Je tiens à remercier dans un premier temps, toute l’équipes pédagogiques de et les intervenants professionnels responsables de la formation de la STM (**s**ociété transiterez), pour avoir assure la partie théoriques de celle-ci.

Je remercier également Monsieur Radwan Houssein Pour l’aide et les conseils concernant les missions évoquées dans ce rapport, qu’il m’apporte lors des différents suivis.

Je tiens à remercie tout particulièrement témoigner tout ma reconnaissance aux personnes suivantes, pour l’expérience enrichissante et pleine d’intérêt qu’elles m’ont fait vivre durant ces 2mois au sein de STM:

Monsieur Haji Moussa partenaire de STM pour son accueils et la confiance qu’i l m’aaccordedes mon arrive dans l’entreprise ;

Monsieur Abdisalam responsable de gestion d’opération De la STM, il n’était pas mon tuteur mais il jouait un rôle un peuplés du tuteur, pour m’avoir intègre rapidement au sein de l’entreprise et m’avoir toute son confiance ; pour le tempe qu’il ma consacre tout au long de cette période, sachant répondre a toutes me interrogations ; sans oublier son participation au cheminement de ce rapport ;

Monsieur Moktar ,Mohamed et madame Neima,Oumalkhaire,ainsi quel’ ensemble du personnel de STM pour leur accueil sympathique et leurs coopérations professionnelle surtout au long de ce 2mois .

La logistique et le transport constituent de puis quelques années, une plateforme incontournable et un secteur très en vogue permettant de faciliter l’internalisation des échanges.

C'est pour nous acquitter de cette obligation académique que nous, en tant qu'élève de Logistique Transport, effectué mon stage au sein de la Société de Transit Moderne « STM» qui à duré pendant un mois dans le but de palper du doigt la réalité du monde professionnel et permettre ainsi de compléter mon savoir car la théorie sans pratique est stérile.

C’est dans le cadre d’élargissement de connaissance et la pratique de connaissance théorique acquis que s’inscrite stage riche en expérience ce professionnelle qui m’a permis d’ouvrir les yeux sur le domaine professionnel. C’est dans ce sens que la structure professionnelle dans la quelle j’avais effectué mon stage dans la Société de Transit Moderne pour mieux compléter ma formation professionnelle.

J’ai donc pu réaliser mon stage dans l’objectif d’accroître mes connaissances et mes compétences acquis dans ce domaine et ainsi d’acquérir celles que je n’avais pas encore assimilées. Ce stage m’apermis de compléter mes connaissances ainsi que mes compétences acquis théoriquement à Lycée technique en matière de ma formation en option Logistique&Transport car la théorie et la pratique sont complémentaires.

**Comment fonctionne la gestion des opérations de Transit en importé en export ?**

Mon travail sera traité en fonction de trois parties, le premier portera sur la présentation de l’entreprise, quant au deuxième, il concerne les différents services et les taches effectuées et un troisième partie axé sur les problèmes constatées et les solutions apportées.

**A) Historique**

**La STM (Société de Transit Moderne) crée en 1996 par Mr. Moussa Ahmed comptait au début 3 salariés et au niveau matériel possédait :**

* + - Trois camions
    - Un parc d’automobile qui compte:
      * Neuf Clark de 4T jusqu'à 30T
      * Dix camions
      * Quarter car-carrier
      * Porte char

Au fur et à mesure les activités de l’entreprise ses diversifient et surtout ses clients necessent d’augmenter desjours en jours depuis sa création.

Aujourd’hui, la **S**ociété de **T**ransite **M**oderne compte 51 salariés sans ajouter les journaliers qui sont plus de 30 journaliers par jour et elle possède comme matériels 10 camions et 10 clarks.

La **S**ociété **T**ransit **M**oderne ne se limite pas seulement dans le domaine de transit, mais elle a également crée des services qui sont exclusivement maritimes (Delta maritime service) qui ont connu un fort essor.

Par manque des matériels, tels que camions ou Clark, Goda transit, Samar transit ou encore autres petites sociétés transitaires sont des clients potentiels de la **STM** pour leur transporter les marchandises.

On trouve pareillement des grandes entreprises, telles que Marill, Techno Transit ou Transit 2000 qui exercent les mêmes fonctions que la **STM**.

La politique de l’entreprise est de satisfaire à ses clients, qui sont en grande partie éthiopiens, en répondant à leurs besoins le plus rapide possible.

En effet, elle n’a pas pour objectif que s’enrichir mais pense aussi à créer des emplois et réduire le taux de chômage pour favoriser les jeunes diplômés actifs, car Djibouti ne possédant ni les zones industrielles ni agricoles, ne compte que sur ses activités tertiaires.

**B)Fiche d’identite**

* **RAISON SOCIAL : Société de Transit Moderne(STM)**
* **STATUT JURIDIQUE : S.A.R.L.**
* **OBJET SOCIAL : L’entreprise est habilitée à effectuer:**
  + - * Touts les operations de transit
      * Déménagement ; assurances,
      * Des operations douanières,
      * Tous les transports sauf aérien.
* **SIEGE SOCIAL: Avenue Cheick Osman**
* **B.P** 🖂 **:**1923Djibouti
* **TEL** 🕾 **:**+25335.13.98/35.32.69
* **FAX** **:**+25335.12.06**EM@IL**:[Stm@intnet.dj](mailto:Stm@intnet.dj)
* **CAPITAL** **:**1.000.000FDJ
* **EFFECTIFS** **:**51salariés
* **DATEDECREATION**:13Janvier1996

**C) *Organigramme de la Société Transit Moderne***

Service de recouvrement

Service

Facturation

Export

Service

Facturation

Import

Chauffeur

Mécanicien

Secrétariat

Service Facturation Ethiopien

Service de la comptabilité

Chef de service du personnel de Bureaux

Chef de service du personnel du Port

# DIRECTEUR

Service Facturation locale

Pointeur

Magasinier

**D) Logo de la Société de Transit Moderne**



La STM consiste àgérer l’importé l’export entre les vendeurs des marchandises données et ses acheteurs mais elle fait également le transport local. Ce pendant, elle est principalement composée en trois services : service local, service export et service import.

* 1. **Service local**

Le service local, comme son nom l’indique, se charge du transit national (Direction Djibouti).Ce dernierne concerne tout de fois que 5% du chiffre d’affaires de la société.

S’offrent aux clients pour acheminer ses marchandises :

* + Sortie enville
  + Zone Franche

1. **Sortie en ville:**

Pourque les marchandises puissent sortir du port c'est-à-dire sortir en ville, le client doit payer :

* Le fairs de port,
* La déclaration à la douane de Djibouti
* Et enfinl a facture de la manutention en Terminal Conteneur.

Une fois payé toutes ces sommes, il reçoit le Gat Pass du service commercial du port.Un document appelé « Autorisation de Sortie de conteneurs» établi par la **S**ociété **T**ransit **M**oderne (STM)faciliter alasortie des marchandises. Cette fois-ci, il doit avoir dans samainle Bill of Ladingetle D.O électronique (bon de livraison)(Voir l’annexe locale).

1. **Zone Franche :**

Pour ce qui est du zone franche la procédure est lamé me mais les marchandises seront exonérées de taxe dans cette condition.

**Tâches effectuées :**

Malheureusement je n’ai pas effectué des taches dans ce service

* 1. **service export**

Le service export consiste à gérer les activités d’exportation des marchandises venant de l’Ethiopie et destinées à l’extérieur. Toutefois ses activités ne sont pas très vastes, l’Ethiopie exporte le plus souvent lecaféet rarementle maïs, les viandes, lescotons….etc.

Pour l’ouverture d’un dossier pour les marchandises concernées, on doit obligatoirement avoir les documents suivants :

* **Leshippinginstruction**
* **Ethiopia customer**

Tous ces documents doivent être envoyés par la voie de DHL ou par email.

**Tâches effectuées :**

D’abord dans le service export de transit Ethiopien au quel deux personnes s’occupent de deux opérations. Durant mon stage j’ai établi un dossier en suivant le programme suivant:

***1erétape : on reçoit au début le shipping instruction etladéclarationdeladouaneEthiopienne*** (voirannexesd’export).Cesdocumentssontobligatoirespourl’ouverturededossierpourlesmarchandisesconcernées.

***2émeétape***:Apres avoir reçu ces deux documents, on vérifie si tout est correct. Le séléments importants dans ces deux documents sont:

* **Le numéro d’opération**
* **Le nom du destinataire**
* **Le nom de l’expéditeur**
* **Le nom de l’agence qui va transporter la marchandise**
* **Le poids et le volume de la marchandise**
* **Et les instructions mise au point par l’expéditeur de marchandise pour l’exportation de cette marchandise**
* **La destination dela marchandise**

***3éme étape****:*si tout est bon, on leur ouvre un dossier.

***4éme étape****:*Après avoir tout vérifié et ouvrir un dossier, on établit une lettre d’autorisation de sortie de conteneur à l’agence concernée qui est par exemple PIL ou CMA-CGM.

***5éme étape****:*une fois reçue lal ettre, l’agence va nous envoyer le bon de livraison des marchandises qui indique le nom de navire qui va exporter les marchandises et la date qu’elle va arriver à Djibouti. Entretemps, on envoie aux agents de terrain de la STM se trouvant au port, le shipping instruction, la déclaration de la douane éthiopienne et un formulaire établi par le service d’export indiquant des informations sur les camions qui transportent les marchandises, telque l’immatriculation des camions, les noms des chauffeurs.

***6éme étape****:*On déclare les marchandises auprès de la douane Djiboutienne qui vont nous faire la déclaration (voir l’annexe d’export) en leur envoyant comme documents la copie de shipping instruction la copie de ladéclaration Ethiopienne, une autre copie de formulaire.

***7éme Etape****:*Ensuite pour la manutention des marchandises dans le service, on envoie au service de bureau belles documents suivants:

* Les copies de la déclaration de la douane Djiboutienne et du shipping instruction,
* La declaration éthiopienne
* Et le formulaire pour avoir la facture de redevances des marchandises (frais de port)(voir annexes d’export).

***8éme étape:***à partir de frais de port et l’original de bon de livrais on qui vont être envoyé au service de terminal conteneur, on reçoit la facture de manutention de conteneur. Entre temps, les camions décrits aux agents du terrain, une fois arrivées, les marchandises qu’ils transportaient vont être déchargées et ces dernières vont être empotées dans les conteneurs que les agents avaient sorti de terminal conteneur. Ainsi, une fois empotés les conteneurs, les agents du terrain vont établir un document appelé EXPORT TALLY REPORT (voir l’annexes d’export) et qu’ils l’envoient au service. Ce document contient obligatoirement le numéro des camions qui transportaient les marchandises, la quantité des marchandises, le numéro de conteneur et le numéro de cachet.

***9éme Etape****:*Apres avoir eu ce denier document, nous écrirons une lettre d’autorisation d’entrée dans le terminal conteneur et de chargement dans le navire les conteneurs empotés (voir l’annexes). Cette lettre est complétée à partir du tally report. Aussi elle est envoyée à l’agence qui transportera les marchandises. Elle montre que les conteneurs sortis vides sont remplis et empotés et qu’ils sont prêts à être chargés dans le navire et être transportés jusqu’à la destination. Le service valeur envoyer deux lettres.

***10éme Etape***: Une fois reçue les deux lettres, l’agence va renvoyer une de deux lettres qu’elle a signée et a marqué la date et l’heure qu’elle a reçue la lettre. En effet, cette dernière est obligatoire en cas de dommage.

***11éme Etap*** *:* Le navire chargé par les marchandises et les marchandises transportées jusqu'à la destination. Arrivées à destination l’agence concernée enviera la copie de connaissement (voir l’annexes d’export) afin que le service d’export la corrige à partir des hipping instruction pour l’original de connaissement.

***12éme Etape:***une fois corrigée, on envoie la copie de connaissement et les marchandises vont arriver à leur destination, le service envoiera l’original de connaissement par DHL. Ainsi le dossier est clos. Entre temps l’agence va renvoyer l’original de connaissement.

**C ) Service Import**

Le service import gère toutes les opérations concernant les marchandises importée se transitées de l’extérieurvers l’Ethiopie par l’intermé diaire du port de Djibouti ou de Doraleh. Ce service est très important pour l’Ethiopie. Il offre plus d’activités que le service export car les marchandises importées sont plus importantes que celles qui sont exportées.

Ce pendant, pour commencer le service import, on doit ouvrir un dossier pour les marchandises concernées, etl es documents nécessaires pour ouvrir ce dossier sont :

**1 le bill of Lading**

**2 le commercial invoice**

**3 le packinglist**

**4 Ethiopian customs**

Tous ces documents doivent être envoyés par la voie de DHL ou par email.

**Tâches effectuées :**

Dans le service d’import éthiopien, j’ai également établi l’ouverture des dossiers pour les marchandises, les procédures sont un peu les même savec celles d’export. On commence parles quatre documents présentés au dessus **(***lebilloflading ,lecommercialInvoice ,lepackinglist ,Ethiopiecustom***).**

Durant mon stage dans le service import éthiopien, j’ai effectué par ma curiosité ,pendant 2jours, le recouvrement avec les agents de terrain pour découvrir les différente sagences dontla **STM** est client.

La fonction du service derecouvrement, dont deux agents s’enoccupent, est derécupérer le delivery order et le DO electronic (voir l’annexe import) auprès del ’agence concernée en leur envoyant l’original de bill of lading et lere lease.

Quantàmoi, lepremier jour, j’ai accompagné un agent qui m’aprésenté les différente sagences telles que CMA-CGM, MSC, PIL, Maersk.

Et ensuite le deuxième jour, on s’estdivisé lestâches. Je me suis occupé de deux agences, Maersk, etMSC, etje m’en suis bien sorti à réussir ma mission.

Par la suite, en temps qu’agent dans le service import éthiopien, on doit envoyer pour la déclaration de la douane Djibouti enunmontant de 3000fd par bill of lading avec :

* + - * **La copie de bill of lading**
      * **La copie de delivery order**
      * **l’original de DO electronic**
      * **la copie de Commercial invoice**
      * **la copie de packingist**
      * **et la copie d’Ethiopia custom**

On doit également envoyer l’original de delivery order et la copie de DO electronic au service determinal conteneur pour nous effectuer la facture.

Une fois les marchandises facturées, on leur établit le gat pass à partir du document de la douane djiboutien, la facture et la copie de DO electronic. Ainsi les marchandises peuvent sortir du port et du pays.

**A)Problèmes constates**

* Les places sont restreintes dans l’entreprise.
* Les salariée seffectuent beaucoup de travail mais leur salaire ne correspond pas aux travaux qu’ils fournissent.
* Elle ne posse de pas des materiels disponible sà toutes de pression de courant électrique et des matériels dehith-teckde haut techonologie. Ce sordinateurs sont de sanciens modeles des années 80 et qui ne peuvent s’adapter aux nouveaux logiciels.
* Dans le service export l’agence éthiopien change:
* La destination
* Lenombre de conteneur

C’est qui causera les personnes concernent de reprendre le travail à zéro et des changements de toutes les documents.

* Dans le service import il sont problèmes des célle :
* Sans numéro
* Numéro différents
* Coup
  1. **Solutions apportées**
* Elargissements des l’espace del’entreprise.
* Augmentation de salaire pour que les salariées être motive.
* Donc je propose que avec la nouvelle techonologie, qu’elles forment ces salariés pour que adaptentles nouveaux logiciels et des materiels de très hautes technologies doivent etre utilise pour l’augmentation des performances de l’entreprise.
* IL faut que le responsable du service reste attentive toutes les temps et qu’il soit une personne motive et qui exprime vraiment a leurs langue.
* Ils faut que les personnes concerne verifier plusieurs fois avant de prendre les célle.

Je tiens avant tout à remercier l’equipe qui m’avraiment tres bien accueilli durant ce deux mois .Elle a toujours été presente lorsque je recontrais des problemes, et toujours prete à repondre à mes questions.

Ce stage a parfaite mentre pondu à mes attentes car je souhaitais decouvrir ce domaine. Il m’a permis de decouvrir que je ne connais sais finalement que tres peumais pour le quel je porte uniment se inetert.

La procédure de travailles très longue et nécessite une expérience et une stabilité dans le travail. C’est ainsi que les salariés réussissent à bien faire leur travail.

Je pense que les cours de transit qui nous ont été enseignes cette année sont eu une importance capitale au bon déroulement du stage. En effet, sans ces notions de base, j’aurais sûr emmenotté déboussolé et je j’aurais pas découvrir les nombreuses choses qui m’ontété enseignes. J’ai revue plusieurs notion sabordee sen cours mais de manière plus approfondie comme le transit (import, export).

**Bill of Lading :** le connaissement en français. en transport maritime, document remis parle commandant d'un navire de transport à l'expéditeur d'un chargement accepté à bord.

Le Bill of Lading est donc un titre donnant droit à la remise de la marchandise à destination, il entend retirer sa marchandise.

Le Bill of Lading ou le connaissement a pour fonctions :

-de prouver le contrat entre le chargeur et le transporteur (preuve de contrat) ;

-de prouver que le capitaine a reçu les marchandises qui sont décrites sur le document (preuve de la réception);

-un titre représentatif de la marchandise (document négociable). Sa transmission à des ayants droits ou au destinataire transfère la possession de la marchandise (connaisse ment à ordre ; à personne dénommée ou au porteur). Il permet à ce lui qui détientderé clamer la marchandise à l’arrivée.

**Release :** bon de livraison en français. Document permettant au propriétaire de justifier la livraison de la marchandise.

**Packinglist :** Liste de colisage en français. Documenté numérante les détails et les caractéristiques d’une marchandise.

**Invoice :** facture en français. Un montant total figuré sur un document qui mentionne le détail et le coût des produits et prestations fournis à un client. Il peut s’y ajouter la note de frais, la note d’assurance.

**Manifeste:** les marchandises arrivant par mer doivent être inscrites sur le manifeste ou dans uné général du charge mentdunavire. Ce document doit être signé par le capitaine du navire. Il doit mentionner l’espèce, le nombre de colis, leurs marques, numéro, la nature des marchandises et les lieux de chargement. Il est interdit de présenter commeunité dans le manifeste plusieurs colis fermés réunis de quelque manière que cesoit. Les marchandises prohibées doivent être porté sant manifeste sous leur véritable dénomination parnature et espèce.

**Shippingins truction:** est un document décrit comme un formulaire, comportant tous les détails d’une marchandise (voirannexe).

**Gate pass :**c’est un document d’autorisation d’entrée au port ou de sortie de la ville des marchandises .