

(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](http://www.supdeco.sn) / [ist@supdeco.sn](mailto:ist@supdeco.sn)



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354 Dakar  
– Sénégal – Tel :(+221) 33 849 69 19 Fax  
: +221 33 821 50 74

[www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn) / [supdeco@supdeco.sn](mailto:supdeco@supdeco.sn)

**THEME :**

**ANALYSE DES OPERATIONS DE DEBARQUEMENT DE SACS  
DE RIZ DU NAVIRE ANASA AU MOLE 1 DU PORT AUTONOME  
DE DAKAR : CAS DE STAM**

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

**Présenté par :**

**Ndeye Amy CISSE**

**Sous la direction :**

**M. Guy Théophile Nzudie KENMOGNE**

**Année académique 2020-2021**

## **DEDICACE**

Je dédie ce modeste travail à :

Mes parents qui ne cessent de m'accompagner depuis l'élémentaire pour la réussite de mes études.

## **REMERCIEMENTS**

Ce travail sans l'aide de beaucoup de personnes ne pourrait se faire et c'est ainsi que je remercie :

Mon encadreur M. NZUDIE KENMOGNE GUY THEOPIHILE qui m'a beaucoup aidé à réaliser ce travail.

Mon oncle Pape Cissé qui a beaucoup contribué pour ma réussite.

Le corps professoral qui se donne beaucoup de mal pour nous transmettre des connaissances.

L'administration de l'I.S. T

Mes camarades de classe

Sans oublié mon maitre de stage récemment décédé Papa Bouba Aw qui m'a tout appris au port « que son âme repose en paix » et à tout le personnel de STAM.

## SOMMAIRE

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS .....	II
SOMMAIRE .....	III
Liste des abréviations .....	IV
FICHE SIGNALÉTIQUE DE STAM.....	V
RESUME.....	VI
ABSTRACT .....	VII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE .....	3
SECTION 1 : Présentation de l'entreprise étudiée.....	4
SECTION 2 : Activités de l'entreprise et les moyens logistiques .....	8
CHAPITRE II : CADRE ANALYTHIQUE .....	12
SECTION 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain .....	13
SECTION 2 : Interprétations et recommandations .....	24
CONCLUSION .....	26
BIBLIOGRAPHIE .....	VIII
ANNEXES .....	IX
TABLE DES MATIERES .....	XIV

## **LISTE DES ABREVIATIONS**

AVI : Attestation de Vérification des Imports

BESC : Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison

DG : Directeur Général

DPI : Déclaration Préalable d'Importation

FOB : Free On Bord

PAD : Port Autonome de Dakar

STAM : Sénégalaise en Transit et d'Assistance Maritime

## FICHE SIGNALÉTIQUE DE STAM

<b>Raison Social</b>	<b>STAM SARL</b>
<b>Date de création</b>	<b>15/04/2016</b>
<b>Statut Juridique</b>	<b>Privée</b>
<b>Adresse</b>	<b>5, Rue Mage X Parchappe</b>
<b>NINEA</b>	<b>005891751 2Y2</b>
<b>Registre de Commerce</b>	<b>SNDK2016B9203</b>
<b>Nom du Directeur</b>	<b>Pape Djibril Basse</b>
<b>Capital</b>	<b>30 000 000</b>
<b>Téléphone</b>	<b>77 199 79 59</b>
<b>Fax</b>	<b>33 824 47 99</b>
<b>Email</b>	<b>stam@stam-senegal.com</b>

## **RESUME**

Ce présent mémoire intitulé Analyse des opérations de débarquement de sacs de riz montre comment se passe se passent les opérations de débarquement sur le terrain des sacs de riz comme son nom l'indique. Au Sénégal la consommation du riz est très élevée raison pour laquelle on voit chaque jour des navires contenant du riz faire leur débarquement chaque jour au port autonome de Dakar. Cependant, nous rencontrons des problèmes chaque jour lors des opérations de manutention du riz ceux sont des problèmes que beaucoup d'entreprise de transit rencontrent aujourd'hui, ces problèmes sont entre autre les manques de camions de, les manques de moyens logistique de manutention etc...Pour ce cette analyse nous avons pris le cas de STAM qui est très connu dans le milieu de la manutention et d'essayer de faire sortir les problèmes auxquels elle est confrontée lors des opérations de manutention

## **ABSTRACT**

This brief, entitled Analysis of Rice Bag Landing Operations, shows how the landing operations on the rice bag field are going as its name suggests. In Senegal, the consumption of rice is very high, which is why we see ships containing rice landing every day at the autonomous port of Dakar. However, we encounter problems every day during the rice handling operations those are problems that many transit companies encounter today, these problems are among others the lack of trucks, lack of logistical means of handling etc.... For this analysis we took the case of STAM which is very well known in the handling industry and try to make

## **INTRODUCTION GENERALE**

Le transport maritime joue un rôle très important dans les échanges mondiaux de marchandises. Il est le moyen de transport le plus avantageux pour le transport de marchandises à l'international et représente 80% du transit de marchandises dans le monde. Il existe plusieurs types de navires pour divers produits et offre plusieurs options d'expédition. L'expédition d'une marchandise par voie maritime est généralement plus pratique et plus économique que l'expédition par voie aérienne ou terrestre. La mondialisation et l'explosion des échanges commerciaux entre les pays ont largement favorisé l'essor du fret maritime, les principaux acteurs du transport maritime ont su développer une offre de transport économique et toujours plus importe Port Autonome de Dakar offre 24/24 une gamme de services professionnels concourant à optimiser les conditions d'escale, de transit, et de transbordement. A côté, de l'autorité portuaire, plusieurs agences maritimes, entreprise de manutention, transitaires, consignataires, commissionnaires en douane, commissionnaires de transport et société d'inspection en cargaison et machines assurent sans interruption un service de qualité destiné aux navires et aux marchandises raison de la position stratégique du port et participent de façon remarquable à l'amélioration de la compétitivité du port. Cependant, emprunter la voie maritime pour acheminer les produits, c'est aussi profiter d'une flexibilité en ce qui concerne la taille et la nature de la marchandise. Le transport maritime est adapté aussi bien pour l'acheminement de vrac liquide, que de vrac solide ou encore pour les marchandises solides diverses ou cargo.

Ainsi, le riz fait partie des vracs secs ou solides com le blé, le maïs, le sorgho, le mil, le sucre etc. Cette céréale riche en amidon contient des vitamines B1, B2, B3, E et K1 aux multiples vertus. Il peut être transporté en vracs ou en sacs à bord de gigantesques navires. Le riz est une denrée alimentaire tirée prisée dans les préparations culinaires des sénégalais. Avec une consommation de riz estimé à plus de 90 Kg par habitant par an, le Sénégal demeure l'un des plus gros consommateurs de riz en Afrique de l'Ouest. Le gouvernement sénégalais a libéralisé le secteur du riz en 1964 et s'est retiré de toutes les interventions dans la filière, notamment au niveau de la commercialisation du riz. Il a par la même occasion, libéralisé les importations. Si on veut que le consommateur puisse trouver du riz importé à bon marché, il faut impérativement réduire les frais liés aux activités portuaires.

Les opérations de manutention portuaire (appelées stevedoring en anglais) désignent l'ensemble des opérations de transbordement (chargement et déchargement) des cargaisons à bord des navires ou à quai. Elles sont effectuées par des professionnels de la manutention (dockers, grutiers, ouvriers de maintenance...) à l'aide d'équipements portuaires et de moyens de levage (grues, portiques). Ces opérations sont réalisées dans le respect de la réglementation portuaire. Des mesures de sécurité permettent de protéger le personnel sur les zones portuaires et d'assurer l'intégrité des marchandises. C'est dans ce contexte, que nous avons choisi de traiter ce thème portant sur : **« l'analyse des opérations de débarquement de sacs de riz à bord du navire Anasa au mole 1 du port autonome de Dakar : cas de STAM »** De ce thème, nous avons le problème suivant : **Quelles sont les mesures à prendre par STAM pour disposer d'une flotte automobile suffisante pour débarquer la cargaison de riz dans les délais ?**

Pour essayer de répondre à cette problématique, notre étude se fera sur deux chapitre. Au **chapitre I** nous présenterons l'entreprise STAM et au **Chapitre II**, nous présenterons les résultats issus de notre enquête et enfin terminer avec les interprétations et les recommandations



**CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE**

## SECTION 1 : Présentation de l'entreprise étudiée

Dans cette partie, nous allons présenter la société STAM en donnant quelques explications sur son historique, sa localisation, ses politiques, ses moyens utilisés etc.

### 1. Historique<sup>1</sup>

STAM (Sénégalaise de Transit et d'Assistance Maritime) est une maison de transit qui a été créée le 15/04/2016, elle se situe au rue Mage\*Parchappe immeuble Jannah. STAM est une société à responsabilité limitée (SARL) avec comme capital social 30000000. STAM au début de sa création n'était pas très connu dans le domaine portuaire mais au fur et à mesure que les années passent elle a su prendre sa place et avoir des concurrents. Ses activités n'étaient pas nombreuses et il n'y avait pas beaucoup de clients mais avec l'aide du directeur commercial les clients viennent de plus en plus parce qu'il s'y connaît dans le domaine portuaire. STAM a remplacé THOCOMAR qui était une grande entreprise de transit très connu en Afrique mais malheureusement THOCOMAR est tombé en faillite à cause des problèmes financiers et c'est par la suite que STAM a été créé pour changer le nom de l'entreprise et prendre un nouveau départ.

### 2. Organisation générale de l'entreprise<sup>2</sup>

Avec ses activités différentes, STAM a un personnel réparti dans des postes différents. Ainsi, STAM est composé d'un directeur général, d'un directeur des exploitations, d'un directeur administratif et financier, d'un consignataire, d'un responsable logistique, d'un directeur commercial et d'un comptable.

#### **Le directeur général :**

Le directeur général (M. Djibril Basse) est le fondateur de STAM. Il est le responsable de tout le personnel. C'est lui qui est en contact direct le plus avec les clients. M. Basse organise tout ce qui est réunion dans l'entreprise, il fournit aux personnel des équipements, des matériaux de bureau etc...Il ne vient pas tout le temps dans l'entreprise mais à chaque fois qu'il est là, il reçoit des comptes rendus du déroulement des activités venant du personnel. Il prend en

---

<sup>1</sup> STAM  
<sup>2</sup>

charge les agents portuaires en cas d'accidents et renforce les mesures de sécurités des agents portuaires.

**Le directeur des exploitations :**

Le directeur des exploitations et gère et supervise la distribution de produits, de la réception des marchandises à la livraison. Il organise et programme les départs de livraison afin que la marchandise arrive à destination dans les délais fixés au préalable. En cas de problème au cours de l'acheminement il intervient afin d'apporter les solutions efficaces, le plus rapidement possible.

Tout en s'assurant de l'arrivée à destination des marchandises et la rentabilité de l'exploitation par l'optimisation des ressources disponibles. Il doit également veiller au respect des règles de sécurité des biens, mais surtout de personnes.

**Le secrétariat :**

Le secrétaire a un rôle de soutien et est en charge de tout le travail de secrétariat. Il s'agit surtout des tâches administratives. Il organise par exemple le travail de son supérieur c'est-à-dire du directeur ou de tout un département, il gère l'agenda, tape des lettres et de rapports, réponds aux appels téléphoniques et organise des réunions et des congrès du directeur.

**Le directeur administratif et financier :**

Le directeur administratif et financier collabore avec le directeur général pour envisager son développement stratégique et financier. Il contrôle la rentabilité et la solvabilité de l'entreprise, à anticiper sa stratégie de développement et les financements et investissement financiers. Il représente également l'entreprise lors des opérations bancaires ou avec les administrations.

**Le service shipping :**

Il est chargé de l'organisation physique de l'escale du navire. C'est d'ailleurs cette caractéristique qui le distingue de l'agent maritime qui a une mission purement commerciale. Il s'agit alors pour lui de gérer toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour au port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison et de pouvoir aux besoins normaux du navire et de l'équipage.

**Le responsable logistique :**

Il est le professionnel responsable du transport des marchandises et l'acheminement des produits vers ou depuis le site de l'entreprise. Il travaille dans une logique de réduction maximale des délais de livraison et les couts de stockage. Le responsable logistique est la personne qui organise la circulation des marchandises dans les grandes entreprises industrielles commerciales.

**Le directeur commercial :**

Le directeur commercial définit et supervise une stratégie commerciale en vue d'accroître les ventes de l'entreprise et d'augmenter le chiffre d'affaire. Avec les clients différents de l'entreprise, il utilise l'anglais pour une bonne communication. Il assure le lien avec les autres services de l'entreprise.

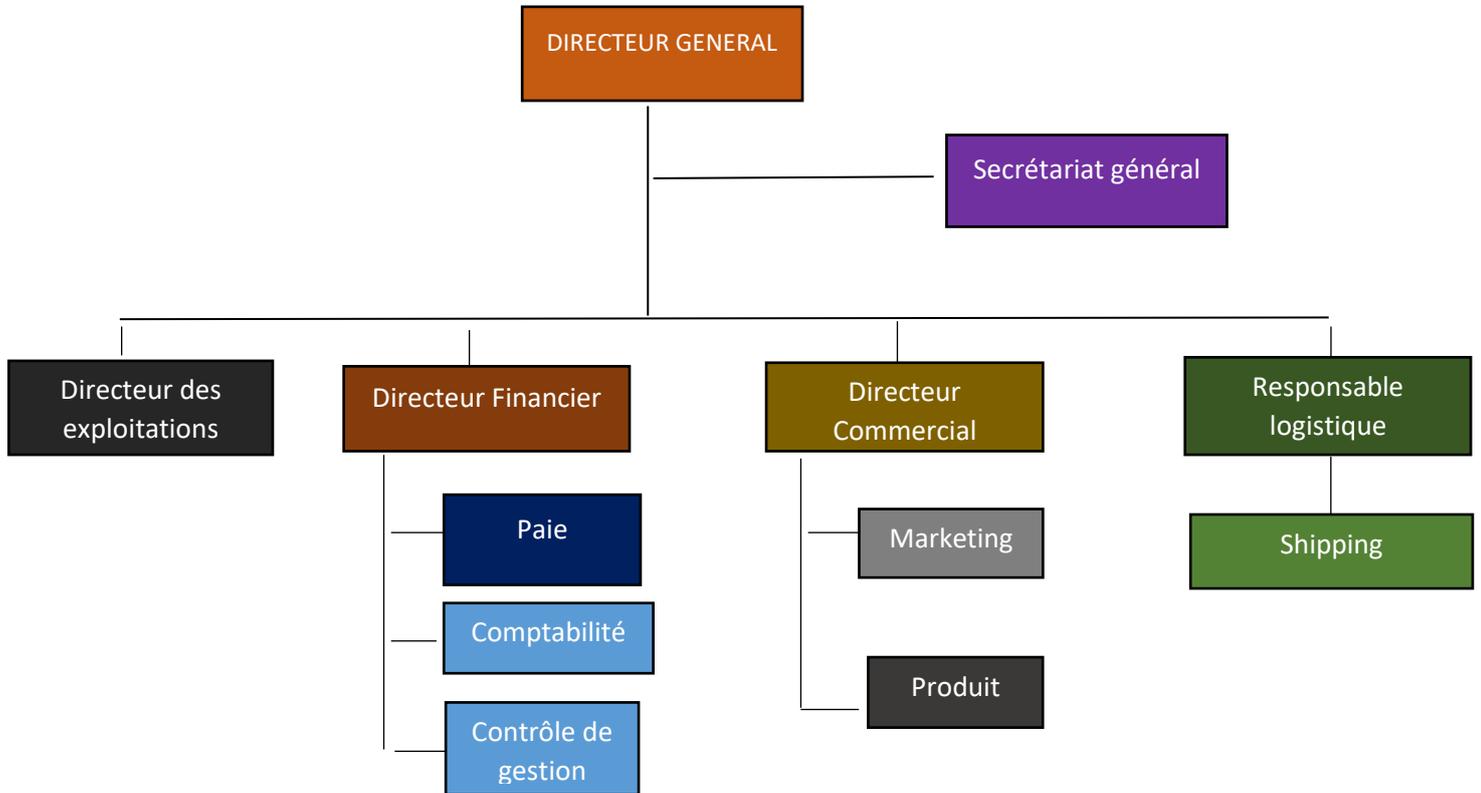
**Le comptable :**

Le comptable est chargé de veiller à la bonne tenue des comptes et des finances pour le compte de plusieurs clients ou de son entreprise. Il a aussi un rôle de conseiller.

Les missions du comptable sont les suivants :

- L'enregistrement quotidien des opérations comptables
- La gestion de paie des salariés
- Le traitement des factures des clients ou fournisseurs
- L'enregistrement des opérations comptables dans les livres comptables
- La préparation de la clôture des comptes annuels

### Organigramme de STAM



## **SECTION 2 : Activités de l'entreprise et les moyens logistiques**

### **1. Les activités de l'entreprise**

#### **L'Acconage :**

Les opérations d'acconage font référence aux opérations de transport, de manutention, de chargement, et déchargement des marchandises. Elles sont réalisées par le biais d'accons entre le bateau en mer et le quai. Les entreprises qui évoluent dans le domaine de la manutention portuaire sont devenues très nombreuses durant ces dernières années. Lorsque les navires arrivent à quai, les marchandises qu'elles rapportent sont retirées à l'aide d'équipement modernes. Le travail est effectué par des ouvriers spécialisés, on les appelle des ouvriers dockers. Ils ont capitalisé une grande expérience et un savoir-faire avéré. C'est le secteur d'activité de STAM depuis plusieurs années maintenant.

#### **L'entreposage :**

Un entrepôt est un lieu où l'on range des objets temporairement. C'est un lieu de stockage en grande quantité des objets que STAM vient d'acheter et qu'elle compte de revendre. Les objets sont donc rangés à l'abri des éléments, prêt à être mis en magasin dans le cas d'un commerce, soit à être directement livrés dans le cas d'une entreprise de vente par correspondance.

Dans la pratique, un entrepôt se présente sous la forme d'un bâtiment relativement vaste, aménagé de manière à faciliter les opérations de transport et de levage de la marchandise.

#### **La livraison de colis :**

STAM fait la livraison de ses clients partout en Afrique. Certains clients confient la livraison de leur marchandise stockée à STAM qui les trouvent des camions et paient tous les taxes port pour faire sortir leur produit du port mais par la suite le client rembourse STAM à la fin du contrat.

#### **Le magasinage :**

STAM dispose des magasins dans lesquels il fait la vente du thé. Dans ce magasin, il y'a des pointeurs qui sont affectés là-bas pour faire le contrôle et de donner à STAM toutes les informations concernant la quantité vendue, les acheteurs etc.

### **La manutention :**

STAM fait souvent la manutention pour certaines entreprises dans le domaine portuaire. Les manutentionnaires s'occupent entre autre de charger les camions, d'effectuer le stockage transitoire en entrepôt ainsi que le déchargement des véhicules de transport à la livraison des produits.

## **2. Les moyens logistiques utilisée pendant les opérations de manutention**

### **a. Les moyens humains**

#### **Dockers :**

Le mot docker contraction de l'anglais dock worker (littéralement, ouvrier du quai). Les dockers sont au niveau des cales ils ont pour rôle d'attacher les sacs de riz à l'aide des cordes appelés élingues pour que le grutier puisse les soulever et les faire sortir de la cale.

#### **Le maitre palan :**

Le maitre se positionne au niveau des extrémités des cales son rôle est de guider le grutier à déposer les sacs de riz sur les camions.

#### **Le grutier :**

Le grutier conduit le mat de la calle pour décharger les sacs sur les camions.

L'équipe de manutention terre est composé de :

#### **Manœuvres :**

Les manœuvres font le rangement des sacs sur les camions, ils sont payés par tonne par la société.

#### **Pointeurs :**

Leur rôle est de pointer lors des opérations de manutentions portuaire et de transbordement de cargaison à bord des navires et à quai. Le pointeur assure le contrôle (marquage, nombre, qualité, état général) des marchandises.

**Livreurs :**

Ce sont les chauffeurs de camions qui sont chargés de livrer les marchandises jusqu'aux magasins. Pour avoir ces camions, la société STAM fait appel à un courtier qui leur trouvera des camions avant l'arrivée du navire. Et dès que les camions entrent au niveau du port de Dakar pour aller récupérer la marchandise et l'amener au magasin, ils doivent passer par le pont bascule pour faire le pesage à vide du camion cela permettra de savoir le poids des sacs de riz sur le camion parce que le poids à vide du camion peut augmenter le poids de la charge ce qui induirait les agents du pont bascule en erreur.

**Image1 : Arrimage des sacs de riz au niveau des cales**



## **b. Les moyens matériels**

### **Les élingues :**

Les élingues sont des cordes attachées au mat d'un navire, elles permettent de faire sortir les sacs de riz au niveau des cales et de les déposer sur les camions.

### **Les camions :**

Les camions sont les moyens de transport utilisés pour livrer les sacs de riz vers les magasins.

### **Les grues d'un navire :**

La grue est un angin de levage du navire sur laquelle est attachée les élingues pour prendre la marchandise à bord et la faire sortir.



**CHAPITRE II : CADRE  
ANALYTHIQUE**

## **SECTION 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain**

### **Le débarquement proprement dit**

#### **1. Les opérations avant l'arrivée du navire**

##### **Attestation de Vérification à l'Import (AVI) :**

Elle est établie par la société d'inspection pour fournir son avis sur la valeur des marchandises vérifiées et expédiées. Elle est exigée pour toute information de marchandises d'une valeur FOB égale ou supérieure à 300 000 Fr.

##### **La validation du BESC :**

Le Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons (BESC) est un document nécessaire pour toutes les expéditions à destination du Sénégal.

Chaque B/L couvrant des marchandises à destination du Sénégal doit être suivi d'un BESC pour l'accomplissement correct des formalités à destination.

Les documents nécessaires pour l'émission d'un BESC : la copie du B/L datée, mentionnant le numéro BESC (pour ouvrir le dossier, un draft du B/L est suffisant), la copie de la facture de commerciale, la copie de la facture de fret maritime (si la facture commerciale est FOB ou départ usine), la copie de la liste de colisage (si la facture commerciale n'est pas suffisamment détaillée).

Une fois la validation du BESC obtenue, l'appliquant communiquera au plus vite à l'importateur le numéro de BESC.

L'importateur est le seul responsable de l'insertion du numéro du BESC dans le système ORBUS (portail à disposition des importateur) afin de compléter ses formalités à destination.

##### **NB ; Les documents nécessaires à déposer à la douane avant l'arrivée du navire :**

Avant l'arrivée du navire la compagnie STAM déposer à la douane le manifeste, le cargo palan, le cargo manifeste ainsi que le connaissement pour que la douane puisse faire le contrôle et avoir des informations sur le nombre total de sacs et de volume.

## 2. Les opérations à l'arrivée du navire

### **La Consignation :**

Elle est chargée de l'organisation physique de l'escale du navire. C'est d'ailleurs cette caractéristique qui le distingue de l'agent maritime qui a une mission purement commerciale. La consignation gère toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour en port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison (récupération des titres de transport de la marchandise, des documents pour l'exportation, la déclaration auprès des douanes et la répartition des frais d'escale) et de pouvoir aux besoin du navire et de l'équipage. Et pour faire débarquer le navire de riz, le consignataire rédige une autorisation de débarquement qu'il devra déposer à la douane et payer les frais d'autorisation de débarquement qui sont égales à 350 000 une fois que s'est fait la douane met un caché et accepte la demande.

L'autorisation de débarquement comprend : le cargo manifeste, le connaissement, la facture d'achat à l'importation, le DPI (Déclaration Préalable d'Importation), l'attestation de change.

### **Le remorquage :**

Les navires ont besoin d'être assistés lors de leurs manœuvres dans les ports. Ils sont pris en charge par des remorqueurs, navires de taille modeste (25-30 mètres) dotés de moteurs très puissants leur permettant de tirer et de pousser les plus grands navires de commerce. Ainsi, ils vont aider le navire à accoster à son poste.

### **La déclaration en détail :**

La déclaration doit être déposé au plus tard avant l'expédition d'un délai fixé par le directeur général des douanes et droit indirect, à compter l'arrivée des marchandises au bureau ou dans les délais désignés par le service des douanes. Ce dépôt doit avoir lieu pendant les hures fixées par le directeur général des douanes et droits indirects.

### **La manutention :**

Le type de manutention utilisé ici est la manutention bord/sous palan c'est une condition de ligne stipulant que la marchandise est à bord au départ et sous palan à l'arrivée. La manutention au port de chargement est à la charge de la marchandise, la manutention de déchargement est prise en charge par le navire mais ne comprend pas la mise sur le terrain, les colis sort aussitôt du port pour être livré au client.

Cependant, avant toute description technique, le terme manutention signifie étymologiquement tenir manuellement (du latin Manus, main et tenere, tenir). Voici une définition du dictionnaire (petit robert) : manutention : manipulation, déplacement manuel ou mécanique de marchandises en vue de l'emmagasinage, de l'expédition ou de la vente.

La manutention est donc l'ensemble des activités matérielles et des mouvements qui tout en ne modifiant ni la valeur, ni la nature des produits contribue à leur fabrication dans les meilleures conditions de qualité, rapidité, sécurité et d'efficacité.

Dans ce contexte, une manutention comprend : une manipulation pour prendre l'objet, un déplacement de l'objet d'un poste à un autre, une manipulation pour déposer l'objet au poste de travail.

Cependant, les opérations de manutention portuaire (appelés stevedoring en anglais) désignent l'ensemble des opérations de transbordement (chargement et déchargement) des cargaisons à bord des navires ou à quai.

Elles sont effectuées par des professionnels de la manutention (dockers, grutiers, ouvriers de maintenance...) à l'aide d'équipements portuaires et de moyens de levage (grues, portiques). Ces opérations sont réalisées dans le respect de la réglementation portuaire. Des mesures de sécurité permettent de protéger le personnel sur les zones portuaires et d'assurer l'intégrité des marchandises. Une fois déchargées, les marchandises sont stockées dans des entrepôts ou acheminées sur le point de livraison prévu.

Cependant, pour faire le débarquement, on aura besoin d'une équipe de manutention bord et une équipe de manutention terre qui appartiennent à des GIE.

**Image 2 : Chargement des sacs de riz sur les camions fait par les manœuvres**



**a. Les documents**

**Le bordereau de livraison :**

Le bordereau de livraison accompagne les colis lors de la livraison. Le bordereau de livraison contient les informations suivantes

Le numéro de la déclaration, le nom du destinataire, le port de débarquement, le lieu d'enlèvement, la date d'arrivée du navire, la date de la déclaration, le nom du chauffeur, le numéro de conduire du chauffeur, la nature de la marchandise, le nombre de sac dans le camion, le numéro du camion, le numéro de téléphone du chauffeur, la signature du chauffeur et la signature du pointeur qui fait le remplissage du bordereau.

Le chauffeur doit garder ce document tout au long du trajet de la livraison vers le magasin.

En sortant du port pour aller livrer les colis, le chauffeur va passer d'abord au niveau du pont bascule pour le contrôle de la marchandise et voir si la quantité inscrite sur le bordereau est exacte une fois que le compte est bon, le chauffeur peut passer à la douane pour faire le dernier contrôle et relever la quantité prise par le chauffeur quelque part cela permet aux

douaniers de savoir le nombre qui a été enlevé sur chaque déclaration et la quantité restante également pour le manifeste aussi.

**Le Daily report :** Le Daily report indique la quantité d sacs de riz débarquée chaque 24h. Il contient les éléments suivants :

**Le connaissance ou Bill of Lading :**

Le Bill of Lading, en français connaissance, **est un document délivré par un transporteur à un expéditeur, confirmant que les marchandises ont été reçues dans un état acceptable et qu'elles sont prêtes à être expédiées.** Ces marchandises seront ensuite livrées par le transporteur à un destinataire. Finalement le connaissance est un contrat de transport entre l'expéditeur, le destinataire et le transporteur énonçant les conditions de transport.

**L'autorisation de débarquement :**

Pour faire débarquer le navire de riz, le consignataire rédige une autorisation de débarquement qu'il devra déposer à la douane et payer les frais d'autorisation de débarquement qui sont égales à 350 000 une fois que s'est fait la douane met un caché et accepte la demande.

L'autorisation de débarquement comprend : le cargo manifeste, le connaissance, la facture d'achat à l'importation, le DPI (Déclaration Préalable d'Importation), l'attestation de change.

**Le cargo plan :**

Le cargo manifeste montre comment les marchandises sont arrimées au niveau des cales et permet à STAM de détecter facilement leur produit au niveau des navires. Par exemple ça put leur permettre de savoir quand ils auront à commencer leur débarquer parce que les produits de STAM peuvent en dessous des produits d'une autre équipe de manutention donc il faut attendre que cette compagnie prend en premier lieu leur déchargement avant STAM. Le cargo plan comprend : le nom du navire, la qualité et le nom des sacs de riz, le poids net des colis, le port déchargement, le poids net de riz dans chaque cale et le contenu de chaque du navire.

**Le manifeste :**

Le manifeste est un document de transport qui récapitule la totalité des marchandises. Dans le manifeste figure toutes les informations concernant la marchandise les informations sont plus détaillée dans le manifeste que le cargo plan

**Les avaries constatées lors des opérations de débarquement :**

Le nombres de sacs sains, le nombres de sacs flasques et le nombre de sacs mouillés

**Les sacs sains :**

Ce sont les sacs qui ne sont ni mouillés ni déchirés.

**Les sacs flasques :**

Ce sont les sacs déchirés. Ils sont souvent causés par la pression de charge et de manipulation pendant l'arrimage et le désarrimage des sacs. Ils peuvent être causés aussi par la faiblesse de la clôture de bouche des sacs qui lâchent souvent sous la pression et la fatigue du voyage.

Ces sacs déchirés sont recousus par des agents du port qui appartiennent à des G.I.E

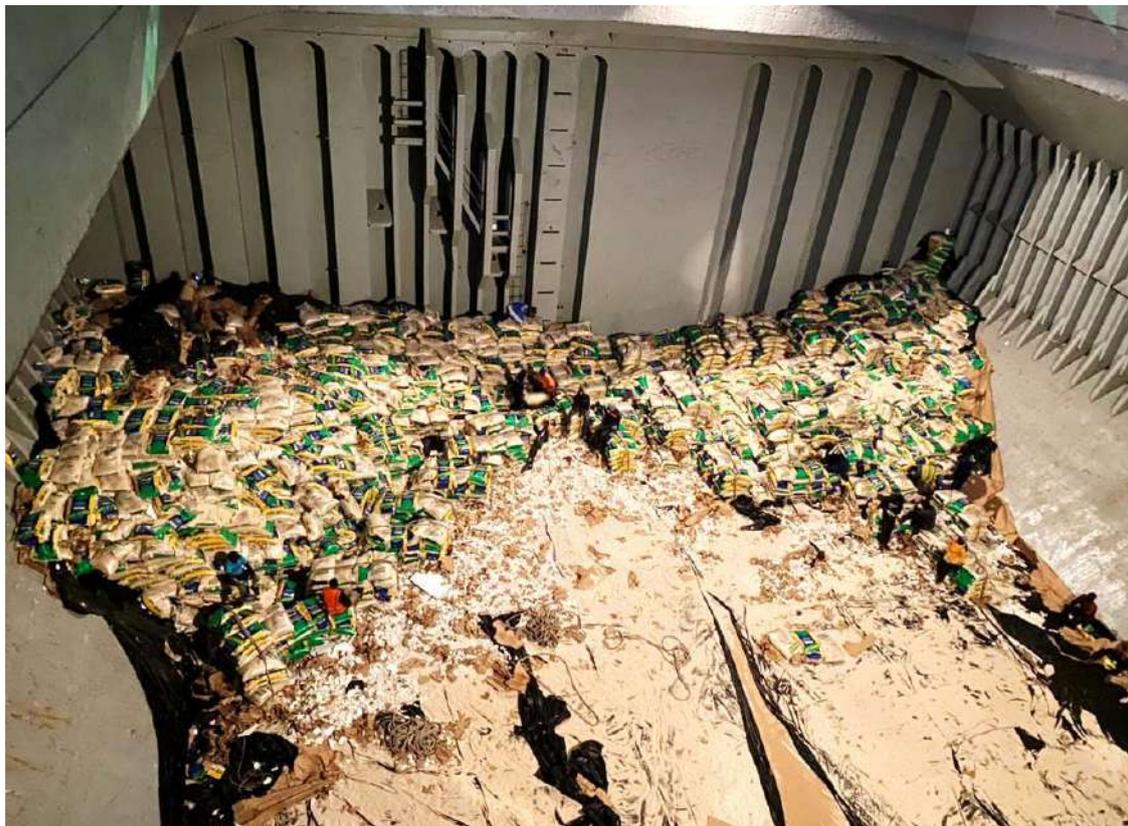
**Les sacs mouillés intact :**

Ces avaries se produisent souvent avant l'arrimage dans le port d'embarquement dont la cause est inconnue ou lors des cales précédents la destination finale Dakar.

Les sacs mouillés sont vendus aux éleveurs qu'ils vont donner à leur bétail.

En effet le Daily report fait l'objet d'une vérification par le capitaine du navire. Le capitaine relève la quantité débarquée par 24h pour chaque compagnie de ce fait quand la compagnie amène sont dealy report il va comparer les résultats qu'il a avec celui de la compagnie si c'est même résultats il signe le Daily report de la compagnie pour montrer que le résultat est exact au cas contraire ils vont essayer de revoir d'où vienne l'erreur et de le corriger.

**Image 3 : Situation des cales à la fin du débarquement**



## b. Analyse par la matrice Swot

<b>FORCES</b>	<b>FAIBLES</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>•La position géographique de STAM par rapport au PAD.</li><li>•Une expérience professionnelle dans le secteur d'activité</li><li>•Rigueur dans tous les secteurs d'activités.</li><li>•Une bonne entente le personnel.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Manque de moyens logistiques de manutention.</li><li>•Manque de moyens de transport pour le personnel en cas de déplacement.</li><li>•Manque d'organisation au sein de l'entreprise.</li></ul>
<b>OPPORTUNITES</b>	<b>MENACES</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>•Existence de nombreux partenariats et clients</li><li>•L'existence d'entrepôts et de magasins dans les environs de Dakar.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>•Présence de la concurrence des entreprises de transit.</li><li>•Des cas de vol de riz</li><li>•Des cas de pannes des équipements du navire</li></ul>

### **Les Forces :**

La position géographique de STAM par rapport au PAD :

STAM a comme opportunité d'être situé juste à côté du mole 1 du PAD, ce qui facilite exceptionnelle du PAD qui se trouve à 6 jours de l'Europe et à 7 jours par voie maritime, offre à STAM l'avantage de traiter un bon nombre de navires attirés par ces conditions très favorable.

Une expérience professionnelle dans le secteur d'activité :

STAM est une entreprise qui est très prisée pour son professionnalisme dans le domaine de la manutention, de la logistique, du transit également un personnel hautement qualifié exerçant avec professionnalisme les missions qui lui sont assigné.

Rigueur dans les secteurs d'activité :

Le personnel de STAM est très rigoureux dans le travail. Ils respectent les horaires de travail et c'est un atout pour l'entreprise dans la rapidité du travail.

Une bonne entente entre le personnel :

Rares sont les métiers ou l'on peut avoir le luxe de travailler seul ou sans intervenants extérieurs. Que vous soyez deux, dix, cent, voire mille dans votre entreprise, il est important d'entretenir de bonnes relations avec vos collègues pour mieux vivre votre job. Ainsi STAM a un personnel qui s'entend bien car c'est une entreprise familiale.

### **Faiblesses :**

Manque de moyens logistiques de manutention :

Le manque de moyens de manutentions logistique de STAM ralentit le plus les activités au sein de l'entreprise. Ainsi certaines opérations prennent du temps à être achevés.

Manque de moyens de transport pour le personnel en cas de déplacement :

Le manque de moyens de transport au sein de l'entreprise constitue un frein pour STAM.

Cela augmente la dépense du directeur financier parce qu'à chaque déplacement d'un personnel concernant le travail, l'entreprise lui donne des frais de transport alors que si STAM disposait des voitures de service le déplacement serait plus rapide.

Le manque d'organisation de STAM :

STAM est mal organisé parce qu'ils ne prennent pas les dispositifs qu'il faut avant l'arrivée d'un navire et ça retarde les opérations de débarquement.

**Opportunités :**

Existence de nombreux partenaires et clients :

Malgré les forces énuméré, STAM a beaucoup de clients et partenaires qui travaillent avec eux.

Ici le rôle du directeur commercial devient très important parce que c'est grâce à lui que STAM a des partenaires et clients, sa communication passe bien avec les acteurs portuaires ce qui fait que les clients et partenaire leur font confiance et travaillent avec eux.

L'existence d'entrepôts et de magasins dans les environs de Dakar :

Les magasins et entrepôts facilitent les livraisons de colis faite par STAM. En effet, les clients peuvent nous confier la livraison de leur colis mais ne disposent pas de stockage. Cependant, l'entreprise leur propose ses espaces de stockage qu'elle va les louer pendant un certain.

**Menaces :**

Présence de la concurrence des entreprises de transit :

L'implantation des nouvelles sociétés est une grande menace pour STAM. Surtout que l'on n'est pas sans savoir qu'elle se trouve dans une situation très complexe qui la rend très fragile en tant que société nationale sénégalaise. Au début de sa création STAM était sous-estimé par les autres sociétés mais vu les différents marchés qu'il gagne aujourd'hui les autres entreprises commencent à concurrencer avec lui pour récupérer ses clients.

Des cas de vol de riz :

STAM n'est pas à l'abri des cas de vols lors des opérations de manutention. Cette menace est très présente et doit être prise en compte. Ainsi les superviseurs de STAM doivent être très vigilant afin de mieux appréhender cette menace. Ces vols sont souvent faits par les manœuvres qui font semblant de détériorer les sacs sur les camions en les chargeant.

Des cas de panne des équipements du navire :

Même si la gestion des pannes des équipements du navire n'incombe point aux manutentionnaires, ceci reste tout de même une menace dans l'accomplissement des tâches de déchargement ou de chargement.

On dénombre souvent des cas de panne de grue qui est souvent à l'origine de la perte de temps et menace largement le maintien de la bonne cadence de manutention.

## **SECTION 2 : Interprétations et recommandations**

### **1. Interprétations**

-Le manque de camions lors des opérations de manutention est l'un des problèmes majeurs de STAM. STAM ne dispose pas de camions donc à l'arrivée d'un navire le directeur logistique fait appel à un courtier qui va les trouver des camions pour la livraison. Toutefois, avec les opérations de débarquement de riz qui très fréquent au niveau du port de Dakar fait qu'il y'a des manques de camions donc le nombre de camions apportés est en général insuffisant pour bien dérouler l'opération. Parfois les livraisons sont lointaines ce qui fait que le temps d'aller et retour des camions peut être long et cela peut stopper le déchargement du riz au niveau des cales pendant un certain attendant que les camions arrivent. Le déchargement de riz prend en général 15 jours ou plus à STAM ce qui pourrait ne pas satisfaire le client et peut le pousser à donner son débarquement à une société de la place. Donc cette façon de travailler par STAM devrait être revoir car cela retarde énormément le travail sans compter les embouteillages qui empêchent les transports de revenir le plus rapidement possible dans le port. Parfois on charge un camion il part et il n'y a aucun autre camion disponible pour accélère le travail de façon rapide de ce fait pour recharger un autre camion, il faut attendre que les camions reviennent pour pouvoir continuer le travail, à ce stade les dockers et les manœuvres font rien et attendent que les camions reviennent pour continuer. Il faut avoir aussi que les dockers sont payés par heure de travail donc avec c problèmes de camions s'ils restent 1h de temps sans travailler l'entreprise va les payer cette heure et c'est une perte pour STAM.

#### **INTERPRETATION ISSUE DE LA MATRICE DE SWOT :**

- Le manque de moyens de transport (véhicules personnelles)
- De la faible informatisation des opérations de manutention qui fatigue les pointeurs à cause des heures de travail sans repos.
- Des vols qui surviennent lors du chargement des sacs de riz dans les camions.

## **2. Recommandations**

### **LE MANQUE DE CAMIONS LOR DE OPERATIONS DE MANUTENTION :**

-Pour lutter contre ce problème de manque de camions, on recommande à STAM de trouver des partenaires de gestionnaire de parcs automobiles ou d'acheter des camions pour le compte de l'entreprise. En général les entreprises veulent économiser raison pour laquelle ils ne font pas sortir de l'argent pour acheter des camions ou être partenaire avec les entreprises qui ont des parcs automobiles. Pour gagner un peu plus de clients, il faut maintenir cette méthode parce que le ralentissement de la livraison et fait perdre des clients à STAM. Cela va réduire le temps de déchargement qui dure 15 jours et sera une opportunité pour STAM de bien devancer ses concurrents. STAM aussi n'est pas prévoyant car ils attendent jusqu'à l'arrivée du navire pour chercher des camions alors qu'ils pouvaient le faire bin avant l'arrivée du navire. On constate aussi que là plus part des entreprises travaillent comme ça lors de leur opération de débarquement ce qui réduit leur compétence. Parfois on peut faire débarquer du riz pendant la saison des pluies et plus l'opération est lente plus il peut pleuvoir à n'importe qu'elle sur les sacs alors que le riz est un produit pondéreux.

### **L'ACHAT DE VEHICULES POUR LE PERSONNEL DE STAM :**

STAM doit acheter des véhicules personnels pour rendre le travail beaucoup plus rapide. Pour se déplacer dans le cadre du travail à STAM devient tout un problème. Par exemple, pour aller à un bureau de douane pour déposer les papiers qu'il faut pour le débarquement prend énormément de temps ce qui ne facilite pas le déplacement des employés au sein de l'entreprise.

### **LES VOLS DE SACS DE SACS RIZ PAR LES MANŒUVRES :**

Les vols de riz causent beaucoup de manquement de la cargaison à décharger. De ce fait les superviseurs de STAM doivent faire beaucoup plus d'attention de bien les surveiller. Tout manœuvre qui vole doit être dénoncer et les autorités portuaires doivent prendre des mesures strictes concernant cela.

## **CONCLUSION**

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce internationale. Il constitue un élément moteur de la mondialisation. Après le ralentissement de 2008, le trafic portuaire mondial a repris sa marche en avant. Plus de 80% du commerce mondial en volume et plus de 70% en valeur est réalisée par la mer ; ces proportions sont souvent plus élevées dans le cas de la plupart des pays en développement. Cependant, STAM se doit de tirer le meilleur parti de ses forces et faiblesses. Cette étude a mis en lumière le fait que STAM dispose dans le secteur d'atouts et de références maritimes incontestables ainsi que d'une solitude d'expérience en ce qui concerne la manutention du riz. De nombreux points fragilisent tout le secteur et font que les opportunités sont malheureusement peu exploitées. Les appareils de levage permettent de réduire les activités de manutention manuelle, d'accélérer les flux de marchandise et d'améliorer les performances logistiques. Ainsi, les innovations dans les transports de marchandises ont facilité le développement de système de distribution flexible, localement et 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 stratégies 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. Par conséquent, ces éléments et leurs caractéristiques récentes doivent être examinés. Aujourd'hui, l'évolution du transport maritime mondial est le résultat d'une dynamique conjuguant intensification des flux d'échanges internationaux et progrès technologiques dans un respect de l'environnement et du contexte géopolitique et sécuritaire.

## **BIBLIOGRAPHIE**

**Rapport d'expertise du navire ANASA (23 Avril 2020)**, compte rendu de débarquement de 15000 Tonnes de sacs de riz rédigé fait par Bouba Aw Responsable logistique de S.T.A.M

## **WEBOGRAPHIE :**

<https://www.waystocap.com/blog/fr/quels-sont-les>

[www.peb.bf/e-services/declaration-prealable-d-importation](http://www.peb.bf/e-services/declaration-prealable-d-importation)



**ANNEXES**

## **Liste des annexes**

Annexe 1: Bill of Lading

Annexe 2: Manifest

Annexe 3 : Cargo Plan

ANNXE 1 : BILL OF LADING

CODE NAME "CONGENBILL" EDITION 1994 Page 2

**BILL OF LADING** B/L NO. KHS-DKR-003  
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No  
Original carrier name:  
**BANASIRI SHIPPING CO LIMITED**  
IMO Nr. 9389215

Stamp: STAL 14 2 20 302

**Shipper:**  
MESKAY & FEMTEE (PVT) LTD  
SUITE # 708, 7TH FLOOR, PROGRESSIVE PLAZA  
NEAR P I D C HOUSE CIVIL LINES KARACHI-  
PAKISTAN

**Consignee:**  
TO THE ORDER OF  
DUBAI ISLAMIC BANK PAKISTAN LTD  
NEW CHALLI BRANCH KARACHI, PAKISTAN

**Notify Party 1:**  
ROOP INTERNATIONAL SARL  
DAKAR (SENEGAL), 4, RUE MAGE X  
PARCHAPPE

**Notify Party 2:**  
ROOP INTERNATIONAL GENERAL TRADING L.L.C  
DUBAI, UAE

**Notify Party 3:**  
DJIBRIL BASSE  
4, RUE MAGE + PARCHAPPE  
TEL : +221 7760 86 26  
EMAIL : DBASSE6@GMAIL.COM

**Vessel:**  
MV ANASA

**Port of loading:**  
PORT QASIM, PAKISTAN

**Port of discharging:**  
DAKAR, SENEGAL

**2ND ORIGINAL**

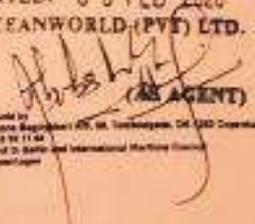
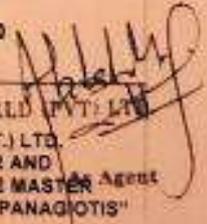
Shipper's description of goods	Gross weight	Net weight
900 M.T PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 36000 P.P BAGS OF 25 KGS NET EACH 2% Extra Empty Bags Shipped Along With Consignment Free of Cost	902.520	900.0000
		No of Bags: 36,000 Bags

**Shipping Marks:**  
FOOTBALL RED

FORM E NO: DIB-0012580 DATED: 04-01-2020  
FORM E NO: DIB-0012788 DATED: 04-01-2020  
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

( of which 0 (NONE) on deck at Shipper's risk ; the Carrier not  
being responsible for loss or damage howsoever arising )

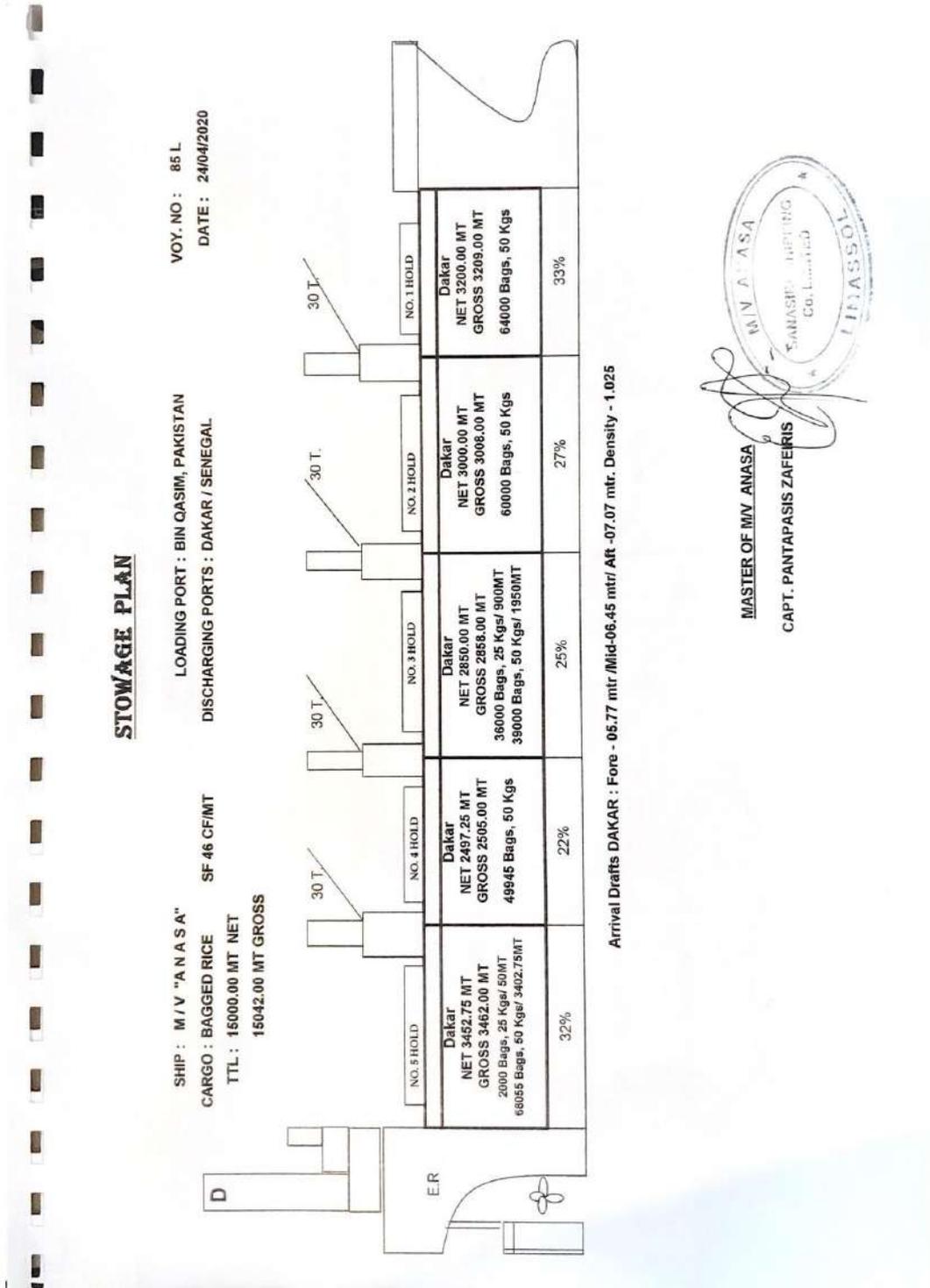
Freight payable as per CHARTER PARTY dated: 28 Jan, 2020.....	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IT WITNESS whereof the Master or Agent to the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date any one of which being accomplished the others shall be void FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight .....	
Time used for loading ..... days ..... hours	

SHIPPED ON BOARD DATED: 08 FEB 2020 OCEANWORLD (PVT) LTD.   (AS AGENT)	Freight payable at <b>AS PER CHARTER PARTY</b>	Place and date of issue <b>KARACHI, 08/02/2020</b>
Printed and sold by F. & A. Anastasiou (Singapore) PTE. LTD., Singapore, Tel: 3322 Chamberlayne S. Telex: 48 39 11 64 By authority of the Baltic and International Maritime Council SMDCC Chamberlayne	Number of original B/L <b>3/THREE</b>	Signature For OCEAN WORLD (PVT) LTD. OCEANWORLD (PVT) LTD. AS AGENTS ON FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER "CAPT. VASILAKIS PANAGIOTIS"   AS Agent

**ANNEXE 2 : MANIFEST**

Bill of Lading No.	Marks & Numbers of Packages	No. & Kind of Packages	Description of Goods	Weight or Quantity Net MT	Gross MT	Shippers	Consignees	Notify Address
818-082-081	TELEF BAKAO	41500 BAGS OF RICE	415 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 LB BAGS OF 25 BAGS OF 50 KGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	113.800	117.000	MESSELY A PARTER (PTY) LTD SUITE 9 204 7TH FLOOR, PROGRESSIVE PLAZA, NEAR 21 D.C. HOUSE, CTRE. LIBRAIRIE, KORFUTRI-PAKISTAN	TO THE ORDER OF HABIB BANK LIMITED KARACHI, PAKISTAN	11300P INTERNATIONAL S.A.S. DARBAZ BOULEVARD A, BITE MAGE 2, PARC MAGASIN 21 RUE D'INDUSTRIE NEPTUNE OFFSHORE FRANCOIS L.L.C DUBAI, U.A.E. 4 CORNER MASSE A, BITE MAGE - FRANCE TEL. : +33 1 39 49 29 EMAIL : D04320000@FRANCOIS.L.L.C
818-082-081	HABAGA BROARD	108000 BAGS OF RICE	108 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 BAGS OF 25 BAGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	108.000	111.500			
818-082-081	FOOTBALL RED	30000 BAGS OF RICE	30000 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 P/B BAGS OF 25 BAGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	300.000	307.000			
818-082-081	FOOTBALL RED	30000 BAGS OF RICE	30000 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 P/B BAGS OF 25 BAGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	300.000	305.000			
818-082-081	FOOTBALL RED	30000 BAGS OF RICE	30000 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 P/B BAGS OF 25 BAGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	306.000	305.000			
818-082-081	FOOTBALL RED	30000 BAGS OF RICE	30000 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 P/B BAGS OF 25 BAGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	306.000	305.000			
818-082-081	FOOTBALL RED	311300 BAGS OF RICE	311300 METRIC TONS PAKISTAN WHITE RICE 100% BROKEN PACKED IN NEW 4000 BAGS OF 25 BAGS NET EACH 2% EXTRA EMPTY BAGS SHIPPED ALONG WITH CONSIGNEMENT FREE OF COST.	3113.000	3113.000			

ANNEXE 3 : CARGO PLAN



## TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS .....	II
SOMMAIRE .....	III
LISTE DES ABREVIATIONS .....	IV
FICHE SIGNALÉTIQUE DE STAM.....	V
RESUME.....	VI
ABSTRACT .....	VII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE .....	3
SECTION 1 : Présentation de l'entreprise étudiée.....	4
1.Historique .....	4
2.Organisation générale de l'entreprise.....	4
SECTION 2 : Activités de l'entreprise et les moyens logistiques .....	8
1.Les activités de l'entreprise.....	8
2.Les moyens logistiques utilisée pendant les opérations de manutention .....	9
a.Les moyens humains .....	9
b.Les moyens matériels .....	11
CHAPITRE II : CADRE ANALYTHIQUE .....	12
SECTION 1 : Présentation et analyse des résultats sur le terrain .....	13
Le débarquement proprement dit .....	13
1.Les opérations avant l'arrivée du navire .....	13
2.Les opérations à l'arrivée du navire .....	14
a.Les documents .....	16
b.Analyse par la matrice Swot.....	20
SECTION 2 : Interprétations et recommandations .....	24
1.Interprétations.....	24
2.Recommandations .....	25
CONCLUSION .....	26
BIBLIOGRAPHIE .....	VIII
WEBOGRAPHIE : .....	VIII
.....	IX

ANNEXES .....	IX
TABLE DES MATIERES .....	XIV