



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

Agrément/Habilitation

N°HA202219MESRI/ANAQSUP/SE/DIPriv/nmf

DEPARTEMENT : INSTITUTSUPERIEURDESTRANSPORTS

MEMOIRE

Présenté par

Mame Soukeye MBAYE

Pour l'obtention du Diplôme de MASTER II

Domaine : Sciences de Gestion

Mention : Ingénierie des affaires

Option: MASTER EN TRANSPORTS LOGISTIQUES

SUJET :

**L'ANALYSE DE LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES
CONTENEURISEES A DAKAR : CAS DE LINK.LOGISTICS**

Soutenu à Dakar le 24/08/2022 Devant le jury composé de:

| | | |
|---|----------------------|-------------|
| Président : Pr ABOUDRAR LHOUCINE | | |
| Superviseur : Pr MOR TALLA DIALLO | | |
| Encadreur : M. DIALLO MAMADOU | Professeur Permanent | IST/SUPDECO |
| Examineur1 : Dr. ANGUEZOMO ELSIE VELDA | | |
| Examineur2 : M. DRAME SECK | | |

Année2021 -2022

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail aux personnes qui me sont très chères et qui m'ont accompagné tout au long de mon cursus : Mon cher père qui n'a ménagé aucun effort pour m'accompagner tout au long de mon chemin, il est inégalable pour tous les efforts consentis et les conseils. Tout ce travail lui revient. Ma très chère mère pour son amour et sa disponibilité envers ses enfants, ses prières qui nous accompagnent dans le droit chemin. Je te dois un grand merci pour tes encouragements, tes indications et tes conseils qui ne cessent jamais. Je t'en suis très reconnaissante. Mes frères et sœurs qui ont toujours été à mes côtés pour surmonter ensemble les moments difficiles, je vous souhaite une réussite totale dans vos entreprises. Enfin aux personnes qui, de près ou de loin, m'ont accueilli à bras ouverts et soutenu dans mes projets.

Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime et le respect que j'ai toujours eus pour vous. Ce modeste travail est le fruit de tous les sacrifices que vous avez faits pour mon éducation et ma formation. Je vous aime et j'implore le tout-puissant pour qu'il vous accorde une bonne santé, une longue et heureuse vie.

REMERCIEMENTS

- ✓ J'adresse mes sincères remerciements à tous ceux qui m'ont aidé à rédiger ce mémoire. Leur disponibilité pour m'avoir reçu en entretien et répondu à mes questions, la documentation et les informations fournies m'ont tous permis de consolider avant toute chose mes connaissances sur le transport et la logistique, mais aussi de développer une étude complète et appliquée sur ce sujet
- ✓ A mes parents, merci pour vos conseils ;
- ✓ A mon fiancé Fallou NDIAYE tous les mots me manquent sauf : « un grand merci » ;
- ✓ Je désire remercier tout particulièrement mon encadreur, Monsieur Mamadou DIALLO pour sa disponibilité et conseils pour la rédaction de ce mémoire ;
- ✓ Mes remerciements vont aussi à l'endroit de Monsieur Djiby LY Directeur de l'IST, au personnel et l'ensemble des professeurs du groupe Sup De Co, pour les connaissances acquises tout au long de ma formation ;
- ✓ Aux agents de LINK, pour les informations qu'ils m'ont fournies, je leur dis un grand merci.
- ✓ Je souhaiterais adresser mes vifs remerciements à mes camarades de promotion avec qui j'ai partagé ces années de dur labeur. Enfin, j'exprime mes sincères remerciements à tous ceux qui, par leurs conseils, leurs prières et leurs encouragements, m'ont aidé à réaliser ce mémoire.

SIGLES ET ABREVIATIONS

| | |
|----------------|--|
| CETUD | Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar |
| DTT | Direction des Transports terrestres |
| ANDS | Agence Nationale De La Statistique Et De La Démographie |
| TC | Conteneur |
| EMASE | Entrepôts Maliens au Sénégal |
| EIR | Equipment Interchange Receipt |
| PSE | Plan Sénégal Emergent |
| DPWORLD | Dubaï port world |
| OHADA | L'organisation Pour L'harmonisation En Afrique Du Droit Des Affaires |
| UEMOA | Union Economique et Monétaire Ouest Africaine |
| RCCM | Registre du commerce et du crédit mobilier |
| CEDEAO | Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest |
| PIB | Produit Intérieur Brut |
| CMA-CGM | Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime |
| MSC | Mediterranean Shipping Company |
| SCN | Nouveaux Système compatibilité |
| LPST | Sa Lettre de Politique Sectorielle des Transports |

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| DEDICACES | I |
| REMERCIEMENTS | II |
| SIGLES ET ABREVIATIONS..... | III |
| SOMMAIRE..... | IV |
| LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES..... | V |
| Résumé | VI |
| ABSTRACT | VIII |
| INTRODUCTION GENERALE..... | 1 |
| PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE | 4 |
| CHAPITRE I : CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE..... | 5 |
| Section I : Problématique..... | 7 |
| Section II : Objectif général et spécifique | 10 |
| Section III : Revue critique de la littérature et hypothèses..... | 10 |
| Section1 : la logistique | 18 |
| Section 2 : le transport de conteneur | 20 |
| Section 3 : Relation entre LA LOGISTIQUE ET TRANSPORT CONTENEUR..... | 22 |
| DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE | 26 |
| CHAPITRE I : CADRE ORGANISATIONNEL..... | 27 |
| Section 1 : Historique Et Mission De L'entreprise | 27 |
| Section III : Environnement de l'entreprise | 34 |
| CHAPITRE II : METHODOLOGIE ET ANALYSE DES RESULTATS | 44 |
| Section I : outils de collecte de données et technique d'analyse..... | 44 |
| SECTION 2 : présentation des résultats et vérification des hypothèses | 45 |
| Section III : Recommandations et difficulté rencontrées..... | 57 |
| CONCLUSION..... | 58 |
| Références bibliographiques | 61 |
| Webographie | 62 |
| ANNEXES..... | 63 |
| TABLE DES MATIERES | 71 |

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

| | |
|--|----|
| Tableau 1: Ressources humaines | 34 |
| Tableau 2: Contribution au PIB du transport de marchandises routière en 2018/2019 | 38 |
| Tableau 3: clientèle de LINK | 40 |
| Figure 1: le Sénégal, et ses départements (source : groupagefretsenegal.fr) | 5 |
| Figure 2: Types de conteneurs | 21 |
| Figure 3: ORGANIGRAMME | 33 |
| Figure 4: Le Procédure de la livraison des marchandises et activités logistique..... | 41 |

Résumé

La Chaîne logistique correspond à une pensée structurante pour l'entreprise, mais également pour ses fournisseurs et ses clients car elle permet de mieux relier dans leurs échanges d'information. Dans une entreprise de livraison, le temps de livraison d'un produit est fortement conditionné par l'approvisionnement en matières premières, en éléments d'assemblage à tous les niveaux de réalisation des activités que ce soit en approvisionnement, en fabrication pour assurer la circulation de leurs produits ou services.

On peut ainsi dire que la logistique vise toujours comme finalité l'obtention du produit souhaité à l'endroit adéquat dans le meilleur rapport qualité et prix et dans les délais la plus favorable en fonction de la nature du produit transporté.

Link. Logistique est une entreprise opérant dans le secteur du transport de marchandises conteneurisé à Dakar. Elle dispose d'une licence de l'Etat du Sénégal pour la livraison et la manutention de marchandises conteneurisé au niveau de Dakar et dans la sous-région.

C'est Marchandises provient du port autonome de Dakar.

Le thème de travail va traiter de l'analyse de la logistique de transport de marchandises conteneurisées au niveau de Dakar. Ce travail consistera à d'écrire l'importance de la logistique dans le transport de marchandises avec un éclairage sur les moyens à mettre en œuvre.

Les impacts de la logistique dans le transport de marchandises conteneurisé, qui sont présentés dans toutes les opérations portuaires, de manutention, d'emportage et de dépotage peuvent être répartis en deux catégories :

Un impact direct : il correspond aux activités liées immédiatement à l'activité de transport routière ; à celui liée aux ports. Ce sont les professions liées aux prestations fournies et à la marchandise qu'ils transportent à l'occasion de chargement, déchargement, stockage.

Un impact indirect : il correspond aux activités dont une partie soulève du chiffre d'affaires est lié à l'entreprise. Ainsi pour les transports de pré ou post acheminement.

Il faut dire que l'efficacité logistique ne s'est pas arrêtée tout simplement dans les contrôles, le transport et la livraison du produit de cette chaîne en protection. Les livraisons sont confiées aux moyens les plus adaptés en fonction des destinations, du degré d'urgence de livraison.

Pour cette étude, nous avons choisi Link Logistics qui est une société de transport de marchandises au niveau national et dans la sous-région.

A travers ce mémoire, des différents concepts seront développés ; nous évoquerons également les notions de procédures de logistique et du transport de marchandises.

Vu que c'est un thème très riche. C'est également une occasion de présenter ce que beaucoup de personne surtout les consommateurs ignorent sur la distribution des marchandises et montrer comment se déroule les activités au niveau de la société qui fait l'objet dudit mémoire.

Mots clés : logistique –transport –marchandises- conteneur

ABSTRACT

The supply chain corresponds to a structuring thought for the company, but also for its suppliers and its customers because it makes it possible to better connect in their exchanges of information. In a delivery company, the delivery time of a product is strongly conditioned by the supply of raw materials, assembly elements at all levels of performance of the activities, whether in supply, in manufacturing to ensure the circulation of their products or services.

It can thus be said that logistics always aim to obtain the desired product in the right place with the best quality and price ratio and in the most favorable timeframe depending on the nature of the product being transported.

Link. Logistics is a company operating in the containerized freight transport sector in Dakar. Eller has a license from the State of Senegal for the delivery and handling of containerized goods in Dakar and in the sub-region.

This is Goods comes from the Autonomous Port of Dakar.

The work theme will deal with the analysis of containerized freight transport logistics at Dakar level. This work will consist of writing the importance of logistics in the transport of goods with an insight into the means to be implemented.

The impacts of logistics in the transport of containerized goods, which present in all port operations, handling, stuffing and stripping can be divided into two categories:

A direct impact: it corresponds to the activities immediately linked to the road transport activity; to that related to the ports. These are the professions related to the services provided and the goods they transport during loading, unloading and storage.

An indirect impact: it corresponds to activities of which part of the turnover is linked to the company. Thus, for pre- or post-routing transport.

It must be said that the logistical efficiency did not stop simply in the controls, transport and delivery of the product of this chain in protection. Deliveries are entrusted to the most appropriate means depending on the destination and the degree of urgency of delivery.

For this study, we chose Link Logistics which is a freight transport company at the national level and in the sub-region.

Through this dissertation, different concepts will be developed; we will also discuss the notions of logistics procedures and the transport of goods.

Since it is a very rich theme. It is also an opportunity to present what many people, especially consumers, do not know about the distribution of goods and show how activities take place at the level of the company which is the subject of the thesis.

Keywords: logistics – transport – goods – container

INTRODUCTION GENERALE

Le développement des systèmes de transport en Afrique sub-saharienne a été défini comme une priorité au niveau des gouvernements et partenaires au développement avec le soutien d'organismes donateurs. Depuis 1985, environ 40 milliards de dollars ont été spécifiquement investis dans le secteur des transports. Environ 15 à 20 % des prêts de la banque mondiale ont été pour des investissements dans le secteur des transports (routes, ports, voies ferrées, etc.), représentant un montant estimé à 40 Milliards de Dollars¹. Cependant, presque tout cet argent a été pour les infrastructures et le système de transport à grande échelle ; les planificateurs ont prêté peu d'attention au transport de marchandises à l'intérieur de grandes agglomérations urbaines surtout dans les pays sous-développés. Au Sénégal, le secteur des transports occupe une place importante dans la politique de développement du pays et s'articule autour d'une politique sectorielle dont une composante majeure est le programme sectoriel transport (PST) qui a bouclé sa deuxième phase de mise en œuvre le 13 janvier 1999. Du point de vue économique, le transport est à la fois un coût, une condition de reproduction du capital et une industrie. Le rapport annuel de 2009 sur la croissance au Sénégal montre que le secteur des transports contribue fortement au produit intérieur brut (PIB) et ceci à hauteur de 3,5 %. Cette politique sectorielle qui est en harmonie avec le document de politique économique et sociale et de la croissance accélérée pose les jalons d'un développement durable des transports. La région de Dakar a connu une croissance exponentielle sur le plan démographique depuis les indépendances. Sa population est passée de 400.000 à 2.536.959 habitants respectivement entre 1970 et 2009, représentant 20,8 % de la population totale du Sénégal sur 0,28 % du territoire national. Situation de surpeuplement, Dakar connaît aussi un développement de l'activité de transport de marchandises, entre la périphérie, où nous retrouvons la logistique et le centre urbain où cohabitent les magasins et les clients potentiels. Cela pose de réels problèmes de circulation des personnes et des biens d'autant plus que les zones de résidence ne correspondent pas aux lieux de travail et d'approvisionnement. Ceci entraîne d'importants mouvements de populations des zones d'habitation vers les zones d'activités économiques et administratives occasionnant ainsi des difficultés de mouvement qui de nos jours sont considérés comme une autre dimension de la pauvreté.

Ce problème du transport routier des marchandises et des personnes à Dakar se manifeste le plus souvent par de longues files d'attentes pendant les heures de montée et de descente des travailleurs

et représente un triple enjeu : économique du fait des surcoûts qu'il engendre, social par les difficultés de se déplacer et sanitaire par son incidence sur l'environnement. Le secteur des transports est primordial pour tout processus de développement, d'échanges, de mobilité des personnes et des biens et est aujourd'hui très entravé par des obstacles multiples qui freinent son essor tel que le manque d'infrastructures adéquats, l'occupation anarchique de la voie publique, l'urbanisme non planifié, ou encore l'exode rural. Aucune ville ne peut fonctionner si ses habitants ne peuvent se déplacer pour jouir des opportunités et bénéficier des services qu'elle offre ; ce qui engendre la problématique de la circulation des biens et des personnes en milieu urbain marqué par une forte croissance de la population.

Pour le bon fonctionnement de ses activités, LINK. Logistics achète son matériel en fonction des besoins des clients afin de les satisfaire. La réussite et la coordination d'une activité nécessite un grand travail derrière, à savoir, la gestion de la logistique. En effet, elle requiert une bonne maîtrise des flux physiques, des flux d'informations et associés ainsi que des flux financiers. Le constat actuel de l'intérieur illustre les répercussions que peuvent avoir une mauvaise gestion de la logistique au niveau des charges de l'entreprise.

C'est dans ce sens que nous nous sommes intéressés sur la logistique de transport de marchandises conteneurisées en prenant LINK. Logistics comme cadre de référence.

Ce thème nous permettra de découvrir le monde de la logistique et de comprendre le système de transport de marchandises conteneurisés et de bien comprendre la place qu'occupe la logistique dans le transport de conteneur et dans le développement de notre pays.

Nos résultats permettraient de mieux cerner les causes liées aux différents problèmes auxquels les entreprises de transport sont confrontées

De même que les résultats que nous présenterons, serviront à LINK. Logistics, dans la perspective d'améliorer la gestion du système de transport et de la logistique.

Dans ce mémoire nous tenterons de traiter le sujet en deux grandes parties distinctes et complémentaires, à savoir :

Le cadre théorique (première partie)

Le cadre analytique (deuxième partie)

PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE

CHAPITRE I : CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE

Le premier chapitre de ce mémoire est consacré au cadre théorique. Nous y aborderons : le contexte de l'étude, la problématique, les objectifs de recherche, les hypothèses de recherche, la revue critique de la littérature, la clarification des concepts et enfin l'intérêt et la pertinence du sujet.

¹Présentation de la république du Sénégal

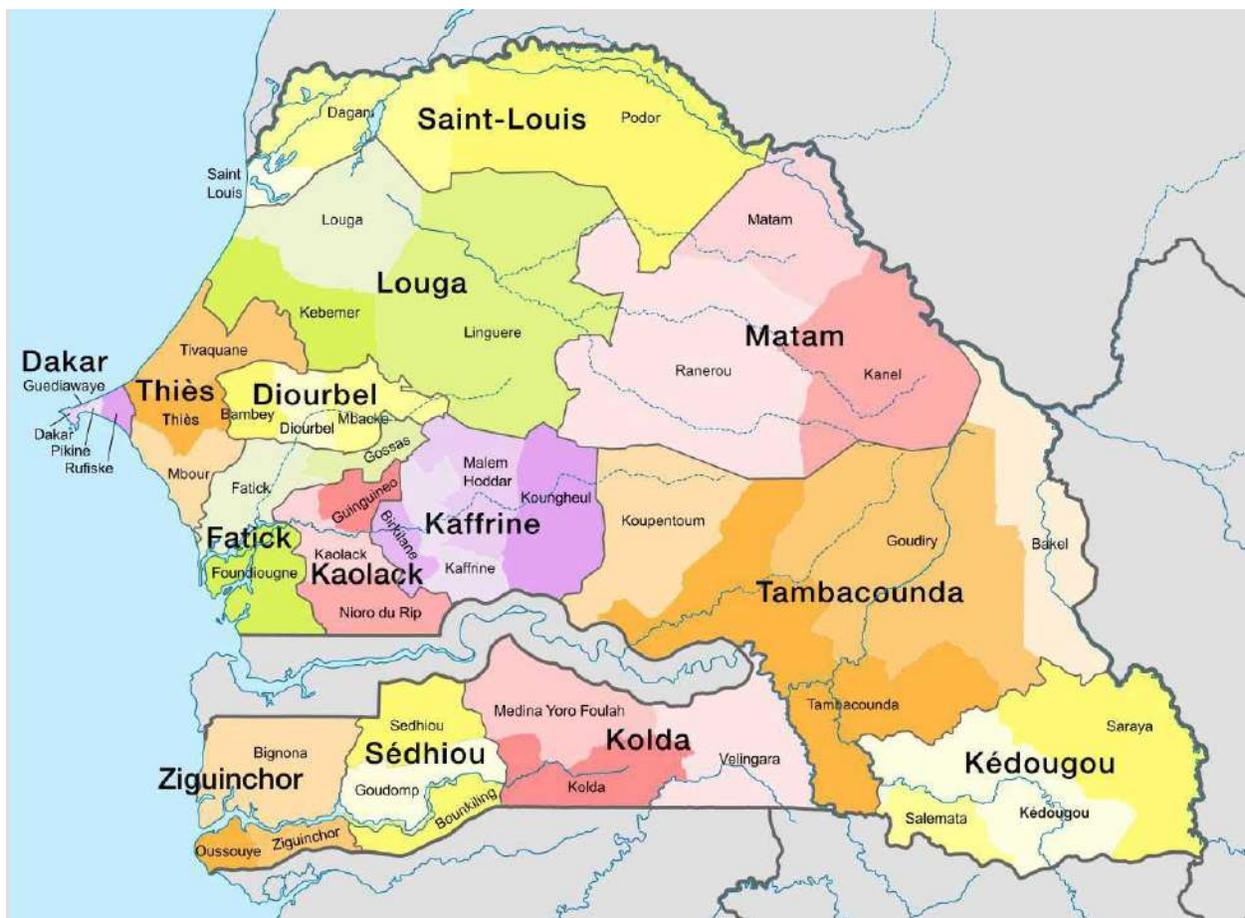


Figure 1: le Sénégal, et ses départements (source : groupefretsénégal.fr)

¹ Source : groupefretsénégal.fr

Le Sénégal est un pays situé sur la côte ouest de l'Afrique et doté d'un héritage colonial français et de nombreuses attractions naturelles. Dakar, la capitale, comprend le quartier historique de la Médina et le célèbre musée Théodore Monod, exposant des œuvres d'art africain. Elle est également réputée pour sa vie nocturne, centrée sur la musique mbalax, originaire du Sénégal. Saint-Louis, ancienne capitale de l'Afrique-Occidentale française, abrite une vieille ville à l'architecture coloniale.

Capitale : Dakar

Superficie : 196 722 km²

Population : 16,74 millions (2020) ²

Gouvernement : République, Régime semi-présidentiel

Lieux d'intérêt : Lac Rose, Île de Gorée,

Ses infrastructures de transport routier améliorent l'accessibilité des zones, favorisent le déplacement des populations et renforcent l'activité économique. Ces dernières années, l'Etat a beaucoup investi aussi bien dans l'amélioration de la qualité du réseau routier que dans la création de nouvelles voies. Ce qui a permis de réduire de façon considérable le nombre d'accidents. L'AGEROUTE, qui constitue le bras technique de l'Etat dans la mise en œuvre de son programme de développement des infrastructures routières, a contribué en 2016 à la réalisation de plusieurs activités qui ont porté essentiellement sur :

- La réhabilitation des routes Passy-Sokone, Dahra-Linguère, le contournement de Tivaoune et l'aménagement de pistes connexes ;
- La finalisation de la voie AIBD-Sindia et la route Sindia-Popenguine ;
- La finalisation de la troisième section de la VDN ;
- La finalisation de la route des grandes Niayes Rufisque Bayakh Noto-Diogo,Lompoul
- La mise en œuvre du FERA en 2016 ;

²Banque mondiale

- L'élargissement de la route des Niayes ;
- La continuation des travaux de la deuxième section de la VDN ;
- Le programme de modernisation des villes.

En 2016, les grands travaux de construction se sont poursuivis dans les grands axes tels que : Fatick-Kaolack ; Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib ; Touba-Dahra ; Joal-Samba Dia-Djiffer. Ces projets ont été réalisés grâce à la mise en place d'un budget assez consistant de l'Etat et des partenaires techniques et financiers. En 2016, le montant consacré aux dépenses s'est élevé à 478,3 milliards contre 312,4 milliards en 2015, alors qu'en 2014, il s'élevait à 114,0 milliards de FCFA. Cette tendance haussière qui s'est amorcée en 2014 montre l'intérêt de l'Etat pour le secteur en vue d'en faire le pivot de la croissance. Les partenaires, vu l'importance qu'ils accordent au secteur en liaison avec sa contribution à la croissance et à la réduction de la pauvreté, ont apporté un financement de près 50% du budget total. Il faut, toutefois, souligner la part non négligeable du budget (50 milliards de FCFA) allouée à l'entretien du réseau routier. En effet, le montant attribué est de 52 milliards en 2016 contre 53,9 milliards de FCFA en 2015 et 51 milliards de FCFA en 2014. En outre, l'Etat accorde une priorité au monde rural en créant des pistes qui serviront à développer le marché local à travers l'écoulement de la production. Le PUDC (Plan d'Urgence de Développement Communautaire) intervient dans ce volet des infrastructures pour désenclaver les zones de production.³

Section I : Problématique

Le secteur du transport (tous système confondus) qui y'est un moteur du développement représente environ 7% dans le PIB du pays. Il est dominé par le secteur routier qui occupe une place prépondérante dans les transports intérieurs avec environ 99% des déplacements intérieurs de personnes et probablement plus de 95% pour les marchandises⁴

La provision du marché sénégalais en marchandises de consommation courante (denrée alimentaire) importé transit par le Port Autonome de Dakar, avec un important trafic. Le transport

³ Source : situation économique et social du Sénégal

⁴ Selon le rapport de la Banque Mondiale sur les secteurs du transport au Sénégal de Juin 2014.

des marchandises en partance de Dakar (distribution nationale et réexportation vers les pays limitrophes) ou venant à Dakar (exportation approvisionnement en biens produits à l'intérieur du pays) se fait pour la majeure partie le jour à travers le réseau routier, en violation des recommandations en vigueur sur les heures de circulation. Ces heures concernent les véhicules de transport de marchandises qui sont interdits d'accès en ville aux heures de pointe du matin et du soir, entre 7 heures et 10 heures, et entre 16 heures et 21 heures selon la nouvelle loi n° 2002-30 du 24 décembre 2002 portant Code de la route (partie législative) a induit l'élaboration du présent décret d'application qui en constitue la partie réglementaire. Ceci entraîne des problèmes notamment de congestion due aux embouteillages. Dans la région de Dakar, les déplacements se font de façon pendulaire, le Plateau et la commune de Dakar demeurant le centre des affaires à cause d'une concentration de tous les services centraux au niveau de Dakar-ville, ce qui pose un véritable problème de circulation des personnes et le transport des marchandises et les autres collectivités de l'agglomération jouant le rôle de zones dortoirs, devant cette situation, Dakar se trouve toujours confronté à plusieurs défis dans le domaine de la mobilité et de la gestion des infrastructures urbaines car la forte urbanisation de la population ne s'est pas accompagnée d'un développement adéquat de ses infrastructures de transport routière, qui concourent à une bonne mobilité entraînant de nombreuses contraintes pour le développement du transport de marchandise par voie routier de la région. Nous assistons à un le gonflement de la ville de Dakar (3 938 358 habitants en 2021) accompagné d'une urbanisation rapide et anarchique.⁵

Plus de 90 % des marchandises qui sortent de Dakar empruntent la voie routière avec tous les problèmes congestion automobile forte ; infrastructures routières insuffisantes et de mauvaises qualités ; l'insécurité routière ; un parc automobile vétuste et insuffisant ; une urbanisation rapide et anarchique. Ce qui engendre des pertes de temps et d'argent liés à ces retards dans le transport et la distribution des marchandises. Selon une étude du CETUD chaque année on assiste à une croissance de plus en plus importante de la congestion de la circulation (heure perdue à bord) qui y' est estimée à des milliards de francs CFA. En 2005 on était à 26.5 milliards.⁶

⁵source : <https://satisfaction.ansd.sn/>

⁶Source : le CETUD

A ce coût économique élevé s'ajoute ceux de la pollution atmosphérique, du monopole de L'AGS (pour l'achat du ticket de 1500 FCFA les transporteurs de marchandises peuvent faire tout une journée) nous assistons à un long fils d'attente. Nous avons aussi le problème d'un seul GATE à DPW(Monopole) d'où passent en moyenne 1800 véhicules par jour.

Depuis quelles années la relation entre client et fournisseur a fortement évolué avec un renforcement du besoin de personnalisation des produits et services, raccourcissement des délais de livraison, multiplication des canaux de distribution. Il est évident que la coexistence entre un réseau de distribution de marchandises exclusivement motorisé et terrestre et un système de migration pendulaire de la périphérie vers le centre-ville, accentue l'ampleur du problème de transport des biens au niveau de la capitale sénégalaise. Ces délais (2 jours) dans le transport des marchandises peuvent avoir des répercussions négatives sur la compétitivité des entreprises mais aussi sur les livraisons et la mise à disposition des produits au niveau des entrepôts, engendrant des pertes économiques à grande échelle et une diminution du pouvoir d'achat des populations, car les coûts additionnels liés au transport et à la distribution leur sont répercutés.

Ce qui y a entraîné la recherche de nouvelles stratégies pour une amélioration de la procédure de transport de marchandises par voie routière et répondre mieux aux attentes des clients au niveau des entreprises.

De ce qui précède, une question se pose : **Comment résoudre le problème de Transport des marchandises conteneurisées par voie routière à Dakar ?**

Répondre à cette question de recherche revient à se prononcer sur les questions spécifiques suivantes :

- ✓ **Quelles sont les contraintes auxquelles font face les entreprises de transport de marchandises à Dakar ?**
- ✓ **Quelles dispositions les entreprises doivent-elles prendre pour répondre aux attentes de leurs partenaires en matière d'acheminements de marchandises ?**
- ✓ **Quelles stratégies logistiques, innovantes et durables peut-on mettre en place ?**

Section II : Objectif général et spécifique

L'objectif principal renvoie au but de notre étude recherchée, il s'agit de l'analyse de la logistique du transport de marchandises conteneurisées par route à Dakar,

L'objectif principal de notre travail est d'étudier la mise en place de stratégies innovantes pour l'amélioration du transport routier de marchandises conteneurisées.

2.1 Les objectifs spécifiques :

De façon spécifique, nous pouvons énoncer les objectifs ci-dessous :

1. Créer aux alentours du port, des hangars ou aires de groupage et de dégroupage des conteneurs.
2. Réorganiser les créneaux horaires de livraison des conteneurs y compris les heures d'ouverture et de fermeture des sites de stationnement des camions.
3. La maîtrise de la chaîne logistique par le recours aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

Section III : Revue critique de la littérature et hypothèses

3.1 Revue critique de la littérature :

La logistique est l'ensemble des moyens techniques et des méthodes managériales concernant l'organisation d'une entreprise, d'un service, d'un établissement spécifique. La logistique consiste en une combinaison de tous les moyens en relation avec le transport, le ravitaillement Elle est le pilier phare d'une entreprise ; conditionne toute son activité et les rendements qui doivent en découler. Dans le cadre d'une entreprise, la logistique est perçue comme étant une indispensable nécessité car elle met à la disposition des ressources humaines tous les moyens physiques dont elles ont besoin dans l'exercice de leur métier et pour la concrétisation des missions qui leur sont dévolues. C'est ainsi que les entreprises bien dotées de moyens logistiques atteignent généralement les objectifs qu'elles se sont assignées. La logistique permet ainsi à l'entreprise d'exécuter sans délai l'ensemble de ses tâches. Bien sûr, son intérêt ne se résume pas à ce seul facteur. Les importances de la logistique s'étirent à l'infini.

Voilà d'ailleurs pourquoi à nos jours une société spécialisée en logistique est de plus en plus sollicitée par les entreprises pour être mieux équipées, mais aussi pour être bien conseillées pour

plus de performance. Ainsi, l'intérêt de la logistique au sein du transport offre à cette dernière de nombreuses possibilités : répondre rapidement à la forte demande du marché, satisfaire convenablement sa clientèle et la fidéliser, réussir efficacement ses prospections. De ce point de vue, la logistique est une partie intégrante du transport parce qu'elle facilite la mise en coordination de l'ensemble des services et du flux de transport. La logistique s'affirme ainsi comme un véritable levier de productivité et de compétitivité.

Notre travail sur l'analyse de l'impact de la logistique dans le transport de marchandises conteneurisé par voie routière a été rendu possible par l'exploitation des différentes théories avancées par certains auteurs.

- **Momar Talla Kane le directeur exécutif de la Confédération nationale des employeurs du Sénégal (CNES)** nous énonce, entre autres, « la disposition d'une bonne flotte respectant les normes de sécurité (des biens), la maîtrise de la réglementation du transport international et de gestion des coûts d'exploitation du transport ».

En effet M. Kane nous explique que l'importance de la logistique dans le transport nécessite la disposition d'un bon parc automobile et de la maîtrise du règlement du transport de marchandises ce qui va faciliter la fluidité du transport et d'une bonne gestion des coûts qui découle de la logistique.

A cela s'ajoute la logistique qui s'intéresse principalement aux flux de marchandises c'est grâce aux flux d'informations qu'elles arrivent à les piloter. Le point commun entre les travaux qu'on va présenter ci-dessous c'est qu'ils cherchent à améliorer la performance globale de la chaîne logistique et du transport. L'utilisation des systèmes d'information, le partage et l'échange des informations, la communication inter et intra-organisationnelles, la coopération et la collaboration intra- et inter-organisationnelle forment des facteurs indispensables pour la performance de la chaîne logistique.

- **Bernard Sanders homme politique American, Il** est maire de Burlington. En 2007 il **propose** un modèle de relation entre l'usage des technologies de l'information, la collaboration et la performance organisationnelle, qui rend possible la collaboration entre les partenaires de la chaîne en temps réel. Cette étude de Sanders a confirmé l'impact positif de l'usage des technologies sur la performance de la chaîne et sur la collaboration intra et inter-organisationnelle. Nous pouvons dire que les NTIC nous permettent le suivi des actifs grâce aux capteurs GPS, les entreprises peuvent suivre leurs produits tout au long du

transport et à tout moment, elles peuvent utiliser ces capteurs pour obtenir des données granulaires. Cela permet aux entreprises de respecter les délais de livraison, et de disposer d'informations précises pour réagir rapidement en cas de problème.

- **Anderson et Narus en (1990)** ont travaillé aussi sur la collaboration inter-organisationnelle et ont montré que l'échange d'informations contribue à une meilleure coordination des actions des partenaires leur permettant d'atteindre plus facilement les objectifs fixés. De nos jours, les nouvelles technologies apportent de nombreux avantages et le secteur des services de transport n'échappe pas à cette règle. Ces nouvelles technologies permettent notamment de développer et d'améliorer le fonctionnement des compagnies de transport, ce qui les rend encore plus performantes et fiables.
- On note aussi dans cette partie de la réflexion, les NTIC apparaissent au Sénégal comme un équipement du territoire national, au même titre que les infrastructures routières. Elles sont devenues un outil incontournable dans la chaîne de la logistique du transport de marchandises au service de l'économie, du commerce. Ces NTIC soulignent ainsi l'émergence d'un nouveau rapport à l'espace, qui transgresse les limites, les horizons fermés, et qui donne à voir, par la discontinuité, l'échelle de l'ailleurs, l'échelle du monde. Ces NTIC nous permettent de mieux gérer la logistique et le transport des marchandises en facilitation du commerce telles que la création d'une plateforme logistique, l'informatisation et la dématérialisation des processus douaniers, les paiements électroniques et la géolocalisation. Les services de douane ont travaillé à la mise au point d'un programme de certification pour le statut OEA et ont défini les critères de certification des négociants agréés
- Il est toutefois important de noter qu'il est indispensable de repenser les bases de la logistique ou améliorer la logistique actuelle pour l'adapter aux avancées des technologies de l'information et de la communication. Cette thèse a été très bien développée dans l'ouvrage d'**Yves PIMOR**, Logistique (production Distribution Soutien 4e édition), (2005) nouvelle édition.
- Sur le même angle, **Sink et Langley (1997)** ont montré que la continuité des flux d'information, tout comme celle des flux physiques, ne doit pas être compromise afin de réduire l'incertitude, de minimiser le risque de confusion ou de conflit et d'assurer

l'efficacité du processus. De nombreux auteurs s'intéressaient à intégrer dans leurs études le volet de la confiance.

- Contrairement d'Yves PIMOR **Klein (2007) et Yang (2008)** ont mis l'accent sur la relation entre les fournisseurs et les clients en vue de créer un climat collaboratif. Cette relation est basée principalement sur la confiance qui joue un rôle primordial dans l'évolution des relations inter-organisationnelles et nous le considérons comme le composant noyau et facteur clé de succès des chaînes logistiques.
- **Kwon et Suh (2005)** rejoint la même idée que Klein, en affirmant que le partage d'information et la confiance entre les partenaires sont nécessaires pour avoir une chaîne logistique efficace. Kwon et Suh rejoint la même idée que Klein concernant la confiance
- **Zhou et Benton (2007) et Cheng (2013)** proposent la standardisation de tous les processus de la chaîne logistique. Permettant la diminution des incertitudes, ce qui débouche un angle de réactivité à la chaîne logistique.

Le problème des transports de marchandises a été pour la plupart des auteurs abordé sous l'angle des infrastructures et du renouvellement des parcs automobiles sans pour autant prendre en compte de son impact sur l'environnement. Quelles Stratégies logistiques innovantes et durables pour le transport de marchandises ont été prises en compte.

Le volet de respect de l'environnement, à travers l'adoption de pratiques "vertes" tels que le transport multimodal, mutualisation infrastructures et du transport, logistique inverse ainsi que le recyclage des produits. Pour les indicateurs éco-logistiques, le pourcentage de la consommation d'énergie, l'émission de gaz à effet de serre les tonnes de CO₂ émises par les activités logistiques, etc.

- **M. Pape Moussa BA.** Contrôleur des Impôts et des Domaines Page 16 « Le réchauffement climatique actuel et l'impact des rejets des véhicules motorisés sur l'environnement » imposent une prise en compte de la dimension durable dans le secteur des transports.
- **Alexandre K Sami dans son ouvrage intitulé « STRATEGIE LOGISTIQUE »** considère que : « l'impact du transport de marchandises sur l'environnement » comporte trois composantes : Les écosystèmes naturels subissent des agressions qui portent atteinte à l'environnement tel que les polluants, le bruit ou les espèces exogènes. La somme totale

des agressions subies par l'environnement dépend de la quantité de marchandises et de la distance sur laquelle elles sont transportées. La nature du milieu récepteur détermine les incidences sur l'environnement de l'ensemble des facteurs d'agression. Selon la commission mondiale de l'environnement et du développement qui définit le développement durable comme un « développement qui satisfait les besoins actuels sans compromettre la nécessité des générations futures à satisfaire leurs besoins », on serait tenté de dire qu'aucune stratégie logistique n'a encore atteint le niveau maximal en matière de développement durable en ce qui concerne le transport de marchandises en milieu urbain.

D'où l'intérêt de regarder comment le transport a contribué à la construction du territoire national mais aussi à sa différenciation, en reliant chaque localité aux autres dans une dynamique de proximité, tout en caractérisant de plus en plus des relations à distance qui traversent, voire ignorent, l'espace local. La fluidité du transport reste difficile dans de nombreux quartiers urbains.

- Au Sénégal, la genèse et le fonctionnement du transport montrent à la fois les emprunts extérieurs, les influences venant d'autres pays ou cultures et les spécificités locales. Territorialisé, c'est-à-dire exprimant dans un espace particulier une politique forte (par exemple celle de l'État), qui engage différents types d'acteurs, des emplois, du matériel, des dynamiques urbaines (à Dakar notamment, mais aussi dans les régions et dans les communes urbaines de l'intérieur), le système de transport sénégalais est en interaction avec d'autres systèmes et espaces locaux, régionaux, continentaux, mondiaux. La multiplication des échelles d'appréhension des phénomènes⁷ permet en outre de comprendre, en particulier en Afrique, en quoi le fonctionnement des systèmes de transport transgresse en permanence les limites habituellement assignées à ce secteur d'activité. En effet, tant du point de vue social que spatial, les systèmes évoluent dans un territoire mouvant. Les frontières n'existent pas entre le transport purement urbain et la desserte de la périphérie, entre le transport interurbain et le transport national ou international. Le système est réactif, adaptable, souple, évolutif, il oscille entre respect et contournement des

⁷(Selon la thèse de N. Brenner)

règles, en fonction des demandes des usagers, des pratiques des professionnels, des politiques édictées par les États ou les collectivités locales, des injonctions des bailleurs internationaux. Ainsi, les acteurs eux-mêmes (transporteurs, chauffeurs, client) évoluent dans des territoires très élastiques.

Au cours de ces dernières années, plusieurs pays ont lancé d'ambitieux programmes de réformes pour moderniser les conditions du transport routier et l'environnement commercial de leur pays, notamment par la professionnalisation de l'industrie des transporteurs en réformant l'accès à la profession, en améliorant le fonctionnement du marché du transport, en facilitant le renouvellement des flottes, et en simplifiant les procédures pour les échanges et le transit⁸ Malgré les progrès signalés un peu partout sur le continent, dans le domaine des infrastructures comme dans celui de la **logistique nous avons noté qu'au niveau africain et particulièrement au Sénégal, qu'aucune littérature n'a été produite faisant un diagnostic profond de la problématique du transport des marchandises dans la ville de Dakar. Ceci montre que peu d'intérêts ont été accordés à ce sujet.**

Nous savons que l'enjeu pour l'agglomération de Dakar, si elle veut maintenir son rayonnement sur le Sénégal et sur les pays voisins, est d'être autant que possible en prise avec les flux nationaux et internationaux de personnes par l'intermédiaire d'un système de transport performant.

- Les indicateurs de performances : Selon **(Lorino, 2001) et (Bouquin, 2004)** un indicateur de performance est associé à une « action à piloter ». Pourtant les indicateurs logistiques se résument à faire « mieux que les autres, plus vite, moins cher, plus écologique », en mettant l'accent sur quatre leviers clés, soient la fiabilité, l'efficacité, la réactivité et le respect de l'environnement.
- La fiabilité logistique. **(Thierry Jouenne, 2011)** « la fiabilité consiste en la capacité de répondre à la demande du client selon un niveau de service fixé ». Les indicateurs susceptibles de mesurer cette fiabilité logistique sont le taux de service fournisseurs, le taux de service client, taux de fiabilité des prévisions, le taux de service transport, le taux de réclamations, le taux d'absentéisme du personnel, etc.

⁸(Banque mondiale, 2016)

- L'efficacité logistique, rapport entre efficacité et coût. Il vise à atteindre un objectif avec le minimum de moyens engagés. Les indicateurs susceptibles de mesurer cette efficacité logistique sont coût de possession de stock, coût total d'achat, coût de fabrication, coût de transport, etc.
- La réactivité logistique, capacité de s'adapter rapidement aux fluctuations de la demande. Les indicateurs susceptibles de mesurer cette réactivité logistique : rotation des stocks, time-to-market, vitesse d'écoulement des produits, ratio de tension des flux, cycle order-to-cash, cycle cash-to-cash, temps de cycle, de transit, d'attente, etc.
- Le volet de respect de l'environnement, à travers l'adoption de pratiques "vertes" tels que le transport multimodal, mutualisation infrastructures et du transport, logistique inverse ainsi que le recyclage des produits. Pour les indicateurs éco-logistiques, le pourcentage de la consommation d'énergie, l'émission de gaz à effet de serre les tonnes de CO2 émises par les activités logistiques.

3.2 Hypothèses de recherche

En ce qui concerne les hypothèses de recherche, ce sont toujours des réponses anticipées aux questions spécifiques qu'il faut confronter aux données empiriques. Elles servent ainsi de conduite et permettent entre autres, de vérifier les problématiques posées dans une étude donnée.

C'est dans ce cadre que nous avons élaboré les hypothèses suivantes pour traiter notre problématique :

La structure du transport des marchandises se caractérise par le déplacement des biens du port vers l'hinterland, mais aussi de l'acheminement des marchandises destiné à l'exportation située au centre vers la zone portuaire. Ce transport est régulé par une multitude d'acteurs à savoir le CETUD, la DTT et les forces de l'ordre.

Hypothèse 1 : L'absence de partage des informations entre les acteurs de la chaîne logistique n'améliore pas la performance du service logistique

Hypothèse 2 : les difficultés rencontrées lors de l'acheminement des marchandises vers les lieux de destination impacte négativement sur le système de transport.

Hypothèse 3 : l'insuffisance des ressources financières allouées aux opérations logistiques ne permet pas d'améliorer la qualité de service de livraison de marchandises conteneurisées.

CHAPITRE II : CADRE CONCEPTUEL

Section1 : la logistique

Le terme logistique vient d'un mot grec « Logistikos » qui signifie l'art du raisonnement et du calcul ou « Logisticus » qui signifie administrer (Pons, 1996). Les institutions militaires ont utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. Dans ce contexte militaire, la logistique concerne tout ce qui est nécessaire (physiquement) pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques (transports, stocks, fabrication, achats, manutention). La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires. Il existe de multiples définitions de la logistique, ce qui rend impossible actuellement d'en donner une définition acceptée par tous et dans tous les pays. Par ailleurs il est donc préférable d'en examiner les divers sens et dans des diverses dimensions, afin de pouvoir donner une approche de définition de la logistique et ne pas donner une définition précise. La logistique dans l'entreprise est la fonction organisant la circulation des flux physiques, d'informations et financiers, autrement dit l'art de livrer, au moindre coût, le bon produit, au bon moment, au bon endroit, dans la quantité Just nécessaire, dans le bon conditionnement, avec les bons documents, précède, accompagné et suivie par les Bonnes informations. Cette définition intègre d'une part la question de planification et du contrôle, et d'autre part les phases d'approvisionnements et de retour.

La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transports et tournées de livraison »⁹.

La fonction logistique dans l'entreprise assure trois missions : la définition des stratégies d'approvisionnement de production et de distribution, la gestion des flux de marchandises et d'information, l'évaluation, la maîtrise et le contrôle des coûts.

En effet, la logistique doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et avec le coût le plus compétitif.

⁹<https://www.faq-logistique.com/Logistique.htm>

Pour ce faire, la logistique doit donc couvrir des actions qui vont de l'achat (gestion des fournisseurs), en passant par l'entreposage (gestion de stock et d'entrepôt) jusqu'au transport de distribution final (livraison).

La logistique comprend donc l'ensemble des activités destinées à assurer la bonne coordination entre la demande et l'offre. Elle gère aussi bien les flux de produits et de matières que les flux d'informations relatifs à une activité.

La fonction logistique occupe une place de plus en plus importante au sein des organisations.

De par sa nature transversale, la logistique peut couvrir dans son périmètre des fonctions telles que :

En Amont :

- L'organisation des approvisionnements en matière première
- L'adéquation entre besoins d'approvisionnements et production
- La gestion du panel des fournisseurs et l'optimisation des achats

Au sein du site de production / transformation :

- La gestion de l'entreposage
- Le pilotage des niveaux de stocks
- Les analyses de qualité des composants de production
- L'optimisation des flux (produits, informations, ressources...)
- La définition et mise en place des systèmes d'information adaptés

En Aval :

- La préparation des commandes
- Le pilotage du service client
- L'optimisation des schémas de distribution
- La gestion des retours et du recyclage

D'après l'ouvrage **Stratégie Logistique(Alexandre K. Sami, 2004)** : « la logistique est le processus triple de planification, d'approvisionnement et de clôture d'une commande à la satisfaction du client :qui anticipe les désirs et les volontés des clients ;
- qui permet de se procurer le capital, les matières, le personnel, les technologies et l'information nécessaires pour réaliser ces désirs et volontés ;- qui permet d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution de biens matériels, d'informations et de services afin

de satisfaire complètement et rapidement la commande ou l'ordre placé par le client au coût le plus juste. »

Section 2 : le transport de conteneur

- Un transporteur routier de marchandises (ou voiturier) est une entreprise commerciale spécialisée dans le transport de marchandises, de la livraison des conteneurs en zone urbaine et dans la sous-région. C'est une société à responsabilité limitée (Sarl), avec un agrément reconnu au niveau national qu'internationale. Et possédant aussi une chaîne de logistique qui répond aux normes de la logistique. Il exerce, dans la plupart des pays une profession réglementée.
- Le conteneur est un engin de transport ayant de multiples caractéristiques. Résistant, il permet un usage répété, permanent, il est conçu pour durer de nombreuses années. Adaptable, il permet de transporter tous types de cargaisons, y compris des engins très volumineux ou des denrées périssables. Caisse de dimensions normalisées utilisée pour la manutention, le stockage ou le transport de matières ou de lots d'objets dont elle permet de simplifier l'emballage.

Caractéristiques des conteneurs

- Longueur interne : 5,95 m.
- Largeur interne : 2,30 m.
- Hauteur interne : 2,30 m.
- Largeur de la porte : 2,30 m.
- Hauteur de la porte : 2,25 m.
- Portée maximale (parla): 28 tons.¹⁰

¹⁰Sources: document de LINK.logistics

Figure 2: Types de conteneurs

- **DRY – Un conteneur pour tous les usages**



Les TC DRY sont des TC maritime totalement cloisonné et étanche aux intempéries. C'est le type de conteneurs le plus couramment utilisé car il permet de transporter tous types de marchandises : des boites, des cartons, des caisses, des palettes, des fûts...

- **REEFER – Sous température dirigée**



Ce type de conteneurs est utilisé pour le transport sous température dirigée. Il est équipé d'un moteur électrique permettant de maintenir une température à l'intérieur du conteneur.

- **OPEN TOP – A toit rétractable**



Les caractéristiques des conteneurs Open Top sont identiques à celle des DRY mise à part qu'il est dépourvu d'un toit rigide et qu'il peut être équipé d'une couverture mobile. Ce type de conteneurs est utilisé pour le transport de produits manufacturés lourds et / ou volumineux, permettant ainsi de charger les produits à l'aide d'une grue.

- **FLAT RACK – A plateau**



Un conteneur Flat Rack à la particularité d'avoir des parois rigides pouvant être rabattues sur le plancher. Ils sont utilisés pour transporter des marchandises volumineuses, lourdes ou hors gabarit.

- **CITERNE – Conteneur Citerne**



Ce type de conteneurs est utilisé pour le transport de liquide (qu'il soit dangereux ou non), y compris pour le transport de produits alimentaires.¹¹

SECTION 3 : RELATION ENTRE LA LOGISTIQUE ET TRANSPORT CONTENEUR

Les termes transport de conteneur et logistique font partie de ces notions qui vont toujours ensemble. Aujourd'hui, la maîtrise des techniques de transport peut apporter des avantages à ceux qui les mettent en œuvre sous l'angle de la logistique. En effet, avec l'évolution technologique dans le domaine des transports, le recours de plus en plus à la sous-traitance, la sophistication de l'outil industriel et la transformation des méthodes d'acheminement des produits et des personnes, elles sont devenues aujourd'hui, des activités indissociables. Le transport est une action de déplacement des biens et des personnes à l'aide de véhicules mobiles. Son impact dans la logistique tient du fait que celle-ci se conçoit comme une approche globale de la gestion des flux de produits dans une entreprise, incluant le transport, le stockage, les approvisionnements et les flux d'information correspondants.

En anglais Supply Chain management, dans le langage courant, on parle de services de logistique dès qu'une entreprise délocalise au moins une partie de ses stocks dans les locaux du transporteur et lui en confie la gestion. Il faut dans tous les cas, admettre que la frontière n'est pas si étanche entre les deux notions, même si, elles ne sont pas à mettre dans le « même panier ».

Surtout lorsqu'on a le souci de la rigueur des concepts dans un secteur où, les activités, du fait de leur proximité, ont tendance à se confondre.

¹¹<https://www.xplog.fr/types-de-conteneurs/>

Le transport de conteneur est largement déterminé par l'organisation logistique dans laquelle il s'insère. Ainsi par exemple, si l'on souhaite agir pour limiter les émissions de gaz à effet de serre dans les transports, il faut prendre en compte la logistique des entreprises. Ceci révèle une interdépendance entre les deux métiers de la logistique et du transport qui ont une influence réciproque (**A**) et constituent un couple (**B**) dont la place et le rôle sont encore à démontrer.

- **A- L'influence réciproque du transport de conteneur et de la logistique**

Pendant longtemps, les spécialistes (chercheurs et universitaires) du transport et de la logistique se sont ignorés, lorsqu'ils n'entretenaient pas des relations difficiles. En caricaturant quelque peu la situation, on peut dire que les spécialistes du transport tendaient à considérer que la logistique concernait les déplacements des marchandises à l'intérieur des sites de production ou, à la rigueur, entre établissements d'une même entreprise. Dans cette conception, la logistique se réduisait à la manutention et à quelques opérations matérielles associées, ce qui ne justifiait pas une étude approfondie. Les spécialistes de la logistique, quant à eux, considéraient le transport comme un simple maillon de la circulation des marchandises, maillon d'ailleurs sans grand intérêt puisqu'il n'était pas porteur d'enjeux stratégiques, de sorte que leurs travaux pouvaient le négliger.

Aujourd'hui, l'influence du transport dans la logistique et vice-versa est indéniable. En effet, comme nous l'avons dit précédemment, la mise en place d'une chaîne logistique efficace suppose un système de transport efficace. Cette idée va d'avantage être soutenue par la commission européenne dans son fameux 'Livre Blanc' qui positionne le transport dans une chaîne logistique globale « *La logistique permet d'améliorer l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons. Aussi, davantage de marchandises devraient être transportées au moyen d'un nombre moins élevé d'unités de transport, telles que véhicules, wagons et navires* »

Les besoins de transport vont s'inscrire dans des processus logistiques contraints. A ces processus logistiques contraints vont correspondre des besoins de transport spécifiques. Ces besoins se complexifient du fait de la multiplicité des acteurs engagés dans le processus productif (fournisseurs, clients, sous-traitants). C'est bien aux contraintes liées à ces échanges et ces interactions entre les acteurs qu'il faut répondre de manière adaptée via un processus

logistique et de transport spécifique.¹²Ces échanges peuvent prendre des formes extrêmement diverses et imposer des choix eux-mêmes différents. La place du transport est ainsi cadrée par les caractéristiques et les contraintes des chaînes productives et les processus logistiques associés.

Si transport et logistique doivent se considérer conjointement, ils doivent aussi faire état de leurs liens avec les modes de fonctionnement des entreprises. Les processus logistiques doivent en effet composer avec un certain nombre de contraintes productives (nature de la demande, modèles de production, types de ressources utilisés, positionnement dans la filière, type de produits...), qui résultent pour leur part des caractéristiques des échanges et des interactions entre les acteurs. Les relations avec les autres acteurs de la chaîne productive (fournisseurs, clients, sous-traitants...) conditionnent l'organisation des flux, et donc les besoins de transport.

- **B- le couple transport-logistique**

Le transport et la logistique grâce au rôle qu'ils jouent dans la chaîne d'approvisionnement ou de distribution des produits pour l'entreprise, entretiennent un rapport étroit. En effet, le transport s'intègre dans la chaîne logistique et facilite l'acheminement du produit qu'il faut mettre à la disposition d'un client ou à l'entrepôt de l'usine.

La fonction transport-logistique est encore assez méconnue. Si les commandes peuvent être dématérialisées, les biens commandés eux, doivent et devront toujours être livrés physiquement.

L'on ne peut donc pas concevoir une chaîne de distribution, d'approvisionnement efficace sans transport fiable, ou même tout simplement sans transport du tout. De même, le transport ne peut se faire sans une certaine coordination des activités associées comme l'entreposage, la manutention, etc.

Le lien entre transport et logistique est étroit. Il se renforce de plus en plus à la faveur des nouvelles stratégies des entreprises de transport qui se transforment beaucoup plus en prestataires logistiques que de simples transporteurs. En raison de cette émergence d'opérateurs intégrés de transport, de la mise en place de politiques globales de transport de la part des chargeurs, de l'optimisation constante des schémas logistiques, le transport est devenu un élément de la chaîne logistique et des offres de transport multimodal. Par conséquent, les

¹²(Burmeister, 2000 ; Gattorna, 2003).

formations dans ce secteur doivent être analysées globalement à travers l'étude des formations de logistique et de transport international.

En résumer

Le transport et la logistique se sont de plus en plus rapprochés ces derniers temps, du fait, des évolutions industrielles et des techniques de gestion de flux des entreprises. Les entreprises et les prestataires de service de transport et de logistique mettent en place une organisation des flux qui correspond de plus en plus à une stratégie de réduction des coûts, des délais et d'affrontement de la concurrence. Tout ceci, conduit à une combinaison d'activités qui pouvaient sembler distinctes il y a quelques temps, mais qui pour des raisons multiples sont en réalité de plus en plus proches. Ces deux concepts qui ne partagent rien de commun dans leur définition, présentent une certaine proximité dans leur exécution qui pousse parfois à les confondre ou à les utiliser comme deux faces d'une même pièce. Loin s'en faut cependant. Aussi vrai que peuvent se ressembler mais être différents l'un de l'autre dans leur physiologie et aptitudes, le transport l'est aussi de la logistique. En effet, ils sont plus des activités et des métiers complémentaires voire complices, que des fonctions similaires ou identiques.

Même si, elles vont fonctionner pour une même finalité, celle de la mise à la disposition à temps du produit ou du service. La place du transport et de la logistique est surtout liée aux conditions dans lesquelles les entreprises exercent leurs activités. Ce sont les contraintes d'approvisionnement, de production, de distribution qui vont faire émerger des besoins d'organisation des flux et des besoins de transport, auxquels il faut répondre de manière adaptée de plus en plus.

DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

CHAPITRE I : CADRE ORGANISATIONNEL

LINK logistique est une entreprise nationale de transport routier de conteneur mise en œuvre par des professionnels. Elle est créée sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial, dans le but de mieux comprendre son statut et l'ampleur de son activité, ce chapitre sera scindé en trois (3) sections : l'historique et les missions de l'entreprises puis son organisation et ressources et enfin l'environnement de l'entreprise

Section 1 : Historique Et Mission De L'entreprise

1.1 Historique :

1.1.1 Présentation de LINK. Logistics



Link Logistique, créée par des professionnels du transport et de la logistique qui ont eu, en moyenne 20 ans d'expérience. C'est une société SARL, elle est située en plein cœur de la capitale, à proximité des organismes portuaires, à l'immeuble 4c 1er étage bureau n°1024, agréée pour la prestation de transport et de livraison des conteneurs à partir et vers les terminaux portuaires et vers les dépôts des importateurs.

Leur principal objectif est d'occuper une position de leader dans le transport et la logistique au Sénégal.

- Organisation

Organiser et suivre les opérations de transport de conteneur en assurant la qualité de service

- Optimisation

Optimiser l'acheminement des conteneurs en toute sécurité et dans les délais.

- Développement

Développer une relation de confiance avec nos partenaires.

Le transport routier est un atout indispensable à leur métier de prestataire logistique. Toutefois Link Logistique vous propose des prestations suivantes : Transport / Transit / Manutention / Fret maritime / Fret aérien.

La réception des conteneurs, leurs acheminements et leurs retours, se font grâce à l'organisation logistique de l'entreprise, composée d'équipes qualifiées, compétentes et efficaces, quelle qu'en soit la destination et la nature de la marchandise dans des conditions de sécurité parfaites et dans les délais qui tiennent compte des souhaits et exigences du client.

Link Logistique, partenaire privilégié de plusieurs entreprises sénégalaises, elle leur apporte son expérience et sa maîtrise des procédures douanières et maritimes. Elle assiste sa clientèle par des conseils et des études adaptées à chaque affaire, dans les domaines du dédouanement et du transport national et international. Le dynamisme et le savoir-faire de son personnel (jeune et sérieux) font d'elle un partenaire de choix des grandes entreprises.

Toujours à l'écoute des réformes introduites par les gouvernants, elle maintient une relation privilégiée avec ses clients et les différents intervenants au niveau du port et de l'aéroport et peut assurer avec succès toutes les formalités. Leurs actions sont dictées par le respect de l'éthique et le professionnalisme.

Parce que le futur commerce, aujourd'hui LINK LOGISTIC imagine des solutions de transports et de logistique qui rapprochent les hommes. Innover pour repousser les frontières de l'excellence

est aujourd'hui au cœur de notre démarche de performance avec un engagement jamais démenti : servir nos clients et réaliser nos ambitions à travers leurs réussites.

LINK.LOGISTIC est reconnu comme l'un des acteurs de pointe en matière de logistique. Que ce soit au niveau technique ; humain, ou organisationnel, nos innovations forment un ensemble cohérent au service du développement durable de nos clients. L'avenir de Link Logistics est toujours plus innovant, plus exigeant, plus completif et constamment dynamisé par les aspirations de ses clients. Le savoir-faire de leurs collaborateurs et la volonté commune de créer et d'entreprendre seront toujours les moteurs de notre progrès !

1.1.2. Statut Juridique

Link Logistique est une entreprise privée à caractère commercial, doté d'une autonomie financière

1.1.3. Mission et Objectif

Leurs objectifs sont d'occuper une position de leader dans le transport et la logistique au Sénégal. Être un partenaire fiable dans leurs échanges commerciaux

Elle a pour mission

- De transporter les marchandises de ses clients d'un point donné à un autre
- Organiser et suivre les opérations de transport de conteneur en assurant la qualité de service ;
- Optimiser l'acheminement des conteneurs en toute sécurité et dans les délais ;
- Développer une relation de confiance avec leurs partenaires ;
- Optimiser la chaîne logistique de leurs partenaires ;

Le transport routier est un atout indispensable pour leur métier de prestataire logistique et transitaire. Toutefois Link Logistique vous propose des prestations suivantes : Transport ; Transit ; Manutention ; Fret maritime ; Fret aérien.

➤ Localisation

Link est située, dans le capital du Sénégal (Dakar) ; dans le centre-ville ; au niveau de l'immeuble central Park ex 4C, 1^{er} étage bureau n1024

Section II organisation et ressources de l'entreprise

Les statuts qui définissent l'organisation et le fonctionnement de Link son basé sur l'arrêté interministériel n 0675 en date du 17 janvier 2018. Link logistique est placée sous la tutelle du Ministère des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement (MITTD). À ce titre la tutelle veille à la mise en œuvre du politique de l'entreprise.

2.1. ORGANISATION

Link est administrée par une directrice et gérer par une direction Générale

➤ DIRECTRICE

Le conseil d'administration est l'organe de concept, d'orientation et d'administration de LINK. Il agit en son nom et pour son compte.

➤ DIRECTION GENERAL

Elle assure la gestion de Link à travers

- Le comptable

Le comptable fait la facturation, la tarification des conteneurs qui y' est facturé par les transporteurs agréé sur toute l'étendue du territoire sénégalaise. La tarification se fait en se basant sur les différentes zones et du type de conteneur.

Nous avons trois zones de livraison

Zone 1 : Du port autonome de Dakar à Fass Mbao

Zone 2 : si la distance entre le port autonome de Dakar et le lieu de la livraison est supérieur à 18km

Hors Zone : c'est quand le lieu de livraison se situé hors de Dakar

- Le responsable logistique

Il a pour missions principales l'organisation, la gestion et la coordination des différentes activités de livraison des marchandises. La réduction des coûts et délais de transport.

Le logisticien procède à l'ouverture du dossier en se basant sur la facture ;

Ensuite pour la planification il doit calculer le carburant

Le carburant se calcul à partir de la zone :

Si c'est la zone 1 : 15litre pour les lieux de destinations situé aux alentours de Dakar exemple le Mole 10 ;

20litre de carburant pour les quartiers comme Médina ou Colobane ;

25litre de carburant si le lieu de destination se trouve à 18 km du PAD.

Si c'est la zone 2 : 30 à 40 litres de carburant

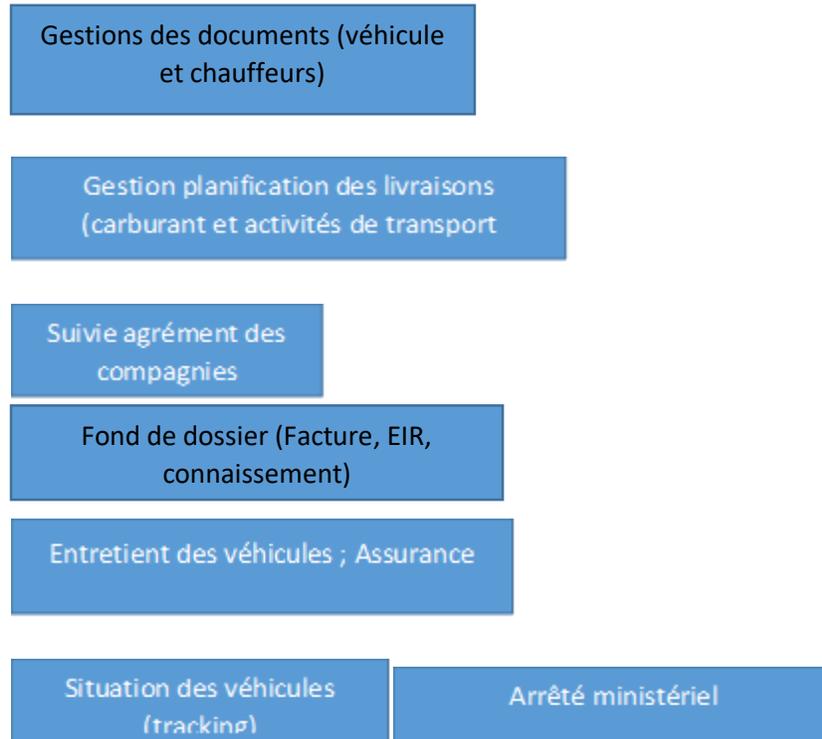
Hors Urbain (Thiès, Tambacounda ...) on procède pour le calcul 0,4litre/km on le divise en trois sous zone pour pouvoir déterminer le nombre de litre de carburant à utiliser) ; les frais et la documentation.

Après le retour vide du conteneur le logisticien fait la fermeture du dossier et le classe dans les archives.

Le responsable logistique de Link veille à la satisfaction de chacun des intervenants tout comme à la bonne circulation de l'information. Il établit et à entretenir une relation privilégiée avec transporteurs, clients, fournisseurs, opérateurs logistiques, service commercial et achats.

En somme, le responsable logistique assure et garantit le fonctionnement optimal de la chaîne logistique, de bout en bout. Il mène à bien cette mission en visant avant tout un gain de temps pour l'entreprise mais aussi une réduction des coûts.

Activités Logistiques



➤ LES CHAUFFEURS

Le chauffeur procède à l'acheminement du conteneur à son destinataire puis au dépotage après dépotage il fait le retour vide du conteneur

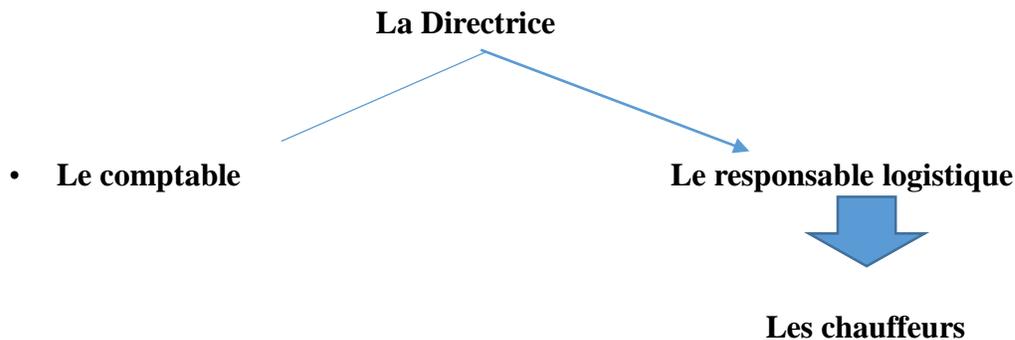
Le Circuit

Le chauffeur achète un ticket de 1500 au niveau du AGS pour pouvoir accéder au Port Autonome De Dakar, ensuite le chauffeur va au niveau du port pour récupérer le conteneur. Mais en cas de date line, le transitaire va acheter un autre pré-gate au niveau de DP world. Arriver à Dp World le chauffeur donne son permis de conduite au gendarme et montre son ticket à l'agent de l'AGS pour pouvoir accéder au niveau du port tout en respectant les normes de sécurité. En récupérant le conteneur le chauffeur a l'obligation de vérifier si le conteneur est en bon état au cas contraire il doit le signaler sur l'EIR plein. Ensuite le chauffeur va livrer le conteneur au lieu de destination. Arrivé à destination le chauffeur remet sa carte grise à un agent puis il attend l'arrivée du transitaire et la disponibilité du calmar pour le dépotage du conteneur. Après dépotage le chauffeur va

recupérer sa carte grise et remettre le conteneur vide à la compagnie, si c'est au niveau d'Entracom (entreprise de transport et de commerce, situé derrière la gare des beaux maraichers, KM10, Rte de Rufisque, Dakar) à l'arriver le chauffeur remet à l'agent l'EIR plein, après décharge du conteneur vide. L'agent va remettre au chauffeur la feuille de mouvement du conteneur vide. La feuille de mouvement est un justificatif qui montre que le chauffeur a rendu le conteneur vide et en bon état. NB : le dépotage ne doit pas dépasser les 4h de temps suivant la livraison sinon le client (propriétaire de la marchandise) doit payer au transporteur 1976FCFA HTVA/Heure de retard.

ORGANIGRAMME

Figure 3: ORGANIGRAMME



2. Ressources

✓ Ressources humaines

Link. Logistics a un personnel très restreint vu que ses activités ont démarré il y'a à peine un an et six (6) mois coïncidant avec le covid 19. Link logistique dispose d'un effectif de 15 salariés dont dix (10) chauffeurs, une (1) directrice ; un (1) responsable logistique, un (1) comptable et une stagiaire et une assistante logistique.

Tableau 1: Ressources humaines¹³

| Catégories | F | H | Total |
|-----------------------------|---|----|-------|
| Membres de l'administration | 3 | 2 | 5 |
| Chauffeurs | - | 10 | 10 |
| Total | 3 | 12 | 15 |

Constat : Nous remarquons que le personnel de LINK est sous-effectif, Il y a une conséquence à terme sur la productivité.

✓ **Ressources financières**

Les ressources financières de Link Logistics sont constituées de :

Revenue provenant des prestations de services ;

Emprunts

✓ **Ressources Matérielles :**

Link logistique dispose d'une aire de stockage pour ses camions à Mbao ; Matérielle roulant douze (12) camions

Section III : Environnement de l'entreprise

3.1 Macro-environnement

Le macro-environnement se définit comme l'ensemble des éléments extérieurs à l'entreprise qui sont susceptibles d'influencer son fonctionnement ou son activité. L'environnement présente plusieurs dimensions qui interagissent au plan : politique, juridique, économique voire géographique.

¹³ LINK.logistics 2022

3.1.1 L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE

Le Sénégal est l'un des pays les plus stables d'Afrique. Les trois alternances politiques, depuis l'indépendance en 1960, ont été pacifiques. Au pouvoir depuis 2012, le président Macky Sall a remporté un second mandat (de cinq ans) en février 2019.

En 2017, la coalition au pouvoir, Benno Bokk Yakaar (union autour d'un même espoir) a remporté 125 sièges sur 165 à l'Assemblée nationale. Les prochaines élections sont prévues le 23 janvier 2022.

Le Sénégal a jusqu'ici été épargné par les violences qui secouent la région, mais les agissements des groupes terroristes dans les pays voisins et le trafic transfrontalier risquent d'alimenter l'instabilité.

- La République du Sénégal est laïque, démocratique et sociale. Elle assure l'égalité devant la loi de tous les citoyens, sans distinction d'origine, de race, de sexe, de religion. Elle respecte toutes les croyances. La souveraineté nationale appartient au peuple sénégalais qui l'exerce par ses représentants ou par la voie du référendum.
- Dans sa Lettre de Politique Sectorielle des Transports LPST3 2010-2015, le Gouvernement du Sénégal, conscient des enjeux et de l'importance du secteur des transports, s'est assigné comme programme, la réalisation de grands travaux et de projets structurants qui vont notamment permettre le développement et la modernisation des infrastructures de transport du Sénégal. Les orientations stratégiques de la LPST3 sont : le désenclavement interne et externe du pays ; (l'amélioration des performances des services de transport ; et la mobilité durable des biens et des personnes.
- Par contre, concernant la Déclaration de Politique Sectorielle pour les Transports, élaborée en 1998, cette reconstitution n'a pas été faite. Par contre, le GPP a pu bénéficier de la présence du Président du Conseil Exécutif des Transport Urbains de Dakar (CETUD) pour parler du processus d'élaboration de la lettre de politique du sous-secteur des transports ainsi que du directeur des Travaux Publics pour parler de la méthodologie d'élaboration de la stratégie nationale de transport en milieu rural dans le cadre du PTMR. Il ressort de l'analyse des modes d'élaboration des politiques et des stratégies que le sous-secteur des transports devra impérativement initier une approche participative et multisectorielle dans

le cadre de l'élaboration de sa politique et de ses stratégies pour une meilleure prise en compte des besoins réels des secteurs qu'il est sensé appuyer. Il apparaît également de manière claire que le secteur des transports ne doit plus être perçu par le Planificateur National comme un secteur d'appui aux autres secteurs mais plutôt comme un secteur économique prioritaire ; ainsi défini, il sera beaucoup plus susceptible de contribuer de manière efficace et efficiente à l'objectif de réduction de la pauvreté. Cela est d'autant plus possible qu'avec la politique de mise en concession d'infrastructures de transport initié par les autorités, le sous-secteur des transports peut dorénavant être considéré comme un secteur productif.

3.1.2 L'environnement juridique

Le Sénégal, à l'instar des autres pays met en œuvre la Norme ITIE, devra divulguer des informations relatives à la propriété réelle en les intégrant dans le rapport ITIE à l'horizon 2020. En même temps, le pays devra mettre en place un registre public pour identifier les propriétaires réels des entreprises qui soumissionnent, opèrent ou investissent dans les actifs extractifs.

Sur la base de nos recherches, on peut dire sans risque de se tromper, que le cadre juridique du Sénégal se montre favorable à la mise en œuvre de la propriété réelle. En effet, la directive N°02/2015 du 2 juillet 2015 de l'UEMOA sur la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme prévoit la définition de la notion de bénéficiaire effectif assimilé à la propriété réelle. Au niveau national, la loi n°3/2018 du a été adoptée par l'Assemblée nationale le 13 février 2018.

Pour la mise en place du registre public, le RCCM identifié comme la structure devant abriter les informations sur la propriété réelle des entreprises, ne pose pas à priori d'obstacle juridique au sens de l'Acte Uniforme sur le droit commercial général. Puis que l'article 46 dudit Acte prévoit que toutes les sociétés ont l'obligation de soumettre « toute indication prévue par une disposition légale particulière » lors de la demande de l'immatriculation.

L'atelier national de sensibilisation sur la propriété réelle, prévu pour le 3 mai 2018 en collaboration avec le Ministère de la Justice, permettra de discuter amplement des modalités de l'établissement de la base de données sur l'identification des bénéficiaires effectifs.

Pour ce qui y'est du cadre juridique de Link, il respect le règlement N14/2005/CM/UEMOA Relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit , du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans mes Etats membres de l' Union Economique Et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)

3.1.3 L'environnement géographique

Le Sénégal se situe à l'avancée la plus occidentale du continent africain dans l'Océan Atlantique, au confluent de l'Europe, de l'Afrique et des Amériques, et à un carrefour de grandes routes maritimes et aériennes.

D'une superficie de 196 722 km², il est limité au nord par la Mauritanie, à l'est par le Mali, au sud par la Guinée et la Guinée Bissau, à l'ouest par la Gambie, et par l'Océan Atlantique sur une façade de 500 km. Dakar (550 km²), la capitale, est une presqu'île située à l'extrême Ouest.

Pays plat aux sols sablonneux ne dépassant pas 130 m d'altitude sauf à la frontière sud-est vers la Guinée. Trois fleuves traversent le pays d'est en ouest : le Sénégal (1700 km) au nord, la Gambie (750 km) et la Casamance (300 km) au sud

3.1.4. L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

Le Sénégal a une économie très ouverte. Son appartenance à des zones d'intégration économique et monétaires (CEDEAO, UEMOA) et sa position géographique en font une entrée principale de grands marchés régionaux. Le Sénégal est aussi bénéficiaire de plusieurs accords commerciaux préférentiels avec plusieurs grandes économies du monde, dont l'Union Européenne, la Chine et les États – Unis.

Le PIB en 2020 s'élevait à 24,9 milliards de dollars en termes courants. Le revenu national brut (RNB) par habitant était de \$1 430 en 2020, ce qui en fait un pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure.

Entre 2014 et 2018, le Sénégal a enregistré une croissance annuelle supérieure à 6 %. La croissance du PIB réel s'est établie à 0,87 % en 2020 contre 4,4 % en 2019 et 6,2 % en 2018.¹⁴

¹⁴Banque mondial

La pandémie a considérablement modifié les perspectives économiques, affectant les services - tourisme et transports - et les exportations. Le Sénégal a réagi avec des mesures de confinement et la mise en place d'un « programme de résilience économique et sociale » (PRES). Cependant, la faiblesse des réserves budgétaires et des filets de sécurité, la vulnérabilité du système de santé et le poids du secteur informel engendrent des difficultés.

La reprise économique sera probablement progressive. Les réformes envisagées dans le cadre du Plan Sénégal Émergent (PSE) doivent être approfondies pour retrouver la trajectoire de croissance d'avant la pandémie. Les services tiennent une place prépondérante dans le PIB, tandis que le secteur primaire - l'agriculture principalement - constitue le moteur de croissance le plus dynamique. La crise sanitaire a retardé les projets d'exploitation pétrolière et gazière, qui ne devraient contribuer aux recettes et aux exportations que vers 2035. En 2014, l'ANSD a procédé au changement d'année de base des comptes de la Nation. Les résultats du changement d'année de base et l'adaptation d'un nouveau Système de Comptabilité nationale (SCN) avaient réévalué le PIB à plus de 29%. Les données présentées dans le tableau ci-dessous sont obtenues en prenant en compte ces changements. La contribution des services de transport au Produit Intérieur brut est évaluée à 2,1% en 2018. Elle est restée stable par rapport à 2017. Cependant, elle enregistre une baisse depuis 2014 où elle était évaluée à 2,6%. La richesse créée par les services de transport est évaluée à 275,745 milliards en 2018, soit une hausse de 9,0% par rapport à 2017.

Tableau 2: Contribution au PIB du transport de marchandises routière en 2018/2019¹⁵

| | 2018 | 2019 | Var (%) 2019/2018 |
|---------------------------------|----------------|----------------|-------------------|
| Production | 1105,48 | 1164,54 | |
| Importation | 527,06 | 619,6 | 17,6% |
| Correction CAF/FAB | -421,83 | -496,07 | 17,6% |
| Subvention sur les produits | -5,04 | -5,15 | 2,2% |
| TVA | 0,3 | 0,33 | 6,7% |
| Total ressources | 1205,97 | 1283,24 | 6,4% |
| Consommations Intermédiaires | 821,21 | 869,63 | 5,9% |
| Dépenses de consommation finale | 270,65 | 277,75 | 2,6% |
| Exportations | 114,12 | 135,85 | 19,0% |
| VA taxes nettes subventions | 279,5 | 290,1 | 3,8% |
| PIB total | 12191,8 | 13655,4 | 6,3% |
| VA transport/PIB | 2,2 | 2,1 | |

¹⁵ ANSD, compte nationaux définitifs 2019

La production des services de transport, qui est une composante de l'offre, elle est passée de 1 105,5 milliards de FCFA en 2018 à 1 164,5 milliards de FCFA en 2019, soit une progression de 5,3%. Les services de transport importés sont relativement importants soit 619,6 milliards de FCFA en 2019 étant liés notamment au fret sur les achats.

Les échanges extérieurs de services de transport ont, quant à eux, connu un déficit qui ne cesse de s'aggraver depuis 2018.

En effet, le déficit est passé en 2018 de 1 105,5 milliards FCFA à 1 164,5 milliards FCFA en 2019. Cet accroissement du déficit qui est dû à une hausse des importations relativement aux exportations, est alarmant et devrait pousser le Sénégal à investir dans le secteur pour renverser la tendance.

3.2 MICRO-ENVIRONNEMENT

Le microenvironnement de LINK est composé de sa clientèle, de ses concurrents et de ses fournisseurs

3.2.1 La clientèle

Parmi les dix-sept objectifs du développement durable (ODD) retenus par le Sénégal, l'objectif neuf (9) industrie, innovation et infrastructure occupe une place de choix car étant un vecteur clé de croissance économique et de développement. Avec une hausse progressive des importations, les importations du mois d'octobre 2021 sont évaluées à 504,9 milliards de FCFA contre 512,8 milliard de FCFA au mois précédent, soit un repli de 1,2pourcent ¹⁶de marchandise exporté au Sénégal les transports de marchandises et les énergies renouvelables devient de plus en plus important.

La clientèle de LINK est composée de personnes évoluant dans le secteur public comme privé. En 2021, LINK comptait 28 gros clients répartis en trois catégories : les sociétés de transit, les plateformes logistiques comme les EMASE, les clients ordinaires des sociétés commerciales et ceux issus du secteur informel.

¹⁶ANSD

Tableau 3: clientèle de LINK¹⁷

| No | Catégories | % du CA |
|----|-------------------------|---------|
| 1 | Les sociétés de transit | 50% |
| 2 | Plateformes logistiques | 35% |
| 3 | Les clients ordinaires | 15% |

3.2.2. La concurrence

Les concurrents de LINK sont essentiellement les entreprises de transport de marchandises répartiteurs du privé. Six (6) entreprises peuvent être considérées comme concurrents de LINK Logistique

KAIZEN TRANSPORT SARL

KHOURY TRANSPORT

GOUYARD TRANSPORT

TOUBA TRANSPORT

DAME NDIAYE IMPORT EXPORT

CAD LOGISTICS SENEGAL

3.2.3 LES FOURNISSEURS

Un fournisseur est une personne physique ou morale qui fournit un bien ou un service de façon régulière a une entreprise. LINK qui a plusieurs fournisseurs qui sont tous des compagnies privées : CMA-CGM, Maersk, MSC, Hapag-lloyd, Bolloré, Grimaldi, Messina

Description des étapes du système logistique de LINK

Le système logistique est l'ensemble des moyennes mises en œuvre visant en premier lieu à satisfaire le client final. Ce dernier doit recevoir le produit souhaiter dans le délai déterminer, tout en profitant d'une haute qualité de service et d'une marchandise conforme à ses attentes. La logistique comprend des flux de mouvement interne et externe visant à satisfaire la clientèle. Ce

¹⁷ LINK.logistics

système consiste à gérer les flux d'approvisionnement, de distribution et de production. La logistique du transport de marchandise de LINK se fait au niveau national, il est géré par le responsable logistique M. Faye .la procédure au niveau de Link obéit à des règles et se déroule comme dans la figure ci-dessous.

Les différentes étapes du système logistique de Link sont :

➤ **Le Procédure de la livraison des marchandises et activités logistique**

¹⁸**Figure 4: Le Procédure de la livraison des marchandises et activités logistique**

La Facturation



L'Ouverture du dossier (fait par le responsable logistique)



Planification (carburant, frais, document)



Formalité portuaire



Livraison conteneur



Dépotage conteneur



Retour vide



Fermeture dossier

¹⁸ Link.logistics

La Facturation : c'est la première étape de la procédure de livraison de la marchandise, La facture constitue la preuve des échanges entre le client et l'entreprise, et peut être demandée au niveau de DP. Word. D'où le fait que la facture t doit être correctement remplie et n'oublier aucun détail !

Sur la facture figurent plusieurs informations nécessaires à sa bonne conformité comme :

- Le type de marchandise,
- La somme totale due,
- Les délais de livraison.
- Le type de conteneur utilisé

L'Ouverture du dossier : il est fait par le responsable logistique (M. Faye). L'ouverture se déroule comme suit :

- Réception de la demande du client
- Identification du client
- Identification des besoins du client

Planification (carburant, frais, document) : après la facture, il y'a l'ouverture du dossier qui s'en suit. Le logisticien fait la planification du carburant (barème 40/100 exemple pour un conteneur qui doit être livré à Thiès on procède comme suit pour le calcul du carburant $70*2=140$

$140*0,40=56$ litre de carburant)

Il rassemble tous les documents qui doivent permettre l'enlèvement du conteneur et le donner aux chauffeurs

Formalité portuaire

Livraison conteneur : la livraison est faite par un chauffeur qui doit suivre le circuit suivant.
Exemple de livraison au niveau d'EMASE

- Achat d'un ticket
- Dp Word (pour récupérer le conteneur)
- Plateforme (pour le dépotage)
- Antracom (amener le Tc vide)

Dépotage conteneur : le dépotage est fait par le chauffeur dans le lieu de destination en présence du transitaire et du client

Retour vide : après le dépotage de la marchandise, le chauffeur va récupérer sa carte grise et remettre le conteneur vide à la compagnie accompagnée du EIR Plein, après décharge du TC vide l'agent de la compagnie remet au chauffeur la feuille de mouvement du conteneur vide (qui y'est en général de couleur bleu).

CHAPITRE II : METHODOLOGIE ET ANALYSE DES RESULTATS

La méthodologie est un outil de travail dont dispose le chercheur. Elle permet de circonscrire le thème de l'étude c'est-à-dire de mettre en relief les différents concepts que renferment le sujet. Elle est aussi perçue comme étant le moyen mis à la disposition du chercheur pour obtenir les informations nécessaires dédiées à la réalisation d'un travail scientifique. Ainsi, la méthodologie consiste à définir non seulement la stratégie de recherche utilisée pour orienter ledit travail, mais aussi à évoquer les différentes techniques d'investigations axées sur une série d'entretien avec les personnes ciblées afin de définir les critères d'analyse et axes de réflexions.

Dans le cadre de notre étude nous avons utilisé les techniques d'investigation suivantes pour rassembler le maximum d'informations :

- La recherche documentaire ;
- Les entretiens avec le personnel
- Les entretiens avec quelques clients ;
- Les observations directes sur le terrain

Dans cette partie, nous allons expliquer la façon dont nous avons procéder pour mener à bien notre étude. Nous parlerons en premier lieu de la recherche documentaire, ensuite des méthodes et techniques d'investigation et enfin des difficultés rencontrées sur le terrain et dans la rédaction de ce mémoire.

Section I : outils de collecte de données et technique d'analyse

1.1 outils de collecte de données

Pour aboutir à la réalisation de ce travail, nous avons utilisé les outils de collecte de données suivants :

- **Le questionnaire** : C'est un outil méthodologique comportant un ensemble de questions. Il a pour but de recueillir des informations en comparant les réponses de toutes les personnes interrogées ;

- **La recherche documentaire** : Elle s'est faite à l'aide des ouvrages sur le transport de marchandises conteneurisées par route, les documents d'entreprise que Link nous a fournis, les revues spécialisées, les mémoires d'étudiants de l'école et l'internet.

SECTION 2 : présentation des résultats et vérification des hypothèses

Dans cette partie les résultats sont tirés des différents questionnaires et du guide d'entretien adressé aux employés, et clients de LINK. Logistics

Présentation des questions et analyse des données de l'étude

2-1 présentations et analyse des données de l'étude

Thème 1 : le système logistique de LINK, prend en compte l'ensemble les besoins des clients et employés

| Comment Link assure-t-elle un système de logistique performant pour la livraison des marchandises aux près de ses clients Link ? | | |
|--|---|---|
| Répondants | Extrait d'entretien | Commentaire et remarque |
| Répondant 1: membre de l'administration | Pour prendre en compte l'ensemble des contraintes de déplacement qui existent dans la ville de Dakar nous utilisons un système logistique innovant avec des logiciels de tracking et de suivi. | Le système de tracking est un outils innovante qui aide à organiser les courses et déplacement de manière optimal pour économiser notamment en carburant, mais aussi connaitre en temps réel la position exact de chauffeur . |
| Répondant 2 : chauffeur | Le système logistique de Link est performant, il utilise des stratégies de travail innovant, tous les chauffeurs ont des téléphone et connexion illimité offert par l'entreprise pour faciliter la communication surtout en cas d'urgence | Chaque entreprise a besoin d'une communication fluide pour son bon fonctionnement et grâce aux puces offert par l'entreprise a ses employé, il peut savoir ce qui se passe en temps réel et optimiser du temps, mais aussi intervenir rapidement en cas d'urgence |
| Répondant 3 : client | Link n'a pas de stratégie logistique innovante particulière, | Certains clients disent que Link n'a pas de stratégie logistique innovant parce que leurs marchandises arrivent souvent en retard. |

Thème 2 : le manque de performance du système de transport causé par des difficultés rencontrées par les transporteurs.

| Quelles sont les difficultés rencontrées lors de l'acheminement des marchandises et qui impactent le système de transport de Link ? | | |
|---|--|---|
| Répondants | Extraits d'entretien | Remarque et commentaire |
| Répondant 1 : membre de l'administration | Les difficultés que nous rencontrons lors de la livraison et qui impactent négativement notre système de transport sont : Les tracasseries routières L'insécurité routière La congestion portuaire Les embouteillages Et nous essayons tant bien que mal d'y remédier | Pour ce qui est du système de transport, nous remarquons qu'il y'a une forte congestion portuaire au niveau de Dakar surtout pour l'achat du ticket à l'AGS sa peut prendre des heures voir toute une journée et nous savons bien que les délais de livraison sont déterminés. Pour chaque conteneur nous avons un délai pour faire l'enlèvement du conteneur dépassé ce délai le client supportera d'autres charges à payer comme les surestaries et le magasinage. et cela peut entraîner des surcoûts. |
| Répondant 2 : chauffeurs | les difficultés rencontrées dans l'acheminement des marchandises vers le lieu de destination sont l'insécurité routière, la congestion. | Pour contourner la congestion routière, les chauffeurs doivent avoir une bonne maîtrise de l'itinéraire. Si les transporteurs de marchandises avaient respecté la loi mise par l'Etat du Sénégal concernant les heures (21H-07H) de circulation des camions, il y'aurait moins de difficultés dans l'acheminement des marchandises. A ces heures les chauffeurs peuvent circuler librement et cela leur permet de gagner du temps pour la livraison de marchandise et éviter les accidents de la route, parce que à cette heure il y'a pas de congestion. On note à cause de ses difficultés, Link est confronté à des retards pour le retour vide des conteneurs de ce fait, il doit payer les frais de retard du conteneur vide et cela constitue des pertes pour l'entreprise. |

Thème : l'impact de l'insuffisance des ressources financières, sur les opérations rendu par LINK

| Link dispose-t-elle de ressources financières suffisantes pour rendre accessible ses services ? | | |
|---|--|---|
| | Extrait d'entretien | Commentaire et remarque |
| Répondant 1 membre administration | Link ne dispose pas de ressource financière suffisante, raison pour laquelle nous somme confronté à un manque de matériel roulant. | En nous référent aux différents réponses nous pouvons constater que cette enquête affirme que Link a un manque de financement qui impact sur le bon fonctionnement de l'entreprise ; contrairement à 10% des personnes qui y'ont répondues par non. A cause de cette insuffisance financière Link ne dispose pas de matériel de manutentions pour le dépotage de ses marchandises. Ne disposant pas assez de matériel logistique, Link est obligé de faire appel a d'autre entreprise de transport pour le dépotage de leurs marchandises, raison pour laquelle Link ne peux pas proposer des prix en bas de la moyenne comme le font plusieurs entreprises de transport et cela a un impact négatif sur le fonctionnement de Link. Avec cette rude concurrence dans le secteur du transport, les clients font appel aux entreprise qui propose des prix moins chère, et qui y'ont un matériel logistique performant. |
| Répondant 2 : membre administration | Vu que dans le milieu du transport nous avons un prix symposium établi par le ministère du transport et les organisations portuaire la seule chose que nous pouvons faire pour rendre accessible notre service est la qualité de notre travail. La satisfaction du client est au cœur de notre priorité c'est pour cela notre slogan est | |

| | | |
|------------------------------|---|--|
| | <p>vosre préoccupation, notre priorité</p> | |
| <p>Répondant 3 : clients</p> | <p>Etant donné que Link vient de débiter ses activités les problèmes de moyen se pose, nous trouvons les prix de prestation de service de Link un peu plus élevé que certain transporteur et le dépotage de certaines marchandises prends beaucoup de temps a causes du manque de moyen logistique.</p> | |

VERIFICATION DES HYPOTHESES

Vérification de l'hypothèse 1

Hypothèse 1 : La qualité des prestations logistiques offertes par LINK SERVICE ne répond pas aux attentes des clients.

Le traitement des opérations logistiques de l'entreprise est performant. Nous pouvons le démontrer à travers les outils techniques utilisés au niveau de la structure tels que :

- Le logiciel de tracking de suivi.
- Des téléphones et connexion illimitée
- Nous livrons les marchandises dans les délais

A la suite des réponses obtenues à la question 1, nous pouvons dire que le système logistique de LINK.logistics peut satisfaire la demande. Donc l'hypothèse 1 est **infirmée**.

Vérification de l'hypothèse 2 : le système de transport n'est pas performant à cause des difficultés d'acheminement des marchandises vers les lieux de destination.

Le système de transport n'est pas performant à cause des difficultés rencontrées dans l'acheminement des marchandises vers le lieu de destination. Nous pouvons le démontrer à travers l'analyse faite sur la structure. Parmi ces difficultés nous avons :

- La congestion portuaire qui constitue une perte de temps et d'argent pour l'entreprise
- Les accidents de la route qui peuvent entraîner des dommages sur le conteneur, et s'il y'a des dommages sur le conteneur vide Link a l'obligation de payer les frais de dommage à la compagnie ;
- Les retards de retour des conteneurs vident au niveau de la compagnie qui entraîne des coûts, l'entreprise doit payer à la compagnie des frais de retards pour chaque heure de temps de retard.
- Les tracasseries routières
- L'indisponibilité des camions,

Ainsi, l'hypothèse 2 selon laquelle le système de transport n'est pas performant à cause des difficultés rencontrées dans l'acheminement des marchandises vers le lieu de destination est donc **confirmée**.

Vérification de l'hypothèse 3 : l'insuffisance des ressources financières allouées aux opérations logistiques, a un impact négatif sur le service rendu par LINK

Le manque de financement pour les opérations logistiques, a un impact négatif sur le service de LINK. Nous pouvons le démontrer à travers l'enquête et les remarque faite sur le terrain. Nous remarquons :

- Il y'a un Manque de matériel logistique causé par une insuffisance financière
- Les Prix de la prestation de service de Link sont un peu élevés par rapport à la moyenne,
- Leurs clients sont entrain de consulter d'autres entreprises de transport

Ainsi, l'hypothèse 3 selon laquelle Le manque de financement a un impact négatif sur le système logistique de LINK est **confirmée**.

Tableaux de récapitulations

| Hypothèses | Justificatifs | Vérfications |
|---|--|------------------|
| <p>Hypothèse 1 : La qualité des prestations logistiques offertes par LINK SERVICE ne répond pas aux attentes des clients.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Le logiciel de tracking de suivi. • Des téléphones et connexion illimité • Respect des délais de livraison | <p>Infirmée</p> |
| <p>Hypothèse 2 : Le système de transport n'est pas performant à cause des difficultés rencontrées dans l'acheminement des marchandises vers le lieu de destination.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Les accidents de la route • Les retards de retourne des conteneurs vide au niveau de la compagnie • Les tracasseries routières • L'indisponibilité des camions | <p>Confirmée</p> |
| <p>Hypothèse 3 : l'insuffisance des ressources financières allouées aux opérations logistiques, a un impact négatif sur le service rendu par LINK</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Il y'a un Manque de matériel logistique ; • Manque de matériel de manutention • Perte de temps • La cherté du service ; • Leurs clients sont entrain de consulter d'autres entreprises de transport • | <p>Confirmée</p> |

Matrice SWOT

| Force | Faiblesses |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Flexibilité, • Un bon positionnement commercial • Une bonne stratégie de travail • La disposition d'un bon système d'informatique pour la gestion des flux • Un bon outil de communication • Des tarifs compétents | <ul style="list-style-type: none"> • Manque de matériels logistiques roulants et de Manutention ; • Le non-respect des délais de livraison des Conteneurs ; • Ne dispose pas d'une capacité financière suffisante pour faire face aux aléas ; • Manque de communication entre les employés • Manque de personnel • L'indisponibilité des camions au moment de chargement |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Etendre ses activités dans la sous-région ; • Conquête de nouveaux clients et marché ; • La création d'un site internet pour présenter ses services • Possibilité de diversifier l'offre en développant le transport frigorifique pour s'adapter aux besoins des professionnels de l'agrobusiness et des Pêcheries.) • Stabilité politique ; • Grand marché de consommateurs ; • Reconstitution des stocks au Mali avec la levée de l'embargo qui frappait ce pays depuis le début de l'année • Développement des nouvelles installations portuaires (NDAYAN, BARGNY) | <ul style="list-style-type: none"> • Les concurrents qui sont en train d'accroître leurs réseaux • Congestion de la circulation impactant sur les délais de livraison • Les tracasseries routières • La hausse des prix du carburant • Transport par route généralement considéré comme polluant. • L'insécurité routière • Les intempéries et catastrophe naturel |

2.2.4 ANALYSE SWOT DES DONNEES

A la vue de ce qui précède et des constats généraux soulignés dans les différents chapitres de ce mémoire, nous procéderons d'abord à l'analyse SWOT des données de la problématique, des hypothèses de cette étude et ensuite, nous ferons des suggestions et des recommandations dans le but d'améliorer le dispositif existant.

Présentation de l'analyse SWOT

FORCE :

- ✓ Flexibilité : la livraison se fait de porte à porte
- ✓ Une bonne stratégie de travail : ils ont une bonne stratégie de travail parce qu'ils savent bien comment gérer leurs temps pour augmenter leurs productivités au travail.
- ✓ La disposition d'un bon système d'informatique pour la gestion des flux : pour la gestion des nombreux flux Link dispose d'un logiciel de tracking pour la suivie en temps réel de ses camions, il dispose aussi d'un système de gestions des documents et des véhicules
- ✓ Un bon outil de communication : les employés ont la possibilité de s'appeler au téléphone entre eux à n'importe quel moment de la journée. Cette facilité évite le déplacement de bureau en bureau. Chaque employé a un téléphone avec une connexion internet et du crédit téléphonique gratuit, sa leurs permet de gagner du temps surtout s'ils ont besoin d'un pregate, il suffit que le responsable logistique envoie le document, après le chauffeur peut imprimer sa facilement.
- ✓ Des bons tarifs compétitifs dans le secteur : Link a des prix établis par le ministère du transport et les organisations portuaires

FAIBLESSES

- ✓ Manque de matériels logistiques roulants et de Manutention : le manque de matériel peut entrainer des retards sur le dépotage de la marchandise, cependant pour garantir la stabilité du colis pendant toutes les opérations de manutention il nous faut des matériels logistiques roulant suffisant.

- ✓ Le non-respect des délais de livraison des conteneurs : Parfois, en cas de retard de livraison, le client a le droit de refuser la marchandise. En outre, le client a le droit de résilier le contrat de transport et aussi de demander des indemnités pour le préjudice. Par ailleurs, le client peut entamer des actions en justice contre le transporteur et cela constitue une perte pour l'entreprise.
- ✓ Le manque de communication : au niveau de Link les supérieurs ne communiquent pas avec les chauffeurs en cas de difficulté. Ils prennent des décisions sans les avisés et cela amène des frustrations au niveau du personnel ;
- ✓ Manque de personnel : il dispose peut d'employer et cela retard le travail ;
- ✓ L'indisponibilité des camions au moment de chargement pour la livraison des marchandises, puisque qu'il ne dispose que de 12 camions. Link est confronté à des manques de camions, de ce fait ils font appel à d'autres entreprises de transport pour le transport de certaine marchandise. Ceci joue sur les délais de livraisons et les coûts de transport.

OPPORTUNITES

- ✓ Etendre ses activités dans la sous-région : Link logistique a la possibilité d'étendre ses activités dans là sous régions vue le nombre important de la demande ;
- ✓ La création d'un site internet : pour présenter ses services Internet, qui est aujourd'hui un canal d'acquisition de client incontournable pour toutes les entreprises qui veulent réussir. Ainsi, un site vitrine permettra aux clients d'en savoir plus sur leurs services. En plus, il vous permet d'expliquer plus en détails vos différentes prestations : tarifs, conditions, régions desservies, etc. Une opportunité à saisir pour votre entreprise de transport de marchandises.
- ✓ Conquête de nouveaux clients et marché : en faisant de la publicité Link peut augmenter le nombre de ses clients.
- ✓ Possibilité de diversifier l'offre : en développant des services de transit , de fret et de manutention.

- ✓ Le transport frigorifique : pour s'adapter aux besoins des professionnels de l'agrobusiness et des pêcheries, de nombreux secteurs industriels requièrent des camions frigorifiques, notamment l'industrie alimentaire et pharmaceutique. En proposant ce type de transport, il optimise leurs chances de signer des contrats avec les acteurs de ces deux industries ;
- ✓ Stabilité politique : nous sommes dans un pays où nous ne sommes pas confrontés à des problèmes de guerre ;
- ✓ Développement des nouvelles installations portuaires (NDAYAN, BARGNY) : Link peut gagner des marchés pour le transport de conteneur ;
- ✓ Reconstitution des stocks au Mali avec la levée de l'embargo qui frappait ce pays depuis le début de l'année ;

MENACES

- ✓ Les concurrents qui sont en train d'accroître leurs réseaux : nous remarquons qu'il y'a une rude concurrence dans ce secteur et cela constitue une menace de ce fait Link doit avoir de nouvelle stratégie pour attirer plus de client et les fidélisés.
- ✓ La congestion de la circulation impactant sur les délais de livraison : la congestion croissante rendra plus difficile la fourniture de services efficaces de transport par route, et la tarification routière poussera les coûts vers le haut.
- ✓ Les tracasseries routières : ils sont les causes des accidents avec des routes mal fait, et des inondations à cause des pluies.
- ✓ La hausse des prix du carburant : le coût du transport par route peut augmenter à cause de la hausse du prix de carburant ;
- ✓ L'insécurité routière : Au Sénégal, les accidents de la circulation routière représentent 63,14% de tous les accidents. De ce fait il y'a des risques que la marchandise n'arrive pas à destination ou qu'il y est des pertes à cause des accidents ;
- ✓ Les intempéries et catastrophe naturels : nous assistons à des retards de livraison de marchandises à cause des routes bloquées par les inondations, il y'a aussi des risques de dégradation de la marchandise.

Section III : Recommandations et difficulté rencontrées

3.1. Recommandations

- Diversifier les domaines d'activités en intégrant d'autres prestations logistiques comme l'emportage et le dépotage des conteneurs, la préparation des emballages, la palettisation des certains colis, le suivi en temps réel des envois.
- Acheter des matériels de manutention pour être plus autonome et éliminer les immobilisations des tracteurs et remorques dont les attentes au niveau des sites de déchargement sont longues et causent des retards de prise en charge d'autres commandes.
- Etre à l'écoute des employées et prendre en compte leurs avis pour l'amélioration des services de transport qui sont souvent de qualité médiocre rendant l'entreprise peu fiable pour les clients.
- Augmenter leurs parcs automobiles afin de répondre aux nombreuses demandes de services de transport émanant des clients.
- Améliorer la disponibilité des camions avec un service d'entretien au point et la prise en charge efficiente des procédures administratives comme les papiers des véhicules, les polices d'assurance et autres licences.
- Développer une politique commerciale plus agressive pour mieux capter la clientèle.

3.2. Difficultés rencontrées

La réalisation de ce travail de recherche s'est souvent heurtée à de multiples contraintes.

Il s'agit notamment de celles relatives à la pauvreté de la documentation sur l'entreprise.

De l'indisponibilité de certaines personnes ciblées dans notre étude. Nous n'avons pas pu avoir certaines réponses aux niveaux du questionnaire. Il s'agit de celles concernant les charges financières de l'entreprise, mais aussi de certain problème confronté par l'entreprises.

Etant une entreprise dont le personnel est très restreint surtout au niveau de l'administration, le responsable logistique est tout le temps occuper de ce fait il nous a été très difficiles d'avoir des informations.

CONCLUSION

En résumé, on peut dire que plus de 90%¹⁹ des échanges mondiaux passent par le trafic maritime ce qui explique sa capacité pour ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandises en même temps mais aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport. Ainsi il s'agit d'identifier tout d'abord le type de produit à transporter puis trouver le moyen qui lui est adaptable d'où la nécessité des navires. Sur ce, il nécessite de moyens spéciaux de transport autrement dit des navires qui lui est exclusivement réservé comme les navires spécialisés et des navires non spécialisés dans ce domaine. Mais ce transport a des limites, ne pouvant pas faire la porte à porte d'où l'importance du transport routier dans un pays où le transport de marchandises demeure très important. La plupart des produits consommés sont des produits importés. Cela constitue un avantage pour les transporteurs. Link Logistics une entreprise nationale de transport de marchandises conteneurisée n'arrive pas à satisfaire toutes les demandes de livraison ; très sollicité par la population. Il nous faut donc des solutions pour y remédier. Le trafic des marchandises continuera à progresser en raison d'une internationalisation accrue du commerce et de l'industrie.

En outre, comme c'est un transport plus fréquent, plus adapté, il nécessite de moyens et des techniques pour mettre en place l'efficacité en termes de coûts et la satisfaction des clients. Pour cela toutes ses opérations ne peuvent pas bien se dérouler sans l'intervention capitale de la logistique du fait qu'elle veille au bien-être et à la bonne réalisation de toutes ses opérations avant le transport, durant le transport et après le transport. La logistique est un facteur important à prendre en considération pour tous les acteurs et praticiens des opérations d'emportage et de dépotage des conteneurs. Car elle influence son activité, et est le cœur de la réussite des opérations. C'est, dans la plupart des entreprises, une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible. Elle est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun qui est de répondre aux besoins des clients. Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut avoir un avantage concurrentiel.

En effet, la logistique a pour objectif de coordonner les produits en circulation de manière à ce que les produits circulent en continu tout en diminuant les délais de livraison et à regrouper les produits pour diminuer les coûts. L'organisation et la réglementation des transports routiers sont développées avec une apparition de plusieurs organismes internationaux qui régulent ce secteur.

Le transport routier de conteneur constitue un service offert par plusieurs modes de transport de marchandises. Avec la diffusion du transport conteneurisé et la bonne organisation de la logistique, le trafic s'améliore de jour en jour. En outre, nous avons l'avènement des différents types de conteneur qui sont adaptés à toutes sortes de marchandises. Le transport de marchandises est moins coûteux et plus facile de traiter ses différentes modalités.

Les facteurs de productions seront de plus en plus éparpillés sur le globe. C'est la capacité des pays à investir des fonds privés et publics dans les transports qui déterminera quels seront les pays gagnants sur le plan de la concurrence et quels seront ceux qui seront relégués au second rang et dont l'économie et le niveau de vie déclineraient. Tous les moyens de transport joueront un rôle important dans l'économie mondiale, qu'il s'agisse des échanges de biens de consommation entre

¹⁹<https://start.lesechos.fr/societe/culture-tendances/5-chiffres-incroyables-sur-le-commerce-maritime-1179685>

pays et entre continents ou de transports plus courts entre terminaux de plates-formes intermodales. Les infrastructures adaptées au transport national ne suffisent pas à elles seules. Nous ne réussirons pleinement que si nous tenons compte des besoins des clients, alors que nous cherchons à satisfaire aux futures exigences en matière de transport. Le Sénégal devra prendre des mesures qui répondent aux soucis de sécurité, de sûreté et de la congestion. Link a l'obligation d'améliorer son système de transport en améliorant son parc automobile, ses matériels de manutention et respecter les délais de livraisons, étant donné que le transport fait partie des piliers du développement d'un pays. Il faudra que l'État soutienne et finance les entreprises afin de faciliter l'intégration en douceur des transporteurs locaux, mais aussi grâce aux financements Link. Logistics pourrait améliorer son système de transport et sa logistique. Les obstacles déjà redoutables pour les pays qui possèdent des réseaux de transport avancés, des programmes dynamiques de recherche et de développement, et une réglementation efficace, le seront encore plus pour les pays moins avancés et les pays en développement. Tels sont les défis que nous devons relever si nous voulons mettre en place des systèmes de transport et logistique très efficace, de nature polyvalente, de portée internationale et de caractère rationnel et novateur.

Toutefois, force est de constater que le transport de marchandise routier au Sénégal est encore loin d'atteindre les objectifs qui leur sont assignés. Les raisons, tiennent, entre autres au seul texte réglementaire, de décret n° 63-545/MTPUT du 31 juillet 1963 portant réglementation des transports routiers publics et privés de personnes et de marchandises, qui traite du secteur.

Les lacunes et les dysfonctionnements découlant de l'inadaptation de ce décret à l'évolution du secteur, ont conduit à l'adoption de la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Le présent projet de décret fixant les règles d'application de la loi susvisée tendant à la création de conditions pour une meilleure organisation des transports routier intervient dans un contexte de désengagement de l'Etat de la production de services de transport. Il crée un environnement propice pour les entreprises privées de transport de voyageurs et de marchandises en vue d'une prise en charge de manière efficiente de la demande de transport diversifiée en croissance continue. Dans un souci d'intégration des différents modes de transport routier, le projet de décret précise les rôles des pouvoirs publics et des délégataires de missions de service public dans l'organisation des transports terrestres et la production des services.

En vue d'une meilleure prise en compte du secteur des transports dans le schéma d'organisation des espaces communautaires, les transports routiers urbains et interurbains bénéficient d'une définition précise des périmètres de transport et de l'autorité investie de la compétence d'organiser les transports.

Enfin les données et informations recueillies nous ont permis sans ambages de confirmer nos hypothèses de départ et de poser la question suivante : **les insuffisances connues et bien gérées ne peuvent-elles pas être des sources d'opportunités ou d'innovation dans le secteur de la logistique et du transport routier de marchandises.**

Notre travail, loin d'être parfait, permettra bien sans faux aux autres chercheurs, très certainement de l'améliorer encore.

Références bibliographiques

Rapport :

Rapport 1 : JÉRÔME LOMBARD, l'évolution du transport routier de marchandises au Sénégal

Ouvrages

Ouvrage 1 : AFILOG, le livre blanc de la logistique urbaine ,2012

Ouvrage 2 : Yves Pimor, logistique (4ème édition) ,2005

– Nations Unies, Manuel sur les statistiques du Transport, Fédération Routière Internationale • –
Banque Mondiale, Livre blanc sur le transport et la Logistique au Sénégal, 2017

Webographie

<https://linklogistic.sn/login>

Google scholar

<https://www.transglobal.sn/transport-livraison/>

<http://www.jo.gouv.sn/spip.php>

<https://guideportuaireafrique.sn/>

<https://books.openedition.org/>

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaires

Questionnaire destiné aux employés de LINK.logistics

A. Quelle est votre politique de transport.

.....
.....
.....
.....
.....

B. Comment Link assure-t-elle la logistique de l'acheminement des marchandises conteneurisées ?

.....
.....
.....
.....

C. Comment Link garanti-t-elle la disponibilité permanente de ses camions ainsi qu'un meilleur système logistique pour la livraison des marchandises aux près de ses clients ?

.....
.....
.....
.....

D. Quelles sont les difficultés que vous rencontrés lors de la livraison des marchandises vers le destinataire ?

.....
.....
.....
.....

E. Quelles stratégies logistiques innovantes compter vous adopter pour prendre en compte l'ensemble des contraintes de déplacement qui existent dans la ville de Dakar ?

.....
.....
.....
.....

F. Avez-vous déjà rencontré des difficultés routières au niveau du transport des marchandises ?

Oui:

Non:

- Si oui qu'elles sont les principales causes ?

.....
.....
.....
.....

G. Selon vous qu'elle est l'impact de la logistique dans le transport de vos marchandises ?

.....
.....
.....
.....

Est-ce que vos ressources financières allouées à l'acheminement des marchandises sont suffisantes ?

OUI:

NON:

-Justifier

.....
.....
.....
.....

H. Que doit faire LINK pour rendre accessible financièrement ses services de transport ?

I. Quelles sont les menaces et opportunités de LINK ?

Menaces

.....
.....

Opportunités.....

.....

I. Sur qu'elle base LINK effectue-t-elle ses livraisons ?

.....
.....
.....
.....

Questionnaire destiné aux clients de Link

1. La logistique du transport de marchandises de Link Logistics est-elle performant ?

OUI

NON

–justifier

.....
.....
.....
.....
.....

2. Est-ce –que Link satisfait-elle vos besoins en livraison de marchandise ?

.....
.....
.....
.....

3. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans vos relations avec Link

.....
.....
.....
.....

4. Le système de transport de Link est-il performant ?

.....
.....
.....

5. Quelle sont-vos suggestions pour que LINK vous assure une disponibilité permanente (de ses camions), des prix accessibles et une qualité irréprochable de ses services de transports et logistiques ?

.....
.....
.....
.....

Annexe 2: Les entrepôts maliens au Sénégal



Annexe 3: Dépotage conteneur



20

²⁰ https://www.tca.be/upload/images/vis-TCA_depotage

Annexe 4 : tarifs de livraison des conteneurs Dakar, VILLE ET INTÉRIEUR

| TARIFS DE LIVRAISON DES CONTENEURS DAKAR, VILLE ET INTERIEUR | | | | | |
|---|--------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| DESTINATION | DISTANCE(KM) | TCS 20' | | TCS 40' | |
| | | HTVA | TTC | HTVA | TTC |
| FORFAIT ZONE 1 | 18 | 70.000 | 82.600 | 105000 | 123.900 |
| FORFAIT ZONE 2, SEBIKOTANE | 58 | 115.000 | 135.700 | 185000 | 218.300 |
| THIES POPONGUINE | 71 | 128.000 | 151.040 | 211000 | 248.980 |
| THIAYES | 80 | 137.000 | 161.660 | 229000 | 270.020 |
| MBOUR | 83 | 140.000 | 165.200 | 235.000 | 277.300 |
| TIVAOUNE /KHOMBOLE | 95 | 152.000 | 179.360 | 259.000 | 305.620 |
| MECKHE | 118 | 175.000 | 206.500 | 305.000 | 359.900 |
| BAMBHEY/TAIBA | 125 | 182.000 | 214.760 | 319.000 | 376.420 |
| JOAL | 134 | 198.000 | 233.640 | 337.000 | 397.660 |
| DIOURBEL | 146 | 203.000 | 239.540 | 361.000 | 425.980 |
| KEMEBER/FATICK | 155 | 212.000 | 250.160 | 378.000 | 446.040 |
| MBACKE | 186 | 243.000 | 286.740 | 441.000 | 520.380 |
| KAOLACK | 189 | 246.000 | 290.280 | 447.000 | 527.460 |
| LOUGA/TOUBA | 194 | 251.000 | 296.180 | 457.000 | 539.260 |
| SOKONE | 234 | 291.000 | 343.380 | 537.000 | 633.660 |
| KAFFRINE | 247 | 304.000 | 358.720 | 563.000 | 664.340 |
| NIORO/SAINT-LOUIS | 268 | 325.000 | 383.500 | 605.000 | 713.900 |
| RICHARD TOLL /LINGUERE | 376 | 433.000 | 510.940 | 821.000 | 968.780 |
| DAGANA / MAKA | 407 | 464.000 | 547.520 | 883.000 | 1.041.940 |
| BIGNONA | 427 | 486.000 | 573.480 | 997.000 | 1.176.460 |
| ZIGUINCHOR | 454 | 517.000 | 610.060 | 1.000.000 | 1.180.000 |
| ZIGUINCHOR (VIA TAMBA) | 881 | 938.000 | 1.106.840 | 1.831.000 | 2.160.580 |
| TAMBACOUNDA | 467 | 524.000 | 618.320 | 1.003.000 | 1.183.540 |
| PODOR | 487 | 544.000 | 641.920 | 1.043.000 | 1.230.740 |
| CAP SKIRRING | 497 | 581.000 | 685.580 | 1.162.000 | 1.371.160 |
| VELINGARA/GOUDIRY /ou Rassogal | 575 | 632.000 | 745.760 | 1.219.000 | 1.438.420 |
| ROSSO/NIKOLO | 604 | 661.000 | 779.980 | 1.277.000 | 1.506.860 |
| KIDIRA/BISSAU | 650 | 707.000 | 834.260 | 1.369.000 | 1.615.420 |
| KOLDA/MATAM | 693 | 750.000 | 885.000 | 1.455.000 | 1.716.900 |
| KEDOUGOU | 702 | 759.000 | 895.620 | 1.473.000 | 1.738.140 |
| <i>Cap Guire</i> TOUTES LES AUTRES DESTINATIONS DE LIVRAISON HORS ZONE FERONT L'OBJET D'UNE COTATION | | | | | |

21

²¹ Source : Link.logistics

Annexe 6: chariot élévateur



22

²² <https://tracktor.fr/blog/les-materiels-de-levage-et-manutention>

Annexe 7: port autonome de Dakar



23

²³ https://www.sikafinance.com/marches/emprunt-obligataire-du-port-de-dakar-les-details-techniques-de-loperation_24409

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|------------------------------------|
| DEDICACES | I |
| REMERCIEMENTS | II |
| SIGLES ET ABREVIATIONS..... | III |
| SOMMAIRE..... | IV |
| LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES..... | V |
| Résumé | VI |
| ABSTRACT | VIII |
| INTRODUCTION GENERALE..... | 1 |
| PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE | 4 |
| CHAPITRE I : CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE..... | 5 |
| Section I : Problématique..... | 7 |
| Section II : Objectif général et spécifique | 10 |
| 2 .1 Les objectifs spécifiques : | 10 |
| Section III : Revue critique de la littérature et hypothèses..... | 10 |
| 3.1 Revue critique de la littérature : | 10 |
| 3.2 Hypothèses de recherche | 16 |
| Section1 : la logistique | 18 |
| Section 2 : le transport de conteneur | 20 |
| Section 3 : Relation entre LA LOGISTIQUE ET TRANSPORT CONTENEUR..... | 22 |
| DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE | 26 |
| CHAPITRE I : CADRE ORGANISATIONNEL..... | 27 |
| Section 1 : Historique Et Mission De L'entreprise | 27 |
| 1.1. Historique :..... | 27 |
| 1.1.2. Généralités sur Link. Logistics | Erreur ! Signet non défini. |
| 1.1.3. Statut Juridique | 29 |
| 1.1.4. Mission et Objectif..... | 29 |
| 2.1. ORGANISATION | 30 |

| | |
|---|-----------|
| Section III : Environnement de l'entreprise | 34 |
| 3.1 Macro-environnement | 34 |
| 3.1.1 L'ENVIRONNEMENT POLITIQUE | 35 |
| 3.1.2 L'environnement juridique | 36 |
| 3.1.3 L'environnement géographique..... | 37 |
| 3.1.4. L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE | 37 |
| 3.2 MICRO-ENVIRONNEMENT | 39 |
| 3.2.1 La clientèle | 39 |
| 3.2.2. La concurrence | 40 |
| 3.2.3 LES FOURNISSEURS..... | 40 |
| CHAPITRE II : METHODOLOGIE ET ANALYSE DES RESULTATS | 44 |
| Section I : outils de collecte de données et technique d'analyse..... | 44 |
| 1 .1 outils de collecte de données | 44 |
| SECTION 2 : présentation des résultats et vérification des hypothèses | 45 |
| 2-1 présentations et analyse des données de l'étude | 45 |
| 2.2.4 ANALYSE SWOT DES DONNEES | 54 |
| Section III : Recommandations et difficulté rencontrées..... | 57 |
| 3.1. Recommandations | 57 |
| 3.2. Difficultés rencontrées | 57 |
| CONCLUSION..... | 58 |
| Références bibliographiques | 61 |
| Webographie | 62 |
| ANNEXES..... | 63 |
| TABLE DES MATIERES | 71 |