu'il est appelé à effectuer. De par sa position stratégique, le port de Dakar joue un rôle important dans le commerce international des pays comme le Mali et le Burkina Faso dont une partie des échanges transite par le port de Dakar.

L'amélioration de la gestion du port autonome de Dakar est un préalable à la poursuite du développement du secteur du transport maritime. Pour les compagnies maritimes, le temps de séjour à quai est devenu de plus en plus un facteur de décision d'accoster dans un port. Cependant le port de Dakar connaît une lenteur dans l'activité maritime. En effet les navires qui accostent mettent souvent un temps important avant de prendre à nouveau le large. Cela porte une atteinte financière aux compagnies de transport. Il est souhaitable que tous les intervenants dans la chaîne d'activités portuaires fassent de leur mieux en s'appliquant à respecter les délais.

Fort de ce constat, il est essentiel de réfléchir sur une question centrale : **comment améliorer la gestion du facteur temps lors les opérations de consignation d'un navire cargo au port de Dakar ?**

Dans cette perspective, nous allons poser un certain nombre de questions spécifiques de recherche se rapportant à la question centrale :

- + Quels sont les moyens logistiques utilisés par SOCOTRA dans la consignation d'un navire ?
- + Comment optimiser le temps lors des opérations de consignation d'un navire cargo?
- + Les clients sont-ils satisfaits du service de SOCOTRA ?

Pour répondre à ces questions on se fixe comme objectif général d'**analyser les stratégies d'amélioration de la gestion du facteur temps lors des opérations de consignation d'un navire cargo au port de Dakar.**

Cet objectif général se décline en 3 objectifs spécifiques :

- Montrer la qualité logistique de Socotra lors des opérations de consignation d'un navire
- Optimiser les délais dans les opérations consignation
- Montrer le niveau de satisfaction des clients de Socotra

Ce travail s'articule autour de deux grandes parties :

Dans la première partie nous aurons d'abord à présenter le port autonome de Dakar et Socotra en commençant par leur historique ensuite leur organisation en soulignant enfin leurs activités. La deuxième partie nous permettra de présenter et d'analyser les résultats obtenus sur le terrain ainsi que les interprétations et les recommandations.

CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE

CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE

Le port de Dakar et SOCOTRA Sarl feront l'objet de notre étude dans la première partie.

Section 1 : Présentation de l'entreprise

1. Présentation du port autonome de Dakar

1.1 Historique

C'est en 1861 que furent exécutés les premiers travaux portuaires à Dakar. On construisit alors, à l'est du mouillage des navires une digue en enrochements d'environ 200 mètres de longueur, l'amorce de l'actuelle jetée du sud.

Peu après, la compagnie des Messageries Maritimes (alors messagerie impériales), abandonnant son escale de Saint Vincent, dans les îles du Cap-Vert, pour s'installer à Dakar, ou elle édifia les magasins et une cale de halage. Trente ans plus tard en 1892, la jetée fut prolongée de 200 mètres et fut complétée par un môle de 280 mètres de longueur.

Ce ne fut guère qu'en 1898 que commença véritablement l'essor du port de Dakar, lorsque la Marine Nationale y entreprit des travaux dont les éléments essentiels furent : la jetée du nord, le prolongement de la jetée sud, le dragage à 9.00 de la rade intérieure sur 50 hectares, et la construction d'un bassin de radoub de 200 mètres de longueur utile.

Les premiers travaux du port de commerce, autorisés par la loi du 5 juillet 1903 furent terminés en janvier 1910.

Ils comprenaient essentiellement l'aménagement de la zone sud actuelle, c'est-à-dire la construction des môles 1, et 2, le dragage des trois bassins délimités par ces moles et l'équipement des terres pleines en voies ferrées, hangars et engin de manutention.

La première guerre mondiale fit ressortir expérimentalement, si l'on peut dire le rôle éminent de Dakar comme port atlantique. Le mouvement des navires passa, en effet de quatre millions de tonneaux en 1911 à plus de onze millions en 1916.

Cet accroissement rapide de trafic nécessita l'exécution de travaux d'extension qui, de 1927 à 1933, portèrent sur l'aménagement de la zone nord du port : construction du terre-plein aux arachides et des deux môles 5 et 6 qui sont enracinés du môle 3 pour le trafic des combustibles, et de la gare maritime nord.

Une nouvelle tranche, achevée au début de la seconde guerre mondiale, comprenait : la construction de poste d'accostage pour pétrolier à l'extrémité de la jetée nord, des dragages, la

construction du demi-môle d'escale adossé à la jetée sud (môle 3), l'équipement de ses ouvrages, l'achat de grues électriques, la construction de hangars, de pipe-lines pour les hydrocarbures, de hangars-silos pour les arachides, etc...

En 1946, on entreprit dans la zone nord-ouest du port la construction, aujourd'hui pratiquement inachevée, d'un grand môle (môle 4) qui sera effectué au trafic des arachides. A l'ouest de ce môle, sera aménagée une darse à faible profondeur qui sera effectué d'abord à l'entreprise des travaux du port et ultérieurement aux engins de servitude.

Dans la zone sud, l'allongement et l'élargissement du môle 1, ainsi que la construction d'un vaste entrepôt frigorifique, dont la mise en service est prévue pour fin 1949 et dont un des buts essentiels est de développer l'industrie de la pêche à Dakar ; les abords du port, sont, en effet d'une très grande richesse ichthyologique qui n'est guère exploitée.

1.2. Organisation du port autonome de Dakar

1.2.1 Position géographique

Le port autonome de Dakar est situé à l'intersection des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, L'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud. Le PAD bénéficie d'une position géographique exceptionnelle. Celle-ci permet aux navires venant du Nord de disposer d'un gain de navigation de deux (2) à trois (3) jours par rapport aux autres ports de la côte ouest africaine. Avec un plan d'eau de 177 ha stable et bien sécurisé, un chenal de 195m récemment dragué à - 13 m à partir de la bouée d'atterrissage n°12 jusqu'au Terminal à conteneurs. Parfaitement balisé, le port de Dakar est l'un des rares ports de la côte ouest africaine où les navires de toutes catégories peuvent accéder à tout moment grâce aux conditions nautiques exceptionnelles du site (les marées maximales varient entre 0.20 et 1.80m). La vision stratégique « **port de l'excellence à l'horizon 2023** » se traduit par une politique de spécialisation des quais soutenue par le triptyque : **performance, efficience, sécurité**.

Figure 1 : position géographique du port autonome de Dakar(PAD)



Source : www.portdakar.sn

1.2.2 Statut et mission

Le Port Autonome de Dakar est passé depuis le 1er Juillet 1987 du statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) à celui d'une société nationale au capital de 52 milliards de FCFA. C'est l'objet de la loi n°87-28 du 18 Août 1987 modifiée. La société nationale du Port Autonome de Dakar a pour mission :

- l'exploitation, l'entretien du port maritime de Dakar et de ses dépendances, la gestion de son domaine mobilier et immobilier, ainsi que l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension de ses installations ;
- la création ou l'acquisition, et l'exploitation de tous fonds ou établissement de même nature ;
- la participation de la société, par tous moyens et sous quelque forme que ce soit, à toutes sociétés créées ou à créer ;
- et généralement, la réalisation de toute opération commerciale, industrielle, mobilière ou immobilière ou financière se rattachant directement ou indirectement à l'objet ci-dessus défini.

1.2.3 Structure organisationnelle du port autonome de Dakar

➤ Le Conseil d'Administration (CA)

La tutelle du Port Autonome de Dakar est exercée conjointement par le Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime et le Ministre des Finances.

La société Nationale du Port Autonome de Dakar (SONAPAD) est administrée par un Conseil d'Administration composé de représentant :

- du Président de la République, (PCA)
- de la Primature (Vice – Président)
- du Ministère de la Pêche et des Affaires Maritimes
- du Ministère de l'Economie et des Finances
- du Contrôle Financier (participe avec voix consultative)
- de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dakar
- du Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)
- de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)
- du Personnel du Port Autonome de Dakar
- du Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal (SATS)
- du Syndicat des Entreprises de Manutention des Ports du Sénégal (SEMPOS)
- du Groupement des Avitailleurs en Hydrocarbure
- des Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE).

Le Conseil d'Administration délibère sur toutes les mesures concernant la gestion de la société notamment :

- le règlement intérieur ;
- les programmes pluriannuels d'actions et d'investissement ;
- les budgets et comptes prévisionnels ;
- les acquisitions et aliénations du patrimoine ;
- les prises de participation financière ;
- les comptes de fin d'exercice ;
- les projets d'accord collectif d'établissement ;
- les règlements d'exploitation du port ;
- les tarifs des redevances et prestations portuaires ;
- l'organigramme de la société ;

- les autorisations d'occuper le domaine portuaire d'une durée supérieure ou égale à neuf (09) ans.

Il veille à l'application de ces délibérations par le Directeur Général. Il délibère chaque année sur le rapport de gestion et le rapport social de la société présentés par le Directeur Général.

Le Conseil est informé des directives présidentielles, notamment celles issues des rapports des corps de contrôle sur la gestion de l'entreprise, et délibère chaque année sur un rapport du Directeur Général relatif à l'application de ces directives.

➤ **Le comité de direction**

Le comité de direction assure le contrôle permanent de la gestion de la société dans les intervalles des réunions du Conseil d'administration. Il rend compte de ses réunions au Conseil d'Administration.

Il est présidé par le président du Conseil d'Administration ou sous vice-président. Les représentants des ministères de tutelle en sont membres de droit. Trois autres membres sont élus par le Conseil d'Administration en son sein.

➤ **La Direction Générale**

La Direction Générale du Port Autonome de Dakar comprend des structures rattachées au Directeur Général et des directions sectorielles.

Les structures rattachées au Directeur Général:

- le Secrétariat particulier ;
- l'Assistant du Directeur Général ;
- l'Attaché de Direction ;
- le Chargé de mission et du protocole ;
- le Secrétariat Général ;
- la Cellule Communication et Relations Publiques (CCRP) ;
- la Cellule de Passation des marchés (CPM) ;
- la Cellule Audit Interne et Management des Risques (CAIMR) ;
- la Cellule Qualité Hygiène et Environnement (CQHE) ;
- la Cellule Gestion de la Gare Maritime Internationale (CGMI) ;
- la Cellule Etudes et Conseils (CEC) ;
- la Cellule Suivi des Concessions (CSC) ;
- le Département Contrôle de Gestion et Comptabilité Analytique (DCG) ;

- le Département Contrôle facturation (DCF)
- la Subdivision des Phares et Balises ;
- la Liaison Maritime Dakar Gorée.

➤ **Les Directions Sectorielles**

- la Direction de la Stratégie et du Développement (DSD) ;
- la Direction du Capital Humain et de l'Organisation (DCHO) ;
- la Direction des Systèmes d'Information (DSI) ;
- la Direction Commerciale et de la Coopération Internationale (DCCI) ;
- la Direction Financière et Comptable (DFC).
- la Direction des Opérations Portuaires (DOP) ;
- la Direction des Services Techniques et de l'Aménagement (DSTA) ; Le directeur général assure la gestion générale de la société et veille à l'exécution des décisions prises par les organes délibérants et les autorités de tutelle.

1.2.4 Infrastructure du port autonome de Dakar

Le port autonome de Dakar est divisé en quatre (4) zones à savoir :

➤ **La Zone Sud**

La Zone Sud est composée de 3 môles (1, 2 et 3) reliés par des quais de rives. Les tirants d'eau admissibles varient de -8,5 à -10m. La Zone Sud reçoit essentiellement des marchandises diverses, des véhicules et une partie du trafic conteneurs provenant des RORO. Elle dispose de 12 postes pour marchandises diverses et 2 postes de servitude pour les remorqueurs et vedettes. Le môle 1 est utilisé pour la manutention des céréales comme le riz (en vrac et sac), des marchandises conventionnels (fer, oignons, bois) et des navires de croisières.

Le môle 2 est un terminal roulier concédé à DAKAR-Terminal (filiale de Bolloré). Ce môle est composé de 2 postes à quai opérationnel ou accostent des navires rouliers. Le môle 2 est utilisé pour la manutention des charges roulantes (véhicules, camions, tracteurs, etc.) et parfois des conteneurs provenant des Con-Ro (ou porte-conteneurs rouliers). L'infrastructure de 8 ha avec 700 m de linéaire de quai répond aux spécificités de ce type de trafic en termes de sécurité et d'accessibilité.

Le môle 3 est destiné à recevoir en priorité le trafic malien en application des dispositions des accords signés entre le Mali, pays enclavé, et le Sénégal. Il comporte 02 postes à quai.

➤ **La Zone Pêche**

La Zone Pêche ou môle 10 comprend neuf (9) linéaires de quai numéroté de 101 à 109 et d'une longueur totale de 1.844m. Le port de pêche dispose :

- d'une superficie de 200 000 m² de surface utile de deux km de quai linéaire avec des profondeurs de 6 à 10m ;
- d'une dizaine de postes à quais avec près de 60 bouches de distribution d'eau; - d'unités industrielles de traitement de poisson, de congélation de produits de mer, de fabriques de glace et d'entrepôts frigorifiques ;
- de multiples services dont l'avitaillement en eau à quai, l'avitaillement en matériels de pêche, et en vivres ;
- de 02 bureaux de main d'œuvre docker et offre un service qui fonctionne à feu continu ;
- d'un des plus grands chantiers navals de l'ouest africain qui offre des équipements modernes pour les opérations de réparations et de carénage.

➤ **La Zone Nord**

La Zone Nord est composée de 5 môles (4, 5,6, 8, 9) et de deux postes, le 01 et le 02 au niveau de la jetée Nord.

Le môle 4 comprend 3 postes opérationnels à savoir le 42, 43 et le 44 accueillant spécialement le blé et les marchandises conventionnels.

Le môle 5 comprend 2 postes à quai, le 51 et le 52 dont un utilisé pour le chargement de l'alumine (zircon). Un quai de rive, le 516 qui sépare le môle 5 du môle 6.

Le môle 6 ou le terminal à conteneur est concédé à Dubaï Port World (DPW). Le terminal à conteneurs couvre une superficie totale de 24 ha et un linéaire de quai d'environ 700m avec trois postes à quai fondés de 12 à 13m. Un équipement moderne est mis au service de la manutention avec notamment quatre portiques de quai (dont deux post-Panamax), une grue Gottwald, dix portiques de parc, 15 reachstackers, 400 prises frigos. C'est un terminal uniquement dédié aux marchandises en conteneur.

Le môle 8 ou le terminal vraquier qui comprend 3 postes à quai (81, 82,83). Avec son linéaire de quai de 700m, le Terminal vraquier du Sénégal (TVS) est destiné au trafic de pondéreux non alimentaires (essentiellement minerais, engrais et ciments). Il est équipé de 2 grues Liebherr 150 tonnes, 15 camions pour le transfert entre le quai et les zones de stockage du terminal, deux convoyeurs/chargeurs de navires, 5 chariots élévateurs, 7 chargeuses, 2 ponts bascule, 02 trémies dépoussiérées, 03 stations

d'ensacheuse sans compter le petit matériel (crapauds, chouleurs), une zone de stockage de 9 ha. Un quai de rive, le 819 sépare le môle 8 du môle 9.

Le môle 9 cependant est concédé à SEA INVEST. Il est composé de 2 postes à quai le 91 et le 92 où l'on manutentionne tout ce qui est hydrocarbure à savoir le pétrole, etc. On retrouve plusieurs compagnies qui y travaillent : la Société Africaine de Raffinage (SAR), la Compagnie Sénégalaise de Lubrifiant (CSL), VIVOENERGY ex SHELL, SENSTOCK (TOTAL), ERES et enfin ORYX Energie. Un quai de rive numéroté le 910 sépare le môle 9 du môle 0.

La jetée Nord comprend le 01 et le 02 qui sont des postes de soutage et de déchargement de produits d'hydrocarbure comme le gasoil, le bitume, l'essence, le kérosène, etc.

➤ *La Zone Maritime*

La Zone Maritime qui n'est rien d'autre que le plan d'eau interne portuaire (poste 800) et la rade extérieure (RE ou poste 900).

Chaque zone a pour responsable un Officier de Port Adjoint (OPA).

✚ **L'Atelier de réparation navale DAKARNAVE**

Le Port de Dakar dispose du plus grand chantier de réparations navales de la Côte Ouest Africaine : DAKARNAVE. Il propose aux navires un espace moderne de réparation avec des équipements modernes et des services de qualité. DAKARNAVE dispose :

- Un Dock flottant aux caractéristiques suivantes :

- Longueur hors tout : 235 mètres
- Envergure : 38 mètres
- Capacité de levage : 28 000 tonnes
- Puits de visite : 7x6x2 mètres

- Un Bassin de radoub aux caractéristiques suivantes :

- Longueur hors tout : 191 mètres
- Envergure : 25 mètres

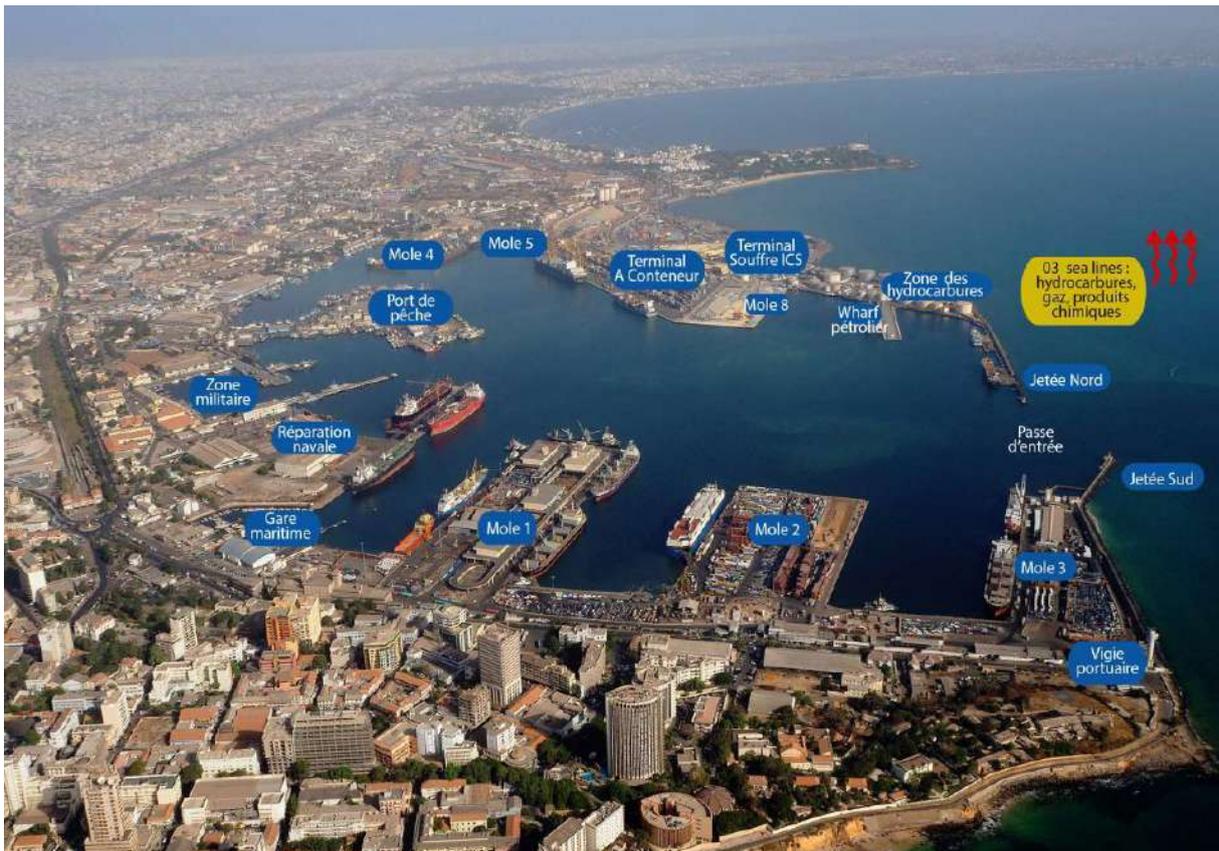
- De Syncrolift (4 plates-formes d'une longueur maximale de 60 mètres chacune et de Capacité de levage : 1 200 tonnes).

✚ **La Plateforme de distribution**

Aménagée sur une surface de 21 ha, la plate-forme est constituée d'une zone d'entrepôts, des bureaux pour grossistes, transitaires et douanes, des voiries et des terres pleines. Il s'y ajoute un centre comprenant un parc de stationnement pour gros porteurs et un autre pour les camionnettes.

Zone de manifestation et de création de valeur ajoutée, le port de Dakar enrichit sa palette de services en se positionnant sur la chaîne logistique à l'échelle sous régionale. L'amélioration des facilités de transbordements offertes, la réduction des délais de dédouanement, la productivité des opérations de manutention, l'implantation de nouveaux opérateurs logistiques sont autant d'atouts pour développer le hub de Dakar.

Figure 2 : Zonage du port autonome de Dakar



Source : www.portdakar

2. Présentation de SOCOTRA

2.1. Historique

SOCOTRA Sarl a été créée le 14 octobre 2008 avec un capital social de 1 000 000 F CFA (100 parts social de 10 000 F CFA réparties entre deux associés pour des apports numéraire ou en nature respectifs de 60 et de 40%.

Un capital qui pourra être augmenté, en une ou plusieurs fois par apports en numéraire ou en nature, par l'incorporation au capital des comptes courants associés, des fonds disponibles, des comptes de réserves ou des bénéfices non distribués ou par autre moyen prévu par les lois en vigueur. Le sigle SOCOTRA avait comme dénomination SOCIÉTÉ DE COMMERCE ET DE TRANSIT. Il a été modifié le 09 juin 2009 et devient SOCIÉTÉ DE CONSIGNATION ET DE TRANSIT mais sans changement du capital social initiale.

Monsieur Abdoulaye DIEYE assuré la gérance jusqu'au 06 janvier 2011 date à laquelle, une assemblée Générale Extraordinaire convoquée régulièrement par les deux premiers associés a nommé un cogérant de la société, El hadji Samba DIEYE suite à la cession de 60% des parts sociales à ce dernier.

Les cogérants ont comme pouvoir et prérogatives la signature sociale et la faculté d'agir ensemble ou séparément. Ils peuvent également sous leur responsabilité personnelle, constituer des mandataires pour un ou plusieurs objets déterminés.

SOCOTRA a eu son agrément de commissionnaire en douane en 2010 sous le numéro 209. Ensuite, elle a obtenu ses agréments en transitaire n° du 03/05/2012, en consignation n° du 12/07/2012, en manutention n° du 12/07/2012 dans le cadre de l'extension de ses activités.

2.2. Organisation de SOCOTRA

SOCOTRA Sarl ayant son siège au 18 Bis, Avenue Lamine Gueye X Montaigne DAKAR, à démarrer ses activités avec un effectif de 03 personnes en 2009 au nombre de 08. En janvier 2011, SOCOTRA s'agrandit et démarre officiellement avec des contrats à durée déterminée pour un effectif permanent de 09 employés et 06 agents temporaires.

Des ressources humaines nécessaires et essentielles pour une meilleure maîtrise des enjeux de la progression et la mise à disposition d'outils indispensables pour réussir le pari de la notoriété. Toutes entreprises n'importe quelle forme soit-elle, a le souci de s'organiser pour un bon fonctionnement de ses activités. C'est dans ce contexte que SOCOTRA a eu l'obligation de mettre en place différents services selon les besoins de son fonctionnement pour la bonne marche du travail. Elle comprend ainsi plusieurs services à savoir

- La direction générale assurée par M. El hadji Samba DIEYE
- Le directeur d'exploitation, M. Abdoulaye DIEYE
- Le directeur chargé de l'administration et des ressources humaines, M. Khylla DIEYE
- Le Service comptabilité assuré par Mme BERRETT

Il est nécessaire de préciser que la société dispose des agents qui sont sur le terrain pour accomplir certaines formalités nécessaires aux activités de l'entreprise.

La société de consignation et de transit est bâtie et exploitée par un personnel jeune, dynamique, Expérimenté et motivé. Elle est un système formé par plusieurs éléments en interrelation et poursuivant un objectif commun. L'activité de SOCOTRA repose sur un ensemble de moyen dont elle dispose. Ces moyens déterminent son mode de fonctionnement.

➤ **La direction générale**

La direction générale définit la politique de l'entreprise, développe les stratégies commerciales et assure les correspondances et les courriers. Elle est assistée par le secrétariat pour une coordination et une gestion de l'organisation générale de l'entreprise.

➤ **Le département exploitation**

Ce département se compose de transit maritime et aérien, export comme import et du transit international. Il assure toutes les activités de transit, de la logistique et des transports. Le directeur de transit a sous ses ordres des passeurs en douane qui sont déployés aux moles 1, 2, 3, 4 et 8. Leurs rôles consistent à suivre le processus de bout en bout jusqu'à l'enlèvement des expéditions.

Le Service de la manutention emploie près de trois cent manœuvres occasionnels et est responsable des opérations de chargement et de déchargement de conteneur ou de colis.

➤ **Le Département Administration et ressources humaines**

Il se charge de la gestion du personnel de l'entreprise, et du contrôle de la qualité des dossiers. Le directeur des ressources humaines est chargé de gérer les relations extérieures de l'entreprise en collaboration étroite avec la direction générale.

➤ **Le Département comptabilité**

Les activités comptables sont primordiales dans une société. Ce département s'occupe de l'enregistrement des comptes et de l'établissement des documents comptables. Il est responsable des virements, du contrôle des comptes bancaires et des opérations de caisse.

Le directeur comptable s'occupe aussi des salaires du personnel et des dépenses effectuées au sein de la structure.

SOCOTRA est une entreprise bien structurée et conformes aux aspirations des associés pour une transparence dans la gestion et de la diligence des dossiers. La cogérance qui représente l'encadrement supérieur n'est pas un choix gratuit en ce sens qu'elle permet d'asseoir et de murir les décisions managériales autour d'un consensus.

Les départements et services à savoir l'Administration et les Ressources Humaines, le transit et la Comptabilité viennent compléter une corporation capable de satisfaire sa clientèle et d'atteindre ses objectifs.

Sa première succursale est ouverte depuis décembre 2010 à Petit MBAO pour les dossiers de la Zone Franche Industrielle de Dakar. Une politique de proximité qui traduit son crédo : la **promptitude, une qualité de service irréprochable et la fidélisation de sa clientèle.**

Consciente de son défi, des forces et des faiblesses de l'environnement concurrentiel et des enjeux de son secteur, d'activité, SOCOTRA a su miser sur un capital humain expérimenté pour se donner les moyens de ses ambitions.

- En fin plus généralement, toutes opérations commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'objet ci-dessus ou susceptible d'en faciliter le développement, la réalisation ou l'extension.

Cependant SOCOTRA concentre son activité principale dans les opérations de transit à l'import comme à l'export pour se tailler une place dans un secteur où la concurrence est déloyale. Les domaines d'activités de la SOCOTRA s'étendent au transit, à la manutention, à la Consignation, au transport, à la logistique et au groupage.

Section 2 : Activités de l'entreprise

- 1) Les activités du port de Dakar**
 - a) Les services portuaires**

L'exploitation de l'outil portuaire est assurée par l'Administration du Port Autonome de Dakar qui offre 24h/24 une gamme de services professionnels concourant à optimiser les conditions d'escales, de transit et de transbordement. Toutefois, une bonne partie des activités est confiée à plusieurs sociétés privées (agences maritimes, entreprises de manutention, transitaires et sociétés d'inspection en cargaison et machines) qui assurent sans interruption un service de qualité destiné au navire et à la marchandise en raison de la disposition stratégique du Port.

Ainsi, ces sociétés participent de façon remarquable à l'amélioration de la qualité des services portuaires.

Parmi ces services nous pouvons citer :

➤ **L'accès nautique et le balisage :**

Pour le renforcement et l'amélioration de la sécurité de la navigation dans les eaux sous sa juridiction et conformément à l'article 5 de la Convention SOLAS, le Sénégal, a mis à niveau en termes d'équipements (aides à la navigation : bouées, phares, infrastructures de sécurité) son Service de Sécurité Maritime géré par la Subdivision des Phares et Balises. L'objectif est de lui permettre de répondre aux besoins de sécurité des navires qui fréquentent ses eaux, ses estuaires et ses ports. La Subdivision des Phares et Balises est une structure de l'Etat dont la gestion est confiée au Port Autonome de Dakar par une convention qui date de 1977.

➤ **Le Pilotage :**

Le pilotage est obligatoire pour tout navire dont le volume est supérieur ou égal à 1.500 m³. Il est exercé par le Port Autonome de Dakar. C'est l'une des activités entrant dans le processus « Accueil navire » du PAD certifié ISO 9001 dans sa nouvelle version 2015. Les performances réalisées lui ont valu depuis 2009 le renouvellement régulier de cette certification pour le service "Pilotage Entrée, Sortie et Déhalage des navires de commerce pilotables".

➤ **Le Remorquage :**

Le remorquage reste facultatif au Port de Dakar grâce aux conditions nautiques exceptionnelles. Ce service est confié à une société privée, l'URD (Union des Remorqueurs de Dakar) qui dispose de cinq (5) remorqueurs équipés d'un dispositif adéquat de lutte contre la pollution et les incendies. Il est également certifié ISO.

➤ **Le Lamanage :**

Le lamanage est une opération d'amarrage et de désamarrage des navires à tous les postes dès leur arrivée, leur départ ou leur manœuvre dans le Port. Le Service est totalement assuré par le port 24 h/24 et 7j /7.

➤ **L'avitaillement**

L'avitaillement en eau douce, avec un réseau entièrement rénové, est effectué à l'aide de 132 bouches à quai. En rade, elle se fait par citerne flottante de 220 à 400 tonnes avec un débit de 100m³ /h à 30m de hauteur monomérique. Existence d'une flotte équipée de vedettes de liaison entre les quais et la rade extérieure. Le réseau d'avitaillement en hydrocarbure comprend 213 bouches réparties sur 10 postes pouvant fournir 250/T/H, avec une possibilité de livrer jusqu'à 1000/T/H par poste.

➤ **La Manutention :**

Le service est confié également à des sociétés privées. Elles doivent être agréées et acquièrent le matériel de manutention suivant la liste de matériel fixée par l'autorité portuaire. Le décret organisant la profession permet la création de plusieurs bureaux de main d'œuvre pour le placement de dockers. Actuellement, deux bureaux de main d'œuvre dockers sont en place pour fournir la main d'œuvre aux 38 sociétés de manutention agréées au Port de Dakar.

➤ **La Réparation Navale :**

Le Port Autonome de Dakar dispose d'un des plus grands chantiers navals de la Côte Ouest-africaine (Dakarnave). Le chantier possède des équipements modernes pour les opérations de réparation et de carénage.

➤ **Autres prestations de service :**

Par ailleurs, divers prestataires de services en matière de nettoyage et d'entretien, de récupération des ordures, de transport par camionnage de courte et de longue distance, d'avitaillement en eau douce et en hydrocarbure, opèrent au Port de Dakar.

b) La consignation maritime au port autonome de Dakar

Un navire est souvent considéré comme un territoire étranger. De ce fait toutes les dispositions doivent être prises en compte, pour assurer un excellent transit au port de Dakar.

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

L'article 488 du code de la marine marchande stipule que « le consignataire du navire agit comme mandataire de l'armateur. Il effectue pour les besoins et pour le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine ne peut pas accomplir ». Il opère pour le compte de l'armement qui représente dans le cadre d'un contrat d'agence. Les activités du consignataire de navire peuvent comprendre entre autres :

- La réception des marchandises au port de chargement avant
- La conduite administrative du navire auprès des autorités maritimes pour le dépôt de l'AVARNAV⁵

⁵ Annexe D

- La conclusion des contrats de prestations portuaires telles : la manutention, le remorquage, le pilotage etc.
- L'assistance du navire durant son séjour dans le port
- Le paiement des droits, des frais et toutes les autres charges ou taxes dues à l'occasion de l'escale du navire dans le port etc.
- Chercher les visas de sortie après opération portuaire
- Etablir le compte d'escale⁶ du navire

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

➤ **Avant l'arrivée du navire**

Le consignataire se charge des différentes opérations.

- Pour les lignes régulières
 - Le consignataire se charge des différentes opérations telle que :
 - L'ouverture d'un dossier avec un numéro de voyage
 - Préavis d'escale au Port
 - Demande de poste à quai, surfaces magasins, terre-plein banalisés
 - Envoi de l'avis d'arrivée des marchandises aux destinataires figurant aux connaissements.

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

- Pour les trampings

Les opérations dont se charge le consignataire sont les suivantes :

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

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

⁶ Voir Annexe E

L'agent armateur à son tour renseigne les différents intervenants (capitainerie, réceptionnaire, manutentionnaire, et transitaire). En ce qui concerne l'ouverture du dossier du navire, il peut se faire de diverses manières mais il doit intégrer les principales informations.

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

- La lecture de la liste des navires agence par agence
 - Des indications spontanées des dates d'arrivée des navires par les agents
 - Des indications des dates d'arrivée ayant changé à l'officier du port
 - Remise de notes circulaires en cas de travaux en haute mer
 - Synthèse des navires à l'entrée, à la sortie et en shifting d'un lieu à un autre par l'officier du port
 - Signature de la fiche de la conférence par les agents dont les navires ont été traités
- En dehors de la conférence quotidienne entre le port et les agents, se tient chaque matin une réunion d'exploitation des agences.

Durant cette réunion les agents maritimes font le point sur les chargements et les déchargements marchandises pour des navires en opération à quai et dégagent des prévisions des sorties et d'accostages de leurs navires. Ensuite ils font le point sur les nouveaux navires à annoncer à la capitainerie, les quais auxquels ils voudront les placer et les heures probables d'accostage ou d'appareillage. Toujours avant l'arrivée du navire, le consignataire établit une pro-forma suivant les caractéristiques pour facturer l'armateur, il se base sur le tarif donné par le SEMPOS. La facture est libellée comme suit.

➤ **Pendant l'escale**

Dès que le navire est dans les eaux Sénégalaises, le capitaine du navire appelle les autorités du Port, afin que lui soit envoyé un pilote, des remorqueurs, des amarreurs. C'est grâce à ces derniers que le navire fait son entrée. A l'accostage du navire, il y a les autorités portuaires qui montent à bord, on peut distinguer :

- **La Police des frontières**

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

- **La Santé des frontières**

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

Les documents que la santé des frontières demande sont :

- La liste des dix derniers ports d'escales avant le PAD⁷
- La liste d'équipage
- Le carnet de vaccination des membres de l'équipage contre le choléra, la fièvre jaune, le corona virus etc.
- La déclaration maritime de santé
- La liste des narcotiques
- La liste des médicaments à bord

- **La Douane**

Elle regarde s'il n'y a pas de marchandises frauduleuses et si toutes sont déclarées. Ce qui les intéresse c'est :

- Le manifeste
- La liste d'équipage
- La liste des produits dangereux
- Les dix derniers ports

⁷ Annexe H

- Les effets personnels de l'équipage
- Les armes et munitions
- La quantité de peinture à bord
- La contrebande

- **Le Manutentionnaire**

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

Le manutentionnaire terre a pour mission lors de l'embarquement de prendre les marchandises depuis les entrepôts jusqu'au sous palan, au débarquement il prend les marchandises du sous palan pour les emporter à l'entrepôt. Pendant l'escale ou le séjour à quai, l'agent shipping doit veiller à la sécurité du navire, de l'équipage, et s'il y a lieu de la cargaison. Pour cela il met à bord du navire quatre (4) Gangway watchmen. Il reste en contact permanent avec le commandant pour que ce dernier puisse lui faire part de tous ses besoins, de ses sollicitations etc. A supposé qu'un marin doivent débarquer ou embarquer (relevage d'équipage) c'est l'agent qui s'occupe des formalités de police, de visas, de transport (port aéroport, aéroport port), ou quand un marin est souffrant c'est le consignataire qui se charge de ses soins et éventuellement de son rapatriement. Il doit rendre visite au commandant du navire au moins deux fois par jour, pour s'acquérir de la situation qu'il prévoit dans le navire. L'agent maritime envoie quotidiennement des rapports à l'armateur, au réceptionnaire de la cargaison, à l'affréteur etc. Ce rapport s'intitule daily disloading report qui détermine le tonnage débarqué et le reste à débarquer. Il y a aussi l'ETC c'est-à-dire la prévision de fin d'opération. En même temps le statement of facts qui est résumé de toutes les opérations journalières ; qu'il fait signer au capitaine et l'envoie aux différents intervenants. C'est sur cette base qu'on calcule les surestaries et les bonus ou les démarrages. Le consignataire se doit d'intervenir à chaque fois que le navire à un problème. En plus des intervenants à l'activité de consignation maritime déjà

énumérer, nous pouvons évoquer : le Maitre de Port, les Experts maritimes, le P&I, les pointeurs.

➤ **Après l'escale**

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

Pour terminer il lui remet le manifeste de sortie signé par la douane. Il peut arriver que le navire ait besoin de gasoil, dans ce cas on le shift c'est-à-dire qu'on le fait quitter un poste pour un autre poste aux hydrocarbures. Mais deux cas peuvent se présenter :

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

2) Les activités de Socotra

SOCOTRA est un prestataire de service qui concentre son activité autour de :

- Toutes opérations de transit, de manutention, d'acconage, d'affrètement, d'entrepôt, de magasinage, d'avitaillement, de consignation de tous les navires et aéronefs et toutes marchandises, produits et matériaux transportés par voie maritime, terrestre, ferroviaire, fluviale ou aérienne.
- Toutes opérations de dédouanement et de dégrèvement à l'entrée et à la sortie de toutes opérations commerciales d'importation ou d'exportation.
- Toutes activités de transport et de logistique.

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE

Dans cette partie de notre mémoire nous allons présenter et analyser les résultats que nous avons pu obtenir à la suite de notre enquête. En effet dans le cadre de notre travail nous avons émis un guide d'entretien au responsable shipping de Socotra et des questionnaires aux agents maritimes et manutentionnaires de SOCOTRA pour bien répondre à notre problématique. C'est à l'issue de cette analyse que nous apporterons des recommandations.

Nous précisons que notre questionnaire a été adressé à 15 professionnels (agents consignataires, agents manutentionnaires, chauffeurs) de SOCOTRA.

Section 1 : Présentation et analyse des résultats obtenus

1. *Présentation et missions de l'agent maritime de SOCOTRA*

Dans la pratique, Socotra a débuté ses opérations de consignation maritime de navire depuis 2016. En effet l'agent maritime prépare et facilite l'escale du navire au port de Dakar, obtient la désignation d'un poste à quai où le navire pourra opérer sans difficulté compte tenu éventuellement du tirant d'eau, de son tonnage, nature du chargement ou du déchargement. Il prend aussi contact avec différents auxiliaires qui aideront le navire à accoster (pilote, remorqueur, lamaneur). Il avise aussi l'entreprise manutentionnaire qui travaille généralement pour l'armateur. Il procède aussi à toutes les démarches et formalités administratives de façon à faciliter l'escale. Également il prépare le départ du navire. Tout cela doit être fait avec la plus grande diligence conformément aux règlements du port et de la douane. Dans toutes les opérations concernant le séjour du navire au port le consignataire doit donner son feu vert, c'est lui qui donne l'ordre au manutentionnaire de commencer et d'arrêter les opérations de chargement ou de déchargement. C'est lui le donneur d'ordre. D'une manière générale l'agent doit assister le capitaine pour toutes les difficultés susceptibles d'apparaître au port d'escale. En résumé l'agent consignataire joue le rôle d'interface en récupérant toutes les informations auprès du commandant car il est amené à gérer l'accueil, les relations avec les autorités locales (port, douane, santé, police etc.). En effet l'agent consignataire de Socotra est le représentant légal de l'armateur durant sa période d'escale au port de Dakar.

Après sa nomination comme représentant de l'armateur durant l'escale du navire au port de Dakar, l'agent consignataire présente son **compte d'escale** (facture adressée à l'armateur et reprenant toutes les prestations fournies pour son compte lors de l'escale du navire ainsi que sa rémunération) à l'armateur pour règlement à 80% avant l'accostage du navire.

En moyenne Socotra consigne un navire par mois soit 12 bateaux par année. Il arrive qu'elle consigne plus de 3 bateaux par mois durant la campagne de commercialisation de l'oignon importé.

Les agents maritimes de Socotra consignent généralement les types de navire suivants :

- Les navires cargo sont conçus pour le transport de toutes sortes de marchandises : réfrigérées, en vrac, en conteneur etc.
- Les navires porte-conteneur qui transportent essentiellement des conteneurs. Leur taille est mesurée par leur capacité commerciale en EVP « équivalent vingt pied » unité de mesure.
- Les navires tankers (ou navire-citerne) est utilisé pour le transport des liquides en vrac.
- Les navires de pêche sont des bateaux servant à pêcher. Il peut être de toutes les tailles, à moteur ou à voiles. L'accostage de ces navires nécessite surtout la présence des sapeurs-pompiers car ces navires transportent des produits dangereux.
- Le navire de pêche possède des caractéristiques selon le type de poissons pêchés.

Généralement le consignataire de navire est le seul intervenant de la chaîne qui est payé à l'avance dans le but de bien mener bien l'opération. La facturation faite par le consignataire de Socotra à l'armateur dépend de certaines charges qui sont les suivantes :

- Les frais de ports (pilotage à l'entrée et à la sortie, le remorquage, l'amarrage le désamarrage etc.)
- Les honoraires d'agence
- Gardiennage de coupée
- Les frais de véhicule

2. Analyse des résultats obtenus

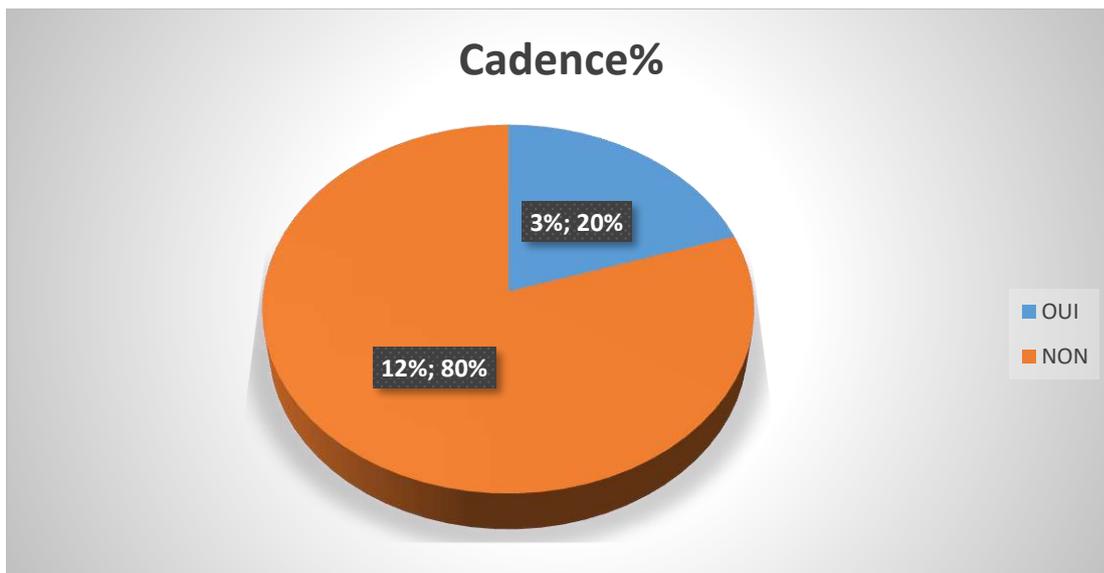
A. Question 1 : La cadence de chargement ou de déchargement du navire cargo est-elle élevée ?

Tableau 1 : répartition des données de résultats sur la première question

Panel	Pourcentage	
	Oui	Non
Consignataire	0%	100%
Manutentionnaire	60%	40%
Chauffeur	0%	100%

Source : auteur, 2021

Dans le tableau ci-dessus nous pouvons observer les avis des professionnels qui ont eu l'obligeance de répondre à la première question.



Source : auteur, 2021

Le diagramme ci-dessus permet de rendre plus explicite les données que nous avons saisies dans le tableau 1. Ce graphique montre que 80% des agents ont affirmé que la cadence de chargement ou de déchargement n'est pas élevée du fait que certains matériels de manutention ne sont pas renouvelés. A cela s'ajoute les obstacles naturels qui constituent un frein pour l'optimisation de la cadence de chargement et du déchargement.

Le nombre d'agent qui ont dit non soit 20% souligne que la cadence est assez élevée dans la mesure où le manutentionnaire arrive à respecter les délais s'il n'y a pas d'obstacle.

La manutention est l'un des éléments de compétitivité de la chaîne portuaire. Sa rapidité et sa fiabilité sont synonyme de déchargement de chargement rapide des cargaisons du navire, ce qui implique une courte durée des navires à quai. Ce graphique nous permet de dire que la cadence de chargement ou de déchargement n'est pas optimisée et que cela explique souvent le fait que les consignataires n'arrivent pas à respecter les délais lors des opérations. On note donc une longue immobilisation des navires au port de Dakar.

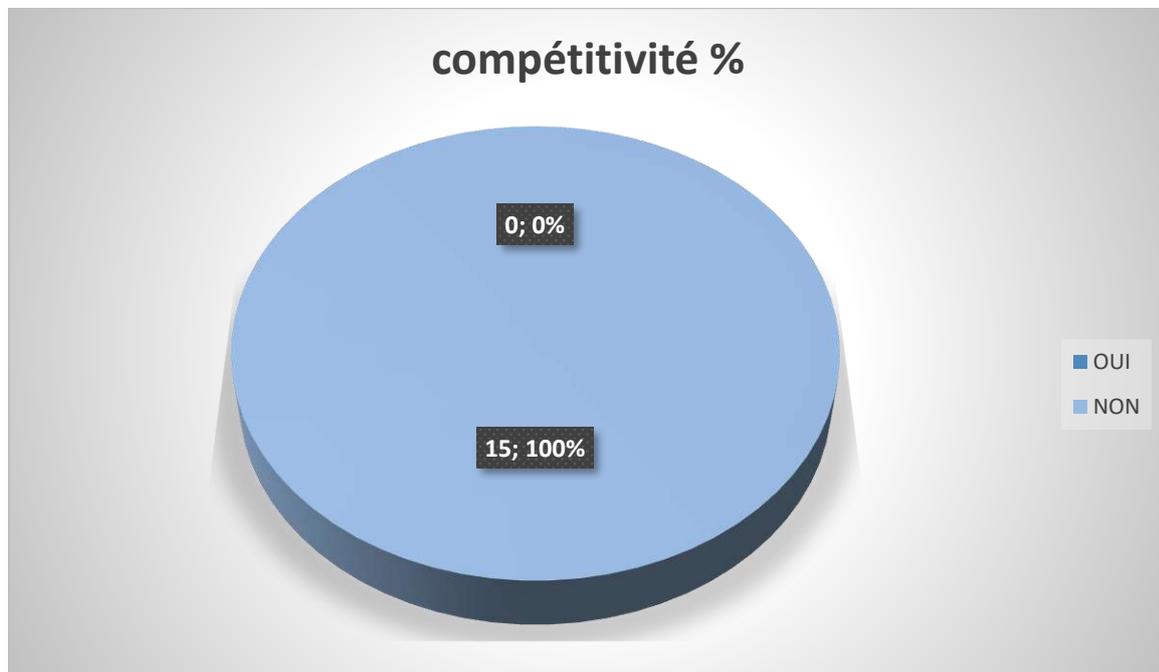
B. Question 2 : Les partenaires sont-ils compétitifs ?

Tableau 2 : Répartition des données recueillis sur la question 2

Panel	Pourcentage	
	Oui	Non
Consignataire	0%	100%
Manutentionnaire	0%	100%
Chauffeur	0%	100%

Source : auteur, 2021

Le tableau ci-dessus fait la répartition des données que nous avons recueillies sur la deuxième question.



Source : auteur, 2021

Ce graphique montre que 100% des agents pensent que les partenaires ne sont pas compétitifs. Ils soulignent que quelques fois les importateurs ou exportateurs n'apportent pas la cargaison

dans les brefs délais. Les armateurs également dont les navires font l'objet de saisie à cause de l'insalubrité. En effet les partenaires sont les différents intervenants qui collaborent étroitement avec les consignataires durant l'opération.

La littérature économique récente relative aux infrastructures portuaires et aux hubs logistique (Culliane et Broocks 2007, Ferrari et al. 2011) précise quatre facteurs déterminants de compétitivité qui sont l'emplacement stratégique, la connectivité, le dimensionnement et la performance logistique. Au vue tout de même nous pouvons affirmer que les partenaires ne sont pas assez compétitifs au port de Dakar. Les acteurs portuaires ne sont pas accompagnés par l'état et la compétitivité requiert le développement de projet d'innovation au regard des évolutions de l'environnement concurrentiel.

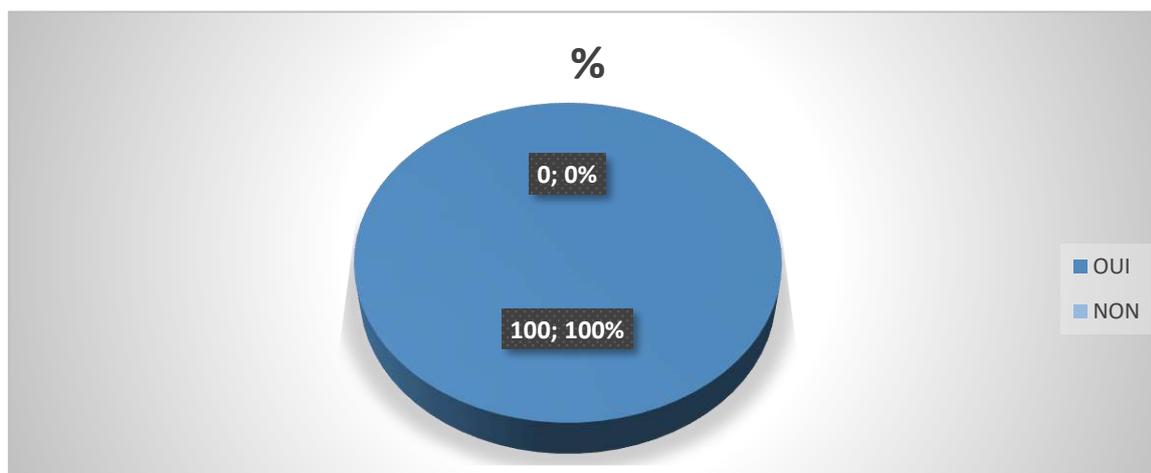
C. Question 3 - Les agents maritimes rencontrent-ils des difficultés lors de la consignation de navire ?

Tableau 3 : Répartition des données recueillis sur la question 3

Panel	Pourcentage	
	Oui	Non
Consignataire	100%	0%
Manutentionnaire	100%	0%
Chauffeur	100%	0%

Source : auteur, 2021

Le tableau ci-dessus fait la répartition des données que nous avons recueillies sur la troisième question.



Source : auteur, 2021

Le diagramme ci-dessus nous permet de constater que tous les acteurs que nous avons interrogés soit 100% ont affirmé que les agents consignataires rencontrent constamment des difficultés

dans les opérations. Ils sont confrontés à une indisponibilité des quais. En effet l'état des quais est défectueux. A cela s'ajoute non seulement un manque de place pour l'accostage des navires mais surtout la congestion portuaire qui est un problème majeur au port de Dakar. Ces acteurs sont aussi confrontés à une difficulté de se déplacer à l'intérieur du fait des travaux dans le port.

Parmi les raisons pour lesquelles le consignataire rencontre des difficultés, notamment le manque de quai d'accostage peut s'expliquer par le fait : le port avait été construit à l'époque coloniale. Ces quais avaient été construits compte tenu de la taille et de la profondeur des navires qui existaient à l'époque. Cependant des aménagements ont été réalisés mais le trafic de marchandises sans cesse croissantes nécessite toujours plus de quai. Au vue de tout cela nous pouvons affirmer que l'agent consignataire rencontre d'énormes difficultés lors de la consignation de navire.

D. Question 4 - Quelle est la qualité du matériel logistique de Socotra ?

Tableau 4 : Répartition des données recueillis sur la question 4

Panel	Pourcentage		
	Très bonne qualité	Moyenne qualité	Mauvaise qualité
Consignataire	80%	20%	0%
Manutentionnaire	40%	60%	0%
Chauffeur	40%	60%	0%

Source : auteur, 2021

Le tableau ci-dessus fait la répartition des données que nous avons recueillies sur la quatrième question.



Source : auteur, 2021

Ce graphique nous renseigne sur la répartition des acteurs concernant la qualité du moyen logistique de Socotra. Nous précisons que le moyen logistique est en fait les personnes qui interviennent dans la consignation c'est-à-dire les agents maritime de Socotra. En effet pour certain soit 53% la qualité du matériel de Socotra est d'une très bonne qualité dans la mesure où l'agent résout de nombreux problèmes dans un laps de temps. Tout en s'inscrivant dans une logique de réduction des coûts, l'agent prend des risques et anticipe l'imprévu.

Pour d'autres soit 47% pensent que la qualité logistique est moyenne. Ils affirment que certes ils sont dynamiques, rigoureux, polyvalent et compétents mais dans certaines situations ils n'arrivent pas à optimiser les délais lors des opérations.

Au regard de la répartition des données recueillies, les moyens logistiques de Socotra c'est-à-dire les intervenants (agent maritime, agent de liaison) lors des opérations est de très bonne qualité du fait de leur expérience et de leur ancienneté dans le domaine de la consignation maritime de navire.

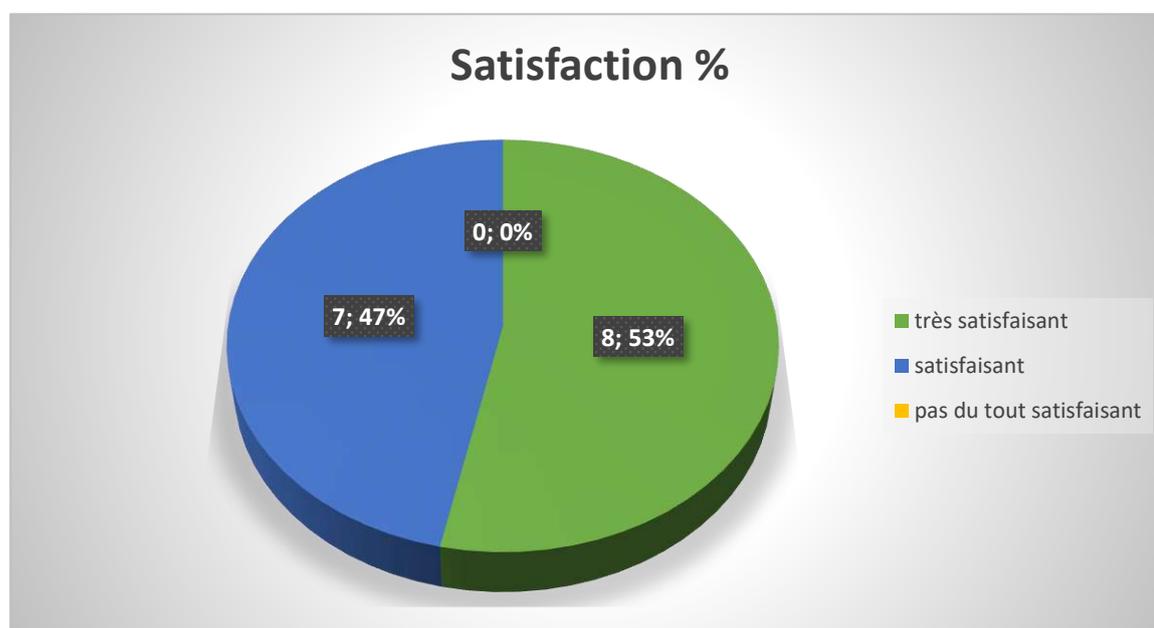
E. QUESTION 5 - Quel est le niveau de satisfaction des clients de Socotra

Tableau 5 : Répartition des données recueillis sur la question 5

Panel	Pourcentage		
	Très satisfaisant	satisfaisant	Pas du tout satisfaisant
Consignataire	100%	0%	0%
Manutentionnaire	40%	60%	0%
Chauffeur	20%	80%	0%

Source : auteur, 2021

Le tableau ci-dessus fait la répartition des données que nous avons recueillies sur la quatrième question.



Source : auteur, 2021

Ce diagramme nous renseigne sur le niveau de satisfaction des clients de Socotra. La majorité des acteurs interrogés soit 53% affirment que les clients plus précisément les armateurs sont très satisfaits de la qualité de services dans la mesure où la société voit ses clients comme de véritables ambassadeurs qui partagent leurs expériences positives avec l'entreprise auprès de leur entourage. En résumé ces armateurs font la promotion de Socotra.

Le pourcentage de ceux qui soulignent que les clients sont plutôt satisfaits soit 47%, affirment que Socotra réponds aux besoins et aux exigences de ses clients. Ces derniers même sont enchantés du fait que souvent le consignataire dépasse leurs attentes.

La plupart des sociétés font de la satisfaction des clients une priorité. Un armateur très satisfait sera enclin à renouveler son contrat et à générer un bouche-à-oreille positif.

Section 2 : Interprétation et Recommandations

1. Interprétation

➤ **Analyse SWOT**

L'analyse SWOT (Strength, Weakness, Opportunities, Threats) ou FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces) est un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un secteur avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. Le but de l'analyse est de prendre en compte dans la stratégie, à la fois les secteurs internes et externes, en maximisant les potentiels des offres et des opportunités et en minimisant les effets des faiblesses et des menaces.

Tableau 6 : Matrice SWOT de Socotra

Forces (strength)	Faiblesse (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Bonne relation avec la clientèle ❖ Agent consignataire expérimenté ❖ Personnel compétent, motivé et polyvalent ❖ Personnel qualifié ❖ Bonne prestation de services de la Direction Shipping 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Faible nombre d'agent consignataire ❖ Faible capacité de chargement et de déchargement dans certains cas ❖ Non-respect des délais dans certains cas
Opportunités (Opportunities)	Menaces (threats)
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Environnement politique stable ❖ Position stratégique du port de Dakar ❖ Célérité et souplesse des formalités administratives au PAD ❖ Futur port géant de Ndayane ❖ Crise ivoirienne entre 2002 et 2012 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Concurrents compétitifs ❖ Incapacité du PAD à accueillir les gros navires ❖ Indisponibilité des quais par rapport à la croissance du trafic des marchandises ❖ Contexte sanitaire Covid-19

2. *Recommandations*

Nos recommandations sont faites à l'attention de Socotra et des autorités portuaires.

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

Nos recommandations pour Socotra sont les suivantes :

- ✓ Accorder au service shipping toute l'attention nécessaire au bon déroulement de ses activités. En effet, ce service chargé de la consignation des navires, est l'un des services les plus importants des agents maritimes et lorsque l'entreprise est nommée par l'armateur comme consignataire de navire, il est probable qu'elle parvienne à décrocher en même temps la manutention et le transit. L'entreprise doit offrir au service shipping un espace plus vaste, plus fonctionnel et mieux équipé.
- ✓ La fonction de consignataire de navire impose une communication permanente. Une disponibilité d'une technologie de pointe sur la gestion des flux d'information doit être mise en place. En effet pour une bonne gestion des flux l'entreprise doit disposer des logiciels comme Winspot (logiciel pour la chaîne du transport et la logistique) qui permet de collecter, mémoriser, traiter et distribuer l'information avec un temps de réponse suffisamment bref. En effet le consignataire de navire n'a pas d'heure régulière, il travaille au rythme des entrées et sorties des navires. Ce qui nécessite des moyens conséquents de communication (téléphone portable, ordinateur portable) dédié exclusivement à l'activité pour permettre davantage leur opérationnalité, à tout moment.
- ✓ Socotra devrait optimiser la cadence de chargement et de déchargement de cargaison pour gagner plus de temps lors des opérations de manutention ce qui serait bénéfique pour le consignataire et le manutentionnaire qui sont des collaborateurs. Cela permettrait au consignataire de respecter les délais prévus.
- ✓ Le consignataire devrait exhorter leurs partenaires, notamment les chargeurs sur l'importance du facteur temps, si possible leur mettre la pression pour qu'ils livrent la marchandise à temps et dans les conditions favorables.
- ✓ Dans cette sphère de concurrence et de turbulence des marchés, toute entreprise a intérêt à privilégier la vision logistique dans la définition de sa stratégie. En effet la logistique est la gestion des flux physiques, des flux financier mais aussi des flux informationnels.

Ainsi la fonction logistique telle que définie, permettrait à Socotra d'offrir à ses clients des services de très bonne qualité, au meilleur coût et dans les délais prévus.

Les recommandations pour le port de Dakar :

- ✓ Remédier à l'état des quais au port de Dakar
- ✓ Garantir une fluidité entre les flux de trafic et leur hinterland, en éliminant les goulets d'étranglement qui créent des situations de congestion dans l'accès au port.
- ✓ La mise en place d'un système informatisé de gestion des données et documents entre consignataires et autorités locales (port, santé, police, l'immigration) pour accélérer et faciliter les échanges
- ✓ Améliorer l'offre de service et des installations portuaires qui permettra au port de Dakar de profiter d'un meilleur réseau de liaisons avec les marchés du monde et de développer sa compétitivité
- ✓ Remplacer les procédures de gestion manuelles par des procédures électroniques, d'écourter le temps de rotation des navires en agissant sur les différents intervenants lors de l'escale des navires.

CONCLUSION

A travers les éléments traités dans nos deux chapitres et en guise de conclusion, nous pouvons dire que le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, il représente un élément essentiel dans le développement économique des Etats.

Ce mode de transport a pu s'évoluer dans le temps, et ce grâce à l'influence du développement et de la répartition de la flotte par type de navire, de la croissance des échanges mondiaux, ainsi que de la mise en place de plusieurs réglementations internationales.

Le transport maritime dans sa chaîne d'activités nécessite l'intervention d'un nombre important d'auxiliaires qui jouent chacun un rôle précis. Parmi eux notre recherche s'est focalisée sur la fonction de l'agent consignataire de navire c'est-à-dire la consignation maritime de navire. C'est en effet une activité sans laquelle les navires ne pourraient pas accoster dans un port. Cela nous a permis de répondre à la question centrale dont l'étude a fait l'objet de notre mémoire : comment optimiser les délais de consignation d'un navire au port de Dakar ?

Dans cette perspective, nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général ou on a opté dans le premier chapitre à faire la présentation de notre zone d'étude, puis nous avons consacré le deuxième chapitre à la présentation et analyse des résultats obtenus sur le terrain.

Ce travail nous a permis de voir que la consignation de navire, en tant qu'activité auxiliaire au transport maritime, occupe une place de choix dans l'accueil des navires. En sa qualité de représentant de l'armateur et d'intermédiaire entre le navire et les autres intervenants, le consignataire est présent à chaque étape de la chaîne.

Après notre analyse nous avons pu retenir que si le consignataire n'arrive pas à respecter pas les délais prévus avec son client c'est parce que la cadence de chargement et déchargement des navires n'est pas optimisée, également le fait que les partenaires ne sont pas assez compétitifs. A cela s'ajoute le fait que le port de Dakar souffre d'un manque d'infrastructures.

Toutefois, la limite de cette étude pourrait être que le nombre de professionnel à qui notre questionnaire était destiné est minime. Par rapport aussi à un de nos objectifs de montrer le niveau de satisfaction des clients de Socotra, nous aimerions aussi avoir l'avis des armateurs.

L'agent armateur doit se préparer constamment pour affronter les niveaux défis liés au développement de l'activité du transport maritime. Aujourd'hui avec le contexte sanitaire est-il possible de dématérialiser toutes la procédure de la consignation d'un navire ?

BIBLIOGRAPHIE

René RONDIERE, *traité général de droit maritime affrètement et transport tom3*, Paris- Toulouse, Dalloz, 1970, p 81.

Marcolino Eustache Agonsanou, *la logistique portuaire dans le système portuaire : étude de son importance dans le port de Cotonou*, Edition universitaires européennes, 2011, p 278,279.

Jean BELOTTI, *transport international de marchandises*. Paris, Vuibert, 2015 : 368p.

Léon Coursin, Dakar port Atlantique, in cahiers d'outre- mer, n°3- 1^e année, juillet -septembre,1948, pp 275-285.

Sarah BOUKERBOUT, *le consignataire de navires et l'agent maritime*. Mémoire de maîtrise en droit et science politique : Université d'Aix-Marseille III. Marseille, 2009, 132p

Krishna Gaël OZIMBA, *analyse de la consignation maritime d'un navire au port autonome de Dakar : cas D'AFRICA 2000 INC*. Mémoire de maîtrise en Transport et logistique : Institut supérieur des Transports. Dakar, 2012, 47p.

SOUMARE Ndeye Fatou, *analyse de la consignation des navires : Cas d'un vraquier à TRANSENNE*. Mémoire de maîtrise en transport et logistique : Institut Supérieur des transports. Dakar, 2008, 64p.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A : Organigramme

ANNEXE B : Questionnaire

ANNEXE C : Guide d'entretien

ANNEXE D : AVARNAV

ANNEXE E : COMPTE D'ESCALE

ANNEXE F : PORT CLEARANCE

ANNEXE G : CREW LIST

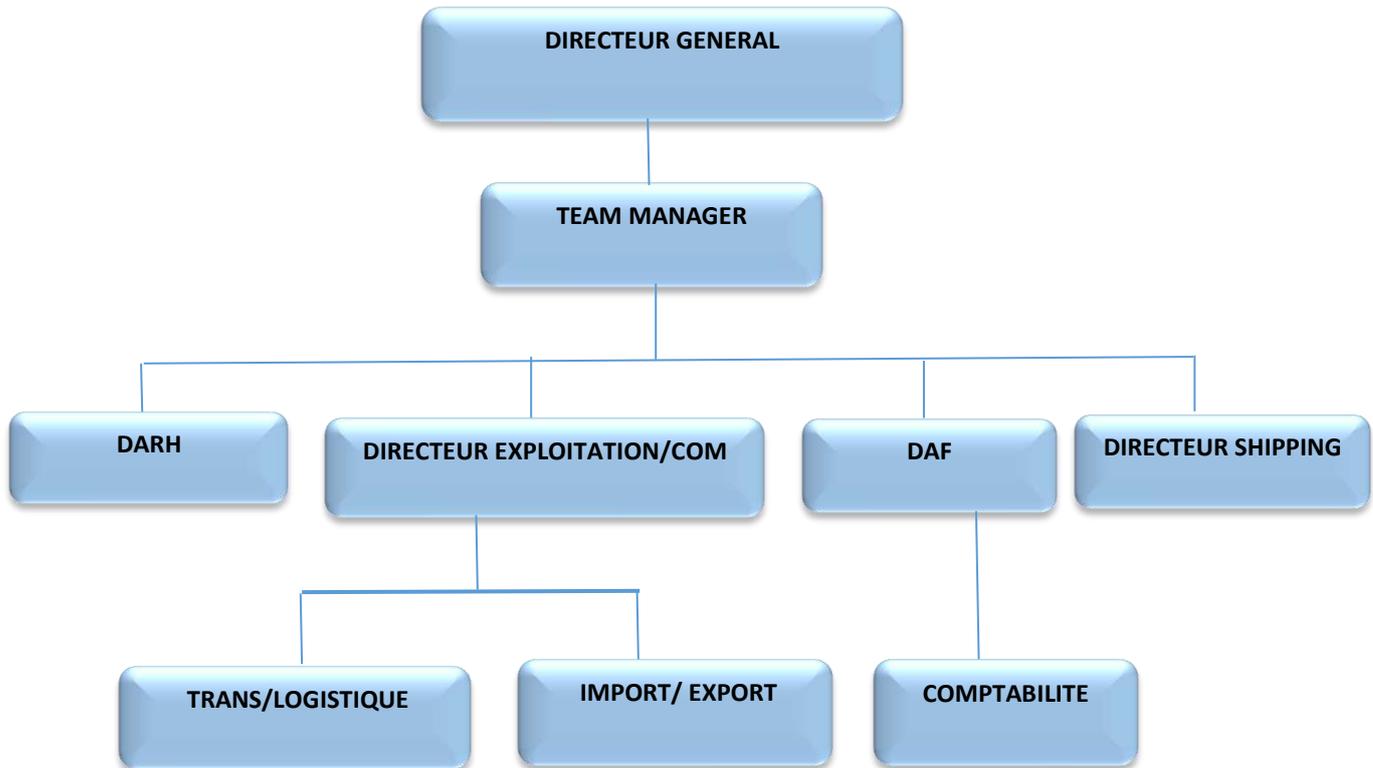
ANNEXE H : Port OF CALL LISTE

ANNEXE I : CARGO PLAN

Table des matières

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS.....	II
SOMMAIRE.....	III
LISTE DES ABREVIATIONS.....	IV
FICHE SIGNALITIQUE DE SOCOTRA.....	V
RÉSUMÉ.....	VI
ABSTRACT.....	VII
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE.....	8
Section 1 : Présentation de l'entreprise.....	8
1. Présentation du port autonome de Dakar.....	8
2. Présentation de SOCOTRA.....	17
Section 2 : Activités de l'entreprise.....	19
1) Les activités du port de Dakar.....	19
2) Les activités de Socotra.....	26
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	28
Section 1 : Présentation et analyse des résultats obtenus.....	28
1. <i>Présentation et missions de l'agent maritime de SOCOTRA</i>	28
2. <i>Analyse des résultats obtenus</i>	30
Section 2 : Interprétation et Recommandations.....	36
1. <i>Interprétation</i>	36
2. <i>Recommandations</i>	37
CONCLUSION.....	39
BIBLIOGRAPHIE.....	VIII
LISTE DES ANNEXES.....	IX

ANNEXE A : Organigramme de Socotra



Annexe B : Guide d'entretien

- 1- DEPUIS COMBIEN DE TEMPS VOUS FAITES DE LA CONSIGNATION MARITIME ?
- 2- QUELS SONT LES MOYENS LOGISTIQUES UTILISES PAR SOCOTRA DANS LA CONSIGNATION D'UN NAVIRE
- 3- QUI SONT LES ACTEURS QUI INTERVIENNENT LORS DE LA CONSIGNATION MARITIME AINSI QUE LEURS ROLES ?
- 4- COMMENT SE DERoule LA CONSIGNATION MARITIME D'UN NAVIRE DE BOUT EN BOUT?
- 5- LA SOCIETE CONSIGNE QUEL TYPE DE NAVIRE ?
- 6- POUVEZ- PARLER DE LA FACTURATION FAITE A L'ARMATEUR ?
- 7- QUELS SONT LES PROBLEMES AUXQUELS VOUS FAITES FACE AU PORT DE DAKAR ?
- 8- DANS QUELLE MESURE SES PROBLEMES PEUVENT VOUS NUIRE ?
- 9- QUEL EST LE NOMBRE DE NAVIRE CONSIGNE PAR MOIS OU PAR ANNEE ?
- 10- LE MANUTENTIONNAIRE, PEUT OPERER SUR UN NAVIRE SANS L'AVALE OU LA PRESENCE DU CONSIGNATAIRE ?
- 11- EST-CE QUE L'AVIS DU CONSIGNATAIRE EST PRIS EN COMPTE DANS LA DEFINITION DE LA CADENCE DE LA MANUTENTION ?
- 12- A QUEL MOMENT PREND FIN LE CONTRAT DE CONSIGNATION DE NAVIRE?
- 13- QUELLES SONT LES FOCRES, OBSTACLES, MENACES ET OPPORTINITES DE SOCOTRA LORS D'UNE OPERATION DE CONSIGNATION DE NAVIRE ?
- 14- QUELLE EST LA SITUATION DE LA SOCIETE FACE AU COVID-19 ?

Annexe C : Questionnaire

Madame, Monsieur, étant étudiant en transport logistique à SUP DE CO DAKAR, je réalise un mémoire de fin d'étude sur l'analyse de la consignation maritime d'un navire au port de Dakar : cas de SOCOTRA.

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

Q1 LA CADENCE DE CHARGEMENT OU DE DECHARGEMENT EST-IL PERFORMANT ?

- OUI
- NON

POURQUOI ?

Q2 LES PARTENAIRES SONT- ILS COMPETITIFS ?

- OUI
- NON

POURQUOI ?

Q3 LES AGENTS MARITIMES RENCONTRENT-ILS DES DIFFICULTES LORS DE LA CONSIGNATION D'UN NAVIRE ?

- OUI
- NON

POURQUOI ?

Q4 QUELLE EST LA QUALITE DU MATERIEL LOGISTIQUE DE SOCOTRA?

- TRES BONNE QUALITE
- MOYENNE QUALITE
- MAUVAISE QUALITE

Q5 QUEL EST LE NIVEAU DE SATISFACTION DES CLIENTS DE SOCOTRA DE LA CONSIGNATION D'UN NAVIRE ?

- TRES SATISFAISANT
- SATISFAISANT
- PAS DU TOUT SATISFAIT

