

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un peuple – Un but – Une foi

Ministère de la Formation Professionnelle de l'Apprentissage et de l'Artisanat

Communauté des Acteurs Portuaires de Dakar

Centre de Formation aux Métiers Portuaires et à la Logistique

RAPPORT DE STAGE

THEME :

**LE DEROULEMENT DES OPERATIONS CONNEXES
A UNE ESCALE A DAKAR TERMINAL, SENEGAL**

**Abdoulaye MBAYE, Technicien Supérieur Spécialisé en Méthodes et
exploitation Logistique**

Maitre de stage :

M. Abdoulaye SENGHOR, chef de parc adjoint à Dakar Terminal

Année académique 2018-2019

REMERCIEMENTS

Je rends grâce à **Dieu**, qui, par ses faveurs, m’a donné la santé et le courage de poursuivre ce travail.

Je témoigne ma gratitude à **M. Abdoulaye SENGHOR**, mon maître de stage qui m’a beaucoup soutenu durant mon séjour en entreprise.

Je remercie tous les membres de **ma famille, mes très chers parents, mes frères et sœurs, mes amis, le personnel administratif et pédagogique du CFMPL** sans oublier mes **camarades de promotion** et tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à ma formation. Je remercie également mes promotionnaires du Master 2 Géographie à l’UCAD ainsi que mes colocataires des chambres 20 L et 10 V du campus social de l’UCAD pour m’avoir compris durant les moments de nervosité.

J’adresse mes sincères remerciements à M. le directeur général de Dakar Terminal Sénégal ainsi que les responsables des ressources humaines en l’occurrence M. BA et Mme Raïssa Thérèse Tigan SECK.

Je remercie également El Hadj Bafou responsable Reporting, M. Coulibaly chef de parc conteneurs, M. DIONE Dame chef de parc auto et tous les employés de Dakar Terminal qui ont bien voulu m’aider l’accomplissement de ce travail.

.

M. Abdoulaye MBAYE

SIGLES ET ABREVIATIONS

BAE	Bon A Enlever
BAD	Bon A Délivrer
CAP	Communauté des Acteurs Portuaires de Dakar
CFMPL	Centre de Formation aux Métiers Portuaires et à la Logistique
DT	Dakar Terminal
EIR	Equipment Receipt Document
EVP	Equivalent Vingt Pieds
GAINDE	Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges
ODC	Ordre de Chargement
PAD	Port Autonome de Dakar
QSHE	Qualité Sécurité Hygiène Environnement
RORO	Roll on Roll off
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities Threats
TRANSBO	Transbordement

INTRODUCTION:

Le monde du **21^{ème} siècle** est largement dominé par la libéralisation des échanges. De nos jours, la nécessité de transporter des marchandises en toute sécurité donne une place prépondérante à la conteneurisation dans le secteur du transport. Dans un monde devenu un village planétaire, le besoin d'optimisation des flux de marchandises incite à **l'émergence de la logistique**.

Comme partout dans le monde, le Sénégal évolue à pas de géants dans la formation des jeunes sur les **métiers du transport**, de la **manutention** et de la **logistique**. C'est sous cette dynamique que la **CAP (Communauté des Acteurs des Portuaires) de Dakar** a mis en place un **centre de formation aux métiers portuaires et à la Logistique (CFMPL)** afin de répondre aux réels besoins des entreprises. Etant étudiant en fin de cycle dans ce centre, je dois passer les deux derniers mois de ma formation en entreprise, ce qui m'a incité à postuler un stage de deux mois au **DAKAR TERMINAL, SENEGAL**.

DAKAR TERMINAL, fondée en 2014, évolue aussi bien dans la manutention verticale (conteneurs et conventionnels) que dans celle horizontale (les RORO) dont elle détient le monopole au Sénégal. Le professionnalisme et la qualité des prestations offertes par cette structure expliquent notre choix sur cette structure. Le Port Autonome de Dakar (PAD) étant, stratégiquement parlant, très bien placé dans l'environnement portuaire africain et mondial, agit positivement sur plus de 90 % du commerce extérieur du Sénégal et offre aux acteurs du milieu portuaire un avantage concurrentiel très significatif. Dès lors, le bon déroulement des opérations connexes à une escale dans un terminal à conteneurs devient un enjeu pragmatique pour la rentabilité de l'entreprise. La gestion des activités connexes à une escale est un processus nécessitant l'usage de moyens matériels, une bonne sécurité, une bonne maîtrise de la documentation et une main d'œuvre qualifiée et rigoureuse.

Pour une bonne gestion d'un terminal, il devient obligatoire de réaliser diverses tâches complémentaires afin d'optimiser l'exploitation de la plateforme. Ainsi la gestion de ce terminal est une mission assez délicate du fait surtout de la sensibilité des véhicules.

Pour mieux comprendre le **déroulement des opérations connexes à une escale**, ce présent rapport est scindé en trois grandes parties.

En premier lieu nous allons **présenter le PAD, le groupe Bolloré transport & logistique et Dakar terminal**. En second lieu nous procéderons au déroulement du stage, c'est à dire

l'étude détaillée du thème (**déroulement des opérations connexes à une escale à Dakar terminal**). Enfin nous allons faire une analyse **SWOT** pour mieux comprendre les **forces**, les **faiblesses**, les **opportunités** et les **menaces** de Dakar Terminal.

Première partie: PRÉSENTATION DU PAD ET DE DE L'ENTREPRISE

Chapitre 1: PRÉSENTATION DU PAD

Depuis sa création en 1865 sous la forme d'un port de commerce, et ensuite son érection en société nationale, il y a 30 ans, le Port de Dakar a connu certes des mutations majeures. Mais il a encore des batailles à remporter et des chantiers à engager. Ceux-ci doivent être compris par tous et relevés ensemble.

Situé à l'intersection des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud, le port de Dakar, bénéficie d'une position géographique exceptionnelle. Celle-ci permet aux navires venant du nord de disposer d'un gain de navigation de deux (2) à trois (3) jours par rapport aux autres ports de la côte ouest africaine. Parfaitement balisé, le port de Dakar est l'un des rares ports de la côte ouest africaine où les navires de toutes catégories peuvent accéder à tout moment grâce aux conditions nautiques exceptionnelles du site. Le port de Dakar est un port maritime en eaux profondes, et se situe à l'intersection des principales routes maritimes desservant la Côte Ouest Africaine.

Les marées varient entre **0,20 m en basse mer** et **1,90 m en pleine mer**. Un cercle d'évitage de diamètre 500 m. Un chenal dragué à **-13 m à l'intérieur** et à **-13,5 m à l'extérieur** avec une largeur de 250 m et parfaitement balisé, permet d'accéder au plan d'eau intérieur.

C'est un port international de transit qui constitue la porte naturelle du Mali offrant ainsi la possibilité de desservir le Niger et le Burkina Faso. Elle est répartie en deux zones de commerce distinctes (Sud et Nord) séparées par une zone militaire, des magasins, des ateliers de réparation navale et un port de pêche. La vision stratégique « **port de l'excellence à l'horizon 2023** » se traduit par une politique de spécialisation des quais soutenue par le triptyque : **performance, efficience, sécurité**. En agrégeant près de 95% du commerce extérieur et en contribuant pour plus de 90 % aux recettes douanières, le Port de Dakar constitue, à tous les égards, la plateforme logistique de référence au service du développement socioéconomique du Sénégal.

Situation Géographique du PAD



Vue aérienne du PAD



Chapitre 2 : PRÉSENTATION DU GROUPE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTIQUE ET DE DAKAR TERMINAL SENEGAL

I. PRÉSENTATION DU GROUPE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTIQUE

Créé en 1822, le Groupe Bolloré fait partie des 500 plus grandes compagnies mondiales.

Il œuvre dans le transport, la logistique, la distribution d'énergie à travers sa filiale Bolloré Transport & Logistics ou encore dans le film plastique ultra fin. Il est présent dans d'autres industries, dont celle historique du papier. Depuis les années 2000, il se développe dans l'automobile, la communication et la publicité, les médias et les télécommunications. En 2004, il figure parmi les deux cents premiers groupes industriels européens et les cinquante premiers français. En 2013, il réalise 10,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires et il emploie 55 000 personnes dans le monde. Aujourd'hui le groupe occupe une place importante dans le marché des transports et de la logistique.

II. PRÉSENTATION DE DAKAR TERIMAN, SENEGAL

Après un processus d'appel d'offres international, le Port Autonome de Dakar (PAD) a attribué au groupe Bolloré l'exploitation du terminal roulier du port de Dakar. Le contrat de concession porte sur l'exploitation des opérations logistiques des navires rouliers, dits « RoRo », dédiés principalement au transport de véhicules mais qui peuvent aussi transporter des conteneurs et du conventionnel (Bulk).

Créée officiellement le 01 MARS 2014, Dakar Terminal a lancé un vaste plan d'investissement sur du matériel de manutention adapté aux navires rouliers et des travaux d'infrastructure afin de rénover le terre-plein. La société a commencé ses activités le 30 Avril 2014 et prévoit également de lancer des travaux d'approfondissement du quai Est afin de pouvoir accueillir simultanément deux navires à fort tirant d'eau.

Le terminal traite principalement le marché local mais étend également ses activités dans la sous-région, notamment sur des marchandises en transit vers le Mali, la Guinée, etc.

Employant plus de 150 employés permanents, Dakar terminal fait partie intégrante du Plan Sénégal Émergent lancé par les autorités et qui vise notamment à faire du port de Dakar le premier port de la côte ouest africaine.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE DAKAR TERMINAL

- Longueur totale actuelle des quais : 645 m
- Travaux de réfection du Terre-Plein en cours
- Tirant d'eau : entre -8.5m et -10m

LE DEROULEMENT DES OPERATIONS ANNEXES A UNE ESCALE A DAKAR TERMINAL, SENEGAL

- Parc à conteneurs : 8 hectares
 - Équipements : 5 Reach Stackers / 12 Tracteurs Terminal / Chariots élévateurs 40T, 12T, 7T, 4T/ Bob cat (pousseur).
 - Système d'exploitation du terminal : IPAKI
 - Capacité de stockage : 2 000 EVP et 1 850 EVL
 - Capacité annuelle : 50 000 EVP / 66 140 véhicules / 77 948 tonnes de conventionnel
- 12.

Parc automobiles de Dakar Terminal



Deuxième partie : DEROULEMENT DES OPERATIONS CONNEXES À UNE ESCALE

Dans cette partie nous allons aborder les activités en aval de l'escale d'un navire. Nous allons décliner, premièrement, les activités effectuées par le Reporting et deuxièmement celles effectuées au Terminal.

Chapitre 1 : ACTIVITES DU REPORTING

I. TRANSFERT DIAMNIADIO

Le transfert Diamniadio est une opération effectuée par l'agent Reporting. Elle consiste à transférer les véhicules qui ont fait plus de quinze (15) jours dans le parc de Dakar Terminal (mole 2) vers le parc qui se trouve à Diamniadio. Les véhicules à transférer doivent être accompagnés du Discharging Excel file, et des pages du cargo manifeste où ils sont manifestés.

Gestion des transporter qui doivent accéder au mole 2 :

Les transporteurs qui opèrent au niveau du terminal doivent impérativement disposer d'une autorisation d'accès au terminal. Cette dernière est effectuée par l'agent planification à partir de la liste des mises à jour envoyée par l'attaché commercial de la direction commerciale du port. C'est soit une liste de tracteurs ou une liste de semi-remorque

II. LONG STAYING LIST DAKAR TERMINAL (CAETANO, CFAO, LASA)

La long staying DT est une liste des véhicules neufs qui ont fait plus de cinq (5) jours dans le parc de Dakar Terminal (pour des clients spécifiques en l'occurrence CAETANO, CFAO ET LASA). Pour cela, on procède comme suit :

- ⇒ Ouvrir le fichier Excel « current stock Dakar Terminal »
- ⇒ Actualiser les données
- ⇒ Filtrer les données :
 - ❖ New car, new truck, new van
 - ❖ Sens (import, import transit)
 - ❖ Consigner (CFAO MOTORS MALI, CFAO MOTORS SENEGAL, CAETANO)
- ⇒ Créer le fichier Excel LONG STAYING DT CAETANO, CFAO, LASA
- ⇒ Copier les informations du stock filtré vers le fichier long standing DT comme suit :
 - ❖ A partir de la liste filtrée des clients CAETANO, CFAO, LASA
 - ❖ Filtrer un client Exemple : LASA
 - ❖ Copier les informations relatives à ce client

- ❖ Coller sur le fichier Long standing DT
- ❖ Retour sur la liste filtrée des clients CAETANO, CFAO, LASA
- ❖ Filtrer un autre client : Caetano
- ❖ Copier les informations relatives à Caetano
- ❖ Coller sur un nouveau fichier long standing DT

III. DAILY REPORT

Les « Daily report » permettent aux armateurs de suivre leur stock dans le parc de Dakar Terminal. Ils sont envoyés chaque jour à GRIMALDI et SOCOPAO.

Procédure d'établissement des Daily report :

- ❖ Ouverture du fichier « CURRENT STOCK DAKAR TERMINAL » et actualisation des données
- ❖ Filtrer l'armateur (Grimaldi ou SOCOPAO)
- ❖ Filtrer le type d'items (MAFI, VÉHICULE, CONTENEUR)
- ❖ Sélectionner tout
- ❖ Ouvrir un le fichier DAILY REPORT du jour précédent et l'enregistrer sous le nom « Daily report jour courant »
- ❖ Coller ce qu'on a copié du fichier crurent stock.
- ❖ Régler la mise en forme.

IV. SUIVI STOCK & LIVRAISONS

Ce fichier est identique au fichier DAILY REPORT mais ce qui les différencie en est qu'il réalisé tous les mardis et jeudis pour le compte des autres armateurs.

Alors que les DAILY REPORT sont quotidiens

V. SUIVI STOCK TRANSBO ET IMPORT/TRANSIT

On a déjà vu plus haut que pour Grimaldi les Daily report sont envoyés tous les jours, mais pour leur bureau qui se trouve à Londres, un fichier Excel suivi stock est envoyé chaque mercredi, pour les transbordements et les imports/ Transits.

La procédure d'établissement dudit fichier est identique à celle vue plus haut pour le Daily report.

Chapitre 2: ACTIVITES AU TERMINAL

I. INDUCTION A LA SECURITE

L'induction de sécurité est un procédé qui consiste à sensibiliser les nouveaux stagiaires en ce qui concerne la QHSE (Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement).

Cela permet de sensibiliser les stagiaires et les employés sur les enjeux et risques relatifs aux règles à respecter et surtout permet aussi de savoir comment se comporter devant n'importe quelle situation.

II. MANUTENTION SOUS-PALAN ET CHARGEMENT DE CONTENEURS

Après l'embarquement des conteneurs sur IPAKI, comme nous l'avons déjà vu, leurs listes d'embarquement sont ensuite imprimées, parfois en trois exemplaires, et envoyées au niveau du terminal pour que l'embarquement concret puisse être effectué à bord du navire.

Un exemplaire est remis au pointeur sous-palan et un autre est donné au pointeur à bord du navire.

1. LA MANUTENTION SOUS-PALAN

Afin qu'ils puissent être embarqués, les conteneurs sont d'abord déplacés de leur lieu de stockage jusqu'au sous-palan. Ce déplacement est effectué par un Reach Stacker.

Cette manutention du conteneur par le TEREX est appelée mise en approche. Elle est contrôlée par le pointeur sous-palan.

En effet, dès que l'item, en l'occurrence le conteneur, est posé sous-palan, le pointeur le marque sur sa liste en attendant son embarquement. Il fait aussi le tour du conteneur pour voir s'il y a des avaries. Et si tel est le cas, il émet des réserves sur sa liste d'embarquement et émet aussi un Interchange.

2. LE CHARGEMENT DES CONTENEURS : GRUE & TEKLOGIX

Une fois posés sous-palan, les conteneurs sont embarqués par la grue du navire. Le pointeur sous-palan, pour confirmer l'opération d'embarquement, va scanner le code barre du conteneur grâce à un appareil conçu à cet effet : le TEKLOGIX.

Une fois les opérations de chargement terminées, le TEKLOGIX est amené au niveau du reporting qui effectue la synchronisation des données de ce dernier avec la base de données du Terminal.

III. GUERITE IN

L'IN est l'opération qui consiste à constater sur IPAKI l'entrée, via route, d'un conteneur, d'un véhicule ou du conventionnel dans le parc de Dakar Terminal.

En effet, lorsqu'un conteneur vide entre dans Dakar Terminal, il est réceptionné par un pointeur du Parc vide qui vérifie l'état du conteneur, c'est-à-dire si ce dernier n'a pas d'avaries apparentes.

Ainsi, si les avaries se révèlent être très graves (corrosion d'une partie du conteneur notamment par l'action de substances corrosives) le pointeur établit un Interchange qui doit être signé par les deux parties et il avise la personne habilitée à informer l'armateur.

Mais si les avaries ne sont pas de grande envergure, le pointeur remplit alors la **fiche de réception de conteneurs vides** en y mettant :

- ❖ Le numéro du conteneur
- ❖ Le type de conteneur
- ❖ L'immatriculation du camion (Tracteur & semi-remorque)
- ❖ Numéro du permis de conduire
- ❖ Le transporteur

C'est cette **fiche de réception de conteneurs vides** que le pointeur présente à l'agent de GUERITE IN pour qu'il puisse effectuer l'IN selon la procédure suivante :

Saisir, dans la zone recherche, les cinq (5) derniers chiffres du numéro du conteneur et valider avec entrer.

- ❖ Cliquer sur "NAVIRE"
- ❖ Copier du nom de l'escale
- ❖ Cliquer sur précédent
- ❖ Cliquer sur le numéro du conteneur
- ❖ Cliquer sur IN
- ❖ Dans Terminal : on choisit Dakar Terminal
- ❖ Choisir "entrée vide route"
- ❖ Enlever les numéros de plomb

- ❖ Renseigner la date et l'heure, le transporteur, l'immatriculation, le numéro du permis et le nom du chauffeur.
- ❖ Dans "zone" choisir "DRAFT AREA VIDES"
- ❖ Dans "call" on colle le nom de l'escale qu'on avait copié tout au début.
- ❖ Cliquer sur "confirmer l'entrée" et on imprime l'EIR en deux (2) exemplaires signés par l'agent GUERITE qui a effectué l'IN.

IV. LA TRANSMISSION

En arrivant au niveau du GUERITE IN, le chauffeur du camion présente le Bon à Délivrer (B.A.D) à la documentation. On vérifie si les informations du BAD sont conformes, si oui on lui délivre un Ordre de Chargement (O.D.C). C'est cet ODC que le chauffeur va présenter au pointeur du parc pour que le conteneur puisse être chargé sur le camion.

En outre, l'ODC comporte les affiliations du conteneur, du client, et du camion :

- ✓ Numéro conteneur
- ✓ Numéro permis
- ✓ Numéro Tracteur, etc.

La fiche de suivi permet de suivre les entrées d'item, en l'occurrence de conteneurs, dans le parc. Elle contient les rubriques ci-dessous :

- Nom du client
- Numéro du tracteur
- Consignee
- Container type
- Time gate in

V. GUERITE OUT

1. CONTENEUR

GUERITE OUT est le service de Dakar Terminal qui s'occupe essentiellement des « out » ou sorties de marchandises, en l'occurrence les conteneurs, les véhicules et les conventionnels.

Ainsi, les opérations de sortie de conteneur se déroulent comme suit :

- ❖ L'agent de transmission présente l'O.D.C et le B.A.D à l'agent de GUERITE out.
- ❖ Ce dernier vérifie si ces deux documents présentent des irrégularités.

- ❖ Si tout est conforme, l'agent de GUERITE out procède à la sortie/IPAKI selon les étapes suivantes :
- ✓ Il clique sur l'onglet recherche
- ✓ Introduit les cinq 5 derniers chiffres du numéro du conteneur (et valide avec la touche entrer).
- ✓ Une boîte de dialogue apparait contenant le numéro du conteneur ainsi que d'autres informations relatives au conteneur ; il clique sur le numéro du conteneur.
- ✓ Clique sur OUT
- ✓ Sélectionne « SORTIE PLEIN ROUTE »
- ✓ Sélectionne la date du jour courant.
- ✓ Renseigne le nom du transporteur, l'immatriculation du camion, prénom, nom et numéro permis du chauffeur.
- ✓ S'il y a une avarie sur l'O.D.C : il clique sur MAUVAIS et décrit l'avarie dans la zone « commentaire ». Et s'il n'y a pas d'avarie il clique sur BIEN.
- ✓ Clique sur « CONFIRMER LA SORTIE »
- ✓ Clique sur « IMPRIMER EIR »

Il imprime le BON DE LIVRAISON en trois (3) exemplaires, le signe et les remet à l'agent transmission.

b. VÉHICULE

GUERITE OUT VÉHICULE est la sous-section de la guérite qui s'occupe des opérations de sortie pour livraison des véhicules. Afin de pouvoir obtenir son Bon de Livraison, le client doit présenter les documents suivants :

B.A.D : Bon à Délivrer de la compagnie maritime et de l'agence manutentionnaire, en l'occurrence Dakar terminal.

B.A.E : Bon à Enlever de la douane avec le cachet GAINDE et celui du chef de brigade de la Douane.

L'agent de la Guérite vérifie ces documents, si tout est conforme, il lui établit un ordre d'approche. L'ordre d'approche est un document qui permet de faire l'approche du véhicule pour la livraison. Le client devra le présenter à un pointeur du parc qui va vérifier l'état du véhicule qui doit être livré, en outre, il vérifiera aussi si les informations de l'ordre d'approche sont conformes avec celles du véhicule (notamment le numéro du châssis).

Pour chaque véhicule, l'ordre d'approche est imprimé en deux (2) exemplaires.

Si le pointeur voit que les informations de l'ordre d'approche sont conformes à celles du véhicule, il va le présenter à l'agent de la Guérite out pour qu'il fasse le Bon de Livraison.

VI. POSITIONNEMENT

Le fichier *positionnement* est un fichier Excel qui permet la localisation des véhicules dans le parc de Dakar Terminal.

Il comporte les rubriques suivantes :

- ❖ Châssis court
- ❖ Type de véhicule
- ❖ Marque et modèle
- ❖ Zone de stockage
- ❖ Numéro de la ligne si nécessaire
- ❖ Navire de débarquement
- ❖ P.O.D

Donc il donne toutes les informations qui permettent la localisation du véhicule en temps réel. Ce fichier est mis à jour en permanence. En effet, chaque fois qu'il y a livraison, certains véhicules doivent être dégagés afin que ceux qui doivent être livrés puissent sortir. Ou bien, on déplace certains véhicules qui se trouvent dans une zone où on doit débarquer des véhicules d'un navire en débarquement.

De ce fait, leur position dans le fichier positionnement doit être vérifié et mis à jour si nécessaire. Ainsi, lorsqu'un véhicule doit être livré, sa localisation se fait en un temps record.

VII. SUIVI MATERIEL

Comme son nom l'indique, le suivi matériel permet de faire la récapitulation des utilisations des matériels du terminal, mais aussi de les planifier. Il permet donc de connaître la période d'utilisation, quand il doit aller en entretien, quel cariste doit l'utiliser, etc.

Les matériels de manutention de Dakar terminal sont essentiellement le Reach Stacker (Terex), le Tractor Terminal (Terberg), le pousseur (Bob cat) et le Forklift.

1. LE REACH STACKER

Le Reach Stacker est le chariot porte conteneur du terminal, son rôle est donc la manutention des conteneurs, il effectue leur gerbage sur les travées, leur chargement et déchargement sur les

camions portes conteneurs ainsi que leur déplacement d'un point à un autre (sous palan, lieu de pesage, travées, etc.).

2. LE TERBERG

Le Terberg est l'engin de manutention des mafis. Il peut être associé à deux types d'outils de manutention en l'occurrence le « *Goes neck* » et le « *Safe neck* ».

La différence entre le « *goes* » et le « *safe neck* » est que le « *goes neck* » ne peut faire que la manutention horizontale (traction) du mafi alors que le « *safe neck* » lui peut effectuer les deux manutentions (horizontale et verticale) il peut tirer le mafi et il peut aussi le relever ou l'abaisser. Il existe deux types de TERBERG au niveau du terminal : le TERBERG 4x2 et le TERBERG 4x4.

❖ LE TERBERG 4x2

C'est un engin de manutention « standard » au niveau duquel l'habitacle du cariste est fixe identique à celui des chariots.

❖ LE TERBERG 4x4

C'est une version plus sophistiquée du 4x2, en effet, sur le T 4x4 l'habitacle du cariste est doté d'une capacité rotative de 360 degrés, ce qui rend la manutention beaucoup plus flexible que sur la version 4x2.

3. LE BOB CAT

Communément appelé « pousseur », le BOB CAT est utilisé pour pousser les véhicules en panne qui doivent être livrés, stockés ou dégagés.

4. LE FORKLIFT

C'est un chariot élévateur à fourches (l'outil de manutention peut être remplacé) destiné à soulever des charges lourdes. Il existe différents types de FORKLIFT selon leur tonnage : 4T, 7T, 12T, 32T, 40T.

Chapitre 3: APPRECIATION :

Le stage a été bénéfique car il nous a permis de découvrir le milieu professionnel. Il nous a également permis de connaître le fonctionnement de Dakar Terminal une concession de Bolloré port qui est un terminal roulier. Mais cela ne l'empêche pas d'accueillir des navires transportant des conteneurs. La structure DAKAR Terminal est le seul terminal roulier au Sénégal. Cette structure opère 24h/24. Elle contribue en très grande partie sur l'économie du pays.

Cependant des choses restent à améliorer concernant la clientèle et le personnel. Les conditions dont les clients sont traités restent à désirer. Par exemple le fait que les clients se lamentent entre le service planification et la facturation pour effectuer le paiement de leurs marchandises. Supposons qu'un client part au service de la facturation qui se trouve au 5eme étage pour un paiement et que ce dernier l'oriente vers le service de la planification qui est situé au 6ème étage pour remplir d'autres formalités, le client est obligé de redescendre jusqu'au rez de chaussée pour reprendre un autre badge et remonter car chaque niveau a un badge spécifique. Pour régler ce problème il faut tout simplement poser des badges devant les entrées des différents services. Si un client part vers un service et que l'on oriente vers un autre, il suffit de déposer le badge qu'il a et prendre le badge du service concerné.

Concernant les conditions du personnel, beaucoup d'efforts restent à faire. Si nous prenons les heures de travail, 12 heures de temps c'est énorme et ne respecte pas les normes de l'OTI (8 h de temps par jour). Cela impacte négativement sur le rendement du travail car une personne a besoin suffisamment de repos pour être efficiente et efficace. Donc il faudrait diminuer les heures de 12 heures à 8 heures de temps par jour.

Sur le plan sécuritaire également de nombreux efforts ont été faits mais n'empêche il reste d'autres défis à relever (sur la formation des employés sur les aspects sécuritaires et le secourisme) afin d'atteindre l'objectif zéro accident.

Dans le terminal à conteneurs, on note l'absence d'une ligne de localisation entre deux stacks juxtaposés et un manque d'organisation des allées de circulation (sens unique). Certains pointeurs également manquent de vigilance ou de concentration sur l'inspection physique des conteneurs vides.

Dakar Terminal, bien que disposant de moyens adaptés à ses activités de concessionnaire, ne devrait-il pas envisager, d'une part, d'améliorer les tirants d'eau de ses postes à quai afin de permettre l'accostage de navire à fort tirant d'eau, et d'autre part, l'accroissement de ressources humaines et matériels plus promptes à répondre aux besoins des armateurs mais aussi des clients. Car en manutention portuaire, la minute perdue se paie souvent en millions.

Troisième Partie: Analyse SWOT

L'analyse SWOT ou matrice SWOT, de l'anglais Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats est un outil permettant d'analyser les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces d'une structure.

<u>FORCES</u>	<u>FAIBLESSES</u>	<u>OPPORTUNITES</u>	<u>MENACES</u>
Sécurité du terminal, du stock physique, du stock informatique	Encombrement de la capacité de Stockage	Ouverture au niveau de la sous-région	Concurrences des autres entreprises dans la manutention verticale
Infrastructures ultramodernes	Manque de compétences et d'ambition chez certains agents	Gagner de nombreux marchés (attirer la clientèle des autres concurrents)	Le stock va plutôt dépasser l'aire de stockage
Des travailleurs ambitieux et ouverts	Politiques tarifaires un peu chère par rapport à d'autres concurrents dans la région.	Augmentation de la productivité	Risques d'accidents ou d'incidents, présence excessive de personne dans les lieux où évolue les engins de manutention c
Bonne coordination, Bonne communication interne	Manques de matériels logistiques, panne récurrente des engins de manutention, inégalités entre les	Monopole de la manutention des RORO, dispose d'un autre terminal à Diamniadio (carrefour, zone stratégique)	La distance qui sépare les deux terminaux (le terminal de mole 2 et celui de Diamniadio)

	équipes, parfois incompatibilité entre les employés d'une même équipe		
Esprit d'équipe, la rapidité du travail	Infrastructures insuffisantes, parfois instabilité du réseau	Faire diminuer le taux de chômage	Problèmes hiérarchiques

CONCLUSION:

Au terme de notre étude, il ressort que la logistique portuaire est un vaste domaine qui joue un rôle primordial dans l'économie du pays. La gestion des opérations dans les terminaux nécessite d'importants moyens logistiques, des installations de dernière génération et surtout une main d'œuvre qualifiée.

Les spécificités des différents types de navires qui sillonnent les océans en portant du fret de part et d'autre du globe, l'accroissement de leur nombre, la course au gigantisme c'est-à-dire l'accroissement de leur capacité à convoier du fret qui est de plus en plus important, poussent aujourd'hui les acteurs du milieu portuaire notamment les manutentionnaires à mettre en place des moyens adéquats à leur exploitation. Dès lors, la mise en place d'infrastructures de pointe est devenue une nécessité pour tout manutentionnaire aspirant à conserver sa place dans cet environnement concurrentiel à dimension internationale.

Dans un monde digitalisé, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont au cœur de la gestion des terminaux avec l'utilisation des logiciels de manutention, de transport et de logistique en générale.

La concession du **mole 8 à DP world**, du **mole 4 à NECOTRANS**, du **mole 2 à Dakar terminal**, du **mole 5 au terminal vraquier du Sénégal**, le **faible tirant d'eau (13m)**, la congestion limitent les performances du port de Dakar par rapport à son concurrent principal dans la sous-région (**le port d'Abidjan**).

Avec les opérations de **dragage**, la construction d'un **port minéralier à Bargny** (du fait des ressources naturelles découvertes au Sénégal), le secteur portuaire sénégalais espère accueillir les navires de la cinquième et sixième génération et également d'autres entreprises portuaires. De même la libéralisation du transport routier de conteneur suite à **l'arrêté ministériel du 10 /06/2009** est à l'origine de la multiplication des entreprises de transport de conteneurs.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	1
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	2
INTRODUCTION.....	3
<u>Première partie:</u> PRESENTATION PRÉSENTATION DU PAD ET DE DE L'ENTREPRISE.....	5
<u>Chapitre 1:</u> PRESENTATION DU PAD.....	5
<u>Chapitre 2:</u> PRÉSENTATION DU GROUPE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTIQUE ET DE DAKAR TERMINAL SENEGAL.....	7
I. PRÉSENTATION DU GROUPE BOLLORE TRANSPORT & LOGISTIQUE.....	7
II. PRÉSENTATION DE DAKAR TERIMAN, SENEGAL.....	7
<u>Deuxième Partie:</u> DEROULEMENT DES OPERATIONS CONNEXES À UNE ESCALE	9
<u>Chapitre 1:</u> ACTIVITES DU REPORTING	9
I. TRANSFERT DIAMNIADIO	9
II. LONG STAYING LIST DAKAR TERMINAL (CAETANO, CFAO, LASA)	9
III. DAILLY REPORT.....	10
IV. SUIVI STOCK & LIVRAISONS.....	10
V. SUIVI STOCK TRANSBO ET IMPORT/TRANSIT.....	10
<u>Chapitre 2:</u> ACTIVITES AU TERMINAL.....	11
I. INDUCTION A LA SECURITE.....	11
II. MANUTENTION SOUS-PALAN ET CHARGEMENT DE CONTENEURS.....	11

1. LA MANUTENTION SOUS-PALAN.....	11
2. LE CHARGEMENT DES CONTENEURS : GRUE & TEKLOGIX.....	11
III. GUERITE IN.....	12
IV. LA TRANSMISSION.....	13
V. GUERITE OUT.....	13
1. CONTENEUR	13
2. VEHICULE.....	14
VI. POSITIONNEMENT.....	15
VII. SUIVI MATERIEL	15
1. LE REACH STACKER.....	15
2. LE TEBERG.....	16
3. LE BOB CAT.....	16
4. LE FORKLIFT.....	16
<u>Chapitre 3: APPRECIATIONS</u>	16
<u>Troisième partie: ANALYSE SWOT</u>	18
CONCLUSION.....	20