



## Agrément/Habilitation

N° HA-2022 19MESRI/ANAQ-SUP/SE/DIPriv/nmf

DEPARTEMENT : **Institut MERCURE**

SPECIALITE **Gestion**

### PROJET PROFESSIONNEL

Présentée par

**Khadidiatou SOW**

Pour l'obtention du diplôme de  
**Licence Professionnelle en Commerce International**

**Sujet : Le métier du transitaire dans le secteur portuaire :  
Cas du Port Autonome de Dakar**

Soutenu à..... le .../.../.... devant le jury composé de :

Président du jury :		SUPDECO
Encadreur : Dr. Malick MANE	Enseignant chercheur en Economie	SUPDECO
Membre du jury 1:		SUPDECO
Membre du jury 2:		SUPDECO

Année 2022-2023

# Dédicaces

Ce mémoire est dédié à ma défunte mère Hélène Moreira PREIRA dite Hélène SY. Je ne saurais jamais la remercier assez pour l'éducation qu'elle m'a inculquée et de m'avoir toujours encouragée dans mes études.

A mon père aussi, Mbaye SOW, aucun langage ne saurait exprimer mon respect, mon amour et ma considération pour son soutien sans relâche.

# Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué de diverses manières à la réalisation de ce mémoire. Il s'agit de :

- Dr Malick MANE, qui sans l'aide de son encadrement ce travail n'aurait pas vu jour, je le remercie de par son encadrement, sa disponibilité, pour sa patience durant la préparation du projet professionnel ;
- M. Chris Malonga, pour son assistance durant notre cursus ;
- M. Thierno Amadou NGOM, sincère remerciement à lui pour toute sa disponibilité en dépit de ses nombreuses occupations ;
- Aux professionnels du métier de transitaire qui ont répondu à mes attentes particulièrement à M. Amadou NDAO ;
- A mes amis et proches comme Mame Seynabou MBENGUE, Ndèye Astou Sylla, Saliou FALL, M. Yakhya NDIAYE, Ndèye Boury DIALLO, Mamadou Larka FAYE, Saly POUYE, Lamine SEMBENE, Malick GUISSSE qui m'ont apporté tout leur soutien ;
- A tous les étudiants de CI et à l'administration de MERCURE ;
- Sans oublier ma tante Ndeye Fatou SY et ma grand-mère Cogna GUEYE pour leur amour et leur gratitude ;
- Tous ceux dont les noms ne figurent pas ici mais n'ont cessé de nous accorder leur soutien.

# SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
I. Présentation du port autonome de Dakar	3
1. Historique et statut du PAD	3
2. Missions et Activités du port autonome de Dakar	5
3. Organisation du PAD	8
4. Marché et concurrence	10
5. Diagnostic du PAD	12
II. Le métier	13
1. Présentation du métier de transitaire	13
2. Diagnostic du métier	25
III. Bilans et perspectives	26
1. Bilan personnel :	26
2. Bilan professionnel :	27
3. Plan d'action et Perspectives	28
<b>Conclusion</b>	<b>30</b>

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1: SWOT du PAD .....</b>	<b>12</b>
<b>Tableau 2: SWOT du bilan personnel .....</b>	<b>26</b>
<b>Tableau 3: L'analyse du bilan professionnel.....</b>	<b>27</b>
<b>Tableau 4: Plan d'action .....</b>	<b>28</b>

# Liste des figures

**Figure 1: L'analyse SWOT du métier de transitaire ..... 25**

# Liste des abréviations

**BTS** : Brevet de Technicien Supérieur

**EVP** : Equivalent Vingt Pieds

**NPI** : Nouveaux Pays Industrialisés

**PAD** : Port Autonome de Dakar

**RO-RO** : Roll-on/Roll-off

**SONAPAD** : Société Nationale du Port Autonome de Dakar

**SWOT** : Strengths , Weaknesses , Opportunities and Threats

**TAC** : Terminal A Conteneurs

**TEC** : Tarifs Extérieurs Communs

**VHF** : Very High Frequency

# INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, nous assistons au développement des échanges de grands flux de marchandises dans le monde. Ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produits, tels que les matières premières, les produits semi-traités et les produits manufacturés, pour ne citer que ceux-là, qui occupent une place importante dans le commerce international. Ce dernier englobe toutes les transactions du marché mondial et regroupe l'ensemble des pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers.

L'accroissement d'échanges internationaux devient de plus en plus conséquent grâce au phénomène de la mondialisation. Ce phénomène, qui existait déjà auparavant, sans pour autant porter le nom de "mondialisation" a évolué avec la révolution industrielle. Elle s'est interrompue pendant l'entrée des deux guerres et a repris de l'ampleur après la seconde guerre mondiale. Les acteurs principaux de la mondialisation sont les Etats Unis, l'Europe, le Japon et les pays émergents comme la Chine et les Nouveaux Pays Industrialisés [NPI] d'Asie.

Cependant, nous ne pouvons pas parler de libre échange, sans pour autant mentionner la révolution des transports qui reste un facteur déterminant de la transformation du commerce international. Celle-ci a permis de rapprocher les différents espaces, à travers le déplacement d'un nombre considérable de fret dans le monde ce qui donne au transport une place primordiale. Ce déplacement de marchandises se fait à l'aide de différents modes de transport qui sont les transports terrestres, aériens et maritimes qui ont chacun leur spécificité. Parmi ces modes de transport, nous pouvons citer le transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international et qui occupe une place privilégiée dans le transport de marchandises à l'international. La mondialisation progressive de l'économie a été aussi possible par le transport maritime et sa croissance exponentielle, autant au niveau de l'organisation, du développement technologique et du prix du fret.

Ce mode de transport est doté de navires très performants avec des capacités pouvant aller jusqu'à plus de 10 000 EVP, cela justifie le fait qu'il englobe de nos jours les 90 % du fret mondial.

Les marchandises à bord des navires doivent aussitôt traverser une barrière entraînant l'accomplissement de diverses formalités administratives et autres nécessitant l'intervention de

plusieurs auxiliaires de transports. Parmi ces, prestataires, certains jouent un rôle important tel est le cas du transitaire.

Cet auxiliaire du commerce international est chargé d'accomplir toutes les formalités nécessaires pour pouvoir faire sortir la marchandise du port. Celui-ci doit avoir une bonne connaissance du métier pour pouvoir être capable de mener à bien le travail qui lui sera confié. Il est régi par le Code de la douane.

L'administration des douanes en tant que représentant des pouvoirs publiques dans l'exécution de ces fonctions est régulièrement en collaboration avec les importateurs, exportateurs et d'autres intermédiaires mais le plus important au regard de la douane est le commissionnaire agréé en douane (transitaire) qui travaille pour ses clients en tant que déclarant en douane.

Les transitaires peuvent agir soit en leur nom propre, ou bien comme mandataire du propriétaire de la marchandise et sont devant la loi responsable des déclarations qu'ils établissent. Ils sont détenteurs d'un agrément leur permettant de pouvoir exercer.

L'évolution du commerce maritime a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic maritime d'où la présence de plusieurs entreprises de transit à Dakar. C'est dans ce contexte que nous avons jugé nécessaire de montrer le métier du transitaire dans l'organisation d'une société de transit.

Dans ce contexte, nous avons choisi le PAD (Port Autonome de Dakar) qui est une entreprise publique sénégalaise qui offre une gamme de divers services comme celui comme le pilotage, le transit de la marchandise etc.

Ainsi notre thème sur « Le métier du transitaire dans le secteur portuaire : Cas du Port Autonome de Dakar » s'explicitera à travers trois parties.

Notre étude consistera tout d'abord à aborder la première partie qui sera consacrée à la présentation du Port Autonome de Dakar portant sur notre cadre de mission (son historique, son statut juridique, ses missions et activités, son organisation, son marché et concurrence), la deuxième partie sera réservée au diagnostic du métier de transitaire à savoir ses missions, ses obligations, ses fonctions, un entretien avec un professionnel du métier, ses obstacles et une ébauche du plan de carrière. Enfin, la dernière partie qui est l'objet du bilan avec synthèse du travail réalisé et une évaluation des actions à entreprendre pour exercer ce métier en adéquation avec notre profil actuel.

# I. Présentation du port autonome de Dakar

## 1. Historique et statut du PAD

### 1.1. Historique

L'histoire du port de Dakar est très liée à celle de l'île de Gorée située aux environs de celui-ci. La baie de Gorée était en effet utilisée depuis fort longtemps par les navigateurs tel que l'attestent les traces de mouillages datant de 1354 dans les MARINS DIEPPOIS de Normandie (France). Gorée fut elle-même occupée pour la première fois par les Hollandais en 1588 mais durant tout le 18<sup>e</sup> siècle, l'île fut l'objet de plusieurs convoitises notamment entre les anglais et les français à cause de son caractère insulaire et des facilités de sa défense.

Une activité dense y régnait jusqu'en 1857 année à laquelle on songea à installer une escale maritime à Dakar sur la grande terre.

Une convention fût signée entre le gouverneur français et la société de messageries impériales pour l'exploration d'une ligne régulière entre la France et le Brésil avec une escale obligatoire à Dakar. (Ousmane NDIAYE 2015)

Avec sa situation géographique stratégique, Dakar ne pouvait manquer de devenir un grand port. L'enjeu fut compris et différents programmes de travaux furent initiés pour l'amélioration de conditions d'accès et de travail des navires.

➤ 1864 : Edification des phares

De 1864 à 1866, on assiste à l'édification d'un feu blanc à l'éclat d'une portée de 25 miles, à la mise en service du phare des mamelles le 1er avril 1864 et à l'installation du phare du Cap-Manuel en 1866.

➤ 1910 : Réalisation dessertes routières et ferroviaires

De 1910 à 1926, la réalisation des dessertes routières et ferroviaires du Port ainsi que la construction de hangars électrifiés se firent, de même que l'achat de grues et de remorqueurs.

➤ 1926 : Construction moles 5,6 et 8

De 1926 à 1933, on assiste à la construction de moles supplémentaires (5,6 et 8), de postes pétroliers à la jetée Nord ainsi qu'à la réalisation de travaux de dragage.

➤ 1933 : Edification mole 3

De 1933 à 1939, l'édification du mole 3, la construction de hangars sur les moles 2 et 3 et de nouveaux travaux de dragage sont finalisés.

➤ 1945 : Construction mole 4 et Wharf pétrolier

Après 1945, ce fut au tour de la construction du mole 4 (de 1947 à 1951) et du wharf pétrolier (en 1954).

➤ 1962 : Construction du quai de pêche

Construction d'un premier quai de pêche en 1962 et celle d'un second quai de pêche en 1972.

➤ 1980 : Construction môle de pêche

L'approfondissement du môle 1 (façade ouest) -8,5m a -10m pour pouvoir accueillir des navires porte-conteneurs en attendant la construction d'un terminal.

➤ 1983 : Construction d'un poste RO-RO

Situé en zone Sud et rempiètement du bassin Ouest permettant de gagner 10000 mètres carrée de terre terre-pleins.

➤ 1985 : Construction du TAC

De 1985 à 1987 étaient exécutés les travaux du Terminal A Conteneurs. L'ouvrage mis en service en 1987 comprenait deux postes à quai à -11 ,60 m et 8 hectares de terres pleins exclusivement réservés aux conteneurs.

➤ 1987 : Changement de statut

Création d'une société nationale dénommée Port autonome de Dakar qui, le 1er juillet 1987, a remplacé l'établissement public à caractère industriel et commercial créé par l'ordonnance du 27 Aout 1960.

➤ 1998-2004 :

Extension du terminal à conteneurs (Tac 2) et construction de la route de contournement Nord et du carrefour giratoire de Bel-Air entre 2003 et 2004.

➤ 2009 : Installation des portiques de quai

Réception et installation de 2 portiques de quai de type Panamax par l'opérateur DP World qui, depuis le 8 octobre 2007 a en charge la gestion du terminal à conteneurs.

➤ 2010 : Inauguration de la gare maritime internationale

Inauguration et mise en exploitation de la gare maritime internationale. Après l'inauguration de la gare maritime par le président Abdoulaye Wade, l'autorité portuaire n'a pas attendu longtemps pour sa mise en exploitation.

## ➤ 2013 : Parrainage des installations portuaires

A l'instar des grands ports européens ou asiatiques, le Port Autonome de Dakar a baptisé certaines de ses grandes installations aux noms de grandes figures emblématiques qui ont marqués l'histoire de notre pays pour avoir incarné des valeurs qui se font rares et qu'on a fait mieux de convoquer à nouveau pour servir de socle à la construction nationale mais aussi à l'émergence d'un nouveau type de portuaire.<sup>1</sup>

### 1.2. Statut juridique du Port Autonome de Dakar

Le port autonome de Dakar est passé depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1987 du statut public à caractère industriel et commercial à celui d'une société nationale au capital de 52 milliards de FCFA.

Erigée en Société Nationale, la SONAPAD (Société Nationale du Port Autonome de Dakar) par la loi n°87-28 du 18 Août 1987, ce statut confère au PAD, outre l'autonomie financière une liberté d'action et une capacité d'adaptation à toute modification de l'environnement. Il lui permet également de participer pleinement à la vie des affaires et de pouvoir faire face à la concurrence par ses propres moyens. Ce statut autorise aussi la liberté d'action, l'efficacité, et la capacité d'adaptation à toute modification de l'environnement qu'impose le contexte commercial et concurrentiel dans lequel est placé l'outil portuaire ; et aussi conserve à l'Etat la maîtrise des attributions du port, de sa politique à terme et du plan d'investissement, ainsi que le contrôle des résultats et du respect des règles générales.<sup>2</sup>

## 2. Missions et Activités du port autonome de Dakar

### 2.1. Missions

La société nationale du Port Autonome de Dakar a pour mission :

- ✓ L'exploitation, l'entretien du port maritime de Dakar et de ses dépendances, la gestion de son domaine mobilier et immobilier, ainsi que l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension de ses installations ;
- ✓ La création ou l'acquisition et l'exploitation de tous fonds ou établissement de même nature ;
- ✓ La participation de la société, par tous moyens et sous quelque forme que ce soit, à toutes sociétés créées ou à créer ;

<sup>1</sup> <https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/historique> consulté le 27-05-2023

<sup>2</sup> <https://www.institut-numerique.org/c-le-statut-juridique-du-pad-500fe2489d2fd> consulté le 28-05-2023

- ✓ Et généralement, la réalisation de toute opération commerciale, industrielle, mobilière ou immobilière ou financière se rattachant directement ou indirectement.<sup>3</sup>

## 2.2 Activités

L'exploitation de l'outil portuaire est assurée par l'administration du Port Autonome de Dakar, cependant une bonne partie des activités est confiée aux sociétés privées sous le régime de l'agrément (manutention, Consignation, transport).

- Pilotage :

Le pilotage entrée et sortie des navires est certifié aux normes ISO 9001 version 2000. Pour les navires qui ont un volume supérieur ou égal à 1500m<sup>3</sup> il est obligatoirement exercé par le PAD qui dispose à cet effet de quinze 15 pilotes, de cinq pilotins et de huit PC d'amarrage. Le service fonctionne 24h /24 et les communications sont faites par VHF canal 16.

- Remorquage :

Le remorquage est certifié aux normes ISO 9001 version 2000, il est facultatif du fait des conditions nautiques exceptionnelles. Il est assuré actuellement par une société privée qui dispose de quatre remorqueurs dont un de haute mer. Ils sont tous équipés de matériels contre l'incendie et la pollution.

- Lamanage :

Le lamanage est une opération d'amarrage et de désamarrage des navires à tous postes dès leur arrivée, leur départ ou leur manœuvre dans le Port. Le service est totalement assuré par le Port Autonome de Dakar. Le service de lamanage est assuré 24h/24 tout au long de l'année.

- Réparation navale :

Elle est assurée par des sociétés telles que DAKARNAVE qui dispose entre autre :

- d'un Dock flottant de 235m de long pouvant lever des navires de 60000 tonnes ;
- d'un bassin de radoub pouvant recevoir des navires de 195m de long et 23m de large avec jusqu'à 9.5m de tirant d'eau ;
- d'un élévateur à bateau avec une plate-forme de 63m de long et 15m de large pour navires de 1500 tonnes.

---

<sup>3</sup> <https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/organisation/statut-et-mission> consulté le 28-05-2023

C'est ainsi que le Port Autonome de Dakar a construit d'importantes installations correspondantes, notamment les formes de radoub, slip way, etc. Il dispose en même temps de deux grues flottantes de 60 et 200 tonnes.

- Balisage :

Les balises et aides à la navigation sont situées à terre (phares, espars, etc.) ou en mer (bouées, espars etc.) et respectent les normes établies par l'Association Internationale de Sécurité Maritime.

Il en existe 4 types : le balisage latéral ; le balisage cardinal ; les marques de dangers isolés ; les marques spéciales.

- Transport :

Le transport est l'activité qui consiste à déplacer d'une distance à l'autre des objets grâce à la mise en œuvre des moyens appropriés. Il se définit comme le déplacement du conteneur d'un point A vers un point B.

Aujourd'hui on compte au port de Dakar 92 sociétés spécialement agréées en transport de conteneur avec environ 2800 ensembles routiers.

- Manutention :

Le service est confié également à des sociétés privées. Le décret numéro 94-814 du 20/07/94 organisation la profession a permis la création de bureaux de main d'œuvre portuaire. Les sociétés opérant dans le secteur de la manutention au PAD disposent de matériels performants, qui viennent d'être enrichi d'une grue de 200 tonnes acquises permettant la manutention de navires non agréés. Au total le port dispose de 4 grues mobiles.

- Consignataire

Le consignataire représente l'armateur ou l'affréteur au port d'escale. Il accomplit pour le compte de son mandat toutes les formalités de police, douane et administratives nécessaire à l'arrivée au séjour et au départ du garant des engagements sans exclusive de l'armateur ou de l'affréteur.

Il est chargé de toutes les opérations financières de l'établissement du compte d'escale et du paiement des frais encourus par le navire. Il est l'interlocuteur principal de l'autorité portuaire. C'est le client partenaire type du port avec lequel il peut avoir des intérêts divergents.

### 3. Organisation du PAD

#### 3.1. Conseil d'administration

Le Port Autonome de Dakar est administré par un Conseil d'Administration et une Direction Générale.

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

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

Représentant du Président de la République, (PCA) qui est M. Moussa SY

Représentant de la Primature (Vice-Président)

Représentant de la Primature (Vice – Président)

Ministère de la Pêche et des Affaires Maritimes

Ministère de l'Economie et des Finances

Contrôle Financier (participe avec voix consultative)

Chambre de Commerce et d'Industrie de Dakar

Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)

Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)

Représentant du Personnel du Port autonome de Dakar

Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal (SATS)

Syndicat des Entreprises de Manutention des Ports du Sénégal (SEMPOS)

Groupement des Avitailleurs en Hydrocarbure

Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE)

Le conseil d'administration délibère sur toutes les mesures concernant la gestion de la société notamment : le règlement intérieur ;les programmes pluriannuels d'actions et d'investissement ;les budgets et comptes prévisionnels ;les acquisitions et aliénations du patrimoine ;les prises de participation financière ;les comptes de fin d'exercice ;les projets d'accord collectif d'établissement ;les règlements d'exploitation du port ;les tarifs des redevances et prestations portuaires ;l'organigramme de la société ;les autorisations d'occuper le domaine portuaire d'une durée supérieure ou égale à neuf (09) ans.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> <https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/organisation/administration> consulté le 01-06-2023

### 3.2. Comité de direction

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

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

### 3.3. Directeur général

Il assure la gestion générale de la société et veille à l'exécution des décisions prises par les organes délibérants et les autorités de tutelle.

Monsieur Mountaga Sy est nommé Directeur Général du PAD depuis le 28 septembre 2022. Il est titulaire d'un Master of Business Administration (MBA) en finance et administration obtenu à l'Université du Québec à Montréal.

### 3.4. Assemblée générale

L'Assemblée Générale est présidée par le Président du Conseil d'Administration.

Elle a les pouvoirs suivants :

- Discuter et approuver ou redresser les comptes et statuer sur l'affectation et la répartition des bénéfices ;
- Approuver ou désapprouver les conventions visées à l'article 21 des présents statuts ;
- Donner quitus aux administrateurs ;
- Nommer ou révoquer le ou les commissaires aux comptes et leur donner quitus ;
- Proposer toute modification des statuts ;
- Veiller à l'application par la société des directives du Président de la République ;
- Confirmer au Conseil d'Administration les autorisations nécessaires pour tout acte excédant les pouvoirs attribués audit conseil.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> <https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/organisation/assemblee-generale> consulté le 03-06-2023

#### 4. Marché et concurrence

En tant que l'un des ports les plus grands et les plus actifs d'Afrique de l'Ouest, le Port Autonome de Dakar joue un rôle essentiel dans la facilitation du commerce international et la connexion de la région ouest-africaine à d'autres parties du monde.

Cependant, comme de nombreux ports dans le monde, il fait face à une concurrence féroce de la part d'autres ports de la région qui offrent des services similaires et ont modernisé de manière agressive leurs installations et leurs services pour rester compétitifs.

L'un des ports que le Port Autonome de Dakar est en concurrence avec le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire, qui a augmenté la capacité de son terminal à conteneurs pour répondre à la demande croissante et attirer plus de clients.

Le port d'Abidjan a également investi dans de nouveaux équipements, notamment des grues portiques et des gerbeurs, pour améliorer sa capacité de manutention de marchandises. De plus, il a mis en place de nouvelles technologies telles qu'un système de portail automatisé et un système d'échange de données informatisées (EDI) pour rationaliser ses opérations et améliorer son efficacité.

La concurrence entre le port autonome de Dakar et le port de Gambie est un sujet intéressant. Les deux ports sont des terminaux maritimes d'importance stratégique dans la région de l'Afrique de l'Ouest.

Le port autonome de Dakar, situé à Dakar, la capitale du Sénégal, est le principal port du pays. Il joue un rôle crucial dans le commerce maritime de la région, offrant des installations modernes et une connectivité internationale. Il est bien positionné pour être un hub commercial pour l'Afrique de l'Ouest.

De l'autre côté, le port de Gambie, situé à Banjul, la capitale de la Gambie, est également un port important dans la région. Bien qu'il soit de taille plus modeste que le port de Dakar, il bénéficie de sa proximité avec la Gambie et sa position géographique favorable.

En termes de concurrence, il est possible que les deux ports se disputent une part du commerce régional et international. Cela pourrait se traduire par des efforts pour attirer des opérateurs économiques, des compagnies maritimes et des importateurs/exportateurs. Les ports pourraient également chercher à améliorer leurs infrastructures, à développer de nouvelles zones économiques et à offrir des services concurrentiels pour attirer les activités commerciales.

Il est important de noter que la coopération et la complémentarité entre les ports de Dakar et de Gambie pourraient également être bénéfiques. Ils pourraient collaborer pour améliorer la

connectivité régionale, faciliter les échanges commerciaux et renforcer les capacités portuaires de la région dans son ensemble.

En fin de compte, la concurrence entre le port autonome de Dakar et le port de Gambie est un aspect dynamique de l'économie régionale et peut avoir des répercussions sur le développement économique des deux pays.

Un autre port que le Port Autonome de Dakar est en concurrence avec le port de Tema au Ghana. Le port de Tema a également investi massivement dans les infrastructures et les équipements, notamment dans l'acquisition de nouveaux navires, la construction de nouveaux postes d'amarrage et l'agrandissement de son parc à conteneurs. Il a également introduit de nouvelles technologies telles qu'un système de rendez-vous pour les camions et un système de suivi numérique des conteneurs pour améliorer son efficacité et son service à la clientèle.

Le Port Autonome de Dakar est également en concurrence avec le Port de Conakry en Guinée, qui modernise ses installations pour augmenter sa capacité de manutention de fret et attirer plus de clients. Il a introduit de nouvelles technologies telles qu'un système de suivi du fret en ligne, une plateforme de dédouanement numérique et un système de rendez-vous pour les camions pour améliorer ses opérations et son service client. Le Port de Conakry a également travaillé à l'amélioration de ses infrastructures, notamment le dragage de son chenal d'accès et la mise à niveau de ses équipements de manutention de conteneurs.

Le Port de Bissau en Guinée Bissau est un autre port que le Port Autonome de Dakar rivalise avec. C'est un port relativement petit, mais il a investi dans des infrastructures et équipements pour améliorer son efficacité et attirer plus de clients. Elle a récemment fait l'acquisition d'une nouvelle grue mobile pour la manutention des conteneurs et a installé un nouveau pont-bascule pour améliorer la précision des mesures de poids des cargaisons.

Malgré la concurrence d'autres ports, le Port Autonome de Dakar reste un port important en Afrique de l'Ouest, avec une situation stratégique et des réseaux et partenariats établis. L'autorité portuaire a investi dans des infrastructures et des solutions logistiques pour améliorer son efficacité et son efficacité. Elle travaille également avec des entreprises du secteur privé pour améliorer ses services et attirer davantage de clients.

De plus, le gouvernement du Sénégal a créé un environnement favorable pour l'industrie du transport maritime en mettant en œuvre des politiques et des réglementations qui soutiennent la croissance et le développement du secteur maritime.

En conclusion, si le Port Autonome de Dakar fait face aux défis des autres ports de la région, il reste un acteur clé de l'industrie maritime en Afrique de l'Ouest. Grâce à des investissements

continus dans les infrastructures, la logistique et l'innovation, le port est bien placé pour maintenir sa compétitivité et attirer davantage de clients dans les années à venir.

## 5. Diagnostic du PAD

L'établissement d'un diagnostic sur les forces et faiblesses du Port Autonome de Dakar au regard de ses ressources internes, ainsi que les menaces et opportunités au regard de son environnement est nécessaire pour notre étude.

***Tableau 1: SWOT du PAD***

<p><b>FORCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bonne situation géographique ;</li> <li>– Il est le premier port en eau profonde touché par les navires du Nord et le dernier port touché à la remontée par les navires en provenance du Sud ;</li> <li>– Services sans interruption 24H/24</li> <li>– Mise à disposition du public et des usagers du PAD d'un site web ;</li> <li>– Existence d'une représentation et d'un magasin du PAD au Mali.</li> </ul>	<p><b>FAIBLESSES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Insuffisance des équipements de manutention ;</li> <li>– Non automatisation des AVARNAV (les consignataires dénoncent les pertes de temps lors des déplacements pour les dépôts) ;</li> <li>– Obsolescence et non maintenance des postes de travail ;</li> <li>– Manque de sécurité.</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Port de transit pour le Mali et d'autres pays enclavés ;</li> <li>– Ouverture facile de l'import-export ;</li> <li>– Le soutien des bailleurs de fonds pour accéder à des financements.</li> </ul>	<p><b>MENACES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Le port est enclavé dans la ville : ce qui limite la possibilité d'expansion et rend difficile l'expédition des marchandises par la route ;</li> <li>– Environnement concurrentiel avec le port d'Abidjan, port de Tema, port de la Guinée Conakry et port de la Guinée Bissau.</li> </ul>

**Source** : Nous même

## **II. Le métier**

L'élaboration de cette partie a nécessité une recherche documentaire sur le métier et des entretiens effectués auprès de 4 transitaires.

Il s'agit notamment de :

M. Amadou NDAO, Responsable des opérations de la société Transcargo Services SUARL

M. Doudou Thiobane NDIAYE, Transitaire dans la société Mboupène International et Négoce

M. Fara HANN, Transitaire dans la société Touba Darou Salam Transit

M. Falilou NDIAYE, Transitaire dans la société Mboup

### 1. Présentation du métier de transitaire

#### 1.1. Présentation du service de transit

Toutes les marchandises qui passent dans un territoire doivent être dédouaner. Chaque année, le Port autonome de Dakar (PAD) accueille en son sein plusieurs tonnes de marchandises. Et, pour pouvoir faire le dédouanement de ses marchandises il faut remplir plusieurs formalités administratives et douanières. Vu le nombre de documents à remplir et à fournir sans compter le temps que cela peut mettre, les importateurs ont pour la plupart du temps recours à des transitaires qui sont techniquement qualifiés pour l'accomplissement de ces formalités afin de réduire au minimum les risques d'erreurs ou omissions qui sont généralement lourdement sanctionnés. Mais pour comprendre cela il est important de connaître le transitaire.

#### 1.2. Qui est le transitaire

Le transitaire appelé commissionnaire en douane agréé est la personne physique ou morale agréée par l'administration en douane pour accomplir les formalités douanières dans le territoire douanier. Il est sous encadrement du service des douanes.

Sa fonction est réglementée par la législation en vigueur. Un commissionnaire non agréé est un simple déclarant en douane. Afin de pouvoir exercer la profession, le commissionnaire en douane agréé doit disposer d'une demande d'agrément à la direction générale des douanes qui étudie, mène des enquêtes avant de donner son avis à l'autorité compétente (Ministère de l'économie et des finances) chargée de délivrer l'agrément.

Dans Larousse, le transitaire est défini comme un commissionnaire en marchandises pour les importations et leurs exportations, la palette de ses informations est bien plus importante car, le transitaire, aujourd'hui est entrepositaire et logisticien, gestionnaires de trafics triangulaires, agent en douane.

Il peut aussi être emballer, déménageur, transporteur, gestionnaire d'exportations, spécialiste des envois valeurs et œuvres d'art. Il est chargé d'effectuer la demande de ses clients de négocier leurs lettres de crédit, de couvrir une assurance transport etc...

Un transitaire est une société qui gère l'expédition des marchandises pour le compte d'une autre entreprise. Le transitaire va alors proposer une solution adéquate qui va combiner plusieurs services afin que la marchandise transite d'un point A à un point B. La prestation peut inclure tous les services : transbordement, stockage, gestion documentaire, douane, stockage, emballage, etc...

Concrètement le transitaire ne possède pas le plus souvent de flotte de camions, il n'est pas propriétaire de ses navires, de ses trains, de ses avions ou de ses entrepôts. Il achète uniquement au meilleur prix un emplacement sur les différents moyens de transport qui seront utilisés pour gérer le transport de son client. Cependant, il n'est pas rare qu'un transitaire possède tout de même quelques entrepôts afin de mieux gérer les colis et marchandises de ses clients.

Le commissionnaire en douane agréé est alors un intermédiaire qui agit entre l'expéditeur et la solution de transport. Que ce soit le transport aérien, transport routier, transport maritime ou transport multimodal ; le transitaire va choisir la solution la plus avantageuse. Il négocie les prix et choisit la voie la plus rapide et à un meilleur coût pour la marchandise de son client.

Parfois, il utilise des solutions de container en groupage ou non pour le transport des marchandises.

Il peut également gérer les services annexes comme l'emballage, l'empotage, l'entreposage à courte ou longue durée, suivi du cross Trade etc...

Etant une source d'information pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial. Il défend les intérêts de ses clients en s'opposant à des augmentations de prix injustifiées, à toutes les mesures qui pourraient entraver la circulation rapide des marchandises, à toutes dispositions de loi qui mettraient en péril notre attractivité économique.

Il travaille aussi avec l'administration pour la protection de l'environnement en déclarant l'introduction des produits nuisible pour la nature « Agence de voyage pour les marchandises » car il constitue un trait d'union incontournable entre les acteurs de la vie économique.

Pour autant qu'ils soient considérés comme un véritable partenaire de l'administration douanière pour éviter l'évasion et la fraude fiscale relative aux droits et taxes que doivent payer les contribuables, ils sont prêts à s'investir, voire à s'identifier à leurs clients. Ainsi, c'est toute une connaissance acquise par l'expérience qui va s'intégrer au sein des entreprises qui auront fait appel à leurs services.<sup>6</sup>

En outre, lors des entretiens, les professionnels interrogés définissent le métier du transitaire comme une personne physique ou morale chargée de la procédure de dédouanement des marchandises pour le compte d'une tierce personne.

### 1.3. Rôle et mission du transitaire

Dès l'arrivée sur le territoire douanier, les marchandises même sous un régime de transit sont soumis à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers, les marchandises restent sous surveillance jusqu'à ce que leurs statuts douaniers soient déterminés. Elles doivent être conduites sans délai par le transitaire au bureau des douanes désignées ou en tout lieu agréé par l'autorité.

Cependant, le rôle du transitaire est alors d'organiser, d'assurer le transport et coordonner les différents acteurs concernés, lors de transferts de marchandises entre plusieurs pays. Concrètement, la coordination effectuée par le transitaire les grandes missions suivantes :

- Contacter et coordonner avec les partenaires tels que les transporteurs, les compagnies d'assurance, chambres de commerce, bureau de douane etc...
- Assurer la liaison entre les transporteurs, quel que soit leur voie (aérienne, maritime, fluviale, routière, ferroviaire).
- S'assurer la traçabilité permanente des marchandises pour pouvoir informer le client garantir que les marchandises arrivent à destination dans les meilleurs délais et dans des conditions optimales.
- Gérer les démarches administratives liées au transport et aux changements. (Pape Salla DIOP 2020)

La présentation en douane des marchandises, dès leur arrivée au bureau des douanes ou autre lieu qui leur sont assignés dans le cadre des règles relatives à la conduite en douane par la personne qui a introduit les marchandises dans le territoire ou par celle qui a pris en charge le transport après l'arrivée de la marchandise.

---

<sup>6</sup> <https://www.memoireonline.com/09/13/7354/La-place-et-le-rle-du-transitaire-dans-le-commerce-international.html> consulté le 09-06-2023

La présentation en douane est définie comme consistant en la communication aux autorités douanières dans les formes requises. Il en est de même pour les marchandises transportées par les voyageurs et celle qui poursuivent leur parcours sur le territoire d'un Etat sous régime de transit et qui ne sont pas tenues à la présentation au service des douanes qui à leur arrivée à destination conformément aux dispositions en matière de transit. Dès que les marchandises ont été présentées en douane, elles peuvent sur autorisation du service des douanes, faire l'objet d'examen ou de prélèvement d'échantillon en vue de faciliter leur assignation ultérieure à une destination douanière définitive.

La mise en douane des marchandises : elle a pour objet de permettre au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement. Elle consiste en l'obligation du dépôt d'une déclaration dite « sommaire » par la personne qui a présenté les marchandises en douane, cette déclaration doit être déposée des accomplissements des formalités de présentation, le service des douanes ayant toutefois la possibilité d'octroyer un délai supplémentaire de dépôt exprimant au plus tard le premier jour ouvrable suivant celui de la présentation des marchandises. La déclaration sommaire doit être établie sur le formulaire spécial des autorités douanières pouvant toutefois accepter que soit utilisé comme déclaration, tout document commercial ou administratif contenant des énonciations nécessaires à l'identification des marchandises. Les marchandises ne peuvent être déchargées ou transportées de leur moyen de transport qu'avec l'autorisation des autorités douanières en des lieux expressément désignés. Le service des douanes assure le contrôle des marchandises et du moyen de transport après avoir satisfait aux obligations relatives à leur conduite et présentation en douane, les marchandises peuvent être soumises aux formalités du dédouanement proprement dit : c'est à ce niveau que le transporteur établit une déclaration dite « déclaration détaillée ».

#### 1.4. Les obligations du transitaire

Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celle du mandant en plus de la diversité de leur dénomination et du rôle des auxiliaires, ils représentent leur donneur d'ordre.

Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent aux noms et pour le compte de leur client, et c'est le cas du transitaire chargé du dédouanement de la marchandise.

Il effectue aux noms et pour le compte de son client pour les actes juridiques nécessaires à cette opération, mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles d'un véhicule à l'autre. Ces opérations ne modifient pas la qualification du contrat, l'existence d'un mandat doit être retenue dès que l'intermédiaire représente son client même si le contrat comporte des prestations d'ordres matériels nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée. Le transitaire a aussi et surtout le devoir d'informer et de conseil, c'est le cas du commissionnaire en douane qui doit informer son mandataire des formalités liées aux conditions d'importations de la marchandise ; attirer son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise.

Le transitaire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandat à tous ceux qui sont concernés par la mission. Tout mandataire doit prendre en compte de sa mission à titre de son obligation de rendre compte à son transitaire et de tenir informé le client de l'exécution de sa mission, il devra l'informer des difficultés qu'il rencontre et éventuellement de nouvelles instructions.

Dans le cadre du transport maritime, le transitaire conçoit et coordonne des opérations de transport et les opérations de douane entre autres le dédouanement. Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter leur client tel de tarif de groupage intéressant par comparaison avec le coût des envois isolés. Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes. Il engage sur la bonne fin de l'opération du transport et couvre les assurances des marchandises. Le transitaire est bien placé pour renseigner les opérateurs et les importateurs sur les formalités d'entrée des marchandises, les certificats d'origine, les connaissements etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance et d'entreposage.

Cependant, le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité, le tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisée et de sa valeur.

Les critères de choix sont :

- Gamme des services ;
- Coût des transports, délais et qualité de la communication avec le client ;
- Rapidité des demandes de cotation transport ;
- Gestion des services annexes (douanes, documentation, etc...)

Le transitaire doit respecter le Code des Douanes du pays en question. Ce code organise la modernisation des procédures douanières et renforce les mesures de sécurité : les technologies actuelles permettent en effet d'harmoniser les règles et de simplifier un certain nombre de déclarations.

Nous passons en revue les documents que doit posséder un transitaire.

#### ❖ Le connaissement ou le "bill of lading" (maritime)

Le connaissement est un document qui fait office de bon de chargement et de preuve : c'est le contrat de transport qui lie l'acheteur et le vendeur.

Ce contrat stipule la nature des marchandises et la responsabilité du transporteur. En possession de ce contrat, le transitaire peut exiger la remise de la marchandise : ce document est un titre de propriété officiel transmis par endossement.

#### ❖ La liste de colisage ou la "packing List"

La liste de colisage indique toutes les marchandises qui doivent être transportées. Le colisage est un document officiel qui doit figurer dans la liasse documentaire que le transitaire doit avoir en main : il liste et précise en effet le nombre de colis, palettes, cartons, le poids, le volume, le cubage, dimensions jusqu'aux noms des marques et la nature de l'emballage.

Il permet d'effectuer une traçabilité exacte des marchandises à une étape de transit et surtout à la réception finale de la commande par le destinataire, afin de contrôler que toute la marchandise soit bien arrivée à destination et conforme aux attentes.

#### ❖ Le certificat d'origine

Il s'agit également d'un document officiel qui atteste du lieu, du pays ou ont été fabriquées les marchandises, voire transformées. Pour chaque marchandise est établi un certificat d'origine de la Chambre de Commerce et d'Industrie du destinataire.

Le certificat d'origine doit être présenté aux douaniers afin qu'ils authentifient l'origine des marchandises et appliquent les règles en vigueur. L'acheteur peut également le demander pour s'assurer de l'origine des marchandises.

Les 7 champs obligatoires qui doivent figurer sur un certificat d'origine sont : le destinataire, l'expéditeur, le pays d'origine, les différents moyens de transport successifs, la désignation douanière, le poids de la marchandise, et les spécificités s'il y a lieu.

## ❖ La facture commerciale

La facture commerciale constitue une preuve de transaction entre l'acheteur et le vendeur, c'est-à-dire entre l'entreprise qui exporte et l'entreprise qui importe. L'usage veut qu'une copie de la facture en anglais soit transmise à l'acheteur.

Pour être valable et recevable, la facture commerciale ne doit pas être altérée (tâchée, illisible, etc.) et doit comporter obligatoirement les mentions suivantes :

- Les coordonnées complètes du vendeur et de l'acheteur (adresse, raison sociale, etc.),
- La date d'émission de la facture, le numéro de la facture,
- La devise de paiement utilisée,
- Les unités de mesure pour évaluer les critères de la marchandise,
- Le recensement précis et la dénomination des articles,
- La quantité de marchandise livrée,
- La valeur unitaire de la marchandise et la valeur totale des articles,
- La remise ou réduction accordée par le vendeur si elle existe,
- Le prix total de la facture incluant les taxes éventuelles et les conditions de paiement,
- Les conditions de livraison en appliquant l'incoterms requis,
- Le ou les moyens de transport successifs utilisés. <sup>7</sup>
- **La maîtrise des différentes procédures de dédouanement**

Le transitaire a la responsabilité de la déclaration en douane, qu'elle soit d'importation ou d'exportation. Son rôle est d'assurer l'interface entre les services de transit et comptable des entreprises clientes et la douane. Il établit le montant des droits et taxes et communique à la douane tous les renseignements concernant les marchandises (la nature de la marchandise, le poids, le nombre, la valeur, les droits et taxes exigibles, etc.). Le client fournit les pièces dont la facture commerciale, l'assurance.

Il vérifie leur conformité à la réglementation douanière en vigueur avant de signer le dossier et de le remettre à la douane. Pour déclarer la marchandise, les documents exigés sont : facture commerciale, document de transport, certificat d'origine, assurance, déclaration préalable à l'importation, certificats sanitaires, l'attestation de vérification.

---

<sup>7</sup> <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/transitaire> consulté le 13-06-2023

Pour se faire des compétences en techniques tarifaire, procédure de dédouanement, contentieux douanier, régime économique et en particulier le code des douanes sont indispensables.

Les transitaires doivent avoir une connaissance approfondie de la législation ainsi que des techniques de transit (import, export).

Avec l'évolution de la technologique, le nouveau système informatique douanier dénommé GAINDE 2000, le transitaire est maintenant astreint à l'application de logiciels spécifiques pour la saisie de la déclaration des marchandises. Ceci permettra de rompre certaine pratique ancienne et de mettre fin aux infiltrations des personnes n'ayant reçu aucune qualification ou mandat pour exercer le métier. Pour s'assurer d'une bonne traçabilité des marchandises pour pouvoir en informer le client il faut :

-Le système GAINDE intégral : qui fournit des informations détaillés et précises sur le volume des importations et exportations.

-Le système ORBUS : permet de faire des demandes de déclarations préalable d'importation.

I TRESOR : c'est une plateforme pour trésor publique rarement utilisé.

- **Illustration d'un dédouanement d'un acier en flanges (voir annexes)**

#### 1.5. Les obstacles à l'activité du transitaire

Le transitaire est souvent conforté à certains faits et actes pouvant affecter son image, sa notoriété ainsi que la crédibilité de son entreprise face à ses concurrents, il s'agit notamment de la fraude qui n'est qu'un exemple parmi tant d'autre. La fraude est de nature à favoriser la concurrence déloyale phénomène qui aura pour conséquence d'affaiblir les entreprises concurrentes. La fraude est une infraction reconnue et punie par le code des douanes. Elle se caractérise par trois éléments indispensables à sa constitution à savoir : un élément intentionnel, matériel et légal. Cette situation est un phénomène qui détruit le tissu économique, elle est une grande perte pour le budget de l'état tout en ne favorisant que certains individus au détriment de tout une nation. Il risque aussi d'être poursuivi par la justice en cas de problème avec un client.

## 1.6. Les fonctions d'un transitaire

Les fonctions assurées par le transitaire sont :

Fonction n°1 : Assurer le suivi entre les différents modes de transport. Le transitaire est le garant du bon acheminement des marchandises. Il organise et coordonne les expéditions via transport multimodal : transport routier notamment, navigation par la mer ou par avion ;

Fonction n°2 : Trouver des lieux pour faire transiter les marchandises. Le transitaire assume cette mission en possédant lui-même des lieux de stockage ou loue des entrepôts à cet effet ;

Fonction n°3 : Optimiser les coûts d'expédition. Le transitaire va procéder à un groupage de marchandises différentes au sein d'une même expédition, de la même façon qu'un déménageur le fait avec les affaires de clients différents. Ceci permet de rentabiliser les frais engagés auprès d'un transporteur en achetant un gros volume de transport de fret ;

Fonction n°4 : Contacter les bonnes personnes pour réserver des espaces de chargement et de déchargement. Les transitaires possèdent un carnet de contacts bien fourni et sélectionnent les meilleurs opérateurs. C'est un atout pour les activités de commerce international : les livraisons et expéditions bénéficient des meilleures conditions ;

Fonction n°5 : Négocier les frais de transport. C'est un avantage supplémentaire que procure un transitaire en gérant un volume élevé de transport de fret, ils sont en position de faire baisser les prix face aux transporteurs ;

Fonction n°6 : Assurer les marchandises en fonction du moyen de transport et du type de marchandises transitées. Il doit déposer des réclamations d'assurance, c'est une obligation qui permet non seulement de le couvrir en cas de dégâts ou de retard de livraison, mais aussi vis-à-vis de son client commanditaire ;

Fonction n°7 : Editer la documentation relative aux expéditions et aux exportations. Un transitaire aguerri garantit par exemple l'édition et la présentation de tous les documents obligatoires au moment voulu.<sup>8</sup>

Cependant, les professionnels du métier interprètent que les fonctions c'est de gérer tous les documents et formulaires indispensables aux formalités inhérentes au transport de marchandises jusqu'à la réception de la marchandise par le client.

---

<sup>8</sup> <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/transitaire> consulté le 13-06-2023

### 1.7. Connaissances requises pour exercer le métier de transitaire

La palette de formation permettant d'exercer le métier de transitaire est assez large et dépend du degré de responsabilité envisagé. Néanmoins, même si le bac professionnel vous permet de débiter dans ce domaine, la majorité des entreprises requièrent un diplôme bac +2. Enfin, les titulaires d'un bac +3 ou d'un diplôme supérieur pourront occuper des postes à hautes responsabilités.

#### Exemples de formations :

##### BAC+2 :

- BTS CI : commerce international
- BTS GTLA : gestion des transports et logistique associée

##### BAC+3 :

- Licence professionnelle Logistique et transports internationaux
- Licence professionnelle management des processus logistiques

##### BAC+5 :

- Diplôme d'ingénieurs des transports
- Certificat opérateur de transports multimodaux et internationaux

### 1.8. Les compétences requises pour exercer le métier de transitaire

#### ❖ **Compétences techniques**

- Etre diplômé en Transit
- Faire des stages
- Maitrise des tarifs extérieurs communs (TEC) : il nous est commun à tous les pays de l'UEMOA
- Maitrise des incoterms
- Maitrise des législations douanières qui est mise en place par le Code des douanes

## ❖ **Compétences comportementales et humaines**

- Etre ouverte d'esprit
- Dynamique
- Motiver
- Esprit d'analyse
- Sens de l'organisation

## ❖ **Compétences linguistiques**

En tant qu'agent de transit, il est généralement préférable de maîtriser différentes langues étrangères. Cela peut être particulièrement important si l'entreprise pour laquelle vous travaillez traite des dossiers internationaux. Parmi les langues requises on peut citer :

### Les langues obligatoires

- Français
- Anglais

### Les langues facultatives

- Espagnol
- Allemand
- Arabe

Selon, les professionnels interrogés les compétences à acquérir sont :

- Etre diplômé en transit
- Maîtriser l'acheminement de tous les transports
- Maîtriser le circuit de la marchandise pour éviter les pertes, retards et endommagement de la marchandise
- Maîtriser au moins l'anglais

### ➤ **Plan de carrière**

Une carrière dans le domaine du rôle d'un transitaire peut offrir de nombreuses opportunités pour évoluer et progresser. Pour évoluer dans le métier de transitaire, il faut avoir des connaissances bien spécifiques.

Le plan de carrière du métier, peut inclure des postes tels que chef de transit, responsable des opérations, responsable de plateforme d'exportation et importation de marchandise, formateur dans les filières professionnelles universitaires. En acquérant de l'expérience et des compétences dans ces rôles, l'agent de transit peut progresser dans leur carrière et occuper des postes de direction avec une plus grande responsabilité et un salaire plus élevé.

- Le niveau de salaire :

Le niveau de salaire d'un transitaire n'est pas fixe. La fourchette de salaire est comprise entre 150.000 F à 500.000 F ou plus selon les enquêtes et recherches (les salaires diffèrent selon l'entreprise, le poste occupé ou le niveau de formation). Les débutants dans le métier ont parfois des primes.

## 2. Diagnostic du métier

Le diagnostic du métier va être fait à l'aide de l'analyse SWOT suivant.

**Figure 1: L'analyse SWOT du métier de transitaire**



**Source** : Nous-même

### III. Bilans et perspectives

Le transitaire doit posséder d'excellentes compétences en transport et logistique, car il se doit d'établir des documents d'import-export. Il doit également posséder des compétences en gestion du temps, en organisation et résolutions de problèmes.

#### 1. Bilan personnel :

Pour ce point, nous allons essayer de décrire la personne que nous sommes de par une analyse SWOT (forces, faiblesses, opportunités et menaces).

**Tableau 2:** *SWOT du bilan personnel*

<b><u>FORCES</u></b> Sociale Humble Ambitieuse Sens de l'humour Travail en équipe Savoir convaincre Fort caractère	<b><u>FAIBLESSES</u></b> Emotionnelle Stress Pas méfiante Impatiente
<b><u>OPPORTUNITES</u></b> Trouver un coach pour gérer le stress	<b><u>MENACES</u></b> Risque d'être trahi

**Source** : Nous-même

## 2. Bilan professionnel :

Actuellement en troisième année à l'institut MERCURE spécialisée en Commerce International, nous avons eu à faire plusieurs modules qui nous ont permis d'acquérir un ensemble de savoir-faire et de savoir-être. C'est dans cette optique, que nous allons faire une analyse SWOT professionnelle.

***Tableau 3: L'analyse du bilan professionnel***

<b><u>FORCES</u></b> Formation suivie Stage sur le milieu de la restauration Propriétaire d'une boutique en ligne Détermination Maîtrise des réseaux sociaux (Instagram, Snapchat, WhatsApp, TikTok) Sens de l'organisation Gérer une clientèle Connaissance de la vente Maîtrise des logiciels (Word, PowerPoint, Excel, Sphinx, Saari) Maîtrise de certains incoterms	<b><u>FAIBLESSES</u></b> Stage jamais effectué dans le milieu du transit Non maîtrise des langues étrangères Non maîtrise des logiciels Gainde et Orbus
<b><u>OPPORTUNITES</u></b> Emplois disponible Pouvoir travailler dans plusieurs domaines (Commercial, transit, responsable achat ou vente etc.)	<b><u>MENACES</u></b> Secteur saturé Concurrence par rapport aux autres diplômés

**Source** : Nous-même

Nous avons eu à travailler chez Chocolate Sarayi en tant que serveuse. Dans ce poste, nous avons appris à gérer les clients, à veiller à l'organisation du restaurant et à faire le suivi des commandes du client.

Comme travail sur les réseaux sociaux, nous étions gérante de deux boutiques qui sont Taar by Léna et Lenastore. A travers, ce profil nous avons pu faire les tâches suivantes :

- ✚ Gérer l’approvisionnement et les ventes,
- ✚ Mettre en place la politique de distribution,
- ✚ Contrôler les activités des collaborateurs(fournisseurs),
- ✚ Mettre en place une stratégie marketing.

Ces expériences nous ont permis de voir comment fonctionner dans le milieu professionnel vu que ce n’est pas vraiment une chose facile de vouloir poster sur différents réseaux sociaux et avoir l’aptitude à répondre aux attentes des clients.

### 3. Plan d’action et Perspectives

#### 3.1. Plan d’action

Pour atteindre cet objectif fixé qui est de devenir un transitaire, il nous faut développer les compétences en acheminement des transports (air, mer, route ou voie ferrée) en faisant des stages, s’exercer de plus en plus et savoir résoudre tous les problèmes (retard, endommagement ou perte de la marchandise).

Avoir une maîtrise des plateformes comme Orbus qui permet de faire des demandes de déclaration préalable d’importation et Gainde Intégral qui permet de saisir les informations de la marchandise ; avoir une maîtrise des incoterms, des tarifs extérieurs communs et aussi les la maîtrise des législations douanières, renforcer le niveau d’anglais et l’apprentissage d’autres langues internationales.

Le plan d’action peut être dérouler dans le court, moyen et long terme comme suit :

**Tableau 4: Plan d'action**

Court terme	Moyen terme	Long terme
Obtention de la licence Stage dans le milieu du transit	Science de coaching Faire un master transport-logistique Formation TOEFL Formation des logiciels Gainde et Orbus	Certifications spécialisées Création d’entreprise Travailler dans les multinationales

**Source** : Nous-même

### 3.2. Perspectives

Le métier de transitaire nécessite au moins 2 années voire à 5 années d'études. Actuellement en licence 3 Gestion des entreprises spécialisation Commerce International, nous pouvons augmenter nos responsabilités au long de notre vie professionnelle jusqu'à obtenir le poste de responsable de plateforme import-export qui peut s'exercer sur toutes les continents, être formateur professionnel dans les universités, être membre dans les organisations internationales, travailler dans les multinationales jusqu'à acquérir des compétences nécessaires qui nous permettra de créer notre propre structure de transit.

# Conclusion

En somme, il était question de présenter le métier de transitaire au sein du Port Autonome de Dakar, dans les missions et activités à réaliser, les compétences requises ainsi que les procédures d'évolution dans le métier.

Aujourd'hui, la fonction des transitaires est primordiale pour la facilité et la réussite des opérations liées au commerce extérieur, notamment les opérations d'importations et d'exportations. Ses activités sont complémentaires avec autres intervenants tels que : les logisticiens, commissionnaires, consignataires, manutentionnaires, transporteurs, mandataires, etc. Ce qui constitue de ce fait un maillon fort dans la chaîne de transport maritime.

Il s'occupe de la demande de leurs clients, et veille à l'application avec rigueur les différentes réglementations douanières de paiement de droits à l'importation et d'autres taxes sous certaines conditions. Le régime du transit peut être présenté comme des facilités douanières, il permet aux importateurs de transporter des marchandises entre les frontières ou des territoires, ainsi que ces importateurs effectuent des formalités douanières pour faciliter la circulation des marchandises.

Il doit se comporter en bon père de famille, Il doit être diligent c'est-à-dire apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue. Le transitaire est au service de la marchandise et par la même entremise au service du commerce international et donc indispensable au développement du commerce international. Grâce à leur connaissance du marché et à leur relation à l'étranger, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance des paiements. En somme, il contribue au renforcement de l'économie d'un pays.

Ce travail de recherche nous a également permis de voir les différentes difficultés qui se présenteront, les postures à adopter dans la future face à des situations complexes. Dans cette optique, il faudra davantage s'investir dans la formation, concrétiser ce travail de recherche permettra de mener à terme une nouvelle action d'envergure, et donc d'acquérir un plus de confiance à nos aptitudes personnelles.

# REFERENCES

## Bibliographie

Ousmane NDIAYE (2015). « Processus d'obtention d'agrément au Port Autonome de Dakar ». Mémoire soutenue à Supdeco.

Pape Salla DIOP (2020). « Etude du rôle de transitaire dans le transport international de marchandises par voie maritime : Cas Bolloré Transport et Logistique » Mémoire soutenue à Supdeco

## Webographie

<https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/historique> consulté le 27-06-2023

<https://www.institut-numerique.org/c-le-statut-juridique-du-pad-500fe2489d2fd> consulté le 28-05-2023

<https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/organisation/statut-et-mission> consulté le 28-05-2023

<https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/organisation/administration> consulté le 01-06-2023

<https://www.portdakar.sn/nous-decouvrir/presentation/organisation/assemblee-generale> consulté le 03-06-2023

<https://www.memoireonline.com/09/13/7354/La-place-et-le-rle-du-transitaire-dans-le-commerce-international.html> consulté le 09-06-2023

<https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/transitaire> consulté le 13-06-2023

<https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/transitaire> consulté le 13-06-2023

# ANNEXES

# TABLE DES MATIERES

Dédicaces	I
Remerciements	II
SOMMAIRE	III
Liste des tableaux	IV
Liste des figures	V
Liste des abréviations	VI
INTRODUCTION	1
I. Présentation du port autonome de Dakar	3
1. Historique et statut du PAD	3
1.1. Historique	3
1.2. Statut juridique du Port Autonome de Dakar	5
2. Missions et Activités du port autonome de Dakar	5
2.1. Missions	5
2.2. Activités	6
3. Organisation du PAD	8
3.1. Conseil d'administration	8
3.2. Comité de direction	9
3.3. Directeur général	9
3.4. Assemblée générale	9
4. Marché et concurrence	10
5. Diagnostic du PAD	12
II. Le métier	13
1. Présentation du métier de transitaire	13
1.1. Présentation du service de transit	13
1.2. Qui est le transitaire	13
1.3. Rôle et mission du transitaire	15
1.4. Les obligations du transitaire	16

1.5.	Les obstacles à l'activité du transitaire-----	20
1.6.	Les fonctions d'un transitaire -----	21
1.7.	Connaissances requises pour exercer le métier de transitaire-----	22
1.8.	Les compétences requises pour exercer le métier de transitaire -----	22
2.	Diagnostic du métier-----	25
III.	Bilans et perspectives-----	26
1.	Bilan personnel :-----	26
2.	Bilan professionnel :-----	27
3.	Plan d'action et Perspectives-----	28
3.1.	Plan d'action -----	28
3.2.	Perspectives -----	29
	<b>Conclusion</b> -----	<b>30</b>
	<b>REFERENCES</b> -----	<b>VII</b>
	<b>ANNEXES</b> -----	<b>VIII</b>
	<b>TABLE DES MATIERES</b> -----	<b>IX</b>