

UNIVERSITE MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire de fin de cycle

En vue d'obtention du diplôme de Master en Sciences commerciales
Spécialité : Finance Et Commerce International

Thème :

La gestion des risques liés à la
chaîne logistique
Cas de l'entreprise portuaire d'Alger
« EPAL »

Présenté par :

HAMMANI Messipsa
FACI Said

Encadreur :

Mr GHEDDACHE Lyes

Membre du jury:

Président: Mr OUALIKEN Selim, Professeur UMMTO

Examineur: Mr ABIDI Mohammed, MCB UMMTO

Rapporteur : Mr GHEDDACHE Lyes, Professeur UMMTO

Promotion 2022/2023

Remerciements

D'abord, nous remercions Dieu, de nous avoir donné la force et la patience pour pouvoir mener ce travail à terme.

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur Monsieur GHEDDACHE Lyes pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité.

On désire également exprimer notre profonde gratitude à toute personne qui nous a aidée dans notre stage pratique et bien précisément l'équipe de la direction centrale logistique (DCL) avec leur accueil chaleureux et du savoir et savoir-faire acquis de leur part.

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin, nous tenons à remercier également toute personne (enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre travail.

Dédicaces

*Avant tout louange au Bon Dieu qui m'a comblé
de toute la volonté pour finir mes études et
réaliser ce modeste travail que je dédie à : La
mémoire de mon père, qu'il repose en paix, à ma
mère qui m'a soutenue et pour son précieux
encouragement. Et mon frère Saïd ainsi que ma
sœur Anaïs.*

*Un dernier remerciement à mes amis l'équipe de
« la maison du jeudi ».*

*Ainsi qu'aux autres qui sont loin mais qui ont été
toujours là (Bicham, Malik, Mbarek).*

*Enfin à mon cher binôme Saïd et les membres de
ma section FCI de tout.*

Messipsa

Dédicaces

*Je dédie ce travail à ma très chère maman, et mon
très cher père, à leur grand sacrifice et le
dévouement pour mon bonheur et ma réussite. A
mes frères et à toute ma famille. Sans oublier mon
cher binôme. A tous mes amis sans exception. Et à
toute la promotion 2023 de finance et commerce
international.*

Said

Liste des abréviations

ATP	Agents Techniques des Préventions
ATP	Agents Techniques des Préventions
CAAT	Compagnie Algérienne des Assurances
DA	Direction acconage
DCL	Direction centrale logistique
DER	Direction exploitation et réglementation
DFC	Direction finance et comptabilité
DPI	Direction de planification et informatique
ECR	Efficient Consumer Response
EPA	Entreprise Portuaire d'Alger
EPAL	Entreprise Portuaire d'Alger
EVP	Equivalent Vingt Pieds
FAP	Franc d'Avaries Particulières
FAP	Garantie Franc d'Avaries Particulières
GCL	Gestion de la Chaine Logistique
IATA	International Air Transport Association
LTA	Lettre de Transport Aérien
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
ONP	L'office national de ports
PV	Procès-verbal
SAA	Société Algérienne des Assurances
SCRM	Supply Chain Risk Management
SCRM	Supply Chain Risk Management
SPA	Système De Planification Avancée
TIR	Transport International Routier
ULD	Unit Load Devices
UP	Unité Payante
WWW	World Wide Web

Liste des figures

Figure	Page
Figure N°01 : Politique de transport à l'export	12
Figure n°02 : Les quatre composantes de logistique internationale	14
Figure N°03 : Représentation possible du processus de la chaîne logistique	22
Figure n° 04 : Les différents accès au port d'Alger	60
Figure n° 05 : Les différents parcs du port d'Alger	62
Figure n° 06 : Organigramme de la direction manutention	69
Figure n° 07 : Organigramme de la direction centrale logistique	73

Liste des tableaux

Tableau	Page
Tableau N° 01 : Les obligations des parties	30
Tableau n° 02 : Nombre total d'engins du port d'Alger	63

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur	5
Introduction	6
Section (01) : Les modes de transport de marchandises à l'international	7
Section (02) : Définitions, activités de la logistique à l'international	12
Section (03) : Les différents intervenants de la logistique dans le commerce extérieur	26
Conclusion	34
Chapitre II : les risques liés à la chaîne logistique du commerce extérieur et leur gestion	35
Introduction	36
Section (01) : Typologie des risques liés à la chaîne logistique portuaire à l'international	37
Section (02) : Gestion de la chaîne logistique (Supply Chain Management)	40
Section (03) : Assurances et garanties	46
Conclusion	53
Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurance des risques	56
Introduction	57
Section (01) : Présentation du port et du département manutention	58
Section (02) : La logistique du port d'Alger	75
Section (03) : Gestion des risques de la logistique du port d'Alger	77
Conclusion	81
Conclusion générale	82
Bibliographie	85

Introduction générale

Introduction générale

Dans une économie mondialisée et un contexte d'instantanéité de l'information et des relations entre les entreprises et leurs partenaires, la chaîne de production et de transport vise à abolir non seulement les distances mais également les délais. Une internationalisation sous forme de flux de biens et services, d'échanges d'actifs financiers, de migration ou encore d'investissement direct étranger.

Dans ce contexte, le transport des marchandises est une étape importante de la démarche d'exportation. Les opérateurs sur les marchés internationaux doivent en effet organiser et surveiller l'exécution de prestations diverses dans le domaine de la logistique : emballage, transit, transport proprement dit, assurance, etc. Une maîtrise insuffisante de ces activités peut entraîner toutes sortes de difficultés : surcoûts, délais, problèmes de responsabilité et litiges commerciaux.

L'augmentation des transactions commerciales internationales est due, d'une part, à l'évolution technologique de tous les moyens de transports et de communication et d'autre part, en vue de satisfaire les divers besoins économiques de différents pays pour le bien-être des citoyens.

Cette évolution du commerce impose de nouveaux défis pour les entreprises vues les procédures commerciales relatives à l'import-export des marchandises. Ce qui engendre des surcoûts et des retards de livraison.

Les entreprises qui interviennent dans le commerce international sont tenues de maîtriser, d'une manière adéquate l'ensemble des procédures et opérations logistiques pour effectuer une transaction commerciale à l'internationale qui est connu sous le nom « la chaîne logistique du commerce internationale », qui regroupe plusieurs partenaires

La maîtrise de la chaîne logistique à l'international permet la facilitation commerciale d'acheminement de la marchandise du lieu d'expédition au lieu de destination en matière de temps et du coût, mais aussi en toute sécurité. Cette facilitation peut se traduire dans un cadre externe marqué par l'adhésion aux différentes conventions et organisation internationale assurant l'harmonisation des procédures entre les pays.

Les flux d'échanges doivent être supportés par des infrastructures de transport, mais aussi des lieux d'embarquement et de débarquement tels que les entités portuaires. Ces dernières comprennent tous les métiers du port, autour des prestations à fournir au navire et à la marchandise, sous leurs aspects commerciaux, techniques et réglementaires qui subissent,

Introduction générale

depuis quelque temps, de profondes transformations, tant dans leurs rapports aux marchés et aux territoires.

Dans ce contexte, l'Algérie depuis les années 90 a engagé une large politique des réformes économiques qui a touché tous les domaines à savoir la gestion des entreprises, le transport, la gestion des ports.

En effet, les ports à investir dans des techniques nouvelles, en vue de les adapter aux demandes technologiques existantes imposées par la conception des navires et du mode de conditionnement des marchandises. La conteneurisation, en particulier, transforme complètement la conception même du port en nécessitant la mise en place de très vastes terre-pleins pour le stockage et la manutention des conteneurs.

Problématique

La logistique portuaire, élément majeur dans la qualité du service, puisqu'il est directement lié aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries, etc., et donc il mérite une attention particulière d'où la nécessité d'une optimisation efficace aussi bien au niveau de transport qu'au niveau de la chaîne logistique. Sur la base de ce qui précède, nous proposons la problématique suivante :

Comment se présente la diversité des risques qui entourent le domaine de la chaîne logistique ?

Dans cette perspective, il est nécessaire de consolider la question principale par des questions secondaires suivantes :

- 1- Quels sont les éléments de base dans une opération logistique ?
- 2- En quoi consiste la logistique portuaire ?
- 3- Quels sont les risques encourus par la *supply chain* à l'international ?
- 4- Comment se couvrir des risques de logistique portuaire ?

Objet de l'étude

L'objectif principal de notre étude est de montrer la nécessité de l'adoption de la logistique dans le système portuaire Algérien. Ainsi les stratégies logistiques émises par le port d'Alger pour une gestion rationnelle des différentes activités : transport, entreposage ou manutention afin de prévenir et gérer les risques encourus.

La structure du mémoire

Ce mémoire est subdivisé en trois chapitres et ce pour répondre à la problématique posée et ses questions subsidiaires sus visées.

Introduction générale

- **Chapitre 01** : Dans ce chapitre, nous allons exposer au premier point le contexte historique et les définitions de la logistique et la chaîne logistique et au second point l'organisation des opérations logistiques.
- **Chapitre 02** : Ce chapitre, sera consacré aux différents risques encourus lors de la logistique internationale, mais aussi les garanties qui couvrent ces risques.
- **Chapitre 03** : Dans ce chapitre, nous allons voir comment la société portuaire déploie ses sources logistiques pour assurer ses activités.

***Chapitre I : La logistique dans le
commerce extérieur***

Introduction

La logistique est souvent liée aux activités des transporteurs chargés de livrer et de stocker de la marchandise. C'est en effet une activité ayant pour but de gérer la bonne gestion des flux physiques de marchandises entre les acteurs économiques

Pour la logistique internationale est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise située dans un pays à un client situé dans un autre Etat.

On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut les occlure sous cette appellation de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport, (le transport routier, maritime, aérien, ou ferroviaire) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement.

Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois et arrêtés traitant du commerce international de chaque pays ainsi que dans l'observation des obligations définies dans toutes les conventions traitant des transports internationaux.

La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes : commissionnaire, transitaire, transporteur, banque, assurance, douanier.

Pour présenter le transport international des marchandises et les incoterms ainsi que les assurances à l'international, nous avons reparti ce chapitre comme suit :

- La première section porte sur les modes de transport de marchandises à l'international
- La seconde section traite la logistique à l'international, en donnant ses définitions et ses différentes activités.
- Quant à la section trois étudie les différents intervenants de la logistique dans le commerce extérieur

Section (01) : Les modes de transport de marchandises à l'international

Selon les origines et les destinations, les caractéristiques du produit et les délais à respecter, différents moyens de transport peuvent être utilisés : route, fer, voie navigable, mer, air. Et le choix d'une solution ou d'une autre doit être effectué en fonction de ces caractéristiques, les éléments stratégiques à prendre en compte étant leurs coûts, leur vitesse et la sécurité qu'ils offrent dans l'acheminement des marchandises.

Cette section sera donc objet d'étude des différents modes de transport lors du commerce extérieur.

1.1. Le transport maritime

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises et/ ou des personnes par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le préacheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).¹

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises

Le transport maritime est régi par la convention de Bruxelles de 1924 (règles de La Haye) et par les règles de Hambourg depuis 1992 applicable compte tenu des États signataires.²

1.1.1. Les différents intervenants dans le transport maritime :

De ce mode de transport, les intervenants sont :

- **Le transporteur** : la compagnie maritime ou armateur.
- **Le commissionnaire (le chargeur)** : organise le transport principal, assure les opérations et les formalités relatives au transport.
- **L'expéditeur** qui confie sa marchandise au commissionnaire.³

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de 2 types de contrat :

¹ <https://www.glossaire-international.com/blog/transport-maritime-roi-du-commerce-mondial.html>, consulté le 29/03/2023, à 17 :41.

² Ghislaine LEGRAND, HUBERT Martini, gestion des opérations import export, Ed DUNOD, paris 2008, P109

³ Ibid.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

- **Un contrat de transport** : c'est à dire que le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port à un autre.

- **Un contrat d'affrètement** : par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminée.

1.1.2. Le coût

Le fret de base est calculé en fonction de la classe de marchandise et de la masse ou du volume avec équivalence : 1 tonne = 1 m³. Un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises de gros volume ou de poids important. Le fret maritime est établi en unité payante (UP).

Le transport par maritime est le plus utilisé dans le commerce international car c'est un moyen peu onéreux permettant de transporter à la fois des larges volumes et des parts de containers. En revanche, les délais sont plus longs et l'acheminement se limite aux ports.

1.2. Le transport routier

Le transport routier est le transport de biens ou de marchandise par route. En effet, le transport routier est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur un territoire donné. Il a pour avantages une réduction relative du cout et d'un service dit en « *porte à porte* », c'est-à-dire sans rupture de charge.¹

Le transport international routier (TIR) est un régime de transit international basé sur une convention de l'ONU mise en œuvre au niveau mondial dans le cadre d'un partenariat public-privé.² Transports internationaux routiers facilite et sécurise les échanges et le transport international routier. Grâce à lui, des véhicules et conteneurs de fret sous scellés douaniers peuvent transiter par les pays sans être contrôlés aux frontières.

Le transport routier est beaucoup plus utilisé en Europe car peu couteux et flexible il est quasiment sans limite de taille. Le transport routier présente comme avantages : Délais relativement courts (grâce aux infrastructures routières et aux procédures douanières allégées, comme le carnet TIR), Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage, ...)

Plusieurs acteurs interviennent dans le transport routier en international, qui sont :

¹ Denis Chevalier, François Duphil, Transporter à l'international, 4e édition , Ed Foucher, Paris, 2009, p 214.

² <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/fr-tir-leaflet.pdf>, consulté le 22/05/2023, à 11 :57.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

- **L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)** : met en œuvre le Régime TIR sous mandat de l'ONU.
- **Les associations membres de l'IRU** : qui délivrent les Carnets TIR et garantissent les opérations de transport sous le TIR. Elles accordent l'accès au Régime TIR aux transporteurs en collaboration avec les autorités nationales.
- **Les titulaires de Carnets TIR** : qui sont les transporteurs effectuant des opérations de transport TIR.
- **Les autorités nationales** : généralement des administrations douanières, accordent l'accès au Régime TIR aux Associations membres de l'IRU et aux transporteurs.
- **Les organes des Nations unies** : leur rôle est de superviser le Régime TIR et les réglementations multilatérales de transport au niveau mondial.

Le Régime TIR est hautement informatisé et propose de nombreuses applications développées par l'IRU permettant l'envoi de pré-déclarations aux douanes, la traçabilité des Carnets TIR en temps réel et une gestion des risques efficaces

Pour le contrat de transport routier, il est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La signature du transporteur entraîne une présomption de responsabilité en cas de perte ou d'avaries. En cas de réserves formulées par le transporteur, celles-ci devront être contresignées par l'expéditeur.

1.3. Le transport ferroviaire :

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales. Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances.¹

En effet, le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier à savoir le ferroulage. Le document de transport utilisé en trafic ferroviaire, est la lettre de voiture CIM.

Il existe deux formulaires : un pour le trafic normal et un pour le trafic accéléré.

¹ Didier Janssoone, Manuel d'exploitation ferroviaire, Dunod, Paris, 2018, p 14.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

L'original est remis au destinataire, l'expéditeur recevra un feuillet de la liasse. Le document sera rempli en partie par l'expéditeur et en grande partie par la société de chemin de fer. La convention CIM ne prévoit aucun tarif dans la mesure où les règles de tarification sont aléatoires d'un pays à un autre.

1.4. Le transport aérien

On entend par transport aérien tout transport de marchandises ou de biens par les aires.¹ Il est celui qui a connu une croissance significative ces dernières années. En effet, la croissance des échanges internationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à son essor.

Tout comme pour le transport maritime, le transport aérien permet de desservir beaucoup de destinations à travers le monde. Il est approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour la marchandise. L'utilisation massive des ULD (*Unit Load Devices*) pour les opérations de chargement et déchargement qui facilitent la manipulation de la marchandise : ce sont en général des palettes, des igloos et des conteneurs. C'est un type de transport utilisé pour les expéditions lointaines. Onéreux, il offre l'avantage de la rapidité. Le prix est alors en fonction du poids /volume ($1\text{m}^3=133\text{kg}$).

Le transport aérien est réglementé au niveau international par ladite convention de Varsovie. Le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le chargeur qui peut être le transitaire. Le contrat est matérialisé par la lettre de transport aérien (LTA=AIR WAY BILL). La lettre de transport aérien peut être établie par la compagnie aérienne, l'expéditeur, ou le destinataire. La LTA est à la fois : la preuve du contrat de transport, la preuve de la prise en charge de la marchandise et le justificatif des prix.

Le transport aérien utilise pour son transport : les avions mixtes et les avions cargo, et les différents intervenants de ce mode de transport sont :

- **Le transporteur** : la compagnie aérienne qui transporte le plus souvent des passagers et des marchandises, quelques fois que des marchandises.

- **L'agent de fret aérien** : le commissionnaire (le chargeur) : organise le transport principal, assure les opérations et les formalités relatives au transport et, éventuellement, les opérations de douane à l'exportation et/ou à l'importation.

¹ Denis Chevalier, François Duphil, op. cite, p172.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

- **L'expéditeur** qui confie sa marchandise au commissionnaire
- **Le contrat** : le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le commissionnaire. Le contrat est matérialisé par la lettre de Transport Aérien.¹

Pour ce qui est du coût dans ce mode de transport, la base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant qu'1 tonne = 6m³. On divise donc le volume réel pour obtenir le poids fictif servant de base de tarification. Le tarif IATA, en principe obligatoire, peut faire l'objet de réductions suivant le volume. Le prix proposé par un commissionnaire est négociable et la mise en concurrence doit être la règle.

1.5. Le choix du mode de transport

Le choix modal du transport de marchandise dépend des caractéristiques de demande et d'offre de transport. A côté de la demande de transport, le développement du système logistique constitue un facteur très important. En ce qui concerne l'offre de transport, le temps de transport et le prix de transport sont des facteurs importants du choix modal.

Aussi, le choix de moyens de transport se détermine par l'entreprise exportatrice, en prenant compte les paramètres suivants :²

- Commercial ;
- Logistiques ;
- Administratifs.

Pour déterminer le mode de transport, il convient de prendre en considération :

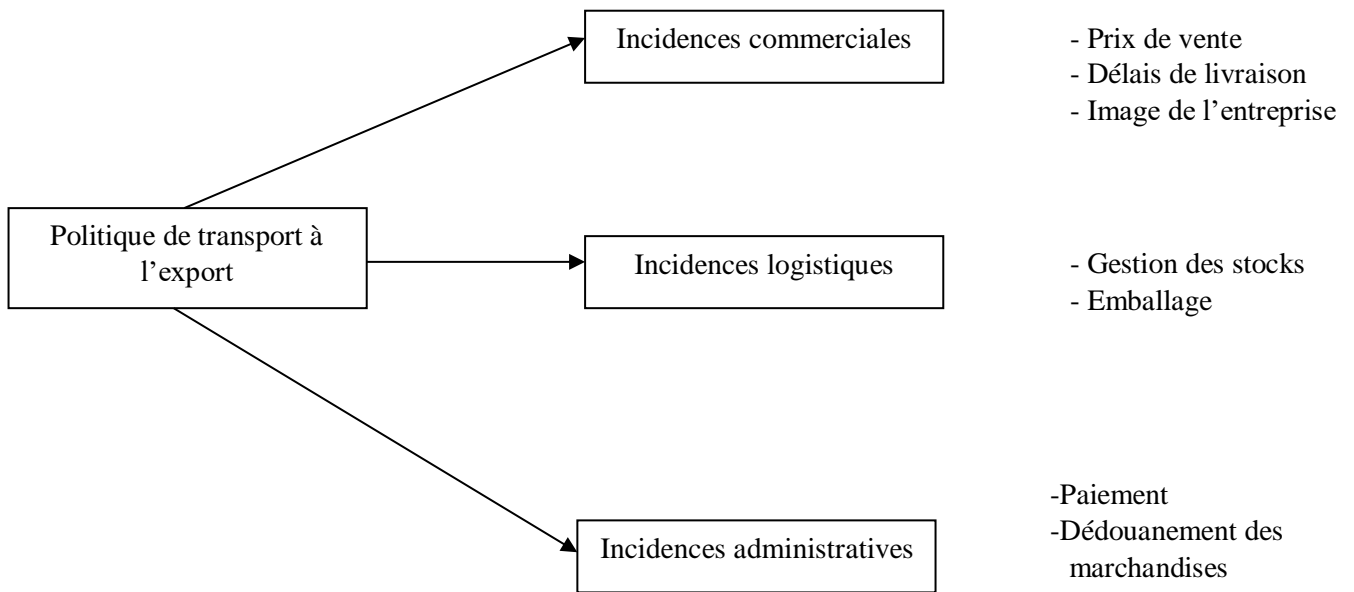
- La sécurité de l'acheminement ;
- Le conditionnement du transport de la marchandise ;
- Les délais.

A l'export par exemple, on peut expliquer ces choix à travers la figure suivante :

¹ Acheminer le fret aérien dans le monde entier, Revue de l'OACI, 1^{ère} édition, p 7, sur : www.icao.int/security/aircargo, consulté le 02/04/2023, à 11 :19.

² Désiré LOTH, l'essentiel des techniques du commerce international, Paris, édition publibook, 2009, P29.

Figure n°01 Politique de transport à l'export



Source : Denis Chevalier, François Duphil, transporter à l'international, p 12.

Faire transiter des marchandises à l'international nécessite une réflexion stratégique afin de définir le meilleur mode de transport. Pour les opérateurs du commerce extérieur, il faut obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps, assurer la sécurité de l'acheminement, et en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard.

Section (02) : Définitions, activités de la logistique à l'international

Dans le contexte économique actuel de globalisation des échanges et d'intensification de la concurrence, la plus grande attention est portée à l'objectif de réduction continue des prix de revient. La maîtrise de la chaîne logistique doit permettre d'atteindre un tel objectif mais également de respecter les cibles en termes de délais et de qualité de service.

Nous allons dans cette section définir ce qu'est la logistique, son historique et ses différentes activités.

2.1. Définition de la logistique

La première définition de la logistique a été donnée en 1948 par *l'association Américaine du marketing* : « c'est un mouvement, manutention de la marchandise du point de production au point de consommation ou d'utilisation. »¹

Ensuite plusieurs auteurs ont traité ce sujet et plusieurs définitions sont attribués à la logistique, parmi elle ce qui suit :

La logistique est un ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges internationales, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de préparation, de production des biens et services jusqu'à celle réalisées pour atteindre et satisfaire les besoins des clients.²

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « *l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment qu'une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines et entrepôts, l'approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage, et la gestion des stocks manutention et la préparation des commandes, le transport et la livraison.* ».³

La logistique est « l'ensemble des activités et des moyens relatifs au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons ».⁴

D'après les définitions citées ci-dessus, la logistique est donc le processus qui permet de se procurer le capital, les matières, le personnel, les technologies et l'information qui permet d'optimiser les réseaux de distribution de biens matériel, d'information et de service tout en rationalisant les coûts reliés.

La logistique d'une manière générale, regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison « quantités, délais et coûts ».

¹ Pierre Médan et Anne Gratacap, *logistique et supply chaine management*, Dunod, Paris, 2008, P9.

²Joël Sohier, *la logistique*, Vuibert, Paris, 2002, P04.

³D.nTixier, H. Mathe et J. Colin, « la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux », Dunod, Paris, 1983, P12.

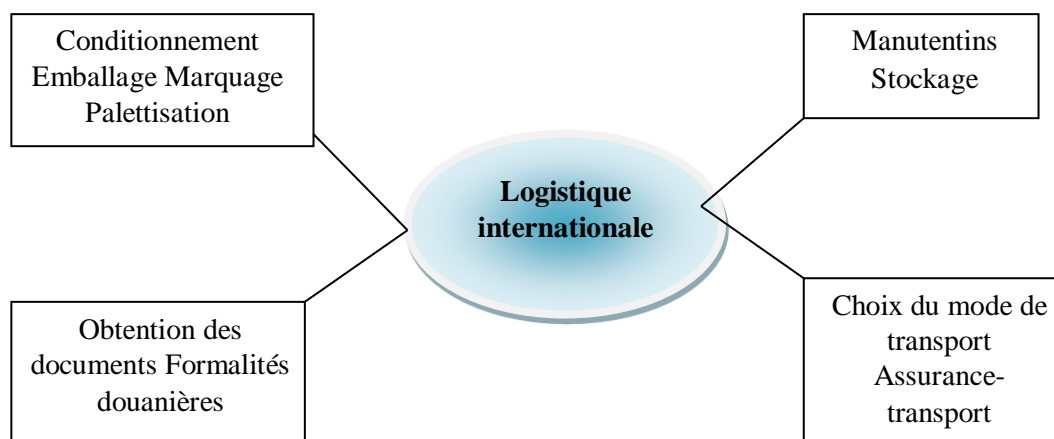
⁴ Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, *lexique du commerce international*, Bréal, Paris, 2008, P148.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Au niveau international la logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise.¹

La logistique internationale est composée des éléments figurés sur le schéma suivant:

Figure n°02 : Les quatre composantes de la logistique internationale



Sources : Corinne Pasco, Commerce international, 4^{ème} édition, Ed Dunod, Paris, 2002, P66.

2.2. Historique de la logistique

Selon le dictionnaire de l'Académie française logistique signifie « *la science du calcul* ». Étymologiquement, le terme « *logistique* » provient du grec « *logistikos* », ce qui est « *relatif à l'art du raisonnement* ». ² Platon est notamment cité comme le premier à avoir utilisé le mot *logistikos* pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique. La logistique est encore largement empreinte de cette acception puisque de nombreux travaux académiques ainsi que de nombreuses préoccupations des entreprises se centrent sur l'optimisation (de tournées, de chargement de palette, des coûts...).

Le terme « *logistique* » trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « *logis* » des troupes, lors du combat. Napoléon I^{er} met en place un encadrement de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de « *major général des logis* » fut donné à « *un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain* ». ³

¹ Corinne Pasco, commerce international, Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, P66.

² Barbara Lyonnet Marie-Pascale Senkel, La logistique, Dunod, Paris, 2015 P 9.

³ Op. Cite, 10.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes. Le terme « logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'actions militaires ou caractère militaire du 20^{ème} siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens.

Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence.¹

Au fil des années, la logistique s'est développée pour devenir une discipline à part entière au sein de l'entreprise. Toutes les grandes entreprises ont créé leur direction logistique. Cela afin de mieux organiser et gérer leur flux de produits, de déchets, de matières premières qui transitent au sein de leur entreprise.

2.3. Les facteurs du développement de la logistique

Dans un environnement plus en plus concurrentiel ça turbulence trouve son origine dans la complexité des flux de produit, celle-ci est liée aux notations intervenues à trois niveaux : production, distribution, consommation.

2.3.1 Niveau production

La logistique permet le développement de la sous-traitance dans tous les secteurs industriels multiples et même complique les flux d'approvisionnement en matière première, produits semi-finis.

L'accélération de la délocalisation en s'éloignant des lieux de fabrication et de consommation à la recherche des produits fiscaux et de coût de main d'œuvre, ainsi qu'une amélioration de la productivité ce qui diminue les ruptures des flux d'approvisionnement.

2.3.2 Niveau de distribution

Le développement de commerce intégrée en réduisant le nombre de point de vente à renforce le poids de la distribution par rapport aux activités de production ce qu'il a créé le problème de stockage de ce fait les distributeurs exigent des approvisionnements plus fréquents dans un optique zéro stock au niveau du point de vente.

¹Lyonnet Barbara, Senkel, Marie-Pascale, la logistique, Dunod, Paris, 2015, p11.

2.3.3 Niveau de consommation

A ce niveau, les consommateurs imposent aux fabricants de conseiller une globalisation de la production (production de masse¹) pour des raisons de coût avec une capacité d'adaptation aux attentes de chaque micro-segment pour des raisons de comportement d'achat différent, afin de bénéficier d'économie d'échelle une telle organisation se pose une maîtrise fine tant des flux de produit que des flux d'information.

La complexité des problèmes liés à la circulation des produits et des informations rend nécessaire une réflexion logistique globale, cette dernière permet à l'entreprise de se différencier par l'avantage concurrentiel que représente la capacité à livrer la marchandise dans des délais avec à un haut niveau de qualité et par la part importante des coûts logistiques dans le prix de revient du produit rendu chez le client.²

2.4. Présentation de la chaîne logistique

Dans une économie mondialisée et un contexte d'instantanéité de l'information et des relations entre les entreprises et leurs partenaires, la chaîne logistique vise à éliminer non seulement les distances mais également les délais.

2.4.1 Définition de la chaîne logistique

La chaîne logistique est l'ensemble des entreprises interdépendantes (considérées comme les différents maillons de la chaîne) se coordonnant dans la réalisation des activités (approvisionnements, production et distribution) pour assurer la circulation des produits ou services de leur conception à leur fin de vie (service après-vente et logistique de retrait).³

Ou encore, la chaîne logistique ou (*supply chain*) au sens large, à savoir comme l'ensemble des moyens mis en œuvre pour gérer les flux de matières ou de services nécessaires à l'approvisionnement, à la production et à la livraison. Elle concerne donc les producteurs et distributeurs, mais également les grossistes et les transporteurs.

¹BELLAHCENE Mustapha, la logistique de commerce international, institut national de commerce, mémoire de master, université d'Alger 2006-2007, P22.

² Pascal Lièvre, La logistique, édition La Découverte, France, 2007, p 33-35.

³BELLAHCENE Mustapha, op. Cite, p22.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Les besoins des clients changent, ils attendent de plus en plus un service comprenant un mode particulier de livraison, de réapprovisionnement, de délai, de fiabilité, de sécurité d'approvisionnement, de transfert des données, d'après-vente.

Dans la grande distribution, l'ECR (*Efficient Consumer Response en anglais*), ce qui signifie « réponse efficace au consommateur amène tous les producteurs à s'intégrer de plus en plus directement à l'acte de vente du consommateur final, en ce qui concerne les modes de conditionnement, de réapprovisionnement, de prévisions par le biais de techniques de captation de données et de transfert direct.

L'importance de la logistique ne va cesser de croître dans la performance de l'entreprise : accroissement des échanges sur des distances de plus en plus longues, accroissement de la diversité de l'offre, rapidité des délais exigés, modification des localisations de production, alors que dans le même temps, les marges de manœuvre pour gagner en compétitivité se réduisent dans certains des secteurs en matière d'investissements, de différenciation technologique et de productivité.

Dans ce contexte, nous allons appeler la « *chaîne logistique* » la prise en compte d'un maximum de facteurs pour rationaliser les flux de produits et d'informations et gagner en productivité.

2.4.2 Les enjeux de la chaîne logistique :

Les modèles traditionnels de stratégie se sont complexifiés avec le développement de la concurrence mondiale. D'une approche dichotomique de l'avantage concurrentiel : domination par les prix (et donc les coûts) ou différenciation, nous sommes entrés dans l'ère du prix et de la différenciation. Il faut maintenant être « bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délai, flexibilité, niveau de service.¹

2.4.2.1 Les prix / les coûts

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

¹ Hanane Beddi, Sophie Nivoix, Management international, Vuibert, Paris, 2017, p 110.

2.4.2.1 La qualité des produits

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un prérequis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine : du pour-cent, le niveau de qualité est passé au « pour mille » puis plus récemment au PPM (pièces défectueuses par million). La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.¹

2.4.2.2 Le délai

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.) mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

2.4.2.3 La flexibilité

La flexibilité, ou capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produits.

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité. Par exemple à un contrat de 10 000 pièces par semaine, correspondront des livraisons moyennes journalières de 2 000 pièces +/- 15% selon le souhait du client.

Le second précise le délai nécessaire, lorsque l'on a prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article (ou à une autre séquence).²

2.4.2.4 Le niveau de service

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. Faut-il en effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de livraisons, ou plutôt choisir le nombre de lignes de commandes, les tonnes ou

¹ www.pfeda.univ-lille1.fr, consulté le 22/03/2023, à 11 :22.

² Hanane Beddi, Sophie Nivoix, spécificités propres à chaque mode de transport, Vuibert, p 111-112.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

encore le chiffre d'affaires ? Naturellement, 95% sur les tonnes n'est pas identique à 95% sur le nombre des lignes de commande...

Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service, sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

2.4.2.5 Les risques

À l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa.

Le niveau ou coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit de ses fournisseurs.

On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des changes, de la législation, etc., et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

2.4.2.6 Potentiel de progrès

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupes de travail, etc.¹

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément (production puis distribution et plus récemment achats), les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus, le concept de logistique puis plus récemment de *Supply Chain* a permis d'atteindre cet objectif.

Donc, les choix logistiques sont indispensables de la politique commerciale de l'entreprise. Ils sont fonction de l'analyse des flux de marchandises mais aussi de l'ensemble des services annexes tels qu'entreposage, groupage de la marchandise, réception à l'arrivée,

¹ BELLAHCENE Mustapha, op. Cite, p 23.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

prise en charge des formalités douanières, etc. Une réflexion globale doit mener à un cahier des charges définissant :¹

- La nature des marchandises à traiter (dimensions, valeur, poids, fragilité...);
- Les exigences de la clientèle (délais, fréquences, quantités, prix);
- Les zones géographiques concernées et leur spécificité (fréquence des départs, sécurité...).

2.4.3 Structure et place de la fonction logistique

La fonction logistique par son rôle et sa structure doit permettre à l'entreprise de progresser tant du point de vue opérationnel que du point de vue de sa contribution à la stratégie. Toutes les entreprises n'ont pas encore intégré dans une fonction logistique tout ce qui touche au management de la *Supply Chain*. En plus cela, une nécessité apparaît avec une double composante, opérationnelle pour gérer le processus logistique², et stratégique pour la prise en compte de la logistique dans la performance globale et pour la conception des configurations logistiques.³

C'est une fonction avec des métiers bien spécifiques mais une fonction transversale par toutes les interactions qu'elle est amenée à exercer. Les différents métiers de la chaîne logistique ont fait l'objet d'une définition par l'AFNOR.⁴

2.4.4 La stratégie logistique

La logistique est une arme stratégique omniprésente qui contribue à l'augmentation des ventes et à la réduction des coûts par :

- La qualité de service (fiabilité des livraisons, service après-vente...);
- L'accélération des temps de réponse (adaptation rapide aux évolutions de la demande, time-to-market, time-to-volume);
- La réduction des stocks;
- La réduction des coûts de transport;
- L'optimisation des ressources industrielles et logistiques;
- L'externalisation d'activités non concurrentielles;

¹ Ghislaine LEGRAND, HUBERT Martini, op. Cite, P5

² www.pfeda.univ-lille1.fr, consulté le 15/05/2023, à 14 :32.

³ Paul- Marie EDWARDS, et Diane DUPONCHE, la gestion de la Supply Chain mémoire de fin d'étude de master 2, science de management, spécialité logistique, université Paris 1, année 2010, P 27.

⁴ AFNOR signifie Association Française de Normalisation. Créée en 1929, l'Association française de normalisation est l'organisation officielle en charge des normes en France.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

- La collaboration client-fournisseur.

La mise en œuvre des stratégies logistiques s'appuie sur la segmentation du service client et le développement de schémas directeurs logistiques alignés sur les objectifs de l'entreprise.

Pour soutenir les stratégies d'entreprise fondées sur la domination par les coûts et/ou la différenciation par la qualité ou le service, les stratégies logistiques sont définies en termes de:

- Politiques de service et de stock ;
- Stratégie des opérations (fabrication sur stock, configuration à la commande, fabrication à la commande, conception à la commande) ;
- Intégration verticale ou externalisation ;
- Implantation, taille et spécialisation/ polyvalence du réseau des usines et des entrepôts ;
- Organisation et compétences clés ;
- Processus logistique, bonnes pratiques et règles de gestion ;
- Système d'information ;
- Circuits et modes de distribution ;
- Collaboration client-fournisseur.

2.5. La chaîne logistique globale

La chaîne logistique globale (*le Supply Chain Management – SCM*) se définit comme la gestion globale de la chaîne logistique allant du fournisseur du fournisseur au client du client. Gestion qui cherche donc à anticiper l'ensemble des flux physiques de l'entreprise en partant de la demande (élaboration de la meilleure prévision possible de ventes), en essayant d'envisager tout ce qui va se produire pour satisfaire cette demande.¹

Gestion qui cherche donc à anticiper l'ensemble des flux physiques de l'entreprise en partant de la demande (élaboration de la meilleure prévision possible de ventes), en essayant d'envisager tout ce qui va se produire pour satisfaire cette demande.

La chaîne logistique peut ainsi se définir en tant que :²

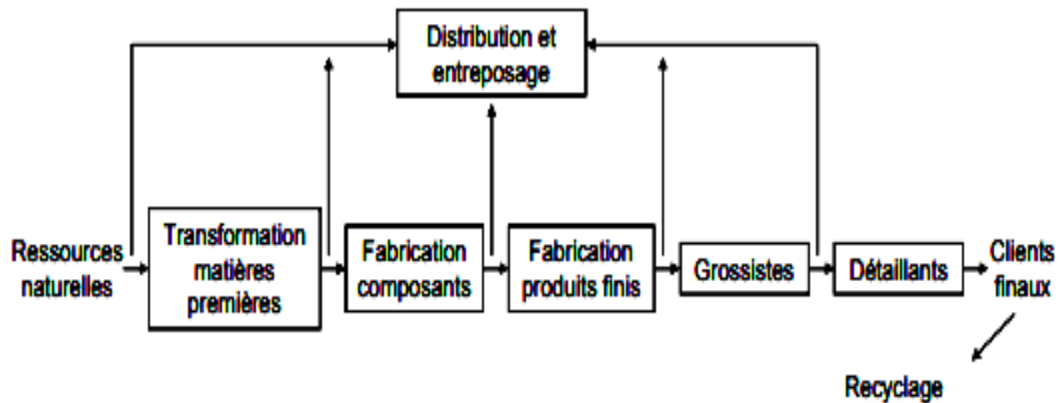
- Succession de relations Client/Fournisseur.
- Succession d'activités de création de valeur (La Londe et Masters, 1994),
- Fonctions ou processus : approvisionnement, transformation, distribution (Lee et Billington, 1993).

¹ Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI, Transport Logistique, 2010, p 7.

² REMY LE MOIGNE, supply chain management : achat, production, logistique, transport, vente ,2 édition Dunod, 2017, p 9.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Figure N°03 : Représentation possible du processus de la chaîne logistique :



Source : OURIACHI Nisrine, La logistique durable : Un nouveau levier de management, revue du Contrôle de la Comptabilité et de l'Audit, Numéro 4 : Mars 2018.

Les entreprises appartenant à une même chaîne logistique sont liées par des flux de produits, des flux d'informations et des flux financiers : ¹

- **Le flux d'information :** Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. I (passage de commandes, par exemple),
- **Le flux physique :** Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis (transfert de marchandises).
- **Le flux financier :** Le flux financier concerne toute la gestion pécuniaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts, ...

Chacune des entreprises partenaires assure les fonctions d'approvisionnement, de transformation / production, de distribution et de vente. Ce sont les 4 processus clés que l'on rencontre dans toute entreprise. Et Enfin, une entreprise est potentiellement impliquée dans plusieurs chaînes logistiques.

Nous avons vu l'évolution de la logistique à la chaîne logistique, nous allons traiter dans le prochain point l'organisation des différentes opérations logistiques.

2.6. L'organisation des opérations logistique

Pour rendre l'entreprise plus compétitive sur les marchés extérieurs et de valoriser tous les efforts à caractère mercatique qui auront été réalisés, elle doit donc effectuer plusieurs choix

¹ Paul- Marie EDWARDS, op. Cite, P28

qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'informations et de marchandises. Ces choix interviennent dans le cadre d'une réflexion globale qui assure la cohérence de la politique logistique de l'entreprise. et le choix effectués en matière de transport auront des incidences sur la gestion des stocks, immobilisations ..., et le choix de l'itinéraire transport, le choix de l'incoterm définit dans le contrat vente.

2.6.1 Le recours aux prestataires extérieurs

Bien que les transporteurs se soient dotés de services commerciaux capables de gérer les relations avec les chargeurs, la complexité des opérations logistiques et l'évolution des besoins en matière de logistique globale rendent indispensable le recours à des intermédiaires.

Exemple : Un industriel français veut expédier des pièces de rechange automobile au Soudan. Il doit recourir aux services d'un transporteur routier jusqu'à Marseille, faire organiser la mise à bord sur le navire, s'assurer des conditions du déchargement à Alexandrie en Égypte puis faire organiser le transport sur remorque routière jusque Kartoum où le client viendra enlever sa marchandise. On imagine facilement la complexité du point de vue du transport et des opérations de douane.

On constate donc que l'écrasante majorité des entreprises externalise à l'heure actuelle, au moins les opérations de stockage et de transport. Dans certains secteurs industriels et de fabrication de biens de consommation, les entreprises délèguent la planification de leurs opérations à des prestataires/ partenaires mais continuent à exercer un contrôle global. Les dernières évolutions font apparaître une externalisation complète de la logistique sans qu'il y ait de pilotage par le client.¹

2.6.1.1 Les différents prestataires du transport à l'internationale

Souvent désignés sous le terme général de « *transitaires* », ils représentent en fait une grande diversité de savoir-faire et de statut juridique. Spécialisés par mode de transport, ou par destination géographique ou par leur type de prestations (exemple : messagerie express, fret sous température contrôlée, etc.), ils sont soit « mandataires » soit « *commissionnaires* ».

2.6.1.2 Le choix et le suivi des prestations logistiques

A. L'évaluation des besoins

Les choix logistiques constituent le prolongement indispensable de la politique commerciale de l'entreprise. Ils sont fonction de l'analyse des flux de marchandises mais aussi de l'ensemble des services annexes tels qu'entreposage, groupage de la marchandise, réception

¹ Ghislaine LEGRAND, HUBERT Martini, op. Cite, p4

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

à l'arrivée, prise en charge des formalités douanières, etc. Une réflexion globale doit mener à un cahier des charges définissant :

- La nature des marchandises à traiter (dimensions, valeur, poids, fragilité...);
- Les exigences de la clientèle (délais, fréquences, quantités, prix);
- Les zones géographiques concernées et leur spécificité (fréquence des départs, transit time, sécurité...);
- Les services à fournir au départ ou à l'arrivée par type de clientèle, par région, par activité;
- Les éléments particuliers définissant le niveau de la prestation recherchée : image de marque, fiabilité, délais, coûts, etc.

Ce cahier des charges tient compte de l'ensemble des remarques formulées par tous les services de l'entreprise et notamment la production et les services commerciaux.

B. La notion de Supply Chain

Les grands secteurs de l'économie (automobile, aéronautique, grande distribution, e-commerce par exemple) exigent souvent la remise à plat des stratégies logistiques.

Ainsi, la gestion de la *Supply Chain* ou « chaîne logistique globale » va prendre en compte, de façon continue, les flux physiques et d'information générés par les commandes et les livraisons.

Ces flux sont gérés par des procédures, des outils et des logiciels capables de suivre en temps réel, les différentes étapes ainsi que les différents acteurs : fournisseurs, transporteurs, clients, prestataires divers.

La notion de *Supply Chain* privilégie le principe du partenariat avec tous les acteurs économiques et s'appuie sur le développement des technologies de l'information et de télécommunication TIC.

Le résultat s'évalue en termes de coordination et de fluidité des flux, de simplicité et de rapidité des mises à jour et dans l'élaboration de plans de production, de transport, de stockage, de gestion des retours, de traitement des imprévus et d'approvisionnements intégrés.

Le *Supply Chain Management* (SCM) devient pour de nombreuses entreprises (Carrefour, Danone, DHL, PSA et Vallorec par exemple), un outil stratégique et de performance, indispensable.

C. Les critères de choix des prestataires

La solution logistique globale fait intervenir une analyse des besoins de stockage et des fréquences de livraison. Le choix de la solution technique (mode de transport et type d'intermédiaire) requiert l'étude des différentes offres de transport.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Pour les expéditions courantes, l'entreprise traite souvent avec le même transporteur ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux¹. Elle peut cependant réaliser des « appels d'offre » pour des opérations plus élaborées ou simplement pour faire jouer la concurrence.

On obtiendra alors plusieurs « devis » qu'il faudra comparer en fonction de critères multiples où le prix n'est pas toujours le facteur essentiel.

a. Le stockage et fréquence des livraisons

Stocker des marchandises représente un coût que chaque entreprise essaie de minimiser en amont et en aval de la production. De même les entreprises de distribution cherchent à réduire leur stock de vente. Les exportateurs doivent donc trouver un compromis entre leur intérêt financier et celui de leur client, en optimisant les quantités à livrer.

Le lieu de stockage est également un choix important : il peut se situer soit à proximité des locaux de production soit au contraire auprès des clients de l'entreprise, c'est-à-dire à l'étranger. Les modalités et les coûts de stockage sont alors différents. Cette dernière option permet de livrer au client des quantités plus petites dans des délais souvent plus courts.

Livrer des quantités plus importantes permet au fournisseur de mieux exploiter les capacités des différents modes de transport et d'obtenir des prix plus compétitifs. Cependant, c'est le client que l'on pénalise en l'obligeant à financer des stocks plus conséquents pour faire le lien entre des livraisons moins fréquentes.

Dans tous les cas, il faut rechercher une solution optimale qui tient compte de l'ensemble des contraintes sans perdre de vue que la compétitivité finale du produit en dépend.

b. Le délai d'acheminement

La durée totale du transport (transit time) et le respect des délais sont des facteurs de compétitivité de plus en plus importants dans un contexte où le « juste-à-temps », la notion de « stock-zéro » sont devenue des critères de bonne gestion. De plus, certains produits (périssables ou de grande valeur) ne supportent que des temps d'immobilisation très courts.

c. La qualité de la prestation

La qualité de la prestation peut être définie comme la capacité à respecter l'ensemble des contraintes de l'expédition et par la prise en charge de l'opération de « bout en bout ».

¹ Ghislaine LEGRAND, HUBERT Martini, op. Cite, P7

d. La sécurité des marchandises pendant le transport

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transitaire : nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de la marchandise.

e. Le prix

Le prix n'est pas toujours le critère essentiel de comparaison. Il ne doit pas être isolé des autres critères de choix. De plus, à prix égal, encore faut-il que les prestations soient équivalentes. Il faut donc chercher à obtenir des devis détaillés de la part des transitaires afin de comparer les différents postes de frais.

Le prix devient un critère déterminant pour les marchandises de faible valeur ou lorsque les conditions du marché sont très concurrentielles.

Section (03) : Les différents intervenants de la logistique dans le commerce extérieur

La chaîne logistique internationale est composée d'une panoplie d'acteur et d'intervenants dont les missions sont particulières pour assurer l'acheminement des marchandises ou des personnes. La maîtrise des opérations logistiques par les entreprises repose sur le bon choix des intervenants et de leur cohabitation qui permettra la bonne fin de l'opération commerciale.

La logistique a pour but de coordonner toutes les activités liées à la circulation des marchandises en intervenant dans les domaines de l'approvisionnement, de la production, de la manutention, du conditionnement, de l'emballage et stockage, de l'entreposage, de la distribution et ce, jusqu'à la livraison à travers l'étude de moyens de transport à utiliser.

Dans cette section on détermine les métiers de la logistique et du transport et ses différents intervenants.

3.1. Les métiers de la logistique et des transports à l'international

Les principaux métiers de la logistique internationale sont : magasinier, responsable d'entrepôt, Gestionnaire de commande, Logisticien, Agent de transit, Déclarant en douane, Gestionnaire du parc automobile Le technicien d'achat import/export

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import /export a l'arrivage de maîtriser la négociation de la commande, mais aussi celles des techniques et opérations liées à l'acheminement des produits (incoterms, transport maritime, aérien routier et ferroviaire, procédure en douane, assurance, manutention et stockage.)

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Il est en relation avec les fournisseurs et les prestataires logistiques, ce qui nécessite la pratique des étrangers.

Dans toute entreprise qui l'emploie, le magasinier exerce son activité dans les domaines suivant :

- La réception des produits : déchargement, identification, contrôles quantitatifs et qualitatifs, acceptation ou réserve...
- Le stockage : rangement des produits en utilisant les différents engins de manutention et de levage existants, et en respectant les zones d'implantation et les modes de stockage en vigueur...
- L'expédition des produits : préparation des commandes, conditionnement et emballage, vérification des bons de commande et des bons de livraison, établissement des documents liés à l'expédition, chargement...
- La tenue et la gestion informatisées des stocks : enregistrement des entrées et sorties de produits, réapprovisionnement, inventaires...

Selon la taille et l'activité de l'entreprise dans laquelle il travaille ; le magasinier exerce les fonctions de réceptionniste, gestionnaire de stock, manutentionnaire, emballeur ou agent d'exploitation... ; mais il peut aussi assurer plusieurs ou toutes ces activités. Si l'entreprise dispose d'une fonction commerciale, il peut être appelé à développer des compétences dans le domaine de la vente avec contacts clientèle. Après deux à trois années d'expérience, il ferait un bon acheteur et pourra facilement progresser comme responsable des achats grâce à sa bonne connaissance du matériel et des consommables de l'entreprise.

3.2. Les différents intervenants

La logistique internationale est composée d'une panoplie d'acteurs et d'intervenants dont les missions sont particulières pour assurer l'acheminement des marchandises ou des personnes. On distingue : les intervenants à caractère financier et les intervenants à caractère administratif.

3.2.1. Le responsable d'entrepôt

Le responsable d'un site de stockage, d'un entrepôt ou celui d'une base logistique supervise la réception des marchandises, organise leur stockage et ordonne leur transfert vers les différents quais d'expédition :

- Il veille au respect de la chaîne du froid et de la qualité des produits.

- Il règle les litiges avec les fournisseurs ou les transporteurs.
- Il propose des aménagements pour améliorer la qualité du service, réduire les coûts et les délais, dans le respect de la réglementation et de sécurité.

3.2.2. L'agent de transit

L'agent de transit dans l'entreprise a la responsabilité de préparer l'ensemble des documents nécessaires pour la déclaration en douane des marchandises à l'import comme à l'export. Dans la fonction approvisionnement, l'agent de transit prend le relais de l'acheteur international après la passation d'une commande ; il est l'intermédiaire entre l'expéditeur des marchandises à l'étranger qui est généralement le transitaire au départ et le transitaire local (à l'arrivée).¹

Il collectionne les informations de livraison des commandes par les fournisseurs étrangers auprès du transitaire du pays d'expédition ; suit le transport principal avec une attention particulière portée sur les commandes urgentes, apprête les éléments nécessaires au dédouanement des marchandises de réception d'un avis d'expédition, émet l'ordre de transit et confie le dossier au transitaire local et commissionnaire agréé en douane ; il occupe aussi du suivi du poste d'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de livraison convenu.

3.2.3. Le déclarant en douane

Le déclarant en douane est un agent de la compagnie agréé à effectuer les formalités de dédouanement des marchandises pour le compte de ses clients. Il reçoit l'ordre de transit et le dossier préparé par l'agent de transit de l'entreprise client. Les agents en douane remplissent généralement le rôle d'intermédiaire entre les entreprises et la douane lors des procédures de dédouanement.²

3.2.4. Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile

La gestion de la flotte automobile, qu'elle soit propre à l'entreprise ou loué à un ou plusieurs particuliers, est en général confiée à une personne qui coordonne l'ensemble des mouvements des véhicules.

Le gestionnaire du parc automobile est donc la personne en charge de gérer les véhicules routiers et/ou les véhicules de manutention utilisés par l'entreprise ainsi que les équipes de chauffeurs qui y sont affectées :

¹Manuel sur le transit, Organisation mondiale des douanes, p 11.

² Directives de l'OMD sur les agents en douane, Juin 2018, p 7.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

- Il planifie les périodes d'activité et d'inactivité des véhicules ;
- Il optimise le nombre de voyages et les durées des parcours ;
- Il est l'émetteur des manifestes de transport et des ordres de transport ;
- Il supervise les opérations de chargement et déchargement de véhicules ;
- Il s'assure du respect de planning de maintenance des véhicules ;
- Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des véhicules ;
- Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des chauffeurs ;
- Il contrôle les dépenses d'exploitation du parc.

3.2.5. Le logisticien

Le logisticien dans l'entreprise prend en charge l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à ordonner l'ensemble des activités de celle-ci. Il s'implique dans des secteurs aussi variés que la production, les achats ou la distribution, en s'intéressant tout particulièrement à la circulation des marchandises.

Ainsi, l'entreposage, le stockage, l'emballage, la manutention et le transport des marchandises concernent toute son attention, l'amenant à améliorer sans cesse l'ensemble des paramètres de l'activité de ces grands pôles afin d'en réduire les coûts, tout en garantissant le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, et en gardant à l'esprit le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Il doit être capable de coordonner les activités d'autres responsables, tels ceux de l'entrepôt, des achats, des transports ou du service en charge en planifier les programmes de production des ateliers. Il pilote l'ensemble de ces opérations en s'appuyant sur son tableau de bord logistique.

Les obligations sont réparties en obligation du chargeur et obligation du transporteur comme le montre le tableau suivant :

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Tableau N° 01 : Les obligations des parties

Les obligations du chargeur	Les obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none">-Prévoir un emballage adapté.-Marquage des colis.-Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue.-Émettre la LTA (c'est souvent la compagnie ou l'agent de fret qui rédige la LTA pour le compte du chargeur) : responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instructions fournie par la compagnie aérienne.-Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes.	<ul style="list-style-type: none">-Charger la marchandise.-Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels, ou à défaut, dans des délais « raisonnables ».-Décharger la marchandise.- Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA.

Source : D'après Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, gestion des opérations import/export, page 46

Donc, travailler dans le domaine de la logistique, c'est occuper dans les différents secteurs d'activité ci-dessus et ce, quel que soit le niveau de qualification, en ayant toujours à l'esprit le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, avec le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

3.2.6. Les banques

C'est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change, et l'émission de billets de banque¹

3.3. Les autres intervenants

De plus, la chaîne logistique du commerce mondial est composée aussi d'autres intervenants que les intervenants à caractère financier et administratif, à savoir :

3.3.1. Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire

Aujourd'hui, les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du

¹Yves Simon et Samir Mannai, Techniques financières internationales, Economica, 7^{ème} édition, Paris, 2002, P561.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

consommateur ainsi de l'environnement, les organismes de normalisation agissent dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaîne logistique du commerce mondial.

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au côté de la douane, il a pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leurs équivalant au plan international.

Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testées dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.¹

3.3.2. Les transitaires

Le transitaire, comme entrepreneur général du transport, se trouve au poste de commande de la logistique.

Il est le « logisticien »² qui connaît tous les impondérables et peut, même dans les situations particulières (extrême urgence, conflits, etc...), garantir la bonne fin d'une opération.

Il conseille ses clients sur l'emballage et le mode d'acheminement les plus appropriés, ainsi que sur les documents nécessaires ;

Il établit le devis du coût du transport et des frais accessoires. Son expérience lui permet de s'adapter parfaitement au développement logistique dans la gestion de la chaîne logistique. Les transitaires se trouvent dans leur plus grande partie dans le secteur des entreprises de dimension moyenne (PME).

La base juridique de leurs activités professionnelles est fixée par les conditions générales de transitaire en vigueur dans leur pays.

¹Jean Moulin, lexique de gestion, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 2003, P19.

²Jean Moulin, op. Cite, P19.

A. Type de responsabilité

Selon le type de responsabilité :

- Soit il est mandataire de transport :

Agent de liaison entre deux modes de transport, il agit sur les instructions de son client, nonobstant la voie de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

Il exécute les ordres de son mandant il n'a donc pas le choix des sous-traitants, il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toute disposition utile pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie, il reprend d'une obligation de moyen.

- Soit il est commissionnaire de transport :

Intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix.

Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. On retrouve dans cette catégorie les affaiteurs routiers, les groupeurs aériens ou maritimes, les organisateurs des transports multimodaux, etc.

B. Selon les activités :

- Organisateur de transport multimodaux : c'est un commissionnaire de transport, organise le transport de bout en bout, il inclut différents modes de transport.
- Transitaire portuaire ou aéroportuaire : il intervient comme mandataire de transport, agit entre deux moyens de transport, où la marchandise subit la rupture de charge.
- Groupeur : il intervient comme commissionnaire de transport, constitue des camions, des wagons, ou des conteneurs complets, ainsi que des unités de chargement aériens ou des palettes, à partir d'envois de détail ; négocie les tarifs avec les transporteurs ; libre de remettre le groupage aux transporteurs de son choix (maritime, routier, aérien ou ferroviaire).
- Agent de fret aérien : dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien, il doit avoir reçu l'agrément des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien tel que l'ITA (international transport association), cumule avec la fonction de groupeur et de commissionnaire en douane le plus souvent.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

- Affréteur routier : il intervient comme commissionnaire de transport, il fait le lien entre les transporteurs routiers et les marchandises à transporter, il est important de noter la remarque qu'un affréteur routier ne négocie pas un contrat d'affrètement, mais un contrat de groupage.

3.3.3. Les transporteurs

Ils ont pour mission principale de gérer les moyens de transport (conteneurs, palettes, wagons, vrac...). Chaque mode de transport a son propre fonctionnement¹, mais tous reposent sur une logique identique celle de satisfaire le client final au juste prix, dans les délais sans avarie.

3.3.4. Commissionnaire en douane

Il possède un agrément en douane ce qui lui permet d'accomplir les formalités douanières par compte d'autrui.

Il déclare les marchandises en son nom, il est responsable vis-à-vis de la douane, des droits, des taxes ainsi que des infractions. Son utilisation ne présente pas un caractère obligatoire.

L'importateur/ou l'exportateur peut déclarer lui-même ses produits. Précisons un point d'ordre pratique : les activités du commissionnaire du transport, de transitaire portuaire ou aéroportuaire et du commissionnaire en douane sont très souvent exercées par une même compagnie que l'on qualifie couramment de transitaire.

¹ LASARY, Le commerce international à la portée de tous, Paris, 2005, P131.

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Conclusion

Dans ce premier chapitre, nous avons présenté les différents modes de transport dans le commerce extérieur qui permettent de mieux conduire une opération d'import-export,

Comme nous l'avons vu, transporter à l'international offre plusieurs modes de transport à savoir maritime, aérien, ferroviaire et terrestres et nous avons étudié les spécificités propres à chaque mode de transport.

Et pour l'optimisation des opérations de transport plusieurs acteurs interviennent pour assurer le bon déroulement des opérations de transit et leur réalisation en toute sécurité et garantie.

Au regard de cette présentation relative à la logistique internationale, nous pouvons conclure que l'organisation de celle – ci permet à l'entreprise ainsi qu'aux intervenants de cette chaîne d'optimiser les moyens mis à leurs dispositions pour effectuer les opérations à l'international.

Chapitre II : les risques liés à la chaîne logistique du commerce extérieur et leur gestion

Introduction

Le transport de marchandises comportant certains risques qui sont liés généralement à la manutention, au stockage, et autres risques potentiels comme les confits, grèves, intempéries, etc. Il convient donc de s'en garantir.

En fonction des risques contre lesquels la *supply chain* souhaite se couvrir, tient compte du montant des primes à payer c'est-à-dire du coût, des garanties accordées, d'un type de police avant de faire le choix d'un assureur.¹

En revanche, avec l'évolution technologie, les responsables de la logistique font face au moindre risque.

Les ports à l'échelle internationale, ont dû s'adapter afin d'assurer le traitement des échanges commerciaux internationaux particulièrement massifiés au cours de ce début de siècle.

Et se sont développées de nouvelles professions permettant une meilleure de la cargaison dans l'enceinte portuaire pour une évacuation plus rapide de la marchandise hors du port ou au contraire un chargement accéléré à bord du navire.

L'objectif de ce deuxième chapitre est d'étudier les principaux risques relatifs aux chaînes logistiques

¹ Denis Chevalier, François Duphil, Transporter à l'international, op. Cite, p 133.

Section (01) : Typologie des risques liés à la chaîne logistique portuaire à l'international

Les risques la logistique internationale sont nombreux, parfois difficiles à anticiper. Ils peuvent prendre différentes formes.

L'importance stratégique et commerciale des échanges maritimes n'est plus à démontrer, mais l'émergence de nouveaux types de risques, liés à l'activité des ports

1.1. Définition du risque :

Avant de déterminer les différents risques les plus courants en logistique internationale, nous allons définir le risque.

Un risque est une rupture de flux entre les éléments constituant la chaîne logistique. Cette variabilité potentielle peut ainsi affecter les flux d'information, de matières, de produits et peut modifier l'utilisation des ressources (humaines et en équipements).¹

1.2. Type de risque de la *supply chain*

Plusieurs sources de risques s'avèrent particulièrement importantes pour la supply chain. Ce sont les interruptions d'approvisionnement, de transport, la défaillance d'un partenaire, ou plus généralement le dysfonctionnement ou la destruction des dispositifs nécessaires pour la gestion des flux physiques, financiers ou d'information.

Dans la littérature du management du risque, différentes manières de catégoriser les risques sont décrites. Mais, les risques à considérer en priorité sont ceux qui ont au final un impact direct sur les délais et la disponibilité pour les clients.

1.2.1. Risque de transport

Tout comme dans le cas des expéditions locales, les marchandises transportées internationalement sont à risque (bris, perte, vol, vandalisme, accident, saisie, contamination, etc.). Avant d'expédier les marchandises, il est important de confier la responsabilité du transport à l'acheteur ou au vendeur et d'obtenir les couvertures suffisantes.

Les conditions internationales de vente (incoterms), élaborées par la chambre de commerce internationale, servent à bien définir les rôles et responsabilités de chacun relativement aux risques de transport. L'accompagnement offert par un transitaire est alors fortement recommandé.

¹Denis Chevalier, François Duphil, Transporter à l'international, op. Cite, p 133.

1.2.1.1. Risque de perte

Ce sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise assurée en cours de transport.

Ces risques peuvent survenir :

- Au cours du transport proprement dit et résulter d'événement dits majeurs, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (nauffrage, incendie, déraillement de train, accident de camion ou d'avion, etc.) ;
- Au cours des manutentions, lors du chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc.), principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule de transport à un autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (casse ou coulage, mouillure par eau de pluie, vol, incendie, etc.)

1.2.1.2. Les accidents

C'est des accidents affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol, etc.

1.2.1.3. Les risques de détérioration¹

C'est des risques entraînant une indisponibilité des infrastructures logistiques due à :

- La destruction ou indisponibilité de plateforme logistique unique.
- Le blocage/arrêt d'installations et/ou d'équipement automatiques.

1.2.1.4. Le risque de vol

Le vol et détournement de marchandises se matérialisent le plus souvent par les effractions de cartons, d'emballages et le vol de tout ou partie des marchandises qui y sont contenues.

Les risques de vol en général, concernent :²

Pref-prevention-des-risques@eure.gouv.fr consulté le 15/05/2023. 7 Art, N° 059 (2014), « séquences des effets du transport maritime », canada, pp5-7.

² <https://www.abcassurance.be/assurance-vol>, consulté le 26/06/2023, à 12 :22.

A. La tentative de vol

Il y a eu tentative de vol lorsque des traces matérielles non équivoques sont constatables par la direction, des serrures, du système d'alarme ou d'anti-démarrage électronique ou des contacts électriques du système de démarrage ; effraction des glaces, du toit ouvrant ou vitré, de portières, des serrures, de la capote ou du coffre.

B. L'escroquerie ou l'abus de confiance

Il y a escroquerie lorsqu'une personne se fait remettre un véhicule en usant d'un faux nom, d'une fausse qualité ou en usant de manœuvres frauduleuses. L'abus de confiance est le détournement par une personne d'un véhicule qui lui a été remis pour un usage déterminé.

C. Le vandalisme

Cette garantie couvre les dégradations volontaires commises à l'occasion d'un vol ou d'une tentative de vol du véhicule ou de l'un de ses éléments ou accessoires.

D. Le vol d'accessoires, d'éléments du véhicule

Le vol des roues, du bloc moteur, d'éléments de la carrosserie, des sièges peuvent être assurés.

La garantie est parfois étendue aux autres équipements du véhicule, ainsi qu'aux systèmes d'alarmes, d'anti-démarrages ou de navigation. Elle peut aussi couvrir les détériorations causées par les voleurs aux autres parties du véhicule pour en voler les éléments garantis.

E. Le vol du contenu

Le vol des objets contenus dans le véhicule n'est pas automatiquement couvert par la garantie vol. Lorsque cette garantie est prévue, elle est le plus souvent plafonnée à un certain montant.

1.2.2. Le retard de livraison

Le risque lié au retard de livraison s'impose plus particulièrement en amont de la chaîne logistique et à la fonction d'approvisionnement. En effet, ce risque est la conséquence d'une

différence entre le délai contractuel du fournisseur négocie avec le département achat d'une entreprise avec la date de livraison réelle.¹

Section (02) : Gestion de la chaîne logistique (Supply Chain Management)

Gérer sa chaîne d'approvisionnement est parfois une tâche complexe, car à chaque étape de la chaîne logistique, des risques peuvent se présenter. Certains sont effectivement plus faciles à surveiller, d'autres demandent une attention particulière et une collaboration constante avec les parties prenantes externes.

Toutefois, même s'il est difficile de les anticiper, il est important de les identifier avant qu'ils ne se manifestent.

2.1. Définition la gestion des risques de la chaîne logistique

La gestion des risques de la chaîne logistique s'appelle le *Supply Chain Risk Management* en anglais, ou SCRM. Il désigne l'ensemble des actions d'une entreprise destinées à identifier, surveiller, détecter et traiter les menaces qui pèsent sur la chaîne logistique.

La gestion des risques liés à la chaîne logistique (*SCRM, Supply Chain Risk Management*) se définit comme l'ensemble des actions coordonnées d'une organisation permettant d'identifier, de surveiller, de détecter et d'atténuer les menaces visant la continuité et la rentabilité de la chaîne logistique.

2.2. Les différentes étapes de gestion des risques liés à la chaîne logistique

La gestion des risques de la chaîne logistique, c'est de mettre tout en œuvre pour identifier, surveiller, détecter et atténuer les menaces qui pourraient avoir une conséquence plus ou moins fatale sur la continuité et la rentabilité de la chaîne logistique.

2.2.1. Identification du risque

L'identification du risque a pour objectif de découvrir les sources possibles du risque et les événements de risque potentiels. C'est une approche globale qui nécessite des connaissances théoriques, une expérience empirique, des informations et des outils appropriés.

Cette étape situe le contexte stratégique et organisationnel dans lequel la gestion du risque aura lieu. Les zones de risque doivent être identifiées, les critères d'évaluation du risque et la structure de l'analyse définis.

¹ Abdelhakim BOUZAHER, Contribution à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques liés à la manœuvre portuaire en Algérie, Doctorat en Hygiène & Sécurité Industrielle, Université Batna 2, 2016, p 5.

Identifier, comme base pour une analyse approfondie, le type de risque pouvant survenir, ainsi que la raison et le mode de survenance. Cette étape exige une description approfondie du processus de contrôle existant qui comprend :

- Les participants/clients/parties prenantes ;
- Le domaine,
- Le moment où le risque pourrait être encouru ainsi que la manière dont il pourrait l'être ;
- Et la personne pouvant le subir ;
- Les menaces et leur impact en cas de contournement ;

2.2.2. L'analyse du risque :

L'analyse du risque implique la prise en compte des causes et sources de risque, de leurs conséquences positives et négatives, et de la vraisemblance que ces conséquences surviennent. Il convient d'identifier les facteurs affectant les conséquences et leur vraisemblance. Le risque est analysé en déterminant les conséquences et leur vraisemblance, ainsi que d'autres attributs du risque. Un événement peut avoir des conséquences multiples et affecter des objectifs multiples. Il convient de prendre en compte les moyens de maîtrise des risques existants, leur efficacité et leur performance. Il est également important de tenir compte de l'interdépendance des différents risques et de leurs sources.

Déterminer les moyens de contrôle et analyser les risques en fonction de la probabilité et des conséquences. L'analyse doit prendre en compte :

- La probabilité qu'un événement ait lieu ;
- Les conséquences potentielles et leur ampleur.

Combiner ces éléments pour produire une évaluation du niveau de risque.

Si les niveaux estimés sont bas, alors les risques peuvent appartenir à une catégorie acceptable et des mesures peuvent ne pas être nécessaires.

2.2.3. Evaluation du risque

Comparer les niveaux estimés du risque avec les critères prédéfinis. Classer les risques pour déterminer les priorités de gestion. Il existe différents types de systèmes de classement. L'évaluation sur la base des niveaux élevés, moyen et faible est répandue. Dans les environnements complexes, un système plus détaillé peut être nécessaire. Ce dernier requiert également la détermination de risques élevés et faibles, mais permet davantage de précision.

Les risques doivent être suivis en permanence en cas de changement de nature, de niveau et d'ampleur.

Sur la base des résultats de l'analyse du risque, le but de l'évaluation du risque est d'aider les décideurs à déterminer les risques nécessitant un traitement et la priorité dans la mise en œuvre des traitements. L'évaluation du risque consiste à comparer le niveau de risque déterminé au cours du processus d'analyse aux critères de risque établis lors de l'établissement du contexte. Sur la base de cette comparaison, il est possible d'étudier la nécessité d'un traitement. Il convient que les décisions tiennent compte du contexte élargi du risque et en particulier considèrent la tolérance au risque des parties autres que l'organisme qui tire avantage du risque et les parties qui seront affectées négativement par le risque.

2.2.4. Gérer les risques

Accepter et suivre les risques non prioritaires. Pour les autres risques, élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion spécifique qui tient compte des ressources (humaines, financières et techniques).

Suivre et examiner la performance, l'efficacité et l'efficience du système de gestion du risque ainsi que les changements qui pourraient l'affecter.

Un registre des risques devrait être disponible pour justifier le choix des risques et pour consigner les hypothèses sur lesquelles les évaluations ont été faites, afin d'établir une piste de contrôle permettant de s'assurer que les informations importantes ne sont pas perdues.

2.2.5. Traitement du risque

Le traitement du risque est le processus d'identification des opportunités de traitement et de contrôle. L'objectif de cette activité est de trouver des moyens pour réduire ou éliminer les conséquences négatives et réduire leurs probabilités de survenue. Les activités de traitement du risque ont aussi pour objectif de renforcer les résultats positifs des processus d'affaires. Il n'est pas toujours possible d'implémenter toutes les stratégies de traitement, ce n'est pas une solution rentable. Le propriétaire ou l'ensemble des directeurs doivent décider quelles sont les priorités dans le traitement des risques et mettre en œuvre la combinaison la plus pertinente de solutions de traitement du risque. C'est aussi une partie à laquelle on donne une attention insuffisante et en conséquence les programmes de nombreux organismes deviennent inefficaces au fil du temps. La surveillance et la revue est une partie intégrante de chaque étape du processus de management du risque.

2.2.6. Intégrer les risques partenaires

La démarche optimale consiste à développer une logique de « *coopération* » avec ses partenaires, dans un esprit de transparence et de définition précise des rôles et responsabilités

de chacune des parties prenantes. Ce dialogue peut être direct entre les partenaires (cas idéal) ou bien via un tiers de confiance (en cas de concurrence entre les partenaires rendant la transparence entre eux difficile). Cette stratégie repose sur une forte volonté de la conduire et suppose que les obstacles psychologiques sont surmontables.¹

2.3. Outils de gestion de risque

L'intensification du commerce international ayant entraîné le gigantisme des navires, leur spécialisation, celle des terminaux portuaires et une lourde infrastructure portuaire a mis en place des outils techniques et informatiques performants, conteneurisation¹, multi-modalisme et plateformes.

2.3.1. Le système SCM (*Supply Chain Management*)

Appelé encore gestion de la chaîne logistique (GCL) vise à d'optimiser les flux entre les fournisseurs, l'entreprise et les clients. Les échanges concernent de la marchandise, des flux financiers et des informations commerciales.

L'objectif est de travailler en flux tendus pour minimiser les coûts de stocks tout en garantissant un taux de service élevé (degré de satisfaction des clients en termes de commandes servies dans les délais rapporté aux commandes transmises. L'idée est de caler l'approvisionnement sur la production et la consommation.

Les ordres de commandes aux fournisseurs sont automatisés en fonction des critères de réassort automatiques. Le système SCM est très présent dans l'industrie automobile

2.3.2. Les asp (*advanced planning and scheduling*)

Le système de planification avancée (SPA) est un type de logiciel destiné à la planification de la chaîne logistique.

En fonction de la demande exprimée en aval de l'entreprise, le système de planification avancée (SPA) permet d'analyser la capacité des ressources (machines, main-d'œuvre, matières, aires de stockage) et les contraintes afin de proposer un horaire détaillé et adaptable pour une production optimale.

Elle intervient à tous les niveaux :

- **La demande** : détermine combien de produits doivent être fabriqués ;
- **Les achats** : vérifie la disponibilité des matières premières et des composants suivant la nomenclature du produit ;

¹Hildegunn Kyvik Nordås, Les délais comme obstacle aux échanges commerciaux : conséquences pour les pays à faible revenu, dans revue économique de l'OCDE no 42, 2006/1, p 45 à 52.

- **La production** : analyse les contraintes et la capacité à développer un plan de production optimal ;
- **Le stockage** : prévoit les espaces nécessaires ;
- **Le transport et la distribution** : optimise les coûts et assure la qualité de service à la clientèle.

Le système de planification avancée (SPA) effectue automatiquement des arbitrages entre les demandes prévues des clients et les ressources disponibles.

L'acheteur qui maîtrise bien la chaîne logistique est souvent en mesure d'obtenir de meilleurs tarifs de transport.

Parallèlement se sont développées de nouvelles professions permettant une meilleure prise en charge du navire et de la cargaison dans l'enceinte portuaire pour une évacuation plus rapide de la marchandise hors du port ou au contraire un chargement accéléré à bord du navire.

Plusieurs pratiques sont suggérées pour une meilleure gestion des risques de la chaîne logistique :¹

- Automatiser les processus liés à la gestion des risques fournisseurs (SRM, Supplier Risk Management) afin de collecter, d'analyser et de gérer les informations fournisseurs.
- Inclure les informations de performance fournisseurs dans votre analyse pour avoir une idée des problèmes financiers potentiels.
- Identifier les signaux d'alerte susceptibles d'indiquer des problèmes et utiliser la technologie pour automatiser leur détection précoce.
- Intégrer des plateformes SCRM avec des solutions SCM, pour la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

Fournir des tableaux de bord qui suivent les mesures de la chaîne logistique et établissent des rapports à ce sujet pour permettre aux dirigeants d'observer en temps réel les facteurs de risque.

Pour cela, il faut :

✓ **Anticiper les interruptions**

Les possibilités d'interruption inopinées de la chaîne logistique sont multiples. Pour les éviter, on peut notamment :

- Adopter une démarche d'assurance qualité contre le risque de rappel d'un produit défectueux.

¹ Olivier Lavastre Alain Spalanzani, Comment gérer les risques liés à la chaîne logistique ? Une réponse par les pratiques de SCRM, Cahier de recherche n° 2010-02 E5, Université Pierre Mendès France Grenoble 2, 2010,

- Recourir à la planification collaborative, assurant que toutes les parties prenantes soient tenues au courant des prévisions de ventes et de leurs évolutions ;
- Élaborer un plan de continuité même en anticipant tous les scénarios de perturbation possibles, la résilience de la *supply chain* peut toujours être mise à l'épreuve par une rupture imprévue ;
- Élaborer un plan de continuité en amont et le mettre à jour régulièrement est un moyen de rester préparé à cette éventualité ;
- Ce plan de continuité va au-delà de la simple planification collaborative et comprend de nombreuses solutions pour répondre à des scénarios de rupture préalablement déterminés ;
- Il nécessite la pleine collaboration de tous les acteurs de la chaîne, dont vos fournisseurs.

2.4. La sécurité de la manœuvre portuaire

Avec l'accroissement des flottes de commerce extérieur mais également l'évolution technologique des navires pour répondre au besoin de transporter des marchandises plus rapidement, plus économiquement et avec plus de sécurité d'un port à un autre a amené les dirigeants portuaires à s'adapter tant au niveau managérial qu'organisationnel pour faire face aux risques liés à la *supply chaine*. Et la fonction primordiale d'un port consiste à transférer rapidement et efficacement les marchandises des transports intérieurs aux transports maritime et vice-versa, permettant ainsi au navire de rentabiliser en toute sécurité son voyage et son escale au port.

2.5. Le port maritime

Selon la convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes, sont considérés comme ports maritimes, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur. Ainsi, sont réputés ports de commerce et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement. Ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.¹

L'assurance est une garantie des acteurs économiques ayant des activités liées à l'importation ou à l'exportation de marchandises, mais elle est aussi légalement obligatoire.

¹BELOTTI-J, *Transport international des marchandises* », édition : Vuibert-2002, P : 42

Section (03) : Assurances et garanties

Aujourd'hui, toute opération d'importation doit faire l'objet d'une assurance souscrite auprès d'une société agréée, qui accompagne les importateurs dans leur mise en conformité avec ces nouvelles réglementations

L'assurance est une composante essentielle de la gestion du risque lié à la chaîne logistique.

3.1. L'assurance transport

L'assurance permet de couvrir (totalement ou partiellement) le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (pour faute personnelle) ou par les transporteurs.

3.1.1. L'indemnisation par le transporteur

Elle est précisée par les conventions propres à chaque mode de transport. Le montant des indemnités est plafonné en fonction de la masse de la marchandise.

Cette indemnité (calculée en fonction de la valeur de la marchandise) n'est envisageable que si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité.

3.1.2. L'indemnisation par l'assureur

L'indemnisation (calculée sur «*la valeur assurée*» de la marchandise) dépend du préjudice et des risques garantis.

3.1.3. Couverture des risques

À l'exception du transport proprement dit, les polices d'assurance couvrent toutes les marchandises. On retiendra :

- Dans les risques couverts, ceux liés au transport principal, à la manutention, au pré et au post-acheminement.
- Dans les risques exclus, les fautes de l'assuré ou du bénéficiaire, les conséquences des violations de blocus, contrebande et trafic clandestin, le vice propre de la marchandise, la freinte de route, les conséquences de la température, les défauts d'emballage ou de conditionnement et les préjudices financiers, commerciaux ou indirects en résultant.¹

¹ BELOTTI-J, op. Cite, P 103.

3.2. Le cout de l'assurance

Acheteurs et vendeurs, selon l'incoterm choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance, sauf dans le cas de certaines destinations pour lesquelles l'assurance est obligatoire. Le coût moyen de l'assurance varie entre 0,1% et 2%, sauf pour certaines liaisons vers les pays en développement, où le coût de l'assurance peut atteindre 8 % du coût du transport.

Le coût de l'assurance dépend :

- De la nature de la marchandise : fragile, périssable, dangereuse.
- De la qualité de l'emballage et du marquage.
- Du mode de transport : air, mer, terre, étant entendu que l'assurance air est environ un tiers moins cher que l'assurance mer.
- De l'itinéraire et de la zone géographique desservie.
- De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques.¹

3.3. Obligation d'assurance

Cette obligation d'assurance porte, dans les limites du voyage assuré, sur les biens et les marchandises importés, neufs, préparés, emballés ou conditionnés pour l'expédition, lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires de transporteurs, conformément aux usages reconnus du commerce, et soumis aux clauses et conditions de polices.

- Une couverture « tous risques » de bout en bout (y compris pré et post acheminement).
- Un processus de règlement simple et rapide en cas d'avarie ; et la garantie d'un remboursement sous 30 jours.
- Taux d'assurance propres aux spécifications de la marchandise transportée.

Les personnes physiques ou morales habilitées à effectuer des importations doivent couvrir par une assurance les risques de transport des marchandises en provenance de l'étranger. Cette assurance doit être souscrite auprès des entreprises d'assurances agréées à pratiquer le risque « *transport* ».

Cette assurance obligatoire ne s'applique pas aux :

¹BELLOTI Jean, Transport internationale de marchandise, Ed Vuibert, Paris, 2012, p 50

- Opérations d'importation occasionnelles sans caractère commercial ;
- Colis et paquets postaux ;
- Importations des entreprises totalement exportatrices ;
- Marchandises importées sous le régime de l'admission temporaire ;
- Marchandises importées sous le régime de l'entrepôt industriel ;
- Marchandises importées par les personnes morales ou physiques non résidentes ;
- Marchandises importées dont la valeur sur le contrat commercial ne dépasse pas 3000 dinars ou équivalents.

3.4.L'assurance des risques liés au transport des marchandises

L'assurance des marchandises (sur facultés) contre les risques de perte ou de dégâts durant le transport couvre uniquement la marchandise et non pas le moyen de transport. La police d'assurance est un acte remis au souscripteur par la société d'assurance et qui établit les conditions du contrat d'assurance. De ce fait, il est important de distinguer entre trois types de polices d'assurances :

3.4.1. La police au voyage

C'est un contrat d'assurance qui couvre qu'un seul voyage des marchandises contre des risques bien définis pour un itinéraire précisé ;

Cette police couvre, au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Elle est donc la seule adaptée à une expédition isolée. Tous les éléments à prendre en compte étant bien connus, le risque est limité.

3.4.2. La police à alimenter

C'est un contrat d'assurance qui couvre plusieurs expéditions d'une marchandise de la même nature, utilisé pour les transactions commerciales relatives au contrat de fournitures...

La police « alimenter » (quantum déterminé, durée indéterminée) est adaptée aux gros contrats pour lesquels l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions envisagées (fréquences des voyages, modes de transport utilisés, etc.). Au fur et à mesure du déclenchement d'une expédition, l'assuré émet un « avis d'aliment ». Deux notions sont utilisées dans cette police :

- Le « plein », ou valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurances qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).
- La « franchise » permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, les petits sinistres, en dessous d'une somme fixée, n'étant alors pas remboursés

3.4.3. La police d'abonnement :

C'est un contrat conclu à l'avance pour une période donnée généralement une année, qui couvre toutes les expéditions des marchandises quel que soit sa nature effectuée par le souscripteur durant cette période.

Aussi, il existe une autre classification de l'assurance transport des marchandises à l'international qui prend en considération le mode de transport utilisé :

Cette police est renouvelable par tacite reconduction. Elle couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par le même expéditeur.

L'assuré n'a pas à souscrire une police pour chaque envoi, car le déclenchement du déplacement de la marchandise entraîne automatiquement la garantie des assureurs. Il lui suffit, dans des délais convenus d'avance, à l'aide d'un carnet à souches, d'informer l'assureur des expéditions faites pour son compte.

Automaticité, absence de formalisme, gain de temps, économie de frais rendent cette police très pratique et très souple. Bien adaptée aux grandes entreprises qui exportent et importent fréquemment des marchandises diverses, cette police est devenue d'un usage fréquent. Les entreprises traitent alors presque systématiquement avec un seul et même assureur, faisant d'ailleurs quelque fois partie du même groupe que l'entreprise elle-même.

Ce type de contrat fondé sur la bonne foi de l'assuré implique aussi une obligation de fidélité qui conduit l'assuré à affecter à ladite police la totalité de ses expéditions.¹

Le taux d'assurance se négocie forfaitairement quels que soient les itinéraires et les marchandises transportées. Quant aux primes, elles sont payées, après le transport effectif, sous

¹ Anne Grata cap, la gestion de production, Paris Dunod, 2002, p 127.

forme d'une régularisation mensuelle, trimestrielle, voire annuelle. L'engagement des assureurs étant lourd de conséquences, les notions de « plein » et de « franchise » sont également utilisées dans cette police.¹

3.4.4. La police « tiers chargeur »

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires, commissionnaires qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et d'autres formalités.²

Le transport aérien de marchandises a connu un très fort développement durant les trente dernières années grâce à l'agrandissement des soutes à bagages des avions et surtout avec l'apparition des gros-porteurs cargo et des « *combi* ». Les techniques utilisées (palettes, igloos, containers) permettent d'utiliser des emballages simples et moins coûteux et diminuent le risque d'avarie ou de vol.

Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité (permet de planifier les flux d'approvisionnement) et sa fiabilité mais aussi le plus coûteux.

3.5. Les garanties du transport maritime

En transport maritime, les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivants : la garantie tous risques, la garantie franc d'avaries particulière sauf, la garantie du risque de guerre et de mines.

3.5.1. La nature des garanties

D'une façon classique, les assurances couvrent la marchandise tout le long des maillons de la chaîne de transport, du départ à l'arrivée. Cette couverture générale évite de souscrire des polices d'assurance pour chaque mode de transport utilisé.

Cependant, à l'arrivée, après un délai maximum, qui varie selon le mode de transport, la garantie cesse d'exister. Pour se protéger contre des dépassements éventuels, dus, par exemple, à des retards dans l'exécution des formalités douanières, il est possible, moyennant une prime supplémentaire, d'obtenir une prolongation de la durée de couverture de l'assurance transport.

¹ BELLOTI Jean, op. Cite, p 53.

² BELLOTI Jean, op. Cite, p 55-56

L'assurance transport ne couvre que des éléments matériels bien identifiés (marchandises) ou facilement quantifiables (frais de transport, de dédouanement, manutention, droits de douane, etc.).

Les conséquences d'un retard (perte d'un client, coût supplémentaire de magasinage, etc.) ne sont donc pas couvertes.

Pour pallier les retombées commerciales d'un sinistre (retard, avarie, perte), il est admis que l'entreprise puisse s'assurer pour un montant supérieur à la valeur réelle de la marchandise et des frais couverts. Certes, les dommages indirects restent non couverts mais en cas de sinistre de transport, la couverture (pouvant aller jusqu'à 20% de plus que la valeur réelle) représente une compensation pour l'entreprise.

Outre le préjudice commercial, ne sont également pas couverts :

- Les vices de la marchandise.
- Les defaults d'emballage.
- Les arrimages défectueux.
- La faute « inexcusable » de l'assuré, dans le cas où il est prouvé que ce dernier savait que sa « faute » conduirait à un préjudice.

Quel que soit le type de contrat, de nombreux risques sont exclus tels que :

- Systématiquement, les risques provenant d'une faute, d'une infraction, d'un vice de la marchandise.
- Sauf couverture par convention spéciale, les risques de guerre, les actes de terroristes, les grèves. Cela étant, deux principaux types de garantie sont proposés ainsi que différentes autres formules.

3.5.2. Les formes de garantie du transport maritime

La souscription d'une assurance maritime, prend en charge la contribution des différentes garanties d'assurance ; nous citons les suivantes :

3.5.2.1. Les garanties tous risques

Contrairement à son libellé, cette garantie ne protège pas le souscripteur contre tous les risques sont notamment soumis à des conditions particulières le risque vol et le chargement des marchandises en pontée.

- **La freinte de route** : perte inévitable de volume ou de poids subie par certaines marchandises pendant leur transport.
- **Les périls maritime (fortunes de mer)** : renvoient aux événements fortuits qui peuvent toucher un navire ou sa cargaison, par exemple : les orages, les tempêtes, les naufrages, les abordages, les incendies.
- **Les risques de mer** : concernent plutôt les conditions qui règnent en mer par exemple la cargaison causée par l'eau salée ou l'humidité, les chocs, les vagues.

3.5.2.2. La garantie franc d'avaries particulières sauf (ou FAP sauf)

Cette garantie protège contre les avaries particulières, sauf celles qui sont nommément exclus dans la police. Elle couvre les risques comme le naufrage, l'abordage, la collision ; l'incendie, les chutes pendant le chargement et les avaries communes, mais elle exclut les risques de mouille (avarie causée par l'eau ou l'humidité), de vol d'écrasement.

3.5.2.3. La garantie franc d'avaries particulières (FAP)

Couvre uniquement les avaries communes. Elle ne couvre pas les avaries particulières. La garantie du risque de guerre et de mines garantie qui protège contre les pertes ou les dommages causées par des situations de guerre (y compris les guerres civiles, les révolutions, les rébellions, etc.) Ou par des engins de guerre (même sans la survenance d'un fait de guerre).

3.5.2.4. La garantie « tous risques »

Le terme « tous risques » ne doit pas être pris à la légère. En effet, de nombreux risques sont expressément exclus, et seuls les risques liés au transport proprement dit sont couverts, avec application ou non d'une franchise stipulée dans le contrat. En cas de dommages matériels ou de perte, l'assuré doit seulement prouver le montant estimé du préjudice. Il n'a pas à faire la preuve de la « cause » à l'origine du constat.¹

3.5.2.5. La garantie accident caractérisé

Cette assurance ne couvre que les dommages et pertes d'événements limitativement énumérés dans le contrat. En cas de dommages matériels ou de perte, l'assuré doit non seulement prouver le montant estimé du préjudice mais également faire la preuve de la « cause » à l'origine du constat.

¹ Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supply chain management, Dunod, 2008, p 244.

Les autres formules le marché français de l'assurance transport offre également toute une gamme de clauses permettant à l'assuré d'adapter la police d'assurance à chaque cas particulier en fonction de la destination, du mode de transport, de la nature de la marchandise, etc.¹

3.6. Incoterm et garantie du transport

Les incoterms ou termes de vente sont utilisés dans le cadre des opérations d'achat et de vente à l'international. Ils déterminent de manière précise, la répartition des coûts et des risques entre l'exportateur et l'importateur, au moment de la conclusion du contrat de vente.

Le terme incoterm est l'abréviation de l'expression anglaise « *international commercial terms* » qui veut dire conditions du commerce international.²

Chaque incoterm prend la forme de trois lettres et doit être relié à un lieu de livraison, l'incoterm décrit les obligations à la charge du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale.

Ils s'appliquent plus particulièrement en matière de livraison des marchandises vendues pour déterminer la répartition des formalités, frais et risques liés à leur import et export.

Les incoterms ne définissent pas le moment du transfert de propriété, mais seulement, le moment du transfert des risques, des frais et de l'organisation du transport.

Définir les droits et obligations des parties dans un contrat de vente en ce qui concerne la livraison d'une marchandise tangible : prise en charge des frais, des risques et des documents.³

Bien que les incoterms ne fassent pas partie du contrat de transport, il est important pour le transporteur de connaître l'étendue de la responsabilité du chargeur pour imputation des frais additionnels. Impliquent la maîtrise de la logistique des modes de transport par les parties et en premier lieu le transport maritime compte tenu de son importance. Ne concernent pas le transfert de propriété ; la référence étant le contrat de vente. Les parties ont tout intérêt à préciser dans leur contrat de vente l'incoterm convenu.

¹Pierre Médan, Anne Gratacap, op. Cite, p 257.

² <https://www.cpa-bank.dz/index.php/fr/les-incoterms>

³ Guide de l'importateur, Ministère du commerce en Algérie, Direction régionale du commerce de Saïda, Décembre 2015, p 23.

a. Sécurité de l'exploitation

Le concessionnaire des services de transport maritime doit veiller à ce que les perturbations et les défauts techniques des navires ou des parties de navire ainsi que les incidents particuliers qui ont été constatés pendant l'exploitation par le personnel d'exploitation soient notés et portés à sa connaissance et à celle du ministre chargé de la marine marchande. Les perturbations et lacunes dans les installations des ports ou dans la sécurité de la navigation maritime qui ont été constatées pendant l'exploitation doivent être portées immédiatement à la connaissance du ministre chargé de la marine marchande.¹

Le concessionnaire des services de transport maritime est tenu de disposer d'une organisation permanente qui puisse assurer un traitement et un acheminement des passagers et des marchandises et conformément aux règles de transport maritime

b. Contrôle

Le concessionnaire des services de transport maritime s'engage à faciliter le libre accès aux agents de l'autorité conquérante lors de leurs missions de contrôle de ses navires et de ses installations.

Le concessionnaire des services de transport maritime assurant un service en ligne régulière de passagers ou de marchandises doit exercer ses activités sur la base d'un programme d'exploitation, approuvé par le ministre chargé de la marine marchande.

¹ Art. 11 du Décret exécutif n° 08-57 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime., journal officiel de la république algérienne N° 09, du 24 février 2008, p 14.

Conclusion

Le domaine de la logistique recouvre toutes les actions et planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandise et des flux d'information qui s'y rapportent.

Pour assurer une gestion optimale des relations et des prestations impliquées, l'efficacité opérationnelle et la réactivité ne suffisent plus. Il faut en plus élaborer une stratégie logistique qui prend en compte les divers risques d'approvisionnement susceptibles d'impacter l'entreprise.

Elle relève d'une démarche visant à identifier, analyser et atténuer les risques associés à la collaboration avec des organisations extérieures dans le cadre de la chaîne logistique.

Ces principes de gestion des risques peuvent contribuer à guider une stratégie d'identification des menaces et autres problèmes potentiels. Le fait de disposer d'une stratégie de défense approfondie peut améliorer considérablement la sécurité globale de la chaîne logistique.

*Chapitre III : la logistique au sein
du port d'Alger et assurances des
risques*

Introduction

Le transport maritime joue un rôle très important dans le commerce extérieur, ce rôle devient primordial du fait des nouvelles technologies relative à la logistique.

De part, sa position géographique entre l'Europe et l'Afrique, l'Algérie se dote d'un port moderne renfermant d'infrastructure de pointe lui permettant d'être compétitif qui est le port d'Alger.

Ce chapitre renferme notre étude pratique effectuée au sein de la direction centrale logistique (DCL), l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL).

Pour réaléser notre cas pratique, nous avons divisé ce chapitre en trois sections :

- La section (01) : porte la présentation de l'organisme d'accueil, son historique, sa structure, ses rôles et missions ;
- La section (02) : évoquera les différentes opérations de logistique du port et l'assurance des risques liés aux activités portuaires ;
- La section (03) : portera la gestion des risques de la logistique du port d'Alger.

Section (01) : Présentation du port et du département manutention

Le port d'Alger est une interface entre divers modes de transport combiné. Il est situé dans une zone multifonctionnelle commerciale et industrielle où les biens ne sont pas seulement en transit mais également manutentionnés, transformés et distribués. Le port d'Alger est aussi un lieu de rupture de charge et un maillon essentiel dans la chaîne du transport structuré en plusieurs départements parmi eux le département de manutention que nous allons présenter dans cette section après avoir donné un aperçu sur le port d'Alger.

1.1. Historique du port d'Alger

Icosium "l'île aux mouettes" appellation latinisée par la suite par les romains et qui deviendra "Icosium" et bien par la suite, "El Djazaïr" ou "Alger" par attribution aux "Ilôts", trois appellations pour un même lieu en des temps différents. Cet historique de l'appellation de la ville s'est étalé sur plusieurs siècles, en fait, c'est aux phéniciens qu'on attribue l'édification du premier site vers le 9^{ème} siècle avant l'ère chrétienne.

En 1830, au moment de l'invasion coloniale française, le port offrait une superficie de 3 hectares 50 ares avec une passe de 130 mètres de large au sud. Le début de la construction du bassin du vieux port remonte à 1830. Le bassin achevé, comprenait : la jetée nord, l'actuelle grande jetée Kheir-Eddine, la jetée du sud (dite du large) ; les rampes reliant les quais à la ville, deux formes de radoub, gare et voies ferrées furent achevées en 1865. La construction du bassin de l'agha a été achevée en 1914.

- De 1914 à 1940, construction du bassin Mustapha qui est séparé du bassin de l'agha par le grand môle Bologhine et par une passe de 100m.
- De 1950 à 1953 construction de la gare maritime au môle El Djazaïr ;
- De 1961 à 1963, construction du môle Skikda ;
- En 1962, une nouvelle ère commence : riche de son histoire plusieurs fois millénaire, l'Algérie, s'ouvre de nouveau vers le monde. Alger est redevenue capitale, de la nouvelle Algérie.

Le grand Alger en continuel développement abrite plus de trois millions d'habitants. Capitale économique, politique et intellectuelle, Alger est aussi un important centre industriel avec le premier port commercial du pays.

- De 1987 à 1988 remblayage de la darse de Calvi et réalisation d'un appontement en duc d'albe et de six rampes RO/RO ;

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

- De 1994 à 1998, construction du terminal à conteneurs d'une superficie de 17,5 ha et d'une capacité de plus de 250.000 EVP.
- De nos jours, le port d'Alger s'étend d'Alger-centre à la commune de Belouizdad. Il est géré par l'entreprise portuaire d'Alger (EPA). Il assure des liaisons permanentes entre l'Algérie et la France, l'Italie, l'Espagne, d'autres pays d'Europe et d'Afrique. Il existe aussi des liaisons nationales entre les divers ports algériens. Le transport de fret est également l'une des activités principales du port

Aujourd'hui, capitale et ville commerçante, Alger s'ouvre de nouveau sur le monde, avec un trafic de plus en plus important, son port est appelé dans les prochaines années à prendre une place de plus en plus prépondérante.

1.2.Situation géographique

Ouvert sur la mer méditerranéenne, le port d'Alger est situé dans la partie nord-ouest de la baie d'Alger.

Le port d'Alger bénéficie d'une position stratégique, situé dans la baie d'Alger, il se situe au centre de la partie occidentale de la mer méditerranée en face des Baléares. Situé en plein centre de la côte algérienne, cela lui permet de jouir d'une ouverture sur l'Europe, le reste de l'Afrique du nord mais également sur le monde.

Les principaux chenaux d'accès au port d'Alger sont essentiellement :

- **La passe nord** : située entre la jetée nord et l'épi sud en prolongement de la jetée est vers le nord. Sa largeur est de 176m, et sa profondeur est de 20 mètres.
- **La passe oued Hamimine** : en franchissant le bassin du vieux port vers le bassin de l'agha. Sa largeur est de 83 m et SAA profondeur est de 12 mètres.

Ses principaux rôles sont :

- Régulation et trafic des navires à l'intérieur du port, ainsi que la zone de mouillage (rade).
- La sécurité et la navigation à l'entrée et à la sortie du port.
- La surveillance des navires saisis.

Pour la collecte, la diffusion de l'information et la prise de contact avec les différents partenaires les moyens utilisés sont comme suit :

- U H F ; VHF

- Téléphone.
- Le radar pour la surveillance.

Les équipements d'aide à la navigation sont :

- Pilotage.
- Remorquage.

Figure n° 04 : Les différents accès au port d'Alger



Source : document interne du port d'Alger

- **Plan d'eau :**

Le plan d'eau abrité par ces ouvrages est de 184 hectares divisés en 03 bassins successifs :

- Bassin du vieux port 75 ha ;
- Bassin de l'agha 35 ha ;
- Bassin de Mustapha 74 ha.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

Les quais d'accostage de 34, sont construits suivant des moles successifs allant d'Ouest en Est dont la profondeur varie de 5 m à 10 m. Le linéaire total de ces quais est de 8.352 mètres.

- **Les passes du port :**

L'accès des navires au port se fait à travers :

- ✚ La passe nord : permet l'accès au vieux port, située entre la jetée nord et l'épi sud de la jetée agha avec 176 mètres de largeur et 12 mètres de profondeur ;
- ✚ La passe sud : permet l'accès au bassin Mustapha, située entre l'épi transversal de la jetée Mustapha et le brise-lames est avec 240 mètres de largeur et 16 mètres de profondeur.

1.3. Les capacités d'entreposage

Le port d'Alger dispose d'une surface totale d'entreposage de 282.000 m², représentant 24% de la surface totale uniformément répartie entre les 3 zones géographiques du port et accueillant diverses marchandises : terre-plein de 232.000 m² 12 magasins de 50.000 m² cette capacité permet l'entreposage de 120.000 tonnes de marchandises, alors que le volume moyen débarqué mensuellement aujourd'hui est de 800.000 tonnes.

- **Les portes d'accès :** il existe neuf (09) portes d'accès au port d'Alger.

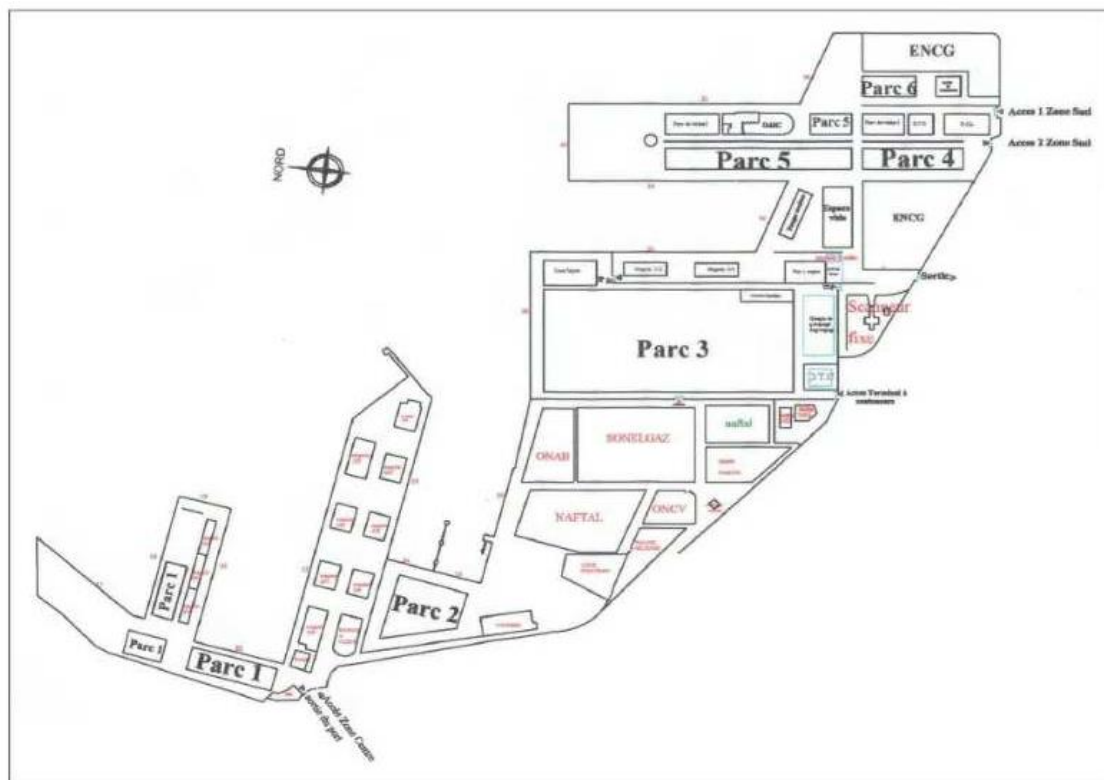
- **Organisation en zone :**

Le port est organisé en trois (03) zones :

- **Zone nord** : délimitée par la pêcherie et la capitainerie (du quai 5 à 11) ;
 - **Zone centre** : délimitée par les formes de radoub et le terminal à conteneurs (du quai 16 à 25) ;
 - **Zone sud** : délimitée par le terminal à conteneurs et le brise-lame est (du quai 30 à 37).
- Les trois (03) zones ne sont pas communicantes mais reliées de l'extérieur par voies terrestres (à l'extérieur de la clôture portuaire).

Chaque zone est dotée de parc réparti sur les différentes zones du port.

Figure n° 05 : Les différents parcs du port d'Alger



Source : documentation interne de l'EPAL

- **Voute**

Un volume de voûtes de 245.000 m³, concédé, destiné à différentes activités de stockage et commerciales.

- **Tirant d'eau**

Variante entre 6 mètres et 10 mètres, ces tirants d'eau permettent au port d'Alger d'accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à 25.000 tonnes de marchandises. Des capacités d'accueil des navires qui consistent en des ouvrages de protection. Il s'agit de 05 digues artificielles avec une longueur de 6 kilomètres sur une profondeur de 20 mètres. Le port d'Alger est caractérisé par ses trois terminaux : le terminal pétrolier, le terminal à conteneur et le terminal céréalier.

Le port dispose également de 34 quais d'accostage dont la profondeur varie entre 5 mètres à 10 mètres avec un linéaire de 8.352 mètres, de 09 porte d'accès, d'un volume de

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

voûtes¹ de 245 000 mètres cubes, des tirants d'eau variant entre 6 mètres et 10 mètres qui permettent d'accueillir des navires qui transportent jusqu'à 25.000 tonnes de marchandises.

Des capacités d'entreposage qui consistent en une surface d'entreposage de 282.000 mètres carrés, répartie sur 3 zones géographiques du port (zone nord correspondant à la pêche et à la capitainerie exploitant les quais 5 à 11, zone centre qui comprend le terminal conteneur exploitant les quais de 16 à 25 et la zone sud délimitée par le terminal à conteneur et le brise-lame est du quai 30 à 34) permettant d'accueillir plus de 120.000 tonnes de marchandises.

Tableau n° 02 : nombre total d'engins du port d'Alger

Désignation/équipement		Nbre par type	Nbre par catégorie
Chariots élévateurs	Chariots Reachstackers (42t à 45t)	39	67
	Chariots à fourches (20t à 32t)	15	
	Chariots élévateurs à mat frontal (09t°)	13	
Chariots élévateurs petit et moyen tonnage	Chariots à fourches (10t à 15 t)	22	48
	Chariots à fourches (1.5t à 06t)	19	
	Mini chargeurs (04t)	7	
Tracteurs	Tracteurs RORO (50t à 90t)	27	126
	Tracteurs routier (40t)	36	
	Remorque pour camion (50t) et porte-chars	63	
Grue et portiques et pompes à grain	Grue portuaire (63t à 125 t)	05	19
	Grue automotrice (30 t à 300t)	08	
	Portiques à grain (180t à 350t)	05	
	Pompes à grain (120t/h)	02	
Chariots cavaliers	Chariots cavalier gerbeurs (40t)	02	02
Total		263	

Source : donnée interne du port d'Alger, 2023.

1.4.Activités économiques

Le port d'Alger en lui-même a comme principale activité économique l'import et l'export de marchandises et de passagers.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

Pour les biens, il s'agit essentiellement de ressources minières telles que le charbon, l'étain ou bien le fer. D'autres ressources également moins exploitées telles que le diamant, le lithium ou bien le sel de potasse ou de baryum. Bien que ces principales ressources commercialisées et exportées soient le pétrole et l'uranium⁴. Ces éléments précieux sont acheminés à Alger par train ou par camion, et ensuite quantifiés, stockés puis exportés. Néanmoins, on exporte aussi beaucoup de denrées alimentaires comme les épices ou les semoules mais aussi d'autres spécialités culinaires algériennes et bien d'autres produits issus de l'artisanat (meubles, produits cosmétiques, textiles et bien d'autres...). Il en est de même pour l'import de biens.

Pour ce qui est du trafic de passagers, l'Algérie demande aux non-ressortissants un visa d'entrée délivré par les consulats et ambassades d'Algérie, leur permettant ainsi de pouvoir se déplacer sur le territoire algérien. Des contrôles stricts sont effectués à toutes les frontières terrestres ou maritimes (ports, aéroports). Si un non-ressortissant algérien ne dispose de ce visa, il se verra renvoyé dans le pays où il vit.

Le port d'Alger bénéficie de plusieurs liaisons avec le reste du monde et du territoire national telles que Marseille à Alger, Alicante à Alger ou bien la valette à Alger au niveau international ainsi qu'Oran à Alger ou bien Annaba à Alger au niveau national.

De nombreuses activités connexes au port se sont développées, telles que l'industrie générique ou spécialisée, l'hôtellerie-restauration mais aussi de nombreux commerces. Le port a rendu cette zone d'Alger plus attractive économiquement parlant.

1.4.1. Trafic marchandises du port d'Alger en 2022

Le nombre des navires qui ont accosté au port d'Alger durant la période janvier-mars 2021 a atteint 387 navires contre 428 à la même période en 2020,

Concernant le trafic marchandises, le volume global des marchandises débarquées au port d'Alger est estimé 579 253 tonnes en mars 2022, contre 660 408 tonnes en mars 2021, soit une baisse de 12%.

S'agissant du trafic conteneurs traités par l'EPAL, un nombre de 61.220 équivalent vingt pieds (EVP) a été réceptionné durant le 1er trimestre 2022 pour une prévision de 76.500 EVP, avec un objectif atteint à 80%.¹

1.5.Missions et rôles du port :

1.5.1. Missions

Le port a pour mission d'accueillir le navire et de lui offrir un abri à l'intérieur duquel il pourra mener à bien ses opérations commerciales ou techniques :

- Assure le transit des marchandises dans les meilleures conditions de coût, de qualité, de délais et de sécurité,
- Offrant de réelles facilités par la mise à disposition des moyens performants de transit, de traitement des navires et de stockage des marchandises.
- La gestion et l'exploitation du domaine public portuaire.
- L'exploitation de l'outillage et des installations spécialisées portuaires.
- L'entretien, l'aménagement, le renouvellement de la superstructure portuaire, la modernisation et l'extension de l'infrastructure portuaire.
- La police, sécurité et conservation du patrimoine portuaire dans les limites du domaine public portuaire.
- La police de la navigation dans les limites maritimes et portuaires.
- L'exécution des opérations d'aconage et manutention des marchandises.
- L'exercice des opérations de remorquage, pilotage, amarrage et autres.
- Le gardiennage et la sécurité des marchandises durant leur séjour.
- L'avitaillement des navires.
- L'exécution des opérations d'assainissement et d'enlèvement des détritues. Les missions d'un port se distinguent en finalités (vocation) et en objectifs (buts) d'un port.

1.5.2. Rôles du port d'Alger

La fonction primordiale de ce port est le transfert rapide et efficace des marchandises des transports terrestres aux transports maritimes et vice-versa. Ainsi, les navires peuvent rentabiliser leurs voyages et leurs escales aux ports en toute sécurité. Sachant que les navires

¹ D'après la documentation du port, 2023.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

sont d'une grande diversité (pétroliers, passagers, porte-conteneurs, minéraliers, céréaliers, etc....)

Le port joue également un rôle prépondérant dans le développement économique, plus particulièrement en ce qui concerne :

- Le développement du commerce extérieur qui peut bénéficier des avantages substantiels de l'activité portuaire à travers les prestations de qualité et à moindre coût qu'offrent les ports. Ceci se traduit inévitablement par un impact substantiel sur le prix de revient de la marchandise.
- Le développement de l'industrie de transformation après l'obtention de la matière première à moindre coûts.
- Le développement local assuré par le port à travers la création de l'emploi et de nouvelles industries qui s'ajoutent à la production et aux services liés à l'activité portuaire : comme par exemple les prestations de services offerts par les courtiers consignataires, les transitaires et les assurances maritimes, en plus des constructions, des réparations navales et de l'avitaillement.

1.6. Présentation de l'EPAL

Créée en 1982, par décret n° 82-286 du 14/8/1982, l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL) est formée après dissolution de l'office national de ports (ONP) et la société nationale de manutention (SONAMA).

L'EPAL, issue de la restructuration du système portuaire nationale de 1982 est passée à l'autonomie en 1989 sous la forme d'une entreprise publique économique ayant un statut de spa, dont le capital social s'élève à 10.5milliards de da. Son siège social rue d'Angkor Alger

Elle est une entité économique ayant une mission de régulation et de service publique. Elle est dotée de l'autonomie de gestion pour l'élaboration de la mise en œuvre de ses stratégies et politique en matière de gestion et de développement.

1.6.1. Missions principales de l'EPAL

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de l'EPAL, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, entreposage, l'acheminement et de création d'infrastructures.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

L'EPAL assure également des prestations à caractère commercial, à savoir le remorquage, la manutention, l'acconage, l'entreposage et l'acheminement des marchandises chez les clients.

1.6.2. Les activités de l'EPAL :

Les principales activités de l'entreprise sont

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution de travaux d'entretien, d'aménagement et de
- Renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des prestations commerciales : acconage
- Portuaire
- Manutention, remorquage et pilotage.
- La sécurité des installations et du domaine
- Organiser les navires et les conteneurs
- Réception et la livraison des conteneurs aux clients.

1.6.3. Organisation de l'EPAL

L'EPAL est organisé en plusieurs directions

A. Les directions opérationnelles :

Leur rôle est la gestion et de mise en œuvre des moyens matériels et humains ; elles ont un autre rôle, celui de garantir les conditions de base à la prise en charge des missions relatives à la préservation et au développement du domaine portuaire et aux activités commerciales menées par l'entreprise.

Il existe six (6) directions opérationnelles qui sont :

- Direction capitainerie
- Direction remorquage
- Direction acconage
- Direction manutention
- Direction centrale logistique
- Direction conteneurs

a. Direction capitainerie « CAP »

Elle est chargée de :

- Gérer et contrôler les accès au port et coordonner l'ensemble des activités des corps d'officier du port, et des agents techniques des préventions (ATP) affectés dans l'enceinte portuaire.
- Coordonner les opérations en cas de sinistre.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

- Appliqués des mesures spéciales liées à la manutention au transport et à l'entreposage des marchandises dangereuses autorisées à transiter par le port.
- Assurer les opérations de pilotage et de remorquage dans les limites maritimes du port conformément à la réglementation en vigueur.

La direction comprend trois services liés hiérarchiquement au directeur de la capitainerie.

b. Service facturation

La facturation des prestations fournis par la direction capitainerie tel que : le pilotage, lamanage, location vedette pour corvée, défense d'accostage, location service prolonger, mouillage en rade, taxe de séjours des navires en rade.

L'agent taxateur procède à vérifier les prestations, les bons de pilotage et les fiches d'exploitation des vedettes, il édite l'état des prestations pour l'établissement de la facture finale.

Le chef de service facturation procède au contrôle final de tous ces éléments de facturation et établis la facture finale et le journal de facturation.

c. Direction remorquage « REM »

Elle est chargée de :

- Gérer l'ensemble des opérations liées à l'aide à la navigation donnée aux navires en escale au port d'Alger et sollicitant l'intervention des remorqueurs.
- Exécuter ses programmes des mouvements des navires arrêtés par la commission de placement en appui à l'activité pilotage.
- La direction remorquage est une direction opérationnelle qui a la charge de l'ensemble des opérations liées à l'aide à la navigation données aux navires en escale au port d'Alger et sollicitant l'intervention des remorqueurs afin de faciliter et sécuriser leurs déplacements dans le port.
- De ce fait, elle est chargée de l'exécution des programmes des mouvements des navires arrêtés par la commission de placement en appui à l'activité pilotage.

Les opérations de remorquage telles que définies par le code maritime sont :

- Les opérations titrer ou pousser les navires.
- Les manœuvres d'accostage de d'élévation ou d'appareillage.

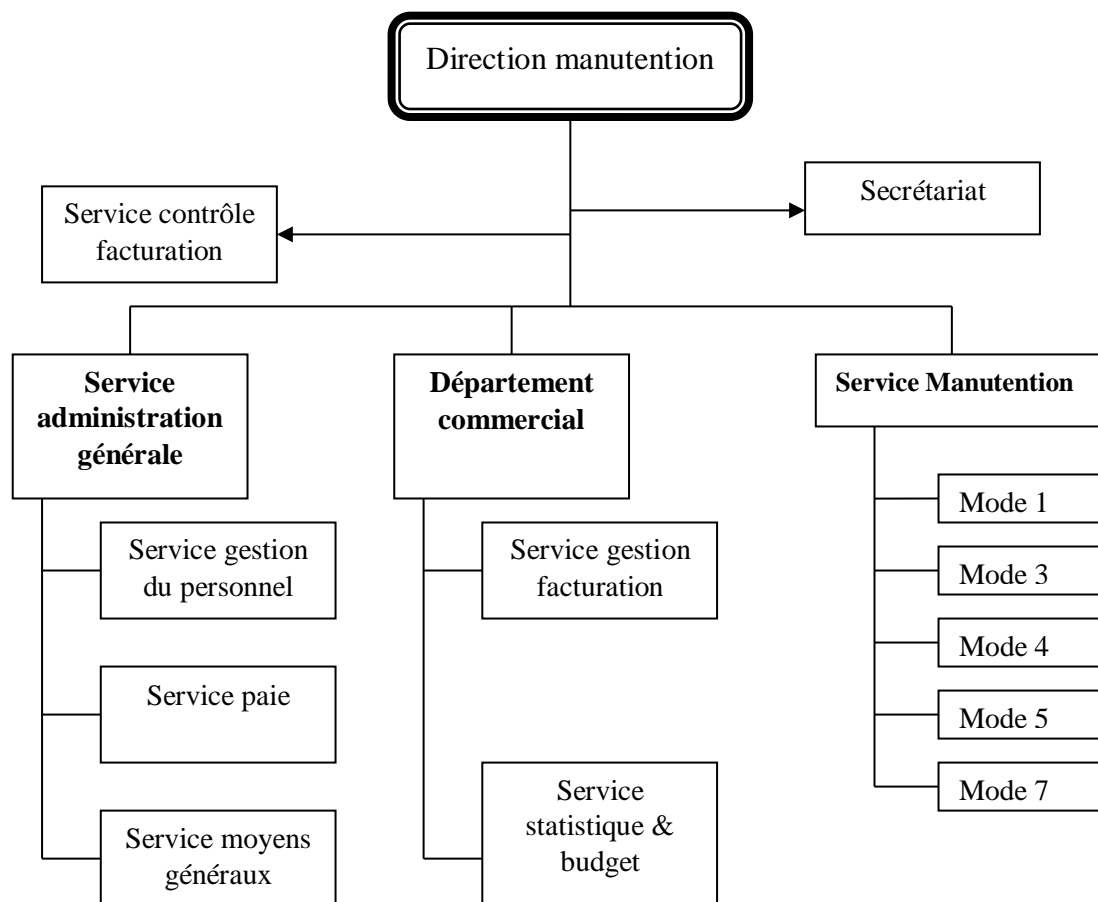
d. Direction manutention « DM »

Elle est chargée des :

- Opérations de manutention liées au changement et au déchargement des marchandises à l'import et l'export.

- Atelier et matériels de gréage.
- Gestion administrative du personnel.
- Transfert des marchandises démarquées en relation avec la direction de l'acconage et du terminal à conteneurs depuis le tablier du quai vers les aires d'entrepôts.
- La transmission des éléments statistiques liés aux activités de manutention.
- Facturation des prestations fournies aux navires.
- Moyens matériels et humains nécessaires au bon déroulement des opérations de manutention.
- Mise en place des moyens techniques (matériels et logiciels) en assurant leurs exploitations.

Figure n° 06 : organigramme de la direction manutention



e. Direction acconage « DA »

Elle est chargée de :

- La gestion administrative et financière liée à ces opérations.
- La gestion des aires d'entrepôt (magasins, parc roulant)
- Le suivi des affaires juridiques liées aux activités commerciales.

- La reconnaissance physique et la réception des marchandises.
- La livraison des marchandises à leur destinataire.
- La préservation des marchandises sur les aires d'entreposage.
- La direction acconage assure également des activités liées à la consignation des navires (prévision d'arrivées du navire, relation avec les armateurs.)

f. Direction centrale logistique « DCL »

Sa principale mission est l'exploitation et la gestion des matériaux et équipement notamment ceux nécessaires aux activités portuaires. Elle est chargée de :

- La gestion de la maintenance préventive des engins de manutention.
- La surveillance et l'enregistrement de l'usage qui est de ces engins par les structures utilisatrices
- La gestion des magasins et stock de pièces de rechanges.
- La gestion et l'organisation des activités des différents ateliers.
- La gestion des moyens de la direction.
- La gestion administrative du personnel affecté à la direction.
- La transmission des données statistiques sur l'activité de la direction.

1.6.4. La centrale logistique de la direction DCL

A. Mission de la centrale logistique de la DCL

Le système de logistique dcl se charge des missions suivantes :

- La mise à disposition des moyens humains et matériels nécessaires au traitement des navires et l'activité relevage (avec les directions manutention, direction conteneurs et direction acconage) ;
- La gestion d'un parc engin diversifié (cavaliers gerbeurs, chariots gros tonnage ; chariots moyens et petit tonnage, tracteur RORO, tracteur routiers, grues portuaires, grues automotrices, portiques et pompes céréaliers, remorques, passerelles voyageurs).
- La gestion de la maintenance (préventive et curative) des engins de manutention ;
- L'approvisionnement en pièces de rechange, carburant, lubrifiants, frontières d'atelier, produits d'entretien, et petit outillage pour la dcl ainsi que les autres directions.
- La gestion et le suivi des acquisitions d'investissements (engins et accessoires de manutention)

B. Les activités de la centrale logistique de la DCL

Ils se chargent de :

a. La programmation des engins pour le traitement des navires :

- Etablissement et signature du programme d'affectation des engins (selon PV quotidien transmis par la commission de zone). ;
- Transmission du programme aux contremaitres pour l'affectation des équipements de manutention ;
- Contrôle de la bonne exécution du programme d'exploitation et transmission de la situation de réalisation du programme au chef de zone.

b. Opération relevage :

Opération de réglage à réaliser :

- Commande des équipements de manutention auprès de la zone d'exploitation.
- Etablissement du pré-bon de location d'engin et le remettre au client
- Etablissement d'un bon de mise - disposition d'engin après réception des bons de relevage (d/conteneurs et d/acconage)
- Affectation des équipements
- Exécution de l'opération relevage et remise du bon au contremaitre pour contrôle.

Opération relevage parc enlèvement conteneur à réaliser qui consiste à :

- Mise à disposition d'engin (parc enlèvement). ;
- Affectation des engins de manutention aux différents parcs ;
- Remise du bon de chargement au conducteur d'engin ;
- Exécution de l'opération d'enlèvement ;
- Remise des bons de chargements au chef d'équipe/ contremaitre.

c. Les opérations de maintenance

Maintenance préventive

- Elaboration des plans de maintenance préventive ;
- Emission d'une copie de demande de travail à la structure exploitation
- Préparation de l'exécution des travaux (mise à disposition des PDR et autres consommable en collaboration avec la structure approvisionnement). ;
- Exécution des travaux demandés ;
- Mise à disposition de l'engin à la structure exploitation.

Maintenance curative

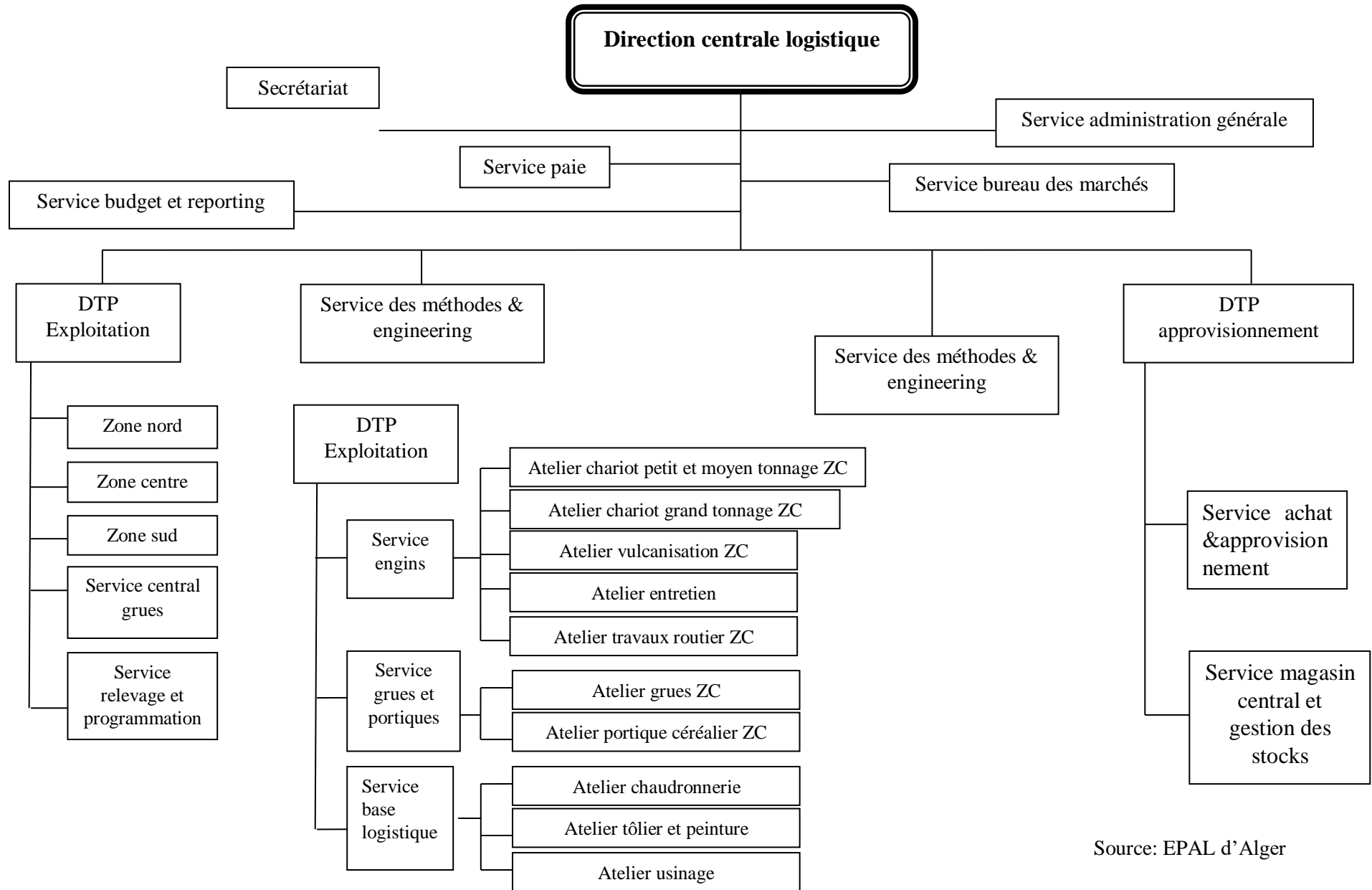
- Etablissement d'une demande de travail ;
- Diagnostic de panne ;
- Prise en charge en interne (préparer les fournitures) ;
- Prise en charge en externe (confection/réparation externe) ;
- Exécution des travaux ;
- Remise de l'engin à la disposition du département exploitation

d. Approvisionnement

- Demande d'achat maintenance ;
- Etablissement d'une demande d'achat maintenance ;
- Etablissement d'un bon d'achat de pièces (gestion de stock) ;
- Etablissement d'un bon de commande ;
- Visa du directeur ;
- Dépôt de bon de commande auprès des fournisseurs ;
- Réception des pièces livrées ;
- Contrôle des pièces livrées ou réparées ;
- Mise à disposition des fournitures à la structure mécanique.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurances des risques

Figure n° 07 : Organigramme de la direction centrale logistique



Source: EPAL d'Alger

C. Les directions fonctionnelles

Elle est aussi divisée en plusieurs sous directions :

- Direction finance et comptabilité « DFC ».
- Direction exploitation et réglementation « DER ».
- Direction de planification et informatique « DPI ».
- Direction organisation et contrôle de gestion « DOCG ».
- Direction des affaires juridiques et contentieux « DAJC ».
- Direction des ressources humaines et affaires générales « DRH ».
- Direction des travaux et développement « DTD ».

Section (02) : La logistique du port d'Alger

La logistique du port d'Alger regroupe l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnel permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. Une démarche qui permet de rendre plus rapides et sécurisées les opérations du port.

Le port d'Alger est un système multidimensionnel qui, pour fonctionner efficacement, doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales. Un port efficace nécessite non seulement des infrastructures, superstructures et équipements de qualité mais aussi un bon nombre de communication et, en particulier, une équipe de direction impliquée en une main d'œuvre motivée et formée.

Une bonne maîtrise de la chaîne logiste et de ses flux permet d'avoir une meilleure performance afin de satisfaire les différents besoins des intervenants et des clients finaux. Dans cette section il sera question de présenter quelques définitions sur la chaîne logistique ainsi que ses différents flux.

2.1. Le système de manutention de conteneurs

Il comprend quatre composantes : l'entreposage sur remorque, le système de chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système de grues à portiques.

2.1.1. Le système d'entreposage sur remorque

Il consiste à décharger les conteneurs importés d'un navire par une grue, et sont ensuite chargés sur des remorques qui sont tractés jusqu'à un emplacement assigné dans l'aire, où ils resteront jusqu'à ce qu'un tracteur routier les amène.

2.1.2. Le système de chariots élévateurs lourds

Seront jusqu'à ce qu'un tracteur routier les emmène. Dans cette catégorie, on trouve les chariots à prise par le haut (trop-lift), les chariots à prise par le haut avec mat télescopique (reachstacker) et les chariots à fourches (fork-lift). Capables de gerber des conteneurs pleins de 40 pieds sur 2 à 3 hauteurs, ces équipes sont plus utilisées pour la manutention des conteneurs vides.

2.1.3. Le système des chariots cavaliers

C'est celui qui permet de gerber des conteneurs sur deux (02 ou trois 03 hauteurs), les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et de les charger/décharger sur un véritable routier.

2.1.4. Le système de grues à portiques

Il permet aux conteneurs, qui se tournent dans l'aire d'entreposage, d'être gerbé à l'aide de grue à portiques (sur pneu ou sur rail) sur une hauteur de cinq (5). Pour le premier type qui ressemble aux chariots cavaliers avec un embêtement plus grand, il ne peut pas être utilisé pour le transport de conteneurs puisque son large embêtement réduit considérablement sa mobilité. Pour la deuxième, il est moins flexible que le premier ; son avantage c'est que son fonctionnement peut être automatisé.

2.2.Types de manutention au niveau de port d'Alger

2.2.1 La manutention de marchandises non conteneurisées et des vrac

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention, à savoir, la manutention à bord et à la manutention à terre.

2.2.2 La manutention bord ou stevedoring

Elle consiste à un regroupement d'opérations de chargements et de déchargement de navires. Lorsqu'elle s'effectue du bord vers la terre ou inversement à l'aide des grues, on parle de la manutention verticale, c'est le cas par exemple des navires LO/LO. Cependant lorsqu'elle s'effectue par la rampe du navire avec l'aide des chariots ou tracteurs, on parle de manutention horizontale, c'est le cas des navires RO/RO.

2.2.3 La manutention terre

C'est l'ensemble des opérations depuis le dépôt du conteneur au sous-palan jusqu'à l'entreposage dans les magasins.

2.2.4 Le shirting

Il consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement, soit à l'intérieur du navire, on parle de shirting bord-bord ; soit du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire, on parle respectivement du shirting bord-terre et de shirting terre-bord.

2.3. L'entreposage

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage. Il existe deux principaux types d'entreposage à savoir :

2.3.1. L'entreposage en transit

Il est destiné pour les marchandises qui ne restent qu'un laps de temps dans le port, il permet de se protéger contre les risques de retard que les navires et les marchandises peuvent subir du fait du mauvais temps ou des problèmes ayant surgi au cours d'escales précédentes et évite l'encombrement au niveau du quai.

2.3.2. L'entreposage à long terme

Il est destiné pour les marchandises qui, pour des raisons diverses, doivent séjourner plus longtemps dans le port ; ce type d'entreposage s'est développé considérablement dans certains pays au point où il assure des revenus importants pour l'autorité portuaire allant parfois de 30 à 40% de la totalité des revenus.

Section (03) : Gestion des risques de la logistique du port d'Alger

La logistique du port comme nous l'avons déjà vu chargé du transport, du stockage et la manutention en amont comme aval, et elle étend son domaine, en amont, vers l'achat et l'approvisionnement, en aval, vers la gestion commerciale et la distribution, ce qui engendre par fois des risques et des accidents, et pour faire face, les responsables ont émis des garanties pour se couvrir de ces risques en assurant auprès de la compagnie d'assurance CAAT.

3.1. Contrat d'assurance

L'obligation d'assurance est une pratique consacrée par le législateur et les pouvoirs publics afin de protéger les tiers contre les risques induits par des activités y compris celles portuaires. Donc s'assurer contre les risques que peut générer leur activité, pour cet effet la compagnie d'assurance du port qui est la CAAT leur offre une assurance adaptée aux différentes activités du port.

Un contrat d'assurance est prescrit entre les deux parties : le port (assuré) et la compagnie d'assurance CAAT (assureur). Ce contrat renferme les clauses qui obligent les deux parties à respecter les termes du contrat. (**Voir annexe n° 01**)

Le contrat souscrit entre le port (l'assuré) et la compagnie d'assurance CAAT (assureur) est d'une durée d'une année.

3.2. Objet de l'assurance

L'assurance porte sur :

- Les opérations de chargement, d'arrimage et de débarquement des marchandises ;

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurance des risques

- Les opérations de mise et reprise de marchandises sous hangars et sur terre-plein ou dans les magasins ;
- La garde et la conservation des marchandises débarquées ou destinées à être embarquées.

Sont exclus

- Les fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré ;
- Les dommages et pertes matériels résultants.

3.2.1. Adjonction du véhicule

Pour toute adjonction de véhicule, l'assuré est tenu d'aviser l'assureur et lui communiquer :

- La date de mise en circulation ;
- Les garanties à accorder ;
- Les caractéristiques du véhicule (genre, usage, puissance, type, n° de série) ;
- La valeur du véhicule.

3.2.2. Déclaration des sinistres

Le port est tenu d'aviser l'assureur au plus tard dans (7) jours sauf cas fortuit ou de force majeure, de tout sinistre pour faciliter l'enquête y afférente et de produire les justificatifs concernant la nature du sinistre et la détermination de ses dommages.

En cas de vol, le délai de déclaration est de trois (03) jours ouvrables.

3.3. Les garanties

Les garanties s'appliquent à la totalité des activités du port en tout lieu, à l'exclusion de la responsabilité du fait des navires externes au port d'Alger et/ou à leur équipage.

La garantie s'étend :

- Aux dommages résultants des fautes ou négligences de l'assuré (port) et de son personnel et de toute personne dont il aurait à répondre (son conjoint et les membres de sa famille) ;
- Aux dommages causés aux biens appartenant à des tiers dont le port aurait la responsabilité ou la jouissance à un titre quelconque ;
- Aux dommages corporels causés aux tiers, résultant d'explosions et d'implosions ;
- Aux dommages causés aux navires.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurance des risques

La garantie citée ci-dessus s'applique bien aux accidents causés par le matériel utilisé par le port soit qu'il est loué qu'il soit ou non conduit par son personnel, y compris tous les engins de levage, grus sur terre ou sur ponton fixes ou mobiles, derricks, mats de charges, transporteurs et élévateurs, matériels portuaires monte-charge et ascenseur, etc.

Et bien d'autres garanties sont incluses :

- A tous dégâts et dommages causés aux tiers (corporel et/ou matériels) découlant de chalands, pontons et grues mobiles ...etc., appartenant au port (assuré) ou loués par lui. À chaque fois que la responsabilité civile de l'assuré est engagée) ;
- Aux accidents pouvant survenir du fait du matériel appartenant au port, loué ou prêté à des tiers avec ou sans conducteur à chaque fois que la responsabilité civile de l'assuré est engagée ;
- Aux dommages subis par les marchandises appartenant aux tiers ;
- Aux dommages causés par la main d'œuvre, mise en cas de grève, à la disposition de l'assuré par les autorités (les accidents causés à la personne militaire étant exclu) ;
- En cas de réquisition du personnel habituel du port pour les besoins même de ceux-ci, mais le cas de réquisition de l'ensemble du personnel de la profession demeure exclu de la garantie.

Les garanties accordées aux véhicules et engins assurés sont celle figurant sur l'imprimé détaillé. (**Voir annexe n°2**)

La police d'assurance qui stipule des garanties portant sur les risques de responsabilité civile professionnelle qui couvre l'ensemble des structures de l'EPAL. Elle couvre en générale les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile raison de dommages corporelles, matériels et immatériels atteignant des tiers selon les conditions générales de la responsabilité civile générale. (**Voir annexe n°03**)

3.4. Remboursement des dommages

Pour tout sinistre garanti, le montant de l'indemnisation est fixé par un expert d'assurance.

Après le dépôt de rapport d'expertise, l'indemnité sera payée dans un délai de deux mois, dépassant ce délai, le port a le droit de réclamer la ladite indemnité majorée des intérêts s calculé par journée de retard de retard, sur le taux de réescompte.

3.4.1. Franchise

En cas d'indemnisation pour dommages matériels subis par les véhicules couverts de tous risques ou dommages-collision valeur vénale, il sera fait application des franchises suivantes :

Franchise : 2,5% des dommages (vétusté déduite) avec un minimum de 2 500,00da et un maximum de 10 000,00da.

3.4.2. La régularisation

A la fin de chaque trimestre, l'assureur, qui est dans notre cas la CAAT, procédera à l'établissement d'un avenant de régularisation, e reprenant l'ensemble des modifications (adjonctions et retraits) déclaré par l'assuré.

Les proportions de prime à percevoir ou à ristourner seront décomptées du prorata temporis.

3.5. Paiement de la prime

La valeur de la prime est fixée par véhicule en fonction de la puissance, de l'usage, de la zone de circulation et des garanties accordées.

La prime est acquise dès qu'il y'a risque. Elle payable au comptant au lieu de la souscription du contrat entre les mains de l'assureur du moment de la remise de l'acte dans lequel il est ressortie.

❖ Le taux de la prime

Le taux de la prime applicable à la couverture des dommages garantis est fixé à 0,50% du chiffre d'affaires prévisionnel communiqué par le port, qui est d'un montant de :

6 001 839 000,00da.

La franchise applicable pour chaque sinistre est d'un montant de 50 000,00 sur chaque sinistre.

❖ Retrait de véhicule

Le port peut à tout moment procéder au retrait de tout véhicule assuré. Dans ce cas, il est tenu de restituer à l'assureur (CAAT) l'attestation d'assurance du véhicule retiré et lui communiquer la date du retrait.

Chapitre III : La logistique au sein du port d'Alger et assurance des risques

Conclusion

Dans ce troisième chapitre qui renferme notre étude pratique nous avons mis l'accent sur la logistique du port d'Alger tout en présentant ses différentes structures et équipements qui servent d'apport pour la concrétisation et la finalisation de ses activités.

Le port d'Alger qui a une structure portuaire de grande importance pour l'économie nationale, pour son rôle dans le transit de marchandise et le transport de personnes, vu sa situation géographique. Car il est sis à la capitale de l'Algérie et s'étend vers la mer méditerranéenne, ce qui rend l'activité et la logistique dans ce port très importante.

Avec sa grandeur en mouvement et en extension et en équipements, le port d'Alger encourt divers risques liés aux accidents qui peuvent causer des dommages, mais ainsi exposés aux vols, à la détérioration de marchandises et autres, un fait qui oblige les responsables du port à mettre en place une gestion rationnelle de préventions et de couverture de ces risques.

*Conclusion
générale*

Conclusion générale

Au terme de cette étude, nous avons conclu que la logistique est une démarche essentielle dans les opérations du commerce international, elle est devenue la préoccupation majeure des entreprises, non seulement pour l'aspect financier mais aussi pour l'amélioration des partenariats avec l'ensemble des acteurs de la *supply chain*.

La logistique, en ce sens a pour mission de maîtriser et d'optimiser les flux physiques et les flux informationnels depuis les fournisseurs jusqu'à ses clients. La chaîne *supply chain* renferme toutes ces étapes, c'est-à-dire de la production à la livraison, en passant par tous les intervenants et fournisseurs constituant les maillons de la chaîne qui est composée d'un complexe réseau d'intervenants.

Une entreprise qui fait appel à de multiples interlocuteurs pour assurer ses opérations logistiques se doit de bien gérer sa *supply chain*. Plus elle collabore avec des acteurs internes et externes.

Pour cela, la logistique détermine les meilleures modalités techniques de transport, présente les différents auxiliaires de la chaîne logistique, les opérations d'emballage. Développe les caractéristiques réglementaires, techniques et commerciales des différents modes de transport. Une bonne gestion de sa *supply chain* permet à l'entreprise d'entretenir des relations positives avec ses parties prenantes et de garantir la pérennité de son activité.

En revanche, la logistique repose sur l'optimisation du triple facteur : coût, qualité, délai à travers la *supply Chain* ou le management intégrés des flux logistique qui est devenu un facteur important de la compétitivité des entreprises, les entreprises exportatrices et/ou importatrice doivent savoir que les choix opérés en matière de transport internationale de marchandises de la logistique conditionneront largement ses performances.

En cas de transport de marchandises par voie maritime, il est admis que le port est le point de passage où les marchandises sont transférées entre le navire de mer et les différents moyens de transport terrestre, il est donc à ce titre un maillon assurant la continuité de la chaîne de transport maritime et, par conséquent, un facteur stimulant dans le développement de réseau routier et de rail.

La logistique portuaire (du port) consiste dans ce cas d'améliorer les flux physiques et financiers relié à l'activité portuaire, ainsi que la gestion des risques qui peuvent survenir, car les installations et équipements portuaires nécessitent une parfaite connaissance des risques que nous avons identifié, les risques et menaces susceptibles d'impacter.

Conclusion générale

Afin de limiter les risques associés à la *supply chain*, le suivi des prestations s'avèrent crucial. Recourir à la planification collaborative donne la possibilité d'anticiper d'éventuels risques et d'en limiter les effets.

Par ailleurs, parmi les garanties capitales d'anticiper et de couvrir les dommages survenus, il est nécessaire d'assurer les équipements liés à la logistique du port, la présente assurance a pour objet de garantir les véhicules, engins, grues et autres, mais aussi, un autre contrat est souscrit pour l'indemnisation des risques professionnels.

Chaque contrat d'assurance fait référence à une prime (police d'assurance), Celle-ci est calculée à la base de la valeur du matériel assuré et du type de police contractée et ainsi cette tarification est intimement liée à l'état, l'âge des équipements.

Comme tout autre type d'assurance, l'assurance portuaire donne lieu à un contrat où il sera mentionné dans ce dernier, les informations spécifiques au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés, pour lever toute situation de doute ou bien de litige.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

1. BEDDI Hanane, NIVOIX Sophie, Management international, Vuibert, Paris, 2017.
2. BELLOTI Jean, Transport internationale de marchandise, Ed VUIBERT, Paris, 2012.
3. BELOTTI-J, Transport international des marchandises », édition : Vuibert-2002.
4. CHEVALIER Denis, DUPHIL François, Transporter à l'international, 4e édition, Ed Foucher, Paris, 2009.
5. GRATACAP Anne, la gestion de production, Paris, Dunod, 2002, p 127.
6. JANSOONE Didier, Manuel d'exploitation ferroviaire, Dunod , Paris, 2018.
7. LASARY, Le commerce international à la portée de tous, Paris, 2005.
8. LE MOIGNE REMY, supply chain management : achat, production, logistique, transport, vente, 2^{ème} édition Dunod, 2017.
9. LEGRAND Ghislaine, HUBERT Martini, gestion des opérations import-export, Ed DUNOD, paris 2008.
10. LIEVRE Pascal, La logistique, édition La Découverte, France, 2007.
11. LOTH Désiré, L'essentiel des techniques du commerce international, Paris, édition publibook, 2009.
12. MASSABIE Martine François et Elisabeth POULAIN, lexique du commerce international, Bréal, Paris, 2008.
13. MEDAN Pierre et GRATACAP Anne, Logistique et supply chaine management, Dunod, Paris, 2008.
14. MOULIN Jean, Lexique de gestion, Dalloz, 6^{ème} édition, Paris, 2003.
15. PASCO Corinne, Commerce international, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002.
16. SENKEL LYONNET Barbara Marie-Pascale, La logistique, Dunod, Paris, 2015.
17. SILEM Ahmed et ALBERTINI Jean-Marie, lexique d'économie, Dalloz, 7eme édition, Paris, 2002.
18. SIMON Yves et MANNAI Samir, Techniques financières internationales, Economica, 7^{ème} édition, Paris, 2002.
19. SOHIER Joël, La logistique, Vuibert, Paris, 2002.
20. TIXIER, H. MATHE et J. COLIN, La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux, Dunod, Paris, 1983.
21. VENTURELLI Nadine et MIANI Patrick, Transport Logistique, 2010.

Bibliographie

Revues

1. HILDEGUNN Kyvik Nordas, Les délais comme obstacle aux échanges commerciaux : conséquences pour les pays à faible revenu, dans revue économique de l'OCDE no 42, 2006/1, p 45 à 52.
2. LAVASTRE Olivier, SPALANZANI Alain, Comment gérer les risques liés à la chaîne logistique ? Une réponse par les pratiques de SCRM, Cahier de recherche n° 2010-02 E5, Université Pierre Mendès France Grenoble 2, 2010,

Mémoires et thèses

1. BELLAHCENE Mustapha, la logistique de commerce international, institut national de commerce, mémoire de master, université d'Alger 2006-2007.
2. BOUZAHER Abdelhakim, Contribution à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques liés à la manœuvre portuaire en Algérie, Doctorat en Hygiène & Sécurité Industrielle, Université Batna 2, 2016.
3. EDWARDS Paul- Marie, et DUPONCHE Diane, la gestion de la Supply chain mémoire de fin d'étude de master 2, science de management, spécialité logistique, université Paris 1, année 2010.

Textes et lois juridique

4. Décret exécutif n° 08-57 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime., journal officiel de la république algérienne N° 09, du 24 février 2008, p 14.

webographie

1. <https://www.glossaire-international.com/blog/transport-maritime-roi-du-commerce-mondial.html>.
2. <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-01/fr-tir-leaflet.pdf>.
3. Acheminer le fret aérien dans le monde entier, Revue de l'OACI, 1^{ère} édition, p 7, sur : www.icao.int/security/aircargo
4. www.pfeda.univ-lille1.fr.
5. <https://www.cpa-bank.dz/index.php/fr/les-incoterms>

Bibliographie

Autres documents

1. Manuel sur le transit, Organisation mondiale des douanes.
2. Manuel sur le transit Pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL, Organisation mondiale des douanes, 2014.
3. Guide de l'importateur, Ministère du commerce en Algérie, Direction régionale du commerce de Saïda, Décembre 2015.
4. La documentation du port, 2023.
5. Directives de l'OMD sur les agents en douane, Juin 2018.

Annexes

Table des matières

Table des matières

Remerciement	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Liste des figures	
Liste des tableaux	
Introduction générale	1
Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur	5
Introduction	6
Section (01) : Les modes de transport de marchandises à l'international	7
1.1. Le transport maritime	7
1.1.1. Les différents internements dans le transport maritime	7
1.1.2. Le coût	8
1.2. Le transport routier	8
1.3. Le transport ferroviaire	9
1.4. Le transport aérien	10
1.5. Le choix du mode de transport	11
Section (02) : Définitions, activités de la logistique à l'international	12
2.1. Définition de la logistique	13
2.2. Historique de la logistique	14
2.3. Les facteurs du développement de la logistique	15
2.3.1 Niveau production	15
2.3.2 Niveau de distribution	15
2.3.3 Niveau de consommation	16
2.4. Présentation de la chaîne logistique	16
2.4.1 Définition de la chaîne logistique	16
2.4.2 Les enjeux de la chaîne logistique :	17
2.4.2.1 Les prix / les coûts	17
2.4.2.2 La qualité des produits	18
2.4.2.3 Le délai	18
2.4.2.4 La flexibilité	18
2.4.2.5 Le niveau de service	18
2.4.2.6 Les risques	19
2.4.2.7 Potentiel de progrès	19
2.4.3 Structure et place de la fonction logistique	20
2.4.4 La stratégie logistique	20
2.5. La chaîne logistique globale	21

Table des matières

2.6.	L'organisation des opérations logistique	22
2.6.1	Le recours aux prestataires extérieurs	23
2.6.1.1	Les différents prestataires du transport à l'internationale	23
2.6.1.2	Le choix et le suivi des prestations logistiques	23
	Section (03) : Les différents intervenants de la logistique dans le commerce extérieur	26
3.1.	Les métiers de la logistique et des transports à l'international.....	26
3.2.	Les différents intervenants.....	27
3.2.1.	Le responsable d'entrepôt.....	27
3.2.2.	L'agent de transit.....	28
3.2.3.	Le déclarant en douane	28
3.2.4.	Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile	28
3.2.5.	Le logisticien.....	29
3.2.6.	Les banques.....	30
3.3.	Les autres intervenants.....	30
3.3.1.	Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire	30
3.3.2.	Les transitaires	31
3.3.3.	Les transporteurs	33
3.3.4.	Commissionnaire en douane	33
	Conclusion	34
	Chapitre II : les risques liés à la chaîne logistique du commerce extérieur et leur gestion	35
	Introduction.....	36
	Section (01) : Typologie des risques liés à la chaîne logistique portuaire à l'international	37
1.1.	Définition du risque	37
1.2.	Type de risque de la supply chain.....	37
1.2.1.	Risque de transport.....	37
1.2.1.1.	Risque de perte	38
1.2.1.2.	Les accidents	38
1.2.1.3.	Les risques de détérioration.....	38
1.2.1.4.	Le risque de vol	38
1.2.2.	Le retard de livraison.....	39
	Section (02) : Gestion de la chaîne logistique (Supply Chain Management)	40
2.1.	Définition la gestion des risques de la chaîne logistique	40
2.2.	Les différentes étapes de gestion des risques liés à la chaîne logistique	40
2.2.1.	Identification du risque	40
2.2.2.	L'analyse du risque	41

Table des matières

2.2.3.	Evaluation du risque	41
2.2.4.	Gerer les risques	42
2.2.5.	Traitement du risque	42
2.2.6.	Intégrer les risques partenaires	42
2.3.	Outils de gestion de risque	43
2.3.1.	Le système SCM (Supply Chain Management).....	43
2.3.2.	Les asp (advanced planning and scheduling).....	43
2.4.	La sécurité de la manœuvre portuaire	45
2.5.	Le port maritime	45
	Section (03) : Assurances et garanties	46
3.1.	L'assurance transport	46
3.1.1.	L'indemnisation par le transporteur	46
3.2.	Le cout de l'assurance	47
3.3.	Obligation d'assurance	47
3.4.	L'assurance des risques liés au transport des marchandises	48
3.4.1.	La police au voyage.....	48
3.4.2.	La police à alimenter	48
3.4.3.	La police d'abonnement	49
3.4.4.	La police « tiers chargeur ».....	50
3.5.	Les garanties du transport maritime.....	50
3.5.1.	La nature des garanties.....	50
3.5.2.	Les formes de garantie du transport maritime	51
3.5.2.1.	Les garanties tous risques.....	51
3.6.	Incoterm et garantie du transport.....	53
	Chapitre III : la logistique au sein du port d'Alger et assurance des risques	56
	Introduction.....	57
	Section (01) : Présentation du port et du département manutention	58
1.1.	Historique du port d'Alger	58
1.2.	Situation géographique	59
1.3.	Les capacités d'entreposage	61
1.4.	Activités économiques	63
1.5.	Missions et rôles du port :	65
1.5.1.	Missions	65
1.5.2.	Rôles du port d'Alger	65
1.6.	Présentation de l'EPAL.....	66
1.6.1.	Missions principales de l'EPAL.....	66

Table des matières

1.6.2.	Les activités de l'EPAL	67
1.6.3.	Organisation de l'EPAL	67
1.6.4.	La centrale logistique de la direction DCL	70
Section (02) : La logistique du port d'Alger		75
2.1.	Le système de manutention de conteneurs	75
2.1.1.	Le système d'entreposage sur remorque	75
2.1.2.	Le système de chariots élévateurs lourds.....	75
2.1.3.	Le système des chariots cavaliers.....	75
2.1.4.	Le système de grues a portiques.....	76
2.2.	Types de manutention au niveau de port d'Alger.....	76
2.2.1	La manutention de marchandises non conteneurisées et des vrac	76
2.2.2	La manutention a bord ou stevedoring	76
2.2.3	La manutention terre.....	76
2.2.4	Le shirting	76
2.3.	L'entreposage	76
2.3.1.	L'entreposage en transit.....	77
2.3.2.	L'entreposage à long terme.....	77
Section (03) : Gestion des risques de la logistique du port d'Alger.....		77
3.1.	Contrat d'assurance.....	77
3.2.	Objet de l'assurance	77
3.3.	Les garanties	78
3.4.	Remboursement des dommages	79
3.4.1.	Franchise	80
3.4.2.	La régularisation.....	80
3.5.	Paiement de la prime.....	80
Conclusion		81
Conclusion générale		82
Bibliographie.....		82
Annexes		82
Table des matières		82
Résumé		

Résumé

Notre étude s'est portée sur la méthode avec laquelle les entreprises réagissent face aux risques qui menacent leur chaîne logistique et présenter les différents types de contraintes relative à leur chaîne logistique et les différentes solutions afin de les éviter.

L'objectif de ce travail est d'étudier les risques liés à la logistique portuaire par la conception et la mise en place d'une logistique d'appoint pour minimiser ce type de risques, en se basant sur l'analyse d'un certain nombre d'incidents et d'accidents survenus dans le port auparavant lors des différentes activités du port.

Mots clés : Logistique, risques, logistiques portuaires, port, chaîne logistique.

Summary

Our study focuses on how companies react to the risks that threaten their supply chain, and presents the different types of constraints relating to their supply chain and the different solutions for avoiding them.

The aim of this work is to study the risks associated with port logistics, through the design and implementation of back-up logistics to minimize this type of risk, based on the analysis of a number of incidents and accidents that have occurred in the port in the past during its various activities.

Key words : Logistics-risks, port logistics, port, supply chain.

Préambule

Le présent Contrat d'assurance est conclu :

Entre,

LA COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES, par abréviation, CAAT, dont le Siège Social est situé au 52, Rue des Frères BOUADOU - Bir Mourad RAIS, Alger, représentée par l'agence Code 104, sise au 13, rue Larbi BEN M'HIDI - Alger

« Ci-après dénommée L'ASSUREUR »

**Représentée par sa : SUCCURSALE ALGER I
06, Bd Colonel Amirouche Alger**

**Et son Agence : Code 104
Adresse : 13, Rue Larbi Ben M'Hidi Alger**

Et,

L'EPE/SPA ENTREPRISE PORTUAIRE D'ALGER, par abréviation, EPE/SPA EPAL, sise au 02, Rue d'ANGKOR, BP 259 - Alger Gare, représentée par son Directeur Général, Monsieur GUERRAH Abdelaziz.

« Ci-après dénommée L'ASSURÉ »

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Le présent Contrat d'assurance est régi tant par les dispositions de l'Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995, modifiée et complétée par la Loi N° 06-04 du 20 février 2006 que par les conditions générales et les conditions particulières qui suivent.

En cas de contradiction, les Conditions Particulières prévalent toujours sur les Conditions Générales & Spéciales dans la mesure où elles sont plus favorables à L'ASSURÉ.

CONDITIONS PARTICULIERES

ARTICLE 01 : OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

Nature des engins de manutention : Tous engin ou matériel de manutention (chariots élévateurs, grues, pelles chargeuses, chariots à bagages, caissons à bennes, grues portuaires et autres...).

1.1/ Garanties de base :

L'assureur garantit à l'assuré la réparation pécuniaire des dégâts imprévisibles et soudains causés aux objets assurés résultant notamment de (s) :

- Toutes les opérations de montage ou de remontage des engins ainsi que lors de leur déplacement sur la voie publique du lieu de travail habituel à un autre sur le territoire national par leurs propres moyens tractés ou transportés.
- Frais de transport ;
- La chute, heurt, collision, renversement ;
- L'incendie ;
- L'explosion
- Tempête, inondation, gel ;
- Tremblement de terre, effondrement, affaissement de terrain et éboulement ;
- Chute de la foudre, contact avec une ligne électrique ;
- Chute d'appareils de navigation aérienne ou d'engins spatiaux, ou d'objets tombants du ciel ;
- Introduction d'un corps étranger ;
- Effondrement de bâtiments ;
- Actes de vandalisme, grèves, émeutes et mouvements populaires ;
- Bris de machines.

1.2/ Garanties additionnelles :

Réparation pécuniaire des dégâts imprévisibles et soudains causés par :

- Vice ou défaut de matière de construction ou de montage
- Défaillance d'un dispositif de protection ou de régulation ;
- Echauffement, grippage, manque fortuit de graissage
- Vibration, dérèglement, mauvais alignement, desserrage de pièces, tension anormale,
- Fatigue de matériaux, emballement ou survitesse, force centrifuge ;
- Effet de l'électricité.

ARTICLE 02 : LIMITE DE GARANTIE

La limite de garantie est fixée à hauteur de la valeur assurée d'un engin fixée par l'assuré sur l'état des valeurs en annexe, elle est égale à la valeur de remplacement à neuf.

ARTICLE 03 : RISQUE EXCLUS

Outre les exclusions prévues aux conditions générales, demeurent également exclus:

- Guerre (y compris guerre civile) ou tout acte de violence d'inspiration collective (politique, sociale ou idéologique) accompagné ou non de rébellion contre l'autorité.
- Réquisition sous toutes ses formes, occupation totale ou partielle des lieux où se trouvent les objets assurés par une force militaire ou de police ou par des combattants réguliers ou irréguliers ;
- Mise sous séquestre, saisie ou destruction en vertu du règlement de douane ;
- Décision de justice ou administrative ou émanant d'une autorité de droit ou de fait quelconque ;
- Modification du noyau atomique, production de radiations ionisantes.
- Dommages survenant lors de l'utilisation des objets assurés hors des limites des charges et de fonctionnement prévues par le constructeur ;
- Maintien ou la remise en service d'un engin assuré endommagé avant réparation définitive ou avant rétablissement du fonctionnement régulier ;
- Usage d'explosifs ;
- Eléments soumis par leur nature à une usure rapide ou à un remplacement fréquent (tels que câbles, chaînes, flexibles, patins de chenilles et aux outils interchangeables tels que foret, couteaux, meules, lames de scies, combustibles, fluides, lubrifiants, résines, catalyseurs et en général, à tout produit consommable et à toutes parties en verre, résine, caoutchouc ou en d'autres matériaux similaires, sauf en cas de sinistre total de l'objet assuré ;
- Usure et détériorations progressives ou continues résultant d'une action chimique, thermique, atmosphérique ou mécanique non accidentelle.

L'assureur ne couvre pas :

- Les engins effectuant des travaux souterrains.
- Les engins et machines aux cours d'un transport aérien ou maritime.

ARTICLE 04 : OBLIGATION EN CAS DE SINISTRE

En plus des obligations citées à l'article 12 des conditions générales, l'assuré doit, en cas de sinistre :

- Donner les indications nécessaires motivant son droit à l'indemnité et justifiant l'étendue de l'obligation d'indemniser.
- S'abstenir d'apporter aux objets endommagés des changements qui pourraient compliquer ou rendre impossible la détermination de la cause du sinistre ou de l'importance du dommage, à moins que le changement ne soit apporté pour diminuer le dommage ou dans l'intérêt public.

ARTICLE 05 : REPARATION

Une fois l'avis de sinistre transmis conformément aux dispositions du contrat, l'assuré est autorisé à faire procéder immédiatement à la réparation pour autant que cette mesure soit nécessaire au maintien de l'exploitation et quelle ne porte par essentiellement préjudice à la constatation du sinistre par un représentant de l'assureur ou la lui rendre impossible.

Si l'objet sinistré n'est pas examiné dans les cinq jours qui suivent la réception de la déclaration de sinistre, l'assuré sera libre, sans restriction, d'effectuer la remise en état, les pièces endommagées doivent toutefois être tenues à la disposition de l'assureur.

L'assureur est dégagé de son obligation de paiement si l'assuré contrevient sciemment ou par faute à cette disposition.

ARTICLE 06 : EVALUATION DES DOMMAGES

RAPPORT SINISTRE A PRIME (S/P)	TAUX DE PARTICIPATION BENEFICIAIRE
De 0 A 5%	20%
De 6 A 15%	15%
De 16 A 25%	10%
De 26 A 35%	05%
De 36 A 40%	3%

MODE CALCUL DE LA PARTICIPATION BENEFICIAIRE

DEBIT	CREDIT
Cession en réassurance Frais de gestion évalué à 15% des primes nettes De taxes et d'annulation Sinistres réglés (principale et honoraires) Provisions pour sinistre à payer SAP	Primes nettes de taxes et d'annulation Commission de réassurance Sinistre à la charge du réassureur (régulé et en cours)

CONDITIONS PARTICULIERES

089/pdg-epaf/16 du 14/12/2016

CONTRAT RESPONSABILITE CIVILE PROFESSIONNELLE
(ACCONAGE ET MANUTENTIONNAIRE)

POLICE N° 104/RI/15/0/0

Aux conditions générales de la police en vigueur et à celles particulières qui suivent :

LA COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

C.A.A.T

Représentée par sa : **SUCCESSALE ALGER I**
06, BD COLONEL AMIROUCHE ALGER

Et son agence : Code 104

ADRESSE: 13, RUE LARBI BEN-M'HIDI. ALGER.

Assuré: E.P.ALGER

Sise au : 02 Rue d'Angkor BP 259 Alger Gare, ALGER

Agissant tant pour son compte que pour celui de qui il appartiendra, les risques ci-après définis.

- ☛ Pour l'action d'avaries, à compter de la date de l'évènement qui a donné lieu à cette action ;
- ☛ Pour toute action en répétition de la somme payée, à compter de la date du paiement de l'indu.

CHAPITRE VIII : COMPETENCE

Article 19 : par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, l'assuré ne peut être assigné que devant le Tribunal du lieu où le contrat a été souscrit.

CHAPITRE IX : CLAUSE COMPROMISSOIRE

Article 20 : lorsque, par application de l'article 109 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, il y aura lieu de faire supporter par l'assuré, dont la bonne foi a été établie, une réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance, soit pour omission ou déclaration inexacte de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, soit pour non déclaration à l'assureur dans les 3 jours d'une modification survenue en cours de contrat d'où il est résulté une aggravation sensible du risque, tout litige entre les parties sur l'importance de ladite réduction sera tranché par arbitrage. Sera également tranché par arbitrage tout litige au point de savoir si l'assureur eut refusé de couvrir les risques s'il les avait connus exactement.

A cet effet, et faute par les parties de s'être entendues sur le choix d'un arbitre unique, chacune d'elles désignera un arbitre et si les deux arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la décision à rendre, ils désigneront un troisième arbitre, lequel, à défaut d'accord sur son choix, sera, à la requête de la partie la plus diligente, nommé, par voie de référé, par monsieur le président du tribunal prévu à l'article 22.

L'arbitre ou les arbitres, auront les pouvoirs d'amiables compositeurs dans leur mission définie au premier alinéa du présent article.

COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES
EPE/SPA AU CAPITAL DE 16.000.000.000 DINARS ALGERIENS
SIEGE SOCOAIL : 52, RUE DES FRERES BOUADOU - BIR MOURAD-RAIS ALGER

ASSURANCE TOUS RISQUES ENGINES DE MANUTENTION

POLICE N° 2017-104/EC/41/0/0

Aux Conditions Générales de la police d'assurance « de la police d'assurance « Engins de Chantier » et aux conditions particulières qui suivent :

LA COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

C.A.A.T

Représentée par sa : SUCCURSALE ALGER 1
06, BD COLONEL AMIROUCHE ALGER

Et son agence : Code 104

ADRESSE: 13, RUE LARBI BEN-M'HIDI. ALGER.

Assuré: EPAL entreprise Portuaire d'ALGER

Sise au : 02 Rue d'Angkor BP 259 Alger Gare, ALGER

CI-APRES DENOMME L'ASSURE

N° 072 / SC / EPAL / 17
du 31/07/2017



Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I
Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI
Souscripteur : 582/0
Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré	taux	Prime Nette	Fran
1	A 037	Marque: HYSTER Type: CHARIOT ELEVATEUR	1.408.573,56	1,7000 %*	2.394,58	100
2	A 022	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	1.113.856,10	1,7000 %*	1.893,56	100
3	C 349	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	1.206.045,48	1,7000 %*	2.050,28	100
4	B 211	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100
5	B 212	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100
6	B 217	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100
7	B 210	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100
8	B 216	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100
9	B 215	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100
10	C 214	Marque: TOYOTA Type: CHARIOT ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %*	10.339,08	100

Liste des engins de chantier



Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0

Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran
11	C 213	Marque: TOYOTA Type: CHARIO1 ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %°	10.339,08	100
12	B 219	Marque: TOYOTA Type: CHARIO1 ELEVATEUR	6.081.811,64	1,7000 %°	10.339,08	100
13	B 218	Marque: TOYOTA Type: CHARIO1 ELEVATEUR	6.081.811,59	1,7000 %°	10.339,08	100
14	C 334/C 92 030	Marque: TOYOTA Type: CHARIO1 ELEVATEUR	1.113.856,10	1,7000 %°	1.893,56	100
15	B 198	Marque: HYSTER Type: CHARIO1 ELEVATEUR	1.048.021,49	1,7000 %°	1.781,64	100
16	MAGASIN	Marque: TOYOTA Type: CHARIO1 ELEVATEUR	1.480.858,03	1,7000 %°	2.517,46	100
17	100037487A47	Marque: GERMAN Type: CHARIOT ELEVATEUR 1.5 T	2.696.197,00	1,7000 %°	4.583,53	100
18	100037491A50	Marque: GERMAN Type: CHARIOT ELEVATEUR 1.5 T	2.696.197,00	1,7000 %°	4.583,53	100
19	100037527A49	Marque: GERMAN Type: CHARIOT ELEVATEUR 1.5 T	2.498.920,00	1,7000 %°	4.248,16	100
20	1060003C379	Marque: GERMAN Type: CHARIOT ELEVATEUR 1.5 T	2.498.920,00	1,7000 %°	4.248,16	100



Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0
Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré	Prime Nette	Fran	
21	1060004B250	Marque: GERMAN Type: CHARIOT ELEVATEUR 1.5 T	2.498.920,00	1,7000 %°	4.248,16	100
22	001/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,19	1,7000 %°	32.168,16	100
23	002/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,19	1,7000 %°	32.168,16	100
24	003/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,18	1,7000 %°	32.168,16	100
25	004/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,18	1,7000 %°	32.168,16	100
26	005/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,18	1,7000 %°	32.168,16	100
27	006/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,18	1,7000 %°	32.168,16	100
29	007/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,18	1,7000 %°	32.168,16	100
30	008/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	18.922.446,18	1,7000 %°	32.168,16	100
31	TC 56/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	34.419.713,89	1,7000 %°	58.513,51	100

Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0
 Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
 D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran
32	TC 58/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	34.419.713,89	1,7000 %°	58.513,51	100
33	TC 57/15	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	34.419.713,90	1,7000 %°	58.513,51	100
34	N°10/16	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	19.735.031,89	1,7000 %°	33.549,55	100
35	N°09/16	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	19.735.031,89	1,7000 %°	33.549,55	100
36	N°11/16	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	19.735.031,89	1,7000 %°	33.549,55	100
37	N°12/16	Marque: KALMAR Type: CHARIO1 ELEVATEUR A/FOURCHE	19.735.031,89	1,7000 %°	33.549,55	100
38	TC 78/16	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	31.964.155,38	1,7000 %°	54.339,06	100
39	TC 79/16	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	31.964.155,38	1,7000 %°	54.339,06	100
40	TC 80/16	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	31.964.155,38	1,7000 %°	54.339,06	100
41	TC 76/16	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	30.661.098,46	1,7000 %°	52.123,87	100



Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0
Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran
42	TC 81/15	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	31.964.155,38	1,7000 %°	54.339,06	100
43	TC 77/15	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	30.661.098,46	1,7000 %°	52.123,87	100
44	TC 15/03	Marque: FANTUZZI Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	20.037.708,77	1,7000 %°	34.064,10	100
45	TC 16/03	Marque: FANTUZZI Type: CHARIOT ELEVATEUR A/FOURCHE	20.037.708,77	1,7000 %°	34.064,10	100
46	N°03/03	Marque: ENMTP Type: GRUE AUTOMOTRICE 1030	23.606.504,00	1,7000 %°	40.131,06	100
47	N°01/03	Marque: FANTUZZI Type: GRUE AUTOMOTRICE 130 T	199.856.067,93	1,7000 %°	339.755,32	100
48	5220	Marque: GROVE Type: GRUE AUTOMOTRICE 145 T	126.090.722,43	1,7000 %°	214.354,23	100
49	5371	Marque: LIEBHERR Type: GRUE AUTOMOTRICE 160 T	71.927.653,34	1,7000 %°	122.277,01	100
50	N°02/10	Marque: TEREX Type: GRUE AUTOMOTRICE 250 T	152.108.647,88	1,7000 %°	258.584,70	100
51	300 T	Marque: GROVE Type: GRUE AUTOMOTRICE 300 T	136.940.515,38	1,7000 %°	232.798,88	100

Liste des engins de chantier

ONE TOUVE ASSURANCE

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0

Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran
52	N°02/07	Marque: LIEBHERR Type: GRUE AUTOMOTRICE 320 T	123.627.136,73	1,7000 %°	210.166,13	100
53	N°01/09	Marque: LIEBHERR Type: GRUE AUTOMOTRICE 50 T	57.707.309,40	1,7000 %°	98.102,43	100
54	N°02/09	Marque: LIEBHERR Type: GRUE AUTOMOTRICE 50 T	57.707.309,41	1,7000 %°	98.102,43	100
55	63 T	Marque: GOTTWALD Type: GRUE AUTOMOTRICE 63 T	257.168.316,88	1,7000 %°	437.186,14	100
56	64 T	Marque: LIEBHERR Type: GRUE AUTOMOTRICE 64 T	265.760.992,33	1,7000 %°	451.793,69	100
57	N°13	Marque: CATERPILLAR Type: MINI CHARGEUR 226B3	4.360.000,00	1,7000 %°	7.412,00	100
58	N°14	Marque: CATERPILLAR Type: MINI CHARGEUR 226B3	4.360.000,00	1,7000 %°	7.412,00	100
59	N°12	Marque: CATERPILLAR Type: MINI CHARGEUR 226B5	4.360.000,00	1,7000 %°	7.412,00	100
60	N°11	Marque: CATERPILLAR Type: MINI CHARGEUR 226B6	4.360.000,00	1,7000 %°	7.412,00	100
61	N°08	Marque: GERMAN Type: MINI CHARGEUR	2.652.414,00	1,7000 %°	4.509,10	100

Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0
Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran-
62	N°02/14	Marque: VIGAN Type: POMPE A GRAIN	16.387.917,55	1,7000 %°	27.859,46	100
63	N°01/14	Marque: VIGAN Type: POMPE A GRAIN	16.387.917,55	1,7000 %°	27.859,46	100
64	N°3	Marque: VIGAN Type: POMPE A GRAIN	9.392.558,23	1,7000 %°	15.967,35	100
65	N°4	Marque: VIGAN Type: POMPE A GRAIN	13.266.500,80	1,7000 %°	22.553,05	100
66	N°01/11	Marque: NEUERO Type: POMPE A GRAIN	106.927.238,00	1,7000 %°	181.776,30	100
67	N°02/11	Marque: NEUERO Type: POMPE A GRAIN	106.927.238,04	1,7000 %°	181.776,30	100
68	300	Marque: VIGAN Type: POMPE A GRAIN PORTIQUE	161.083.203,04	1,7000 %°	273.841,45	100
69	N°11/07	Marque: KALMAR Type: TRACTEUR RORO	10.859.308,71	1,7000 %°	18.460,82	100
70	N°12/07	Marque: KALMAR Type: TRACTEUR RORO	10.859.308,71	1,7000 %°	18.460,82	100
71	N°20/07	Marque: KALMAR Type: TRACTEUR RORO	10.859.308,71	1,7000 %°	18.460,82	100

Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0

Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran
72	21/011	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	12.834.126,10	1,7000 %°	21.818,01	100
73	22/011	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	12.834.126,11	1,7000 %°	21.818,01	100
74	28/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
75	29/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
76	30/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
77	31/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
78	32/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
79	33/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
80	36/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
81	35/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100

Liste des engins de chantier

Succursale : SUCCURSALE ALGER I

Agence : AGENCE LARBI BEN M'HIDI

Souscripteur : 582/0

Indéfini EPAL (ENTREPRISE PORTUAIRE
D'ALGER) SPA

N° de police : 2017/104/EC/9.5.4.0/41/0/0

Date de souscription : 15/06/2017

Date d'effet : 01/04/2017 Date d'échéance : 31/03/2018

N°	Immatriculation	Description	Capital assuré		Prime Nette	Fran
			13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
82	34/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.400.365,70	1,7000 %°	22.780,62	100
83	37/15	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.188.483,96	1,7000 %°	22.420,42	100
84	23/14	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.188.483,96	1,7000 %°	22.420,42	100
85	24/14	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.188.483,96	1,7000 %°	22.420,42	100
86	25/14	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.188.483,96	1,7000 %°	22.420,42	100
87	26/14	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	13.188.483,97	1,7000 %°	22.420,42	100
88	27/14	Marque: TERBERG Type: TRACTEUR RORO	25.409.595,42	1,7000 %°	43.196,31	100
89	TC 68	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR P/C VIDE	25.409.595,42	1,7000 %°	43.196,31	100
90	TC 69	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR P/C VIDE	25.409.595,42	1,7000 %°	43.196,31	100
91	TC 70	Marque: TEREX Type: CHARIOT ELEVATEUR P/C VIDE				

19	SUZU / INDEFINI	779.500	00395-399-16	01/04/2017	31/03/2018	11.881,00	100	79,64	731,4
	VRC - Responsabilité Civile					2.654,65			
	VDR - Défense Et Recours					140,00			
	VDC - Dommages Collisions					5.456,50			
	VVI - Vol Et Incendie Véhicule					2.728,25			
	VBDG - Bris De Glaces					875,00			
	VPT - Personnes Transportées					26,60			
23	RENAULT / MASTER	4.069.470	03592-303-16	01/04/2017	31/03/2018	46.050,28	100	68,38	1.756,5
	VRC - Responsabilité Civile					2.279,24			
	VDR - Défense Et Recours					140,00			
	VDC - Dommages Collisions					28.486,29			
	VVI - Vol Et Incendie Véhicule					14.243,15			
	VBDG - Bris De Glaces					875,00			
	VPT - Personnes Transportées					26,60			
25	Peugeot / PARTNER B9	1.409.487	51067-109-16	01/04/2017	31/03/2018	31.685,89	100	44,86	1.325,5
	VRC - Responsabilité Civile					1.495,17			
	VDR - Défense Et Recours					0,00			
	VTR - Tous Risques					24.666,02			
	VDC - Dommages Collisions					0,00			
	VVI - Vol Et Incendie Véhicule					4.933,20			
	VVA - Vol Autoradio					525,00			
	VBDG - Bris De Glaces					0,00			
	VPT - Personnes Transportées					66,50			
26	Peugeot / PARTNER B9	1.409.487	51075-109-16	01/04/2017	31/03/2018	31.685,89	100	44,86	1.325,5
	VRC - Responsabilité Civile					1.495,17			
	VDR - Défense Et Recours					0,00			
	VTR - Tous Risques					24.666,02			
	VDC - Dommages Collisions					0,00			
	VVI - Vol Et Incendie Véhicule					4.933,20			
	VVA - Vol Autoradio					525,00			
	VBDG - Bris De Glaces					0,00			
	VPT - Personnes Transportées					66,50			
27	Peugeot / EXPERT	1.644.700	51072-109-16	01/04/2017	31/03/2018	36.842,20	100	51,36	1.480,2
	VRC - Responsabilité Civile					1.712,00			
	VDR - Défense Et Recours					0,00			
	VTR - Tous Risques					28.782,25			
	VDC - Dommages Collisions					0,00			
	VVI - Vol Et Incendie Véhicule					5.756,45			
	VVA - Vol Autoradio					525,00			
	VBDG - Bris De Glaces					0,00			
	VPT - Personnes Transportées					66,50			



COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES
EPE/SPA AU CAPITAL DE 16.000.000.000 DINARS ALGERIENS
SIEGE SOCOAIL : 52, RUE DES FRERES BOUADOU - BIR MOURAD-RAIS ALGER

ASSURANCE « RC PROFESSIONNELLE »

POLICE N° 2017-104/RP/22/0/0

Aux Conditions Générales de la police d'assurance « de la police d'assurance «
Responsabilité Civile » et aux conditions particulières qui suivent :

LA COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

C.A.A.T

Représentée par sa : **SUCCURSALE ALGER 1**
06, BD COLONEL AMIROUCHE ALGER

Et son agence : Code 104

ADRESSE: 13, RUE LARBI BEN-M'HIDI. ALGER.

Assuré: EPAL Entreprise Portuaire d'ALGER

Sise au : 02 Rue d'Angkor BP 259 Alger Gare, ALGER

N° 075 / 06 / EPAL / AT du 31/07/2017

CI-APRES DENOMME L'ASSURE

ARTICLE 01 : OBJET DE L'ASSURANCE

Le présent contrat a pour objet de garantir l'assuré contre les conséquences pécuniaires de toutes responsabilités civiles professionnelles qu'il peut encourir à l'occasion de l'exercice de ses activités professionnelles en raison des dommages corporels, matériels et immatériels consécutif, causés aux tiers, ou ses clients.

ARTICLE 02 : ETENDUE DE LA GARANTIE.

Les garanties s'appliquent à la totalité des activités de l'assuré en tout lieu, à l'exclusion de la responsabilité du fait des navires externes à l'entreprise et/ou de leurs équipages.

La garantie s'exerce également à l'égard des réclamations formulées à raison des obligations mise à la charge de l'assuré par les lois et règlement en vigueur, au jour du sinistre.

La garantie s'étend notamment :

- Aux dommages résultants des fautes ou négligences de l'assuré de son personnel et de toute personne dont il aurait à répondre et lorsqu'ils agissent en tant que préposés, son conjoint et les membres de sa famille ;
- Aux dommages causés aux biens appartenant à des tiers dont il aurait la responsabilité ou la jouissance à un titre quelconque ;
- Aux dommages corporels causés aux tiers, résultant d'explosions et d'implosions ;
- Aux dommages causés aux navires ;

Il est précisé que la garantie définie ci-dessus s'applique bien aux accidents causés par le matériels utilisé par l'assuré soit qu'il est loué ou prêté a quelque titre que ce soit, qu'il soit ou non conduit par son personnel, y compris tous les engins de levage, grues sur terre ou sur pontons fixes ou mobiles, derricks, mats de charge, transporteurs et élévateurs, matériels portuaires monte-charge et ascenseurs etc....

Les garanties définies ci-dessus s'appliquent également :

- A tous dégâts et dommages causés aux tiers (corporels et/ou matériels) découlant de chalands, pontons et grues mobiles...etc., appartenant à l'assuré

ou loués par lui ; chaque fois que la responsabilité civile de l'assuré sera engagée;

- Aux accidents pouvant survenir du fait du matériel appartenant à l'assuré, loué ou prêté à des tiers avec ou sans conducteur, si la responsabilité de l'assuré était recherchée ;
- Aux dommages subis par les marchandises appartenant aux tiers ;
- Aux dommages causés par la main d'œuvre solidaire, mise en cas de grève, à la disposition de l'assuré par les autorités (les accidents causés au personnel militaire étant exclu) ;

Elle s'étend également au cas de réquisition du personnel habituel de l'assuré pour les besoins même de ceux-ci ; le cas de réquisition de l'ensemble du personnel de la profession demeure exclu de la garantie.

ARTICLE 03 : LIMITES DE GARANTIES

La garantie de l'assurance s'exerce par sinistre et par événement à concurrence des sommes suivantes :

- ◆ 150.000.000,00 DA pour les dommages corporels,

ARTICLE 04 : FRANCHISE

Conformément à l'article 21 des Conditions Générales de la police Responsabilité Civile, la CAAT bénéficie d'une franchise de : (50.000,00 DA) Cinquante Mille Dinars en cas de sinistre garanti.

ARTICLE 05 : LA PRIME

L'ensemble des garanties de l'assurance Responsabilité Civile Professionnelle sont accordées moyennant le paiement d'une prime forfaitaire de 2.000.000,00 DA.

ARTICLE 06 : EXCLUSION

En sus des exclusions déjà énoncées au titre des conditions générales, la présente ne couvre pas les dommages pouvant être occasionnés aux facultés mises sous la responsabilité contractuelle avec l'assuré