



COURS : LOGISTIQUE PORTUAIRE

ANIMATEUR : MR MESSOU Marius, Consultant Formateur, Professeur de Logistique à l'ARSTM, Expert en gestion de la Chaîne Logistique Maritime et Portuaire, CDFI à l'ESTM

CHAPITRE 1 : CONNAISSANCE GENERALE DE LA LOGISTIQUE ET DE LA LOGISTIQUE PORTUAIRE

I. LE SYSTÈME PORTUAIRE

II. NOTION DE LOGISTIQUE PORTUAIRE ET NOTION DE PORTS

I. Le système logistique

1. Mise en contexte

Tout au long de votre vie, vous allez rencontrer des centaines de systèmes logistiques, que ce soit dans des restaurants, des magasins, des entrepôts, et d'autres endroits.

Un exemple parmi d'autres d'un système logistique simple est celui d'un restaurant.

- Le local d'entreposage d'un restaurant est la cuisine ; la nourriture y est conservée jusqu'à ce qu'elle soit livrée au client.
- Ce sont les serveurs qui assurent le transport, en portant la nourriture depuis la cuisine vers le client.
- Les tables, c'est-à-dire l'endroit où les clients s'assoient pour commander et manger, constituent les points de prestation de services.

Un restaurant n'est pas considéré comme un système logistique par ses clients ; c'est un endroit où on mange. Vous non plus n'avez probablement jamais considéré un restaurant comme un système logistique. Cependant, ce que vous attendez d'un restaurant est directement lié à la logistique.

Qu'attendez-vous d'un restaurant lorsque vous vous y rendez pour manger ?

Vous pourriez par exemple vous attendre aux éléments suivants :

- que le restaurant soit agréable et plaisant.
- que les serveurs fournissent un excellent service à la clientèle.
- que la nourriture que vous commandez soit disponible.
- que la nourriture soit servie rapidement.
- que ce que vous avez commandé soit livré effectivement à votre table.
- que la nourriture soit de qualité acceptable.
- que la nourriture soit servie en quantité acceptable.
- que le coût du repas corresponde à sa valeur.

2. Les « six bons » de la logistique

Que...

les **BONS** produits

dans les **BONNES** quantités et

en **BONNE** condition

soient livrés...

au **BON** endroit,

au **BON** moment,

pour le **BON** prix.

Les attentes des clients comme celles énumérées ci-dessus définissent l'objectif d'un système logistique, il assure le bon produit, dans les bonnes quantités, en bonne condition, livré au bon endroit, au bon moment et pour le bon prix. Dans le domaine de la logistique, ces objectifs sont connus comme les « six bons ».

Que le système fournisse des boissons non alcoolisées, des véhicules, ou encore des stylos, ou qu'il gère des contraceptifs, des médicaments essentiels ou d'autres produits, ces « six bons » s'appliquent toujours.

3. Le cycle logistique: Organiser les Activités du Système Logistique

La gestion de la logistique recouvre un certain nombre d'activités en appui aux six bons. Au fil des années, les spécialistes en logistique ont élaboré une approche systématique à la description des activités d'un système logistique. C'est ce qu'ils ont appelé le cycle logistique (voir figure).

On constate en premier lieu que le cycle est circulaire, ce qui illustre le caractère cyclique où récurrent des différents éléments dans le cycle. Toutes les activités qui figurent dedans sont interdépendantes : la prestation de services aux clients, la sélection des produits, la quantification et l'achat, et la gestion de l'inventaire.

Politique

**Service
aux Clients**

Suivi de la Qualité

Suivi de la Qualité



SIGL

Suivi du
Réseau de Distrib.
Org. et Personnel
Budget
Supervision
Evaluation



**Sélection
des Produits**



**Gestion
de Stock**

- Stockage
- Distribution



Quantification

Suivi de la Qualité

Suivi de la Qualité

Adaptabilité

II. NOTION DE LOGISTIQUE PORTUAIRE ET NOTION DE PORTS

1. Notion de la logistique portuaire :

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminées, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port.

II. NOTION DE LOGISTIQUE PORTUAIRE ET NOTION DE PORTS (suite)

2. Notion du port :

Le port désigne tout bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents.

Au sens le plus strict, le terme port désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit.

Mais dans une perspective économique et industrielle, la notion de port évoque généralement un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert de marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses.

II. NOTION DE LOGISTIQUE PORTUAIRE ET NOTION DE PORTS (suite)

2. Notion du port (suite) :

Il s'agit donc d'un ensemble complexe occupant une place privilégiée, non seulement dans la région dont il constitue un des principaux moteurs de développement, mais également sur le plan national et international.

Sa position, généralement à la frontière d'un pays, donc en contact direct avec le monde extérieur, explique les fonctions essentielles que le port doit remplir dans la communauté maritime internationale.

En effet, un port se voit allouer au moins trois missions :

- le développement par le commerce extérieur et intérieur grâce au trafic des marchandises à des prix compétitifs.
- la promotion de l'industrialisation (industries liées au port ou à proximité de celui-ci).
- la contribution à l'aménagement de l'espace économique et territorial pour mieux intégrer l'activité économique et sociale s'y rapportant.

3. Origine de la logistique portuaire

Pour mieux appréhender le concept de la logistique portuaire, il faut analyser les circonstances de son apparition.

En effet, le développement des ports maritimes est passé par trois révolutions importantes :

- la conteneurisation;
- l'intermodalité et la multimodalité et
- l'informatisation et l'automatisation.

Ces révolutions n'ont connu leurs perfections qu'avec l'arrivée de la logistique, qui a résolu plusieurs problèmes relatifs aux activités portuaires et elle a permis une meilleure optimisation du triptyque logistique portuaire (coûts-qualité-délai) qui constituait pour la communauté portuaire la principale préoccupation.

3. Origine de la logistique portuaire (suite)

L'arrivée de la logistique dans le domaine portuaire a été poussée par la faible offre portuaire qui ne répondait pas aux attentes de tous les intervenants portuaires.

La fonction logistique a pu combler le gap engendré par les activités traditionnelles du port qui n'ont pas la capacité d'accompagner les nouvelles tendances du commerce maritime.

La combinaison de ces deux notions a donné naissance à la troisième génération portuaire dont les opérations accomplies se sont appuyées essentiellement sur la logistique.

Ainsi, elle devient un pilier fondamental dans les autres générations portuaires.

3. Origine de la logistique portuaire (suite)

Dans un cadre international, la logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des services logistiques fournis aux intervenants de la chaîne portuaire.

Ces services englobent plusieurs opérations notamment les opérations du fret et les opérations de transfert, le stockage et l'entreposage, la remise en forme et la consolidation.

En revanche, cet essai de définition reste global et ne couvre pas tous les aspects de la logistique portuaire, puisque le développement qu'ont connu les ports maritimes a entraîné l'apparition de nouveaux services et opérations, ce qui oblige les chercheurs à proposer des définitions bien précises.

Autrement dit, l'adaptation aux exigences des clients et l'intégration des nouvelles technologies ont fait du domaine portuaire, un champ en changement continu, ce qui rend l'élaboration d'une définition exhaustive une tâche difficile, voire complexe.

CHAPITRE 2 : La compétitivité de la logistique portuaire

I. Notion de compétitivité

1. Qu'est-ce-que la compétitivité ?

La compétitivité est un terme qui a fait couler beaucoup d'encre dans la littérature de l'économie et gestion.

(PORTER, 1990) est parmi les auteurs qui ont échafaudé les bases de ce concept. Selon cet auteur, cette notion est compliquée ainsi il est très difficile d'avoir une définition bien cernée. Elle constitue la principale préoccupation des nations dans un contexte où ce sont les entreprises qui se rivalisent. Elle peut signifier la capacité de concurrencer sur les marchés internationaux dans un contexte entièrement mondialisé.

De même, il peut signifier selon (TEECE, 1990), la capacité de préparer des modèles d'organisations capables d'améliorer l'efficacité des aspects d'innovation, des compétences techniques, des ressources humaines et organisationnelles.

2. La compétitivité des ports

Dans le Monde maritime, la compétitivité des ports maritimes découle de la capacité de créer une valeur ajoutée qui peut entraîner un niveau d'activités portuaires soutenu et un développement des activités industrielles de son hinterland YEO ET SONG, (2006).

La compétitivité de la logistique portuaire se concentre généralement sur la réalisation continue des bénéfices, sur la valeur ajoutée générée par des services diversifiés et des volumes de trafic portuaire et sur l'expansion de son arrière-pays.

D'une manière assez précise, cette compétitivité est un processus portuaire basé sur plusieurs composants les clients, la part de marché, le contrôle de l'arrière-pays et de la chaîne d'approvisionnement internationale.

Dans ce sens (SLACK, 1985) et (Fleming et Baird ,2010) ont affirmé que la plus grande fortune de l'industrie portuaire est les principaux clients des ports, les transporteurs et les expéditeurs de marchandises.

2. La compétitivité des ports (suite)

La compétitivité de la logistique portuaire dépend fortement de la constitution d'un avantage compétitif basé essentiellement sur l'étude de l'environnement portuaire qui se caractérise par des incertitudes et des risques élevés.

De ce fait, le développement d'un avantage compétitif doit tenir en compte la dynamique de la concurrence maritime internationale et entreprendre des analyses prévisionnelles et stratégiques sur le positionnement des ports maritimes (HAEZENDONCK et al. 2006), et sur les entreprises opérant dans le domaine portuaire.

De même, la compétitivité de la logistique portuaire est synonyme d'une différenciation des stratégies commerciales choisies (K, BICHOU, 2013).

Autrement dit les ports maritimes essayent de se distinguer par les stratégies marketing ou se spécialiser dans un service bien choisi afin d'être plus performant grâce aux effets engendrés par la spécialisation.

2. La compétitivité des ports (suite)

De surcroît, les piliers sur lesquels l'avantage compétitif est construit représentent l'ossature de l'avenir du port, donc ces piliers doivent trouver leurs sources d'inspiration dans la logistique puisqu'elle constitue la locomotive de l'industrie portuaire.

Toutefois, l'expansion du champ de la logistique portuaire rend l'identification des déterminants de sa compétitivité une mission difficile.

Ces facteurs ont évolué avec les transformations de l'environnement portuaire. Le tableau ci-dessous élucide l'évolution des facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire proposés par des auteurs de cette discipline au fil du temps :

3. L'évolution des facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire

Tableau 1 : Facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire

| Auteurs | Facteurs de compétitivité portuaire |
|----------------------------|--|
| (MCCALLA, 1994) | Les installations portuaires, Les réseaux de transport terrestre Les routes de transport par conteneur |
| (CULLINANE AND WANG, 2009) | <ul style="list-style-type: none">▪ Maritime: Lieu géographique; Accessibilité; Profondeur au lit / Navigation, Canal; Auxiliaire de navigation d'entrée / de départ; Temps de transit sur la route; Nombre de terminaux de conteneur; Longueur des quais de conteneurs; Nombre / Productivité, Capacité de stockage▪ Service : temps de réponse des navires; Temps d'attente du navire; Vitesse de la cargaison ; Manipulation; Fréquence des voiliers; Gestion de la qualité / Politiques.▪ Hinterland (arrière-pays) : Taille économique de l'arrière-pays; Taille économique des villes contiguës; Terre, Connectivité de distance; Liens intermodaux; Réseau de transport terrestre;▪ Coût : Pilotage, quotas d'amarrage; Frais de manutention des cargaisons; Frais de stockage; frais de terminal; Prix de ravitaillement; Frais de repassage à froid; Coûts de distribution intérieure.▪ La main d'œuvre: Quantité de travail / productivité; Fonctionnement annuel / |

Tableau 1 : Facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire (suite)

| Auteurs | Facteurs de compétitivité portuaire |
|------------------------------------|--|
| (CULLINANE AND WANG, 2009) (suite) | <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1019 249 2382 471">▪ La main d'œuvre : Quantité de travail / productivité; Fonctionnement annuel / quotidien; Flexibilité de Heures de travail; Puissance des syndicats; Compétences et professionnalisme. <li data-bbox="1019 535 2331 756">▪ TIC EDI, Technologies de communication intégrées, en ligne Documentation / Suivi; Intranet des utilisateurs de port. <li data-bbox="1019 821 2267 1092">▪ Environnement Responsabilités environnementales; Normes environnementale; Relations Port-City; Compensation environnementale <li data-bbox="1019 1163 2216 1378">▪ Les autorités Politiques gouvernementales; intervention politique, intervention de l'Autorité portuaire |

Tableau 1 : Facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire (suite)

| Auteurs | Facteurs de compétitivité portuaire |
|------------------------------|--|
| (CHI-LOK ANDREW YUEN'S) 2012 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Situation géographique et conditions naturelles ▪ Distribution portuaire et conditions de transport, des liens avec l'arrière-pays ▪ Conditions techniques et d'information (services informatiques et en ligne, etc.) ▪ Régime et conditions politiques ▪ Productivité du port et niveau d'efficacité opérationnelle (disponibilité de la couchette, temps d'attente, etc.) ▪ Frais portuaires ▪ Service de fiabilité |
| (HALES et al. (2015) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Compétitivité en volume : (Volume de cargaison, Aménagements portuaires, Emplacements des ports, Niveau de service, Frais portuaires) ▪ Compétitivité des investissements (Le cadre juridique et politique, La structure institutionnelle, Ressources financières, Réputation du port, Prix) |

L'identification des facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire se base sur plusieurs variables constituant l'environnement macro et micro du port maritime, donc il n'existe pas des variables standards définissant la compétitivité de la logistique portuaire.

D'après le tableau ci-dessus, la compétitivité portuaire a connu une évolution en termes de ces facteurs, elle était sous un angle traditionnel basé sur le capital matériel du port, et elle est passée à une logique plus moderne qui prend en considération trois variables essentielles qui constituent l'épine dorsale de chaque port maritime à savoir **le coût portuaire, la qualité des services portuaires et le délai des opérations portuaires.**

En effet, ce triptyque fait preuve de l'influence importante de la logistique sur les ports maritimes, puisqu'il trouve son origine dans les pratiques logistiques.

II. Les décisions politiques et la compétitivité de la logistique portuaire

Historiquement les ports maritimes étaient des lieux stratégiques pour tous les pays maritimes, son importance provient de leurs multiples fonctions notamment les fonctions militaires et commerciales.

Le nombre des acteurs intervenant dans le périmètre du port augmente d'une année à l'autre, ainsi les nouvelles innovations touchant le fonctionnement des ports font que la compétitivité des ports dépend fortement des décisions prises dans son environnement.

1. Les catégories de décision

Généralement, ces décisions peuvent être réparties en 2 grandes catégories, des micro-décisions et des macro-décisions.

- Les micro-décisions : ce sont des décisions liées aux institutions portuaires (l'autorité portuaire, la douane ...), aux exploitants portuaires, aux prestataires logistiques
- Les macro-décisions : ce sont des décisions qui touchent le port d'une façon directe telles que celles relatives aux différentes stratégies adoptées par l'Etat en vue d'instaurer une réforme portuaire ou de reconfigurer le secteur portuaire d'une part, et de décisions qui touchent le port d'une façon indirecte et qui peuvent influencer le port dans le futur.

2. Impact des décisions politiques

Dans ce sillage, les décisions politiques peuvent avoir des effets à la fois directs et indirects.

D'ailleurs la création du port est une décision politique basée sur des considérations politiques et stratégiques de l'Etat puisqu'elle est prise au niveau national pour influencer l'environnement national et international.

En effet, le succès économique des grandes entreprises est dans la majorité des cas soutenu par des décisions politiques des pays puissants du Monde.

2. Impact des décisions politiques (suite)

La décision politique joue un rôle extrêmement important dans le fonctionnement des économies du monde et également dans le cycle des opérations de la logistique portuaire.

Les ports constituent un maillon primordial dans la scène économique internationale.

En effet, les objectifs essentiels des différents accords de libre-échange ou accords de coopération économique conclus entre les pays s'articulent autour de l'intensification des échanges commerciaux.

Ces objectifs ne peuvent être réalisés que si les signataires de l'accord jouissent d'un climat politique stable offrant la sécurité à leurs échanges commerciaux.

2. Impact des décisions politiques (suite)

Ces décisions peuvent prendre deux formes principales :

- Les décisions politiques internes : elles sont prises par les autorités nationales.
- Les décisions politiques externes : ce sont les décisions prises par les autorités politiques des pays étrangers avec lesquels un pays donné effectue son commerce extérieur.

3. Pourquoi des décisions politiques ?

L'importance stratégique du port pour les pays maritimes rend sa compétitivité sensible à son environnement politique.

(SARAH PALMER, 1999) avance que la décision politique est une variable fondamentale dans le développement des ports maritimes, puisqu'elle offre des garanties de soutien de toutes nouvelles initiatives visant l'augmentation du trafic portuaire et le meilleur accomplissement des opérations portuaires, elle influence favorablement la structure et le plan d'action du port (Douglas K , Fleming and Alfred J. Baird, 1999)

3. Pourquoi des décisions politiques ? (suite)

De même, ce soutien fait preuve que l'Etat jouie d'une stabilité politique ce qui améliore la compétitivité de la logistique portuaire.

Cette stabilité constitue une composante primordiale dans les facteurs de la compétitivité de la logistique portuaire YI-CHIH YANG ET SHU-LINGCHEN, (2016).

Selon David W. Hwang et, al (2017) la décision politique est un élément important dans la politique industrielle de développement des ports puisque ces derniers influencent directement la balance des paiements de l'Etat.

De surcroit, les circonstances politiques des pays voisins peuvent influencer négativement la compétitivité de la logistique portuaire dans le cas où il s'agit de grandes tensions politiques (J. M. Verhoeff, 1981)



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

