

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE GESTION**

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales

Option : Logistique et distribution

Thème :

Le rôle de l'assurance dans la gestion des risques logistiques.

Cas: BMT Spa & CASH ASSURANCES.

Réalisé par :

Dina AMRANE.

Encadrant :

Mr. BENREMILA A.RAHIM

Co-encadrant:

Pr. HADDAD ZAHIR

2022-2023

Dédicaces.

Je dédie ce travail à mes chers parents.

À mes deux frères et ma petite sœur.

À ma meilleure amie Cylia.

À tous ceux qui me sont chers et qui n'ont cessé de m'apporter leur soutien.

Remerciements.

Je tiens tout d'abord à remercier mon encadrant Mr. BENREMILA pour l'accompagnement et les conseils qu'il a prodigués tout au long de l'élaboration de ce mémoire. Ainsi qu'à Mr. HADDAD pour ses fructueux conseils.

Je tiens ensuite à remercier Mr. MENASRI Achour, mon encadrant au sein de la CASH ASSURANCES, qui a su m'être d'une très grande aide et qui a su m'apporter toutes les connaissances et les conseils nécessaires pour le bon déroulement de ce mémoire.

Je remercie également les organismes d'accueil BMT SPA ainsi que CASH ASSURANCES, pour leur accueil, leur bienveillance et leur professionnalisme.

Enfin, je remercie tous mes proches qui ont su être présents pour moi.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.	5
Introduction	6
Section 1 : La logistique	7
I-1-1 : Historique et évolution de la logistique.	7
I-1-2 : Définitions de la logistique.	7
I-1-3 : Les fonctions clés de la logistique :	8
I-1-4 : La Supply Chain Management.	10
I-1-5 : Le rôle de la logistique dans la performance de l'entreprise.	12
Section 2 : Les risques logistiques.	19
I-2-1 : Définition du risque.	19
I-2-2 : Les types de risque.	21
I-2-3 : Définition du risque logistique.	23
I-2-4 : Les risques logistiques.	23
Section 3 : La notion du management des risques.	24
I-3-1 : Définition du concept du management des risques (le Risk Management).	24
I-3-2 : Le processus Risk Management.	24
I-3-3 : Les stratégies de gestion de risques logistiques. (traitement).	34
I-3-4 : Le Risk Management et Le SCRM (Supply Chain Risk Management).	37
Conclusion.	39
CHAPITRE II : LE SECTEUR DES ASSURANCES.	41
Introduction	42
Section 1 : Les bases techniques de l'assurance.	43
II-1-1 : Historique et évolution.	43
II-1-2 : Définition de l'assurance.	45
II-1-3 : Les rôles de l'assurance.	45
II-1-4 : Les éléments d'une opération d'Assurance.	46
II-1-5 : Les conditions et caractéristiques des risques assurables.	47
II-1-6 : La classification juridique des assurances.	48
Section 2 : Les assurances en Algérie.	49
II-2-1 : L'évolution du secteur des assurances en Algérie :	49
II-2-2 : La législation des assurances en Algérie.	50

TABLE DES MATIÈRES

II-2-3: Indicateurs et ratios sur la contribution des assurances dans le marché algérien. ...	51
Section 3 : Les assurances et les risques d'entreprise et logistiques en Algérie.	53
II-3-1 : Les branches de produits d'assurance qui couvrent les risques sur le marché algérien.	53
II-3-2 : Les entreprises et la souscription des assurances	55
Conclusion.	56
Chapitre III :L'ASSURANCE COMME DISPOSITIF D'AIDE DE GESTION DES RISQUES LOGISTIQUES.	58
Introduction	59
SECTION 1 : Présentation de l'organisme d'accueil BMT SPA	59
III-1-1 : historique, présentation et situation géographique de BMT Spa.	60
III-1-2 : Missions, Valeurs et Objectifs de BMT spa.	62
III-1-3 : Les objectifs de BMT Spa.	63
III-1-4 : Activités et performances de BMT Spa.	63
III-1-5 : Organisation de BMT Spa.	68
III-2-2 : PRESENTATION DE LA STRUCTURE D'ACCUEIL.....	70
SECTION 3 : Application du cas pratique.	72
III-3-1 : Détermination des risques logistiques et leurs couvertures d' assurance.	73
III-3-2 : Évaluation de l'impact de l'assurance.	79
Conclusion :	83
CONCLUSION GENERALE.	85
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.	88

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Les différents maillons de la chaîne logistique. (Yves Pimor, 1998)	11
Figure 2 Les différentes façons d'envisager la performance logistique (selon Chowet al., 1994)	13
Figure 3 : Levier fiabilité logistique.....	14
Figure 4 : Levier efficacité logistique.....	16
Figure 5 : Levier de réactivité logistique.....	17
Figure 6 Le levier éco-logistique	18
Figure 8 : Vision générale du risque (Marques, 2010).....	20
Figure 9 Décision, challenge, risque et incertitude (Mazouni MH, 2008)	21
Figure 10 Risques dans une supply chain étendue.	23
Figure 11 : processus de management du risque (ISO 31000 : 2009)	25
Figure 12 : Les étapes du diagnostic de vulnérabilités.....	27
Figure 13 : cartographie des risques par fréquence/gravité	31
Figure 14 Cartographie des risques par Criticité.....	32
Figure 15 : cartographie des risques par acceptabilité/non acceptabilité.	33
Figure 16 : cartographie des risques après traitement.	37
Figure 17 : Supply Chain Risk Management (Vilko, 2012).....	38
Figure 18 : Produit des assurances dommages sur le marché algérien pour l'année 2019-2020 .	52
Figure 19 : Produit des assurances de personnes sur le marché algérien pour l'année 2019-2020	52
Figure 20 : total des sinistres déclarés en millions de DA.....	52
Figure 21 : total des indemnités pour les assurances dommages et de personnes en millions de DA.	53
Figure 22 : opération de manutention au niveau de BMT SPA.	65
Figure 23 : opération d'acconage au niveau de BMT SPA.....	66
Figure 24 : Opération d'import au niveau de BMT SPA.	67
Figure 25 : opération d'export au niveau de BMT.....	68
Figure 26 : organigramme de l'organisation de BMT SPA.....	69
Figure 30 : Organigramme de l'Agence	72
Figure 31 : représentation graphique du taux de gain sans assurance.....	82
Figure 32 : Représentation graphique du taux de gain avec assurance	83

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2 Comparaison entre le risque spéculatif et le risque pur.	22
Tableau 3 : les différentes stratégies de traitement	35
Tableau 4 : Les branches de produits d'assurance sur le marché algérien.	53
Tableau 5 : ensemble des équipements de traitement des conteneurs dont dispose BMT SPA. ...	66
Tableau 6 : Fiche d'identité de l'agence CASH D1007 AKBOU	70
Tableau 7 types des risques logistiques	74
Tableau 8 Évaluation des risques suivant leurs criticités	76
Tableau 9 : Cartographie des risques par fréquence / gravité	77
Tableau 10 Classification des risques assurables	78

LISTE DES ABRÉVIATIONS

KPI: Key Performance Indicators.

CL: Chaîne Logistique

SCRM: Supply Chain Risk Management.

RM : Risk Management.

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

Dans un monde en constante évolution et en développement rapide, la logistique est un domaine clé pour les entreprises. Et les risques liés à la logistique font désormais partie intégrante dans la vie de l'entreprise, s'ils ne sont pas identifiés et traités, ils peuvent mettre en péril toute l'activité de l'entreprise et menacer ainsi sa pérennité. La gestion efficace des activités logistiques est cruciale pour garantir la qualité des produits et des services fournis aux clients, ainsi que pour minimiser les pertes financières potentielles. Cependant, la gestion du risque logistique peut être difficile, car elle implique une analyse approfondie de chaque étape du processus logistique et la mise en place des mesures pour minimiser les risques¹.

Le risque logistique est un concept qui décrit les grands problèmes qui peuvent survenir lors de la planification, de la mise en œuvre et de la gestion des activités logistiques. Il se concentre sur les potentiels menaces qui peuvent perturber le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et des systèmes de transport de marchandises. Les entreprises peuvent être confrontées à de nombreux types de risques logistiques, tels que les retards de livraison, les pertes de produits, les dommages causés aux produits, les coûts supplémentaires liés à la gestion des stocks et les disruptions du système d'approvisionnement. Il peut avoir un impact considérable sur la rentabilité d'une entreprise, la qualité du service client et la réputation de la marque. Par conséquent, il est important pour les entreprises de prendre des mesures pour minimiser les risques logistiques et d'avoir des plans de secours en place en cas de perturbations prévisionnelles et imprévues. Une bonne gestion du risque se traduit tout d'abord par une bonne évaluation et identification des potentiels risques qui peuvent surgir tout au long du processus logistique.

Cependant, la Supply Chain Risk Management (SCRM), se révèle être une solution pour maîtriser la chaîne logistique et la renforcer face aux multiples enjeux dont elle peut faire face. Ce concept management est en constante croissance et évolution, qui est à l'intersection de la Supply Chain Management et le management des risques.²

¹ Fvaneycke. (2023, 26 juin). *Logistique internationale : définition, défis, enjeux*. . . <https://monprestatairelogistique.com/>. <https://blog.monprestatairelogistique.com/logistique-internationale/>

² SafetyCulture. (2023, 22 mai). *Guide de la Supply Chain Risk Management* |

INTRODUCTION GENERALE

La performance logistique joue un rôle essentiel dans le fonctionnement efficace d'une entreprise, elle se mesure à travers différents indicateurs tels que le taux de service, les coûts de transport, les délais de livraison, la qualité et la satisfaction client. La performance logistique et le management du risque sont étroitement liés. Une gestion efficace du risque contribue à améliorer la performance logistique en réduisant les perturbations et en assurant une meilleure prévisibilité des opérations. Parallèlement, une performance logistique optimale peut réduire les risques et les coûts associés aux opérations logistiques.

À cet égard, le responsable de la gestion des risques logistiques dispose d'outils d'aide à la gestion et parmi eux nous retrouvons l'assurance.

C'est dans ce contexte que le rôle de l'assurance devient de plus en plus important, d'où elle devient un élément clé de la gestion du risque logistique. Elle peut aider les entreprises à minimiser les impacts financiers et les conséquences négatives liées à divers types de risques tels que les coûts engendrés, les retards de livraison, les dommages aux produits ou aux biens, les blessures ou les décès des employés, etc. Les entreprises peuvent utiliser cet outil pour renforcer leur stratégie de gestion des risques et ainsi assurer la pérennité de leur activité. La mise en place d'une stratégie d'assurance adéquate est considérée comme un outil permettant de minimiser les aléas et les risques liés aux opérations logistiques.

Le but de ce mémoire est d'examiner le rôle de l'assurance dans la gestion du risque logistique. De ce fait, une problématique cruciale se doit d'être posée :

- **Quelle est l'importance de la mise en place d'une assurance comme outil de couverture dans la gestion du risque logistique ?**

La réponse à cette problématique se fera à travers plusieurs questions auxquelles j'aurai à répondre à travers ce mémoire :

- **Question 1 :** Quels sont les risques entravant la gestion des opérations logistiques de l'entreprise BMT SPA?
- **Question 2 :** Comment l'entreprise BMT SPA traite-t-elle les risques au sein de sa Supply Chain ?
- **Question 3 :** Quelle est l'influence de l'assurance dans le management des risques de la Supply Chain de BMT SPA ?

INTRODUCTION GENERALE

Deux hypothèses, à confirmer ou à infirmer, sont énoncées afin de pouvoir répondre aux questions spécifiques posées :

- **Hypothèse 1** : L'entreprise BMT SPA est confrontée à plusieurs risques logistiques empêchant le bon fonctionnement de ses opérations logistiques, à savoir : les risques liés à l'entreposage de ses conteneurs, les risques de pertes d'exploitation ou encore les risques opérationnels.
- **Hypothèse 2** : Le traitement des risques et les aléas liés aux activités logistiques propres à l'entreprise BMT se réalise par le biais d'intégration de l'assurance comme outil de gestion des risques dans son processus logistique.

Ce mémoire est composé de trois chapitres, deux théoriques et un sur le cas pratique.

- ➔ Les deux chapitres théoriques sont basés sur les nombreuses recherches bibliographiques, articles, revues ainsi que des recherches webographies :
- Le premier chapitre comporte les différentes notions et concepts de la logistique, des risques logistiques ainsi que ceux du Risk Management.
- Le deuxième chapitre, quant à lui, présente les notions de base de l'assurance et une présentation de la contribution des assurances sur le marché algérien.
- ➔ Le troisième chapitre est dédié à la présentation des deux organismes d'accueil qui sont BMT SPA et CASH ASSURANCES, ainsi qu'à l'application du Processus Risk Management sur l'entreprise BMT SPA et l'interprétation des résultats.

La méthodologie utilisée pour ces recherches repose sur une approche qui combine la recherche bibliographique approfondie avec des entretiens. La recherche bibliographique a permis d'explorer la littérature académique, les rapports, les réglementations, et les études de cas pertinentes concernant le secteur des assurances en Algérie ainsi que les différentes approches utilisées dans la gestion des risques logistiques.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

Introduction

Le chapitre présent a pour objectif d'explorer le domaine de la logistique, en mettant l'accent sur les risques logistiques et leur gestion. La logistique occupe une place primordiale dans la réussite des opérations commerciales et industrielles, assurant le flux efficace des biens, des services et des informations à travers les différentes étapes de la chaîne d'approvisionnement. Cependant, tout au long de ce processus complexe, divers risques peuvent se présenter, pouvant compromettre les objectifs logistiques et avoir un impact négatif sur les performances globales de l'organisation.

Dans cette perspective, il est essentiel de comprendre la nature des risques logistiques afin de pouvoir les identifier, les évaluer et les gérer de manière efficace. Ainsi, ce chapitre abordera les concepts clés liés à la logistique et aux risques logistiques, ainsi que les stratégies de gestion des risques qui peuvent être mises en œuvre pour atténuer leur impact potentiel.

Parmi les concepts définis, j'explorerai en détail la notion de logistique, qui englobe la planification, l'exécution et le contrôle des activités liées à l'approvisionnement, à la production, au stockage, au transport et à la distribution des biens. Je discuterai également des différents types de risques logistiques auxquels les organisations peuvent être confrontées, tels que les retards de livraison, les pannes de machines, les problèmes de qualité, les ruptures de stock et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Enfin, j'examinerai les approches de gestion des risques logistiques, en mettant l'accent sur l'identification précoce des risques, l'évaluation des conséquences potentielles, la mise en œuvre des stratégies de transfert du risque, l'optimisation des processus logistiques et la collaboration avec les parties prenantes clés. En adoptant la démarche de la gestion des risques logistiques, les organisations peuvent améliorer leur résilience opérationnelle et leur capacité à faire face aux défis imprévus, assurant ainsi la continuité des opérations et la satisfaction des clients.

En résumé, ce chapitre offre une perspective approfondie sur la logistique, les risques logistiques et la gestion des risques, fournissant ainsi une base solide pour comprendre les enjeux et les meilleures pratiques associées à ce domaine crucial.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

Section 1 : La logistique

I-1-1 : Historique et évolution de la logistique.

L'histoire de la logistique remonte à l'Antiquité, où la prise en compte de la logistique dans la planification stratégique militaire était déjà présente au XIII^e siècle, le génie militaire avait pour but l'organisation et la construction des défenses et infrastructures des villes. Puis au XIX^e siècle, la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes.

Le grand tournant de l'évolution de la logistique a eu lieu pendant la Seconde Guerre mondiale, où l'organisation et la planification militaire ont eu une grande importance. Les travaux structurant la recherche opérationnelle se sont développés permettant ainsi aux entreprises dès la période de l'après-guerre, d'adopter un premier traitement de la logistique par la voie quantitative

Ce n'est donc que pendant les années 70 que la logistique ait connu une stabilisation de l'économie. Les années 80 ont marqué le début de la considération des fournisseurs et clients, les notions de SRM (Supplier Relationship Management) et de la CRM (Customer Relationship Management) ont fait leur apparition.

À partir des années 90, la logistique a connu une importante évolution, car la situation concurrentielle devient de plus en plus forte et les consommateurs se font de plus en plus exigeants. Les entreprises passent alors dans une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise des coûts.³ (<https://logistique-pour-tous.fr/histoire-de-la-logistique/>, s.d.)

I-1-2 : Définitions de la logistique.

- 1- La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite

³ <https://logistique-pour-tous.fr/histoire-de-la-logistique/>

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

souvent la définition d'origine militaire : « La logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. »⁴ (Yves Pimor, 1998)

- 2- La logistique est une activité qui concerne la planification et l'exécution des flux efficace et efficient de stockage de produits, au service de l'information relatif à ces fonctions du point d'origine au point de consommation pour satisfaire les besoins du client.⁵ (A-K), 2001)
- 3- La logistique est une fonction transversale dans l'entreprise qui a pour objet de satisfaire des documents ou des commandes qui portent sur la gestion des matières (transport, emballages, stockages..), et des flux d'informations.⁶ (IRATEN.S). Elle est en charge de la gestion des moyens qui permettent d'atteindre un objectif fixé tout en mobilisant des ressources financières, humaines et matérielles.
- 4- La logistique est une fonction "dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens".⁷ (Acharkaoui, s.d.)

I-1-3 : Les fonctions clés de la logistique :

Les fonctions clés de la logistique comprennent :

⁴ Yves Pimor , Michel Fender , Logistique Production. Distribution. Soutien, 5e édition DUNOD, Paris, 1998-2005-2008, P.04

⁵ SMAII (A-K), « stratégie logistique : Fondements-méthodes-application », édition DUNOD, 2^{ème} édition, Paris, 2001, P10.

⁶ IRATEN.S, « La gestion de la chaîne logistique d'approvisionnement comme un vecteur de compétitivité pour SONATRACH », La revue des sciences commerciales, P295.

⁷ <https://www.acharkaoui.com/la-logistique/bienvenu/>

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

- **la gestion des flux de marchandises** : La gestion des flux de marchandises implique la planification, l'organisation et le contrôle des mouvements de marchandises tout au long de la chaîne d'approvisionnement.
- **la gestion des stocks** : La gestion des stocks implique la gestion des niveaux de stocks, la gestion des commandes, la gestion des retours, etc.
- **la gestion des entrepôts** : La gestion des entrepôts implique la gestion des installations de stockage, la gestion des opérations de manutention, la gestion des opérations de picking.
- **la gestion des transports** : La gestion des transports implique la planification, l'organisation et le contrôle des mouvements de transport de marchandises, y compris le choix des modes de transport, la gestion des itinéraires, la gestion des coûts.
- **la planification et la coordination des opérations logistiques** : La gestion des risques logistiques implique l'identification, l'évaluation et la gestion des risques liés aux opérations logistiques, tels que les risques de sécurité, les risques de qualité, les risques de conformité, les risques de perturbation.
- **la gestion des risques logistiques** : La gestion des risques logistiques implique l'identification, l'évaluation et la gestion des risques liés aux opérations logistiques, tels que les risques de sécurité, les risques de qualité, les risques de conformité, les risques de perturbation.
- **la gestion de la chaîne d'approvisionnement** : La gestion de la chaîne d'approvisionnement implique la coordination des activités de différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement, tels que les fournisseurs, les transporteurs, les entrepôts, les distributeurs.
- **la gestion des coûts et la satisfaction du client** : La gestion des coûts implique la réduction des coûts logistiques tout en maintenant la qualité de service
- La satisfaction du client implique la fourniture de produits et de services de qualité, la livraison à temps, la gestion des retours, etc..

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

I-1-4 : La Supply Chain Management.

I-1-4-1 : Définition de la chaîne logistique.

Lorsque nous parlons de répondre aux besoins d'un client, un produit ou un service, ce n'est que la dernière étape d'une chaîne d'activités qui commence par l'approvisionnement en matières premières et se termine par la livraison. Le processus est appelé "Supply Chain (chaîne logistique) ou "Value Chain"(la chaîne de valeur).

Lorsqu'il se concentre sur les produits, ce processus englobe une gamme d'activités qui sont émis par les entreprises pour créer l'article fini. La disponibilité des matières premières et des procédés de fabrication sont des facteurs cruciaux à prendre en compte.

Une entreprise peut posséder une ou plusieurs chaînes logistiques, chacune variant en complexité : certaines CL peuvent être simples, tandis que d'autres peuvent être complexes et à multiples facettes.

Définitions :

- 1- La chaîne logistique contient toutes les activités, liées aux flux et à la transformation des produits, depuis la phase matière première (extraction) à la livraison du produit fini au consommateur, en passant par toutes les étapes intermédiaires, ainsi que les flux d'informations associés. (Handfield,1998).
- 2- Processus de cycle de vie comprenant les flux physique, informationnel, financier et de connaissances dont les objectifs sont de satisfaire les demandes de l'utilisateur final avec des produits et services provenant de fournisseurs multiples et reliés.⁸ (KHALFI.Y, Juin 2003)
- 3- Un réseau global 'organisations qui coopèrent pour améliorer les flux de matière et 'information entre fournisseurs et consommateurs au moindre coût et en un délai minimal. L'objectif d'une chaîne logistique est la satisfaction du consommateur.

⁸ KHALFI.Y, TAHRAOUI.S, « Gestion des risques des chaînes logistiques Application : Genoyer Algérie », Mémoire de Fin d'Études en vue de l'obtention du diplôme d'Ingénieur d'État, Juin 2003.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

La chaîne logistique est donc un processus de cycle de vie qui englobe toutes les activités liées aux flux physiques, d'informations, financiers et de connaissances, depuis la phase d'extraction des matières premières jusqu'à la livraison du produit fini au consommateur. Elle est constituée d'un réseau global d'organisations collaborant pour améliorer l'efficacité des flux de matières et d'informations, tout en cherchant à satisfaire les demandes des utilisateurs finaux de manière rentable et dans les délais souhaités. L'objectif ultime de la chaîne logistique est la satisfaction du consommateur.

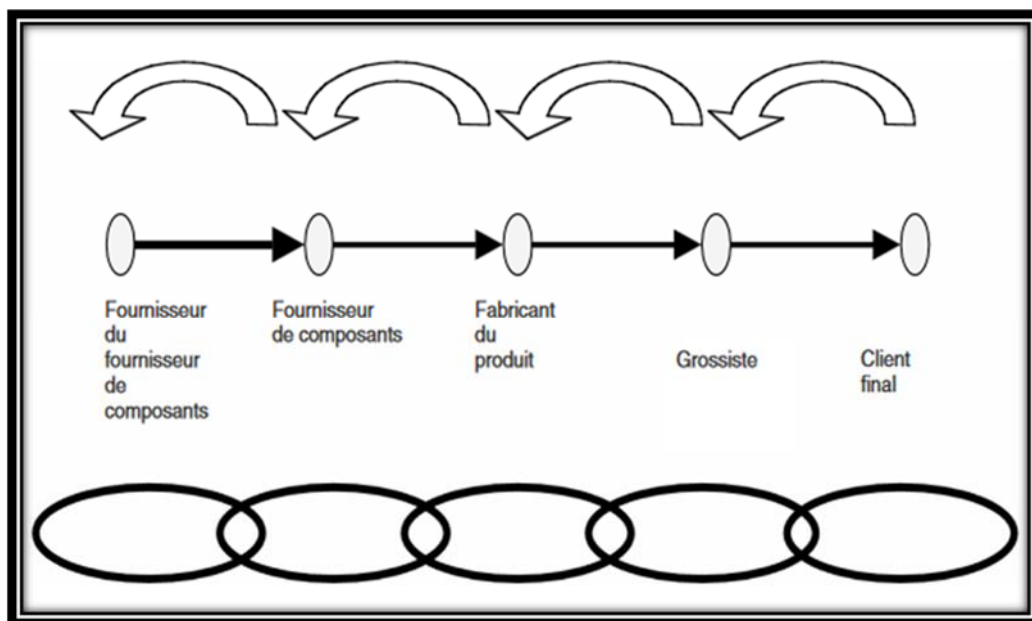


Figure 1 : Les différents maillons de la chaîne logistique. (Yves Pimor, 1998)

Une chaîne d'approvisionnement peut être considérée comme un réseau d'entreprises qui participent à divers processus et activités en amont et en aval qui créent de la valeur sous la forme de produits et de services livrés aux consommateurs finaux. En d'autres termes, une chaîne logistique est constituée d'entreprises en amont (approvisionnement en matières et composants) et en aval (distribution) ainsi que de clients finaux.

I-1-4-2 : Définition de la Supply Chain Management.

Dans les années 1990, le SCM (Supply Chain Management) a connu un essor important en attirant l'attention des dirigeants de grandes entreprises. Les recherches menées ont contribué

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

au développement de l'intégration de la gestion de la chaîne logistique et de la coopération entre les différentes entreprises impliquées dans la gestion de la chaîne. Ce concept de SCM permet à de nombreux managers de prendre des décisions non seulement au niveau de l'entreprise, mais également au niveau de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Par conséquent, le contrôle de la chaîne logistique est devenu une arme très importante pour la survie des entreprises.

- Le Supply Chain Management peut être défini comme la coordination systémique, stratégique des fonctions opérationnelles classiques et de leurs tactiques respectives à l'intérieur d'une même entreprise et entre partenaires au sein de la chaîne logistique, dans le but d'améliorer la performance à long terme de chaque entreprise membre et de l'ensemble de la chaîne.⁹ (KHALFI.Y, Juin 2003)
- La gestion de la chaîne logistique se concentre sur comment les entreprises utilisent les processus de leurs fournisseurs, la technologie et la capacité afin de renforcer les avantages concurrentiels. C'est une philosophie de gestion qui s'étend sur les activités traditionnelles intra-entreprise en regroupant tous les partenaires commerciaux agissant avec le but commun de l'optimisation et de l'efficacité.

La gestion de la chaîne logistique (Supply Chain Management) est une approche stratégique et systémique qui vise à coordonner les activités opérationnelles et tactiques à l'intérieur d'une entreprise ainsi qu'entre les partenaires de la chaîne logistique. Son objectif principal est d'améliorer la performance à long terme de chaque entreprise membre de la chaîne et de l'ensemble de la chaîne. Cette philosophie de gestion se concentre sur l'utilisation des processus, de la technologie et de la capacité des fournisseurs pour renforcer les avantages concurrentiels et optimiser l'efficacité, en rassemblant tous les partenaires commerciaux autour d'un objectif commun.

I-1-5 : Le rôle de la logistique dans la performance de l'entreprise.

⁹ KHALFI.Y, TAHRAOUI.S, Op-cit.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

La logistique joue un rôle central et essentiel dans l'efficacité et l'efficience de l'entreprise. Mais aussi dans l'intégralité de sa performance, c'est ce qu'on définit comme « la performance logistique. ».

I-1-5-1 : Qu'est-ce-que la performance logistique ?

La performance logistique est un concept multiple qui doit être appréhendé de façon globale et transversale dans la mesure où les flux ne s'arrêtent pas aux frontières de l'entreprise. La performance logistique est une mesure de la qualité de la gestion des activités logistiques dans une organisation¹⁰. Elle est difficile à cerner en raison de sa multi dimensionnalité mais elle peut être mesurée par des indicateurs de mesure qui permettent de favoriser le respect du cahier des charges rédigé par les industriels ou les distributeurs. La performance logistique est importante pour renforcer la satisfaction des consommateurs et de l'image de l'entreprise, elle est gérée par des logisticiens, qui peuvent être des personnes morales ou des prestataires en logistique.

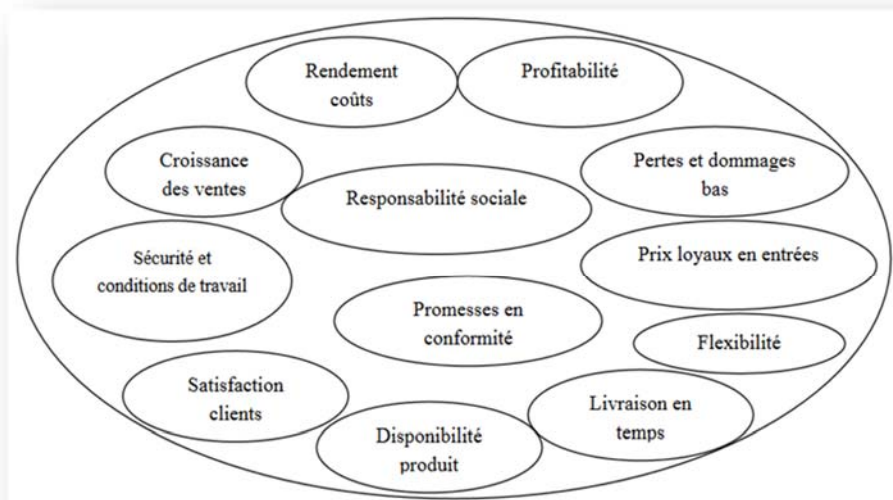


Figure 2 Les différentes façons d'envisager la performance logistique (selon Chowet al., 1994)

¹⁰O.Bouzaâbia , S. Boumaiza , « Le rôle de la performance logistique dans la satisfaction des consommateurs : investigation dans la grande distribution », La Revue Gestion et Organisation, (2013),P 121–129.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

La performance logistique peut être mesurée par plusieurs leviers et indicateurs, nous citerons quelques leviers logistiques ci-dessous :¹¹

a- La fiabilité logistique :

La fiabilité se traduit par la capacité à livrer des commandes parfaites conformément aux attentes des clients. Symbolisée par un levier à l'équilibre, la fiabilité logistique recouvre les notions de respect des engagements de moyen et de résultat par rapport aux spécifications et aux objectifs prédéfinis. Elle nécessite des ressources, des compétences, des informations et des données fiables et précises tout au long de la chaîne logistique.

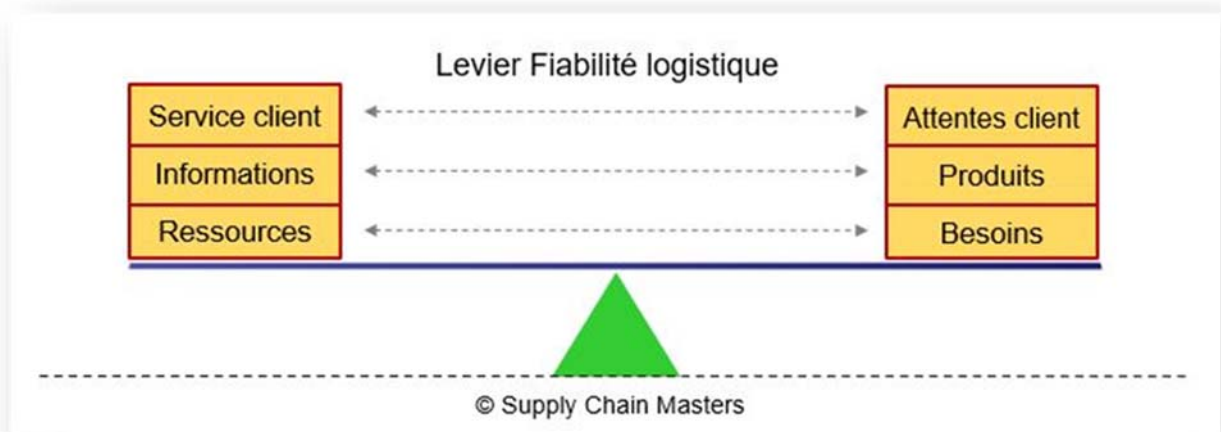


Figure 3 : Levier fiabilité logistique

Source : Supply Chain Masters.

Les mesures de fiabilité logistique dans tous les maillons de la Supply Chain portent sur des KPI tels que :

- Le taux de service client ;
- le taux de service des prestataires logistiques ;

¹¹ Thierry JOUENNE, CFPIM, Supply Chain Masters. <https://www.supplychain-masters.fr/definition-de-la-performance>.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

- le taux de service fournisseur ;
- la qualité des fiches-produits ;
- la précision des stocks ;
- la fiabilité des prévisions de vente,
- le taux de respect des plannings de production etc...

Une logistique se dit fiable lorsqu'il existe une réelle coordination entre l'attente et les besoins des clients et les ressources et informations disponibles et mises en œuvre afin de proposer les bons produits répondant aux besoins.

b- L'efficacité logistique :

L'efficacité fait référence à la façon dont une entreprise transforme ses ressources, comme le temps, l'argent et ses ressources humaines, en activités utiles à l'entreprise. En outre, c'est la capacité d'une entreprise à utiliser ses ressources de manière optimale pour atteindre ses objectifs.

Les principes de l'efficacité logistique font appel aux économies d'échelle, à la standardisation des produits et des processus, à l'automatisation des opérations, à l'amélioration de la visibilité, à l'organisation en flux, aux systèmes tirés par la demande, à l'optimisation des ressources, à la mutualisation de moyens logistiques et d'applications logicielles.

Les mesures d'efficacité font appel à différents indicateurs de performance principalement basés sur les coûts. On trouve par exemple : le taux de possession de stock, le coût total d'acquisition (TCO), le résultat d'exploitation, la valeur économique ajoutée, etc., ainsi que les variables liées à la productivité, au lissage de l'activité, à la visibilité de la demande, à la taille des commandes, au délai et à la fréquence de livraison, au remplissage des véhicules, au taux de palettes hétérogènes, aux barèmes quantitatifs, aux taux horaires, etc.....

On représente l'efficacité logistique par un bras **de levier démultipliant** l'effort fourni pour l'obtention d'un résultat optimal :

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

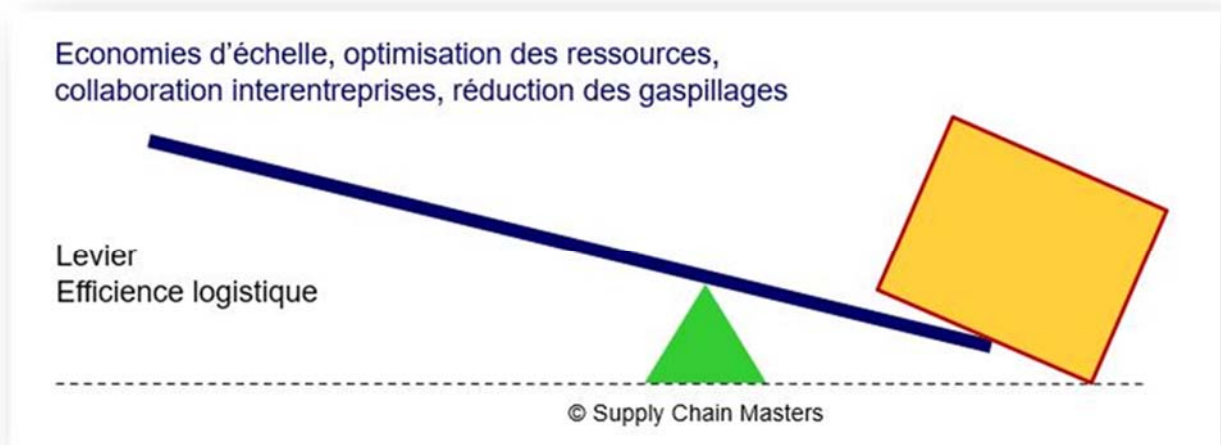


Figure 4 : Levier efficience logistique

Source : Supply Chain Masters.

L'efficience est le rapport « Efficacité / Coût » : Être efficient, c'est être efficace en faisant une bonne utilisation des ressources (humaines, matérielles, informations, financières, etc.) avec un impact positif sur la rentabilité et la trésorerie des entreprises et sur l'environnement dès lors que la consommation des ressources est minimisée.

C'est la vitesse à laquelle une entreprise s'ajuste aux conditions changeantes du marché. Pour être économiquement efficiente, une entreprise doit questionner sa raison d'être et comprendre la finalité de ses missions pour pouvoir utiliser ses ressources de manière optimale.

c- La réactivité logistique :

La réactivité logistique est un facteur indispensable pour gagner en efficacité commerciale et gagner en compétitivité. Cela implique la capacité de réagir rapidement aux événements et aux changements imprévus pour satisfaire les demandes des clients. La flexibilité est cruciale dans une entreprise réactive, permettant l'adaptabilité à diverses circonstances. La réactivité implique également d'ajuster rapidement les volumes de production et les gammes de produits pour suivre les fluctuations du marché et d'introduire rapidement de nouveaux produits sur le marché.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

La réactivité peut être représentée par un levier flexible :

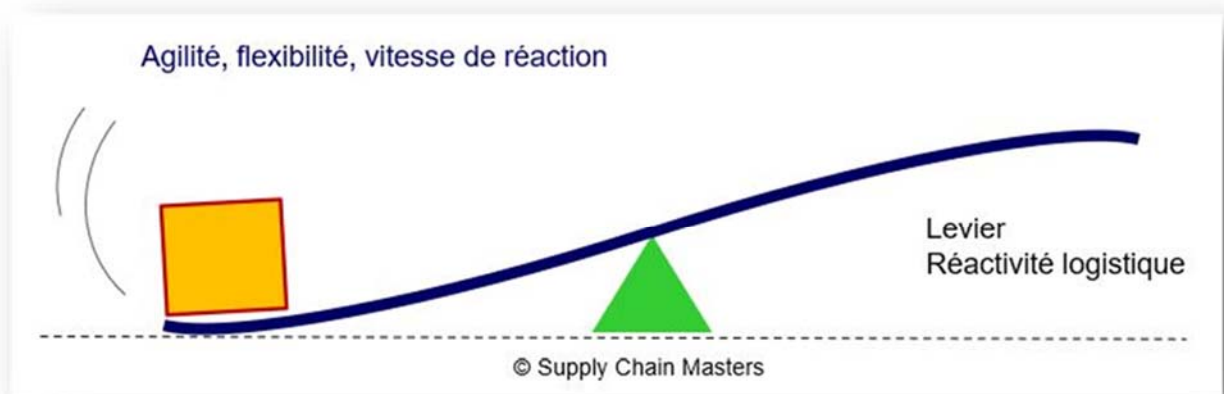


Figure 5 : Levier de réactivité logistique

Du point de vue de l'agilité, il s'agit de rechercher la flexibilité et l'adaptabilité des processus, des ressources, des organisations et des chaînes d'approvisionnement pour faire face à des environnements instables, turbulents, incertains et risqués, ainsi qu'aux opportunités de marché et aux crises.

d- Le levier éco-logistique :

En complément des leviers fiabilité, efficacité et réactivité logistique, le levier éco-logistique se concentre sur le respect de l'environnement et le développement sociétal en limitant les pollutions occasionnées par les activités logistiques et en favorisant le développement des territoires. L'éco-logistique est une démarche de réduction des nuisances environnementales générées par les activités logistiques tout au long de la supply chain. Il s'agit de garantir la suivi des processus logistiques dans le temps en réduisant autant que possible la densité et la diversité des opérations, des activités et des produits :

- Moins de matières premières : utilisation de matériaux recyclables...

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

- Recours aux moyens matériels et infrastructures les moins énergivores : meilleure détermination des moyens de transport, amélioration du taux de remplissage des véhicules de transport.
- Moins de flux de transport : optimisation des trajets, réduction des congestions routières, meilleure détermination des réseaux de distribution, optimisation du conditionnement et emballage des chargements.
- Adoption des stratégies collaboratives au niveau national ou régional : cross-docking, gestion partagée des approvisionnements, gestion mutualisée des approvisionnements..

Le levier éco-logistique est représenté par une boucle associant les trois piliers du développement durable appliqués à la logistique :



Figure 6 Le levier éco-logistique

Source : Supply Chain Masters.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

- **par les indicateurs opérationnels¹²**

Van Hoek (1998) et Beamon (1999) suggèrent que la mesure de la performance en supply chain doit inclure les indicateurs opérationnels, comme le service client et habileté à répondre à un environnement changeant. Le coût, le temps, la qualité, la livraison et la flexibilité sont des mesures importantes de la performance opérationnelle. Les auteurs avancent deux critères de mesure de l'orientation client : la fiabilité de la supply chain et la réactivité/flexibilité. (expliqués plus haut).

Après avoir défini et expliqué les différents concepts qui englobent la logistique et la supply chain, nous passons désormais aux risques logistique et à la notion du management du risque.

Section 2 : Les risques logistiques.

Le risque est inhérent à l'entreprise et constitue même son essence. Créer une entreprise revient déjà à prendre un risque, étant donné que, non seulement sa rentabilité n'est pas garantie, sa pérennité n'est jamais tout à fait acquise, ceci quelles que soient son envergure et/ou son activité.

I-2-1 : Définition du risque.

- **Définition littéraire** : Selon Larousse, le risque peut être défini comme étant :
 - a) Un danger éventuel plus ou moins prévisible ;
 - b) Une éventualité d'un événement pouvant causer la perte d'un objet ou tout autre dommage ;
 - c) Le fait de s'exposer à un danger.
- **Définition entrepreneuriale** : Du point de vue de l'entreprise, les risques sont un potentiel d'événements incertains, susceptibles de l'empêcher d'atteindre ses objectifs.

¹² ELOCKSON CÉLESTIN, « le management des risques de la supply chain et la performance des entreprises agro-industrielles », thèse de doctorat, université d'Artois, juin 2017.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

En d'autres termes, le risque est la possibilité de la survenance d'un incident, lequel aura un impact négatif sur les résultats et objectifs de l'entreprise à court ou à long terme.

- **Définition industrielle** : Un risque est un aléa dont la survenance prive un système d'une ressource et l'empêche d'atteindre ses objectifs.
- **Définition assurantielle** : Le risque est un événement qui cause des dommages corporels et/ou matériels et immatériels. C'est un événement futur et aléatoire dont la survenance ne dépend pas exclusivement de la volonté de l'Assuré.
- **Définition mathématique** : Le risque est l'espérance mathématique d'une fonction de probabilité d'événements. En d'autres termes, c'est la moyenne des conséquences des événements pondérés par leurs probabilités respectives. (Daniel Bernoulli, 1738)¹³
- Le risque peut être représenté par le schéma de la Figure suivante : un événement provoque une perturbation de l'état du système qui a un impact négatif ou positif sur sa performance.



Figure 7 : Vision générale du risque (Marques, 2010).

Le risque apparaît comme une notion dynamique qui se matérialise autour de quatre éléments fondamentaux. Pour un système dans une situation nominale, un événement potentiel peut causer une perturbation éventuelle (une situation perturbée). Cette perturbation influence les

¹³ Revue marocaine de recherche en management et marketing, n°16, janvier-juin 2017, page 506

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

indicateurs de performance. L'impact constitue alors une « mesure qui définit l'importance des perturbations occasionnées par l'occurrence du risque. » (Marques, 2010)

- Le risque est inhérent à toute activité décisionnelle car ses racines plongent dans le futur et il se nourrit des décisions du présent (Bergadaà et al, 1984).

Le contexte de toute prise de décision peut être représenté sur deux dimensions, comme représenté sur la figure suivante :¹⁴

L'axe challenge (objectif à atteindre) et l'axe risque (prise de risque inhérente).

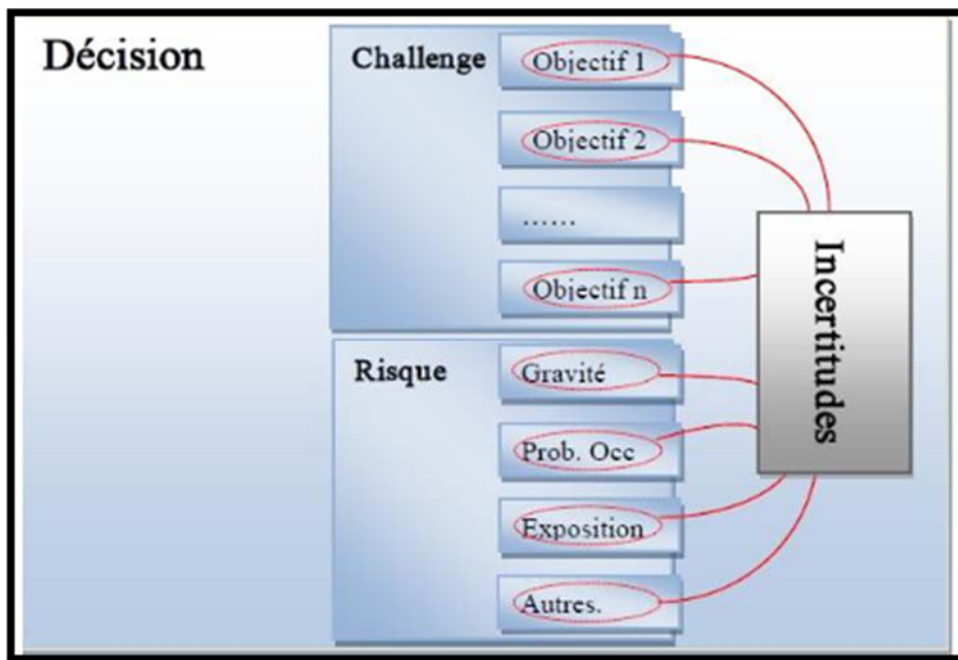


Figure 8 Décision, challenge, risque et incertitude (Mazouni MH, 2008)

I-2-2 : Les types de risque.

Le risque peut être divisé en deux catégories distinguées, nous avons :

¹⁴ Mohamed Habib Mazouni, « Pour une meilleure approche du management des risques: de la modélisation ontologique du processus accidentel au système interactif d'aide à la décision », institut National Polytechnique de Lorraine - INPL, 2008.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

- **Le risque spéculatif** : étant donné sa bivalence (peut engendrer des profits ou des pertes), il n'est accepté par l'entreprise que si sa projection laisse envisager davantage de gains que de pertes. Aussi, il est traité par l'adoption des techniques de management, telles que le marketing, le droit des affaires, la gestion des affaires...
- **Le risque pur** : le risque pur engendre uniquement des conséquences négatives, couplée à sa survenance brusque et aléatoire. De ce fait, il ne peut être rendu acceptable par l'entreprise que par la mise en place d'un dispositif « Risk Management ».

Le tableau suivant illustre les principaux points de divergence entre le risque spéculatif et le risque pur.

Tableau 1 Comparaison entre le risque spéculatif et le risque pur.

Type	Risque spéculatif	Risque Pur
Caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> • Accepté. • Contrôlable. • Dynamique. • Graduel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Irréversible. • Aléatoire. • Statique. • Soudain.
Conséquences	<ul style="list-style-type: none"> • Gains ou pertes. • Délimitables. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pertes. • Parfois illimitées.
Exemples	La non rentabilité d'un placement ou d'un nouveau produit.	<ul style="list-style-type: none"> • Événements naturels. • Incidents provoqués par la faute ou la négligence humaine.

Source : établi par moi-même.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

I-2-3 : Définition du risque logistique.

Le risque logistique est défini comme la probabilité d'un événement imprévu ou d'une perturbation qui peut affecter négativement les opérations logistiques d'une entreprise, tels que les retards de livraison, les ruptures de stock, les erreurs de commande, les pertes de marchandises, les coûts supplémentaires, etc...

Les risques logistiques peuvent être causés par des facteurs internes ou externes à l'entreprise, tels que les problèmes de qualité, les problèmes de sécurité, les problèmes de conformité, les problèmes de transport, les problèmes de communication, les problèmes de gestion des stocks, les problèmes de gestion des fournisseurs, les problèmes de gestion des entrepôts..¹⁵

I-2-4 : Les risques logistiques.

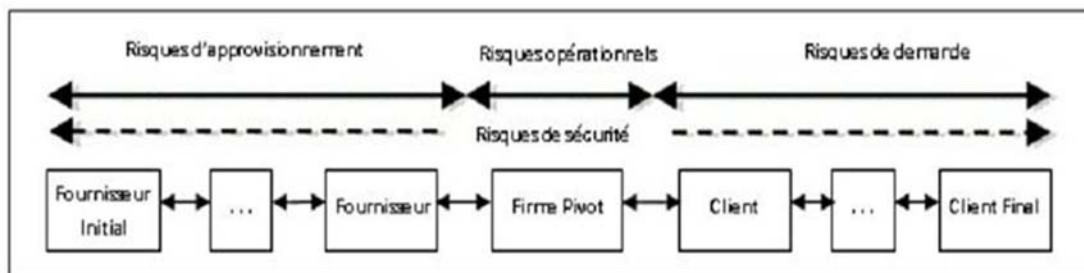


Figure 9 Risques dans une supply chain étendue.

***Source : op.cit. Introduction à la cyndinique logistique, Presses universitaires de Provence, 2013.**

Le supply chain risk réside en amont et en aval d'une Supply Chain :

« Supply risks reside in the course of movement of materials from supplier's suppliers to the focal firm ».Manuj et Mentzer (2008).

Les risques de la chaîne logistique sont un ensemble d'entraves aux initiatives prises dans le cadre de l'acheminement des produits depuis leur lieu de production jusqu'au consommateur

¹⁵ M.HOUARI, T.SAUVAGE, Introduction à la cyndinique logistique, Presses universitaires de Provence, 2013.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

final. Ils peuvent donc être considérés comme des variables d'incertitudes internes ou externes, environnementales qui réduisent la prévisibilité des résultats (Jüttner et al, 2003).

Nous pouvons distinguer, au sein d'une supply chain étendue, quatre principaux types de risques :

- Les risques d'approvisionnement ;
- Les risques opérationnels ;
- Les risques de demande ;
- Les risques de sécurité.

Section 3 :La notion du management des risques.

Aujourd'hui, l'évolution des environnements techniques et concurrentiels ne fait qu'accentuer l'exposition au risque des entreprises. L'entreprise devient ainsi plus vulnérable, en ce sens qu'elle subit les conséquences du développement de facteurs de vulnérabilité aux dimensions multiples.

I-3-1 : Définition du concept du management des risques (le Risk Management).

Le Risk Management est un ensemble d'activités coordonnées, dans le but de diriger et piloter un organisme vis-à-vis du risque. En d'autres termes, cette approche rationnelle vise à réduire l'impact des événements de rupture interne ou externe pesant sur toute entreprise, par l'optimisation du rendement des divers procédés de maîtrise des risques.

La fonction Risk Management œuvre à la conception d'une cartographie, à partir de laquelle, les risques sont traités par l'adoption de solutions, sélectionnées au sein d'un ensemble d'alternatives disponibles.¹⁶

I-3-2 : Le processus Risk Management.

¹⁶ ELOCKSON Célestin, op.cit.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

La structure décisionnelle du Risk Management repose sur l'enchaînement du processus suivant :

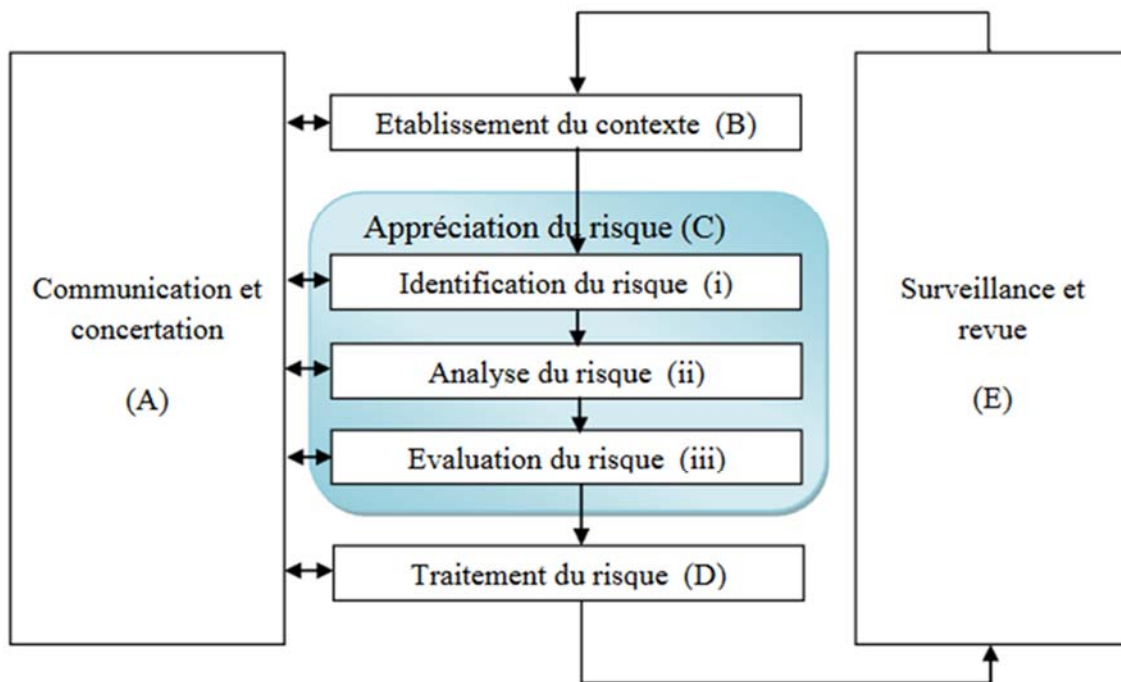


Figure 10 : processus de management du risque (ISO 31000 : 2009)

Source : [//www.iso.org/fr/standard/43170.html](http://www.iso.org/fr/standard/43170.html)

1. **DIAGNOSTIC** : par l'identification des risques, l'évaluation de leurs fréquences et l'estimation des conséquences de leur réalisation et, enfin, leur classement par ordre de priorité ;

2. **TRAITEMENT** : suite à la considération des différentes voies envisageables, susceptibles de rendre les risques acceptables, les techniques retenues – en tenant compte de leur ratio d'efficience (effet/coût) – sont mises en œuvre, et

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

le plan de gestion de crise est dressé ;

3. **AUDIT** : suivi effectué pour vérifier de la conformité du programme de gestion des risques et, le cas échéant, proposer l'adaptation de ses procédés ou la révision radicale du diagnostic initial.

Phase 1 :

Le diagnostic est la phase initiale – du processus Risk Management – pour mettre en œuvre les traitements des vulnérabilités les plus adaptées à l'Entreprise. Effectivement, chaque risque répertorié et évalué sur une échelle de gravité/fréquence, permettant de sélectionner les priorités, afin de rechercher, à meilleur escient, les mesures qui permettront de les réduire à un niveau acceptable. Pour cela, plusieurs techniques ont été développées, aux fins du diagnostic, dont les plus fréquentes sont :

1. **METHODES « A POSTERIORI »** : il s'agit notamment de méthodes historiques, se fondant sur les observations antérieures, parmi lesquelles ¹⁷
 - a) **Check-lists** : plus ou moins étendues, elles sont publiées périodiquement par des associations de RM, d'industriels et par les compagnies d'assurance.
 - b) **Méthode MEHARI** : développée dans le but d'analyser les risques informatiques, elle contient un questionnaire pouvant constituer – indépendamment de la méthode elle-même – un excellent outil d'identification des risques;
 - c) **Fault Tree Analysis** : c'est une méthode déductive de recherche les causes d'un accident, en remontant d'occurrence en occurrence, pour trouver les origines de base, sur lesquelles il peut y avoir des actions efficaces à entreprendre. Néanmoins, les susdites méthodes doivent être complétées, dans de nombreux cas, par

¹⁷ M.MAZOUNI, op-cit.

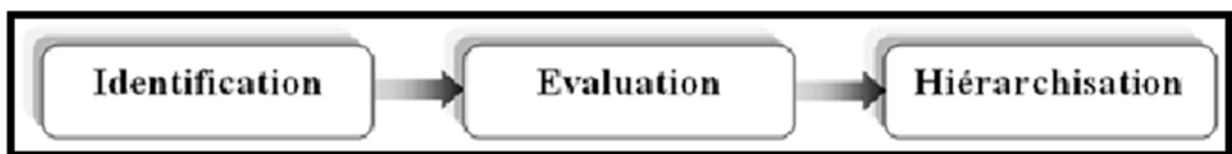
CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

des études « à priori ».

2. **METHODES « A PRIORI »** : lesquelles ne déduisent pas les risques des antécédents d'accidents, mais à partir du fonctionnement d'une Entreprise. Ainsi, ces méthodes peuvent être regroupées en deux grandes familles :
- a) **Approches organisationnelles** : se focalisant sur les centres d'activité, les cycles de vie des produits, l'architecture des flux d'informations, ...etc. ;
 - b) **Approches techniques** : sont basées sur un certain nombre de critères visant la technologie des équipements, ainsi que les schémas de production, et les probabilités de leurs défauts.

- Le diagnostic des vulnérabilités se subdivise en trois étapes successives :
 1. Identification;
 2. Évaluation;
 3. Hiérarchisation.

Figure 11 : Les étapes du diagnostic de vulnérabilités



Source : schéma établi par moi-même.

- I. **L'identification** : L'identification des risques (Risk identification) est un « processus de recherche, de reconnaissance et de description » des sources de risques, de leur(s) zone(s) d'impact, des événements potentiels, de leurs causes et de leurs conséquences possibles. Le but est de construire une liste des risques potentiels. L'identification des risques peut faire appel à des outils classiques tels que des données historiques, des analyses théoriques, des avis d'experts et autres personnes compétentes, des brainstormings, etc. (Guillaume, 2011).¹⁸

¹⁸ ELOCKSON, op-cit.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

➤ L'identification des risques encourus par l'Entreprise peut être déterminée à travers l'exposition de ses :

- **Ressources** : auxquels cas, l'important est de déceler la possibilité de l'indisponibilité d'une ou de plusieurs ressources, ensuite, de son impact sur l'atteinte des objectifs de l'Entreprise ;
- **Centres d'activité** : il est question ici de mettre en exergue l'ensemble des risques qui – en affectant un centre, l'empêchent d'atteindre ses objectifs propres – sont susceptibles de mettre en péril toute l'Entreprise ;
- **Processus** : la description des processus les plus représentatifs de l'activité de l'Entreprise, à l'aide de diagrammes temporels, permet d'en identifier les points névralgiques.

➤ Les risques, auxquels l'Entreprise est exposée, peuvent être distingués sur la base de leurs :

A) **Origines** :

- a) Exogènes : provenant de l'environnement extérieur de l'Entreprise ;
- b) Endogènes : bien que corollaires de son activité et/ou issus de l'exploitation de son propre patrimoine, ils constituent une menace, aussi bien, pour l'Entreprise elle-même que pour l'extérieur (tiers, environnement).

B) **Causes** :

- a) Naturelles : séisme, tempête, inondation, ...etc. ;
- c) Humaines : vol, mouvements populaires, ...etc. ;
- d) Techniques : bris de machine, incendie, ...etc.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

II. **L'évaluation** :¹⁹ L'évaluation des risques (Risk evaluation) est un processus dont le but est de proposer un cadre permettant de comparer les risques et de distinguer ceux qui devront être traités de ceux qui ne le seront pas, sur la base de critères définis lors de l'établissement du contexte (Guillaume, 2011). Dans ce cas, les auteurs proposent l'utilisation d'une matrice des risques qui permettrait de ressortir les conséquences et la vraisemblance sur ces deux dimensions. Cette matrice facilite le classement et la visualisation des catégories de risques. C'est aussi à ce niveau que doit être prise en compte l'attitude de l'entité face au risque : goût, tolérance, aversion.

Ces trois attitudes sont généralement graduelles :

- «importance et type d'opportunité qu'elle est prête à saisir » (goût) ;
- «disposition à supporter le risque » (tolérance) ;
- «attitude de rejet du risque » (aversion) (Guillaume, 2011).

➤ L'évaluation du risque se fait à travers la détermination du paramètre du risque qui se voit diviser en deux paramètres :

a. **La fréquence du risque** : correspondant à la probabilité de survenance du risque, comprend quatre (04) niveaux classés par ordre croissant :

- Improbable : le risque ne se produit presque jamais ;
- Rare : le risque se produit très peu ;
- Occasionnel : le risque se produit quelquefois ;
- Répétitif : le risque se produira toujours ou presque.

¹⁹ ELOCKSON, op-cit.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

b. La gravité du risque : le montant des dommages prévisibles, compte également quatre (04) niveaux classés par ordre croissant :

- Négligeable: impact insignifiant sur le plan financier ;
- Significatif : impact supportable sur le plan financier ;
- Critique : impact pesant sur le plan financier
- Catastrophique : menace pour la pérennité de l'Entreprise.

III. La hiérarchisation du risque :

i) La hiérarchisation par Fréquence/gravité : Une fois les risques identifiés et évalués, ils seront hiérarchisés en fonction des valeurs de leurs paramètres d'évaluation : gravité et fréquence. Aussi, trois catégories de risques – d'après leur remise en cause des objectifs de l'Entreprise – pourront se présenter:

- **Risques mineurs** : une gravité faible associée à une fréquence faible ;
- **Risque intermédiaires** : une faible gravité accompagnée d'une forte fréquence ou l'inverse, avec une forte gravité associée à une faible fréquence;
- **Risques majeurs** : une gravité importante avec une fréquence élevée.

✚ Ainsi, ces catégories peuvent être représentées à travers une cartographie des risques :

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

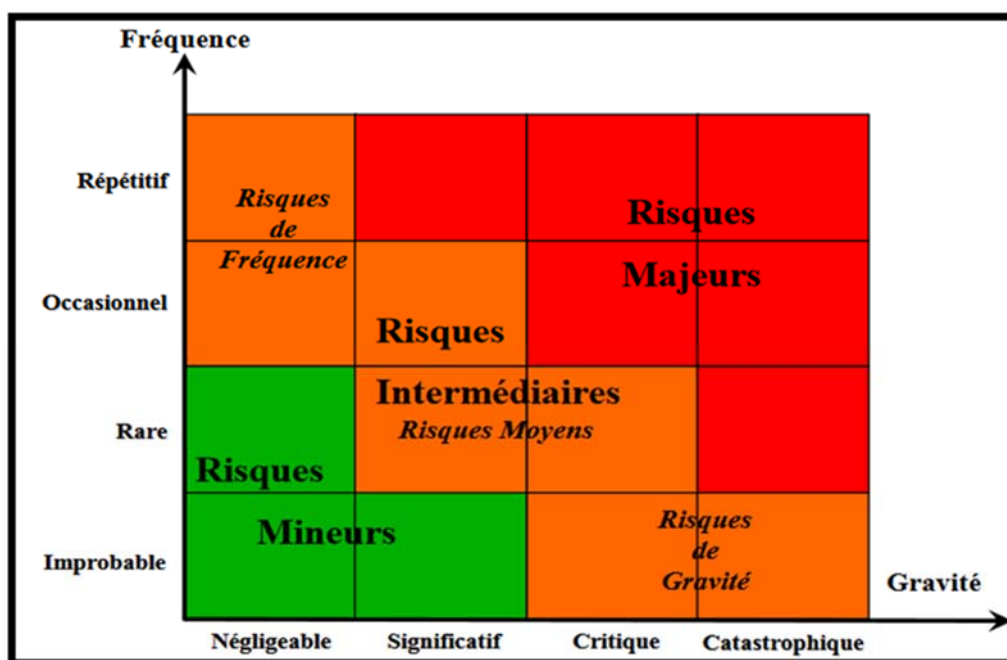


Figure 12 : cartographie des risques par fréquence/gravité

Source : Institut Algérien des hautes études financières.

- **La cartographie des risques** aide les entreprises à identifier et à hiérarchiser les risques associés à leurs activités. Elle s'agit d'une composante importante de la gestion des risques de l'entreprise. Dans une organisation, cette cartographie est souvent présentée sous la forme d'une matrice bidimensionnelle. Par exemple, la probabilité qu'un risque se produise est représentée sur l'axe des x, tandis que l'impact de ce même risque est représenté sur l'axe des y.
- Il est important de noter qu'au sein même des risques intermédiaires, des ensembles de risque se distinguent, à la fois, les uns des autres. En effet, les risques de fréquence sont ceux qui possèdent une éventualité de survenance élevée, tandis que les risques de gravité présentent une gravité importante, alors que les risques intermédiaires non extrêmes correspondent aux risques dits moyens.
- En présence de risques de fréquence, l'Entreprise devra anticiper les dépenses éventuelles auxquelles faire face en cas de réalisation de l'événement, car elle détient données historiques (issues des observations précédentes) relatives à la réalisation de ce type de risque.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

ii) La hiérarchisation par criticité :

La hiérarchisation des risques peut s'appréhender par le biais du concept criticité, lequel s'obtient en effectuant le produit de ses deux paramètres : $Criticité = Fréquence \times Gravité$

Il est question de prendre simultanément en compte les deux dimensions caractéristiques du risque – en l'occurrence la gravité et la fréquence d'un risque – au travers d'un unique indicateur qui, en les cristallisant, offrira l'usage d'une variable de décision au lieu des deux usuelles. En effet, la criticité permet de simplifier la détermination du caractère du risque. Il est possible de classer les risques en les regroupant suivant un même degré de criticité. Évidemment, deux risques ne posséderont une criticité similaire que lorsque les produits de leur gravité par leur fréquence sont identiques.

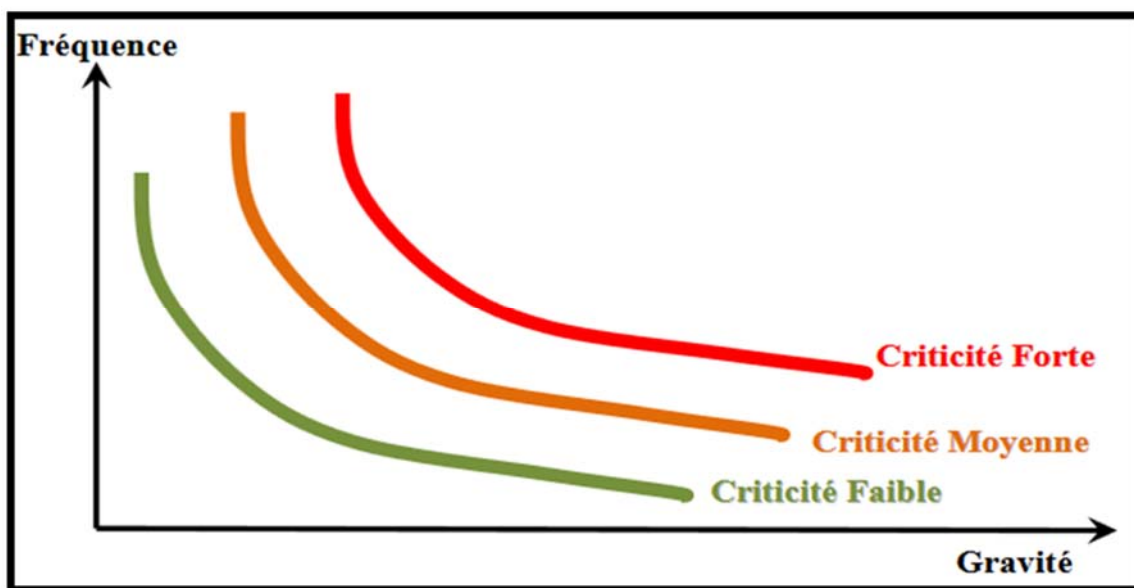


Figure 13 Cartographie des risques par Criticité.

Source : Institut Algérien des hautes études financières.

La cartographie des risques – en restant dans la même optique de précédente hiérarchisation, ressortant trois types de zones dans l'espace Gravité-Fréquence – est en mesure d'être illustrée à travers le tracé de trois courbes parallèles, représentant des risque de :

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

- a) Faible criticité ;
- b) Moyenne criticité ;
- c) Forte criticité.

iii) L'acceptabilité du risque :

L'acceptabilité d'un risque sera en fonction d'une limite fixée conformément aux objectifs de l'entreprise couplés à l'attitude vis-à-vis du risque de l'Entrepreneur (son appétence ou son aversion pour le risque). Les individus sont « **riscophiles** » lorsque les conséquences des risques sont faibles, mais deviennent « **riscophobes** » si les conséquences sont importantes. Dans le cadre du risk management, les Entrepreneurs ont, de facto, de l'aversion au risque, mais ils en prennent même s'ils sont prêts à payer un certain prix pour en être débarrassé. De ce fait, le degré d'aversion vis-à-vis du risque influera sur leur limite d'acceptabilité : plus l'Entrepreneur est « **riscophobe** », plus ladite limite ne sera basse. Par conséquent, la connaissance de la limite d'acceptabilité fractionnera la cartographie des risques en deux parties : l'une regroupant les risques jugés acceptables et l'autre concernant les risques jugés inacceptables.

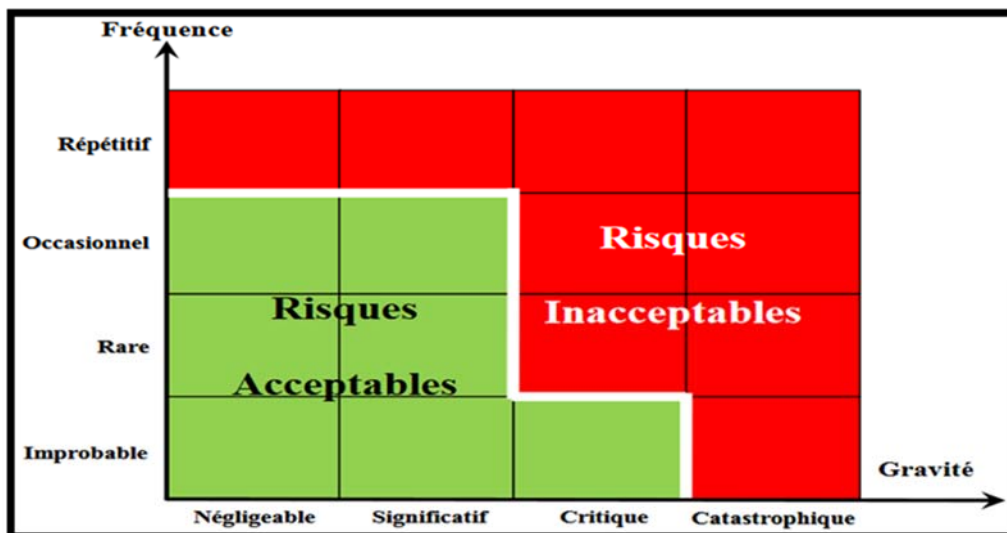


Figure 14 : cartographie des risques par acceptabilité/non acceptabilité.

*source : Institut Algérien des hautes études financières.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

En définitive, cette hiérarchisation des risques permet, non seulement, de justifier les moyens globaux à mettre œuvre pour les gérer, mais aussi, elle met en exergue les risques sérieux, lesquels doivent faire l'objet d'actions de traitement spécifique.

I-3-3 : Les stratégies de gestion de risques logistiques. (traitement).

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. (Aleksié et al, 2009).

Chaque risque identifié et qu'il conviendra de traiter pourra faire l'objet de différentes actions :

- 1- Suppression des sources d'événements, dont l'ampleur serait en mesure d'empêcher durablement l'Entreprise d'atteindre ses objectifs ;
- 2- Réduction des conséquences des risques, en agissant sur leur probabilité de survenance ou sur leur gravité ;
- 3- Transfert total ou partiel des risques vers l'extérieur (outsourcing) ;
- 4- Conservation des risques, notamment, lorsque leur analyse et la politique de réduction auront permis de les minimiser.

Le tableau suivant comprend les stratégies appliquées lors de la phase de traitement des risques :

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

Tableau 2 : les différentes stratégies de traitement

La stratégie	Description	Caractéristiques et solutions
Élimination des risques	Il s'agit d'une mesure radicale consistant à éradiquer un risque trop important, en cessant l'activité dont il est issu.	<p>a) L'évitement : ne pas s'impliquer dans de nouvelles initiatives/activités pouvant donner lieu à un risque ;</p> <p>b) La suppression : telle que : la fermeture d'une usine, se défaire d'une unité de production, l'abandon d'une ligne de produit, ...etc. ;</p> <p>c) Le transfert contractuel de l'activité du risque : tel que la sous-traitance.</p>
Réduction du risque	Les actions de réduction doivent être envisagées pour chaque type de risque d'une manière systématique et méthodique. La réduction des risques est une démarche ayant pour résultat la transformation des <i>risques inhérents</i> (désigne le risque auquel l'Entreprise est exposée, en l'absence de mesures prises pour réduire sa dimension) en <i>risques résiduels</i> (désigne le risque auquel l'Entreprise reste exposée, une fois traité).	<p>sans parvenir réellement à éliminer le risque dans son intégralité, l'action de réduction agira sur les paramètres de fréquence de survenance et de gravité des sinistres, évoqués précédemment, par des attitudes dynamiques :</p> <p>a) La fréquence de survenance doit être traitée par un ensemble de mesures de prévention, l'action sera portée sur les causes.</p> <p>b) La gravité des éventuels sinistres doit être traitée par une panoplie de moyens de protection, et dans ce cas, l'action sera portée sur les conséquences.</p>
	Lorsque, dans la masse des risques résiduels, les « irréductibles » dépassent le niveau de vulnérabilité toléré, l'Entreprise dispose de plusieurs solutions de financement. Il est question de mettre en place des moyens fiables et économiques, en vue de fournir à l'Entreprise, en cas de sinistre, la trésorerie nécessaire pour remettre en état son outil de	<p>a) Le transfert du risque :</p> <p>L'option du transfert s'établit lorsque l'Entreprise contracte une forme de couverture (ou une garantie financière) d'un risque auprès d'un opérateur disposé à le prendre :</p> <p>1/ La titrisation : parfois l'Entreprise, au lieu de s'adresser à un Assureur – pour couvrir les pertes potentielles liées à la réalisation d'un risque probable – recourt à des outils de transfert, offerts par le Marché</p>

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

Financement du risque	production, et de lui permettre d'atteindre ses objectifs fondamentaux	<p>Financier, dits «hybrides», parmi lesquels la « titrisation », qui est une opération financière complexe, permettant à l'Entreprise et à des Investisseurs l'échange de flux monétaires.</p> <p>2/ L'assurance :</p> <p>l'Entreprise transfère les risques engendrés par son activité vers l'Assureur, lequel accepte de les supporter – dans les limites des contrats d'assurance. Ainsi, l'assurance est un facteur d'équilibre dans la gestion financière de l'Entreprise, en transformant en charge fixe d'exploitation, par le paiement de la prime d'assurance la charge aléatoire de tout sinistre dont le montant compromettrait le compte de résultats annuel de l'Entreprise. (point développé dans le second chapitre).</p> <p>b) La rétention du risque :</p> <p>Une fois le diagnostic ayant permis de connaître et de mesurer les risques, puis la prévention et la protection de les réduire, s'ils ne présentent plus alors un caractère d'importance ou alors la garantie de l'Assureur s'avère limitée ou onéreuse, l'Entreprise peut envisager leur conservation totale ou partielle. Néanmoins, si un risque survient, l'Entreprise doit disposer de la trésorerie requise pour la réparation de ses effets.</p>
------------------------------	--	---

Source : Tableau établi par moi-même.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

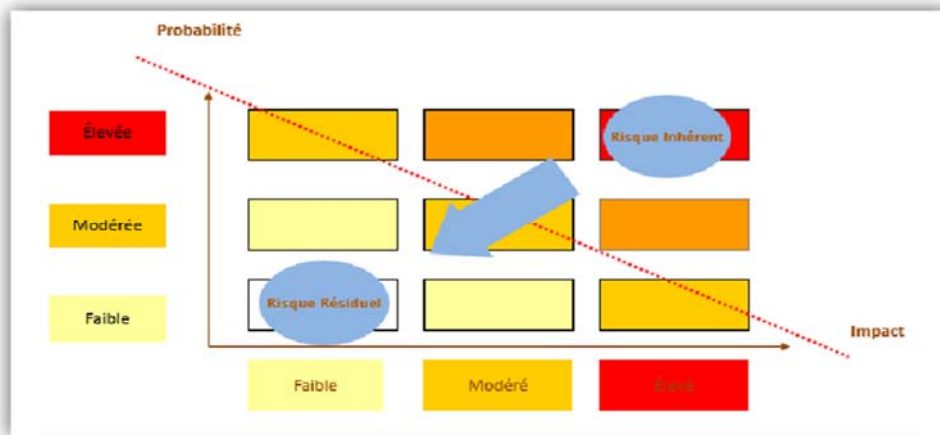


Figure 15 : cartographie des risques après traitement.²⁰

I-3-4 : Le Risk Management et Le SCRM (Supply Chain Risk Management).

L'un des éléments clés de la SCRM est l'identification des risques, qui, selon plusieurs auteurs, est étroitement liée à la visibilité. Il est généralement admis que la visibilité dans la chaîne d'approvisionnement offre des avantages en termes d'efficacité, de productivité et de planification efficace des opérations. La visibilité est comme la connaissance qu'a un participant de ce qui se passe dans d'autres parties de la chaîne. La visibilité sur les opérations en dehors des fonctions de l'entreprise a diminué, et avec elle vient la capacité d'identifier les risques qui menacent l'entreprise et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Un événement affectant une entité ou un processus de la chaîne d'approvisionnement peut perturber les opérations des autres membres de la chaîne, de sorte que ses conséquences sont plus importantes dans les chaînes d'approvisionnement mondiales que dans les chaînes d'approvisionnement locales.

I-3-4-1 : Définition de la SCRM.

Le SCRM est né il y a une dizaine d'années et fait l'objet de recherches suivies dans les grandes universités mondiales. C'est une approche structurée et coordonnée entre ses membres pour diminuer la vulnérabilité globale par l'identification systématique, l'évaluation et la quantification des ruptures potentielles. Il a pour objectif de contrôler le degré

²⁰ Revue marocaine de recherche en management et marketing, n°16, janvier-juin 2017.

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

d'exposition aux risques tout en réduisant les impacts sur la performance globale.

En tant que concept, le SCRM est à l'intersection du Supply Chain Management et du Management des Risque.

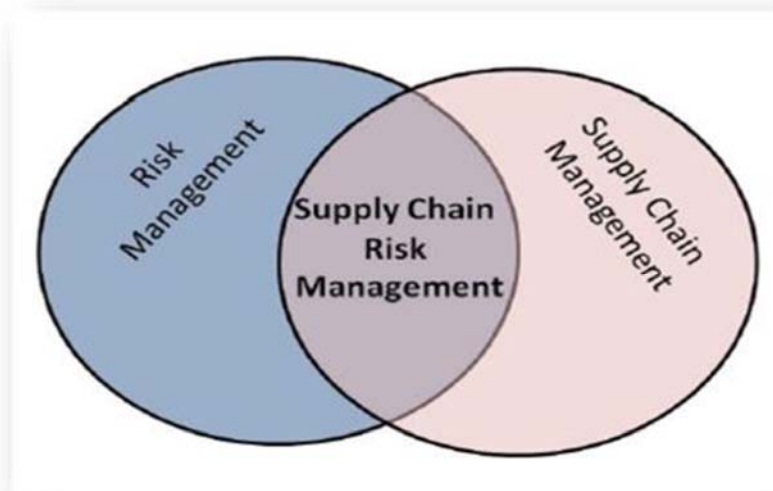


Figure 16 : Supply Chain Risk Management (Vilko, 2012).²¹

✚ « La gestion des risques et la gestion des incertitudes au sein d'une chaîne logistique sont souvent regroupées dans le concept de Supply Chain Risk Management (SCRM). Le SCRM est une démarche de gestion des risques appliquée à la chaîne logistique. Selon la norme ISO (2008, 2009), le management des risques est composé d'un ensemble d'« activités coordonnées dans le but de diriger et piloter un organisme (dans ce cas la chaîne logistique) vis-à-vis du risque. » (Guillaume 2011).

²¹ Vilko.J. (2012). Approches to Supply Chain Management: Identification, Analysis and Control. Doctoral thesis. Lappeenranta University of technology. Finland

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

I-3-4-2: Supply Chain Risk Manager.

L'importance grandissante du management de la chaîne logistique dans la nouvelle économie, en particulier, et l'importance du management de la CL dans la création et la maintenance d'un avantage compétitif durable, avec la taille et la complexité des chaînes logistiques modernes, ont été les pilotes modernes pour la position du supply chain risk manager.

❖ Rôle du Supply Chain manager :

Les gestionnaires des risques de la chaîne logistique ont un rôle important de facilitation, d'intégration et de gouvernance dans le domaine de la chaîne d'approvisionnement d'une organisation. De ce point de vue, la définition de la gestion intégrée des risques de la chaîne d'approvisionnement donne une idée du périmètre de responsabilité d'un gestionnaire des risques de la chaîne d'approvisionnement. La gestion intégrée des risques de la CL est définie par les auteurs comme "une approche formalisée, structurée et disciplinée couvrant l'ensemble de la chaîne logistique, y compris les partenaires et les activités connexes, visant à identifier, explorer, analyser, évaluer, traiter, gérer, examiner et communiquer les risques de la chaîne d'approvisionnement". Associés à toute activité, fonction et processus de la CL, permettant à l'entreprise de minimiser les pertes et de maximiser les opportunités.

Conclusion.

En conclusion de ce chapitre, j'ai exploré les concepts clés de la logistique, les risques logistiques et les stratégies de gestion des risques. J'ai souligné l'importance de la logistique dans le bon fonctionnement des opérations commerciales et industrielles, ainsi que les risques

CHAPITRE I : De la logistique à la gestion des risques logistiques.

qui peuvent entraver ce flux efficace des biens et des services. La gestion des risques logistiques est essentielle pour assurer la résilience opérationnelle et maintenir la satisfaction des clients.

Cependant, il est important de noter que malgré tous les efforts déployés pour gérer les risques logistiques, il reste toujours une certaine incertitude. C'est là que l'assurance entre en jeu, offrant une protection financière contre les pertes découlant de divers événements indésirables.

Le prochain chapitre se concentrera sur l'assurance dans le domaine logistique. J'examinerai en détail les principes et les types d'assurance qui peuvent être appliqués pour atténuer les risques logistiques. J'aborderai également les couvertures d'assurance, qui couvrent les différents risques logistiques, disponibles sur le marché algérien.

CHAPITRE II : LE SECTEUR DES ASSURANCES.

Introduction

En explorant le lien étroit entre la gestion des risques logistiques et l'assurance, nous pourrions mieux comprendre comment ces deux domaines peuvent collaborer pour améliorer la sécurité et la fiabilité des opérations logistiques. En effet, l'assurance peut offrir une couche supplémentaire de protection et de tranquillité d'esprit, permettant aux organisations de se concentrer sur leurs activités principales tout en gérant les risques potentiels de manière efficace.

L'assurance est un domaine complexe qui offre une gamme de services et de produits visant à atténuer les conséquences économiques des événements imprévus. Elle peut être définie comme un mécanisme par lequel les individus, les entreprises et les organisations transfèrent une partie de leurs risques à une entité spécialisée, appelée compagnie d'assurance. En échange d'une prime ou d'une cotisation régulière, la compagnie d'assurance s'engage à indemniser les assurés en cas de survenance de certains événements prévus dans le contrat d'assurance. Ces événements peuvent inclure des dommages matériels, des pertes financières, des responsabilités civiles, des accidents, des maladies, ou d'autres types de risques spécifiques.

En Algérie, le secteur de l'assurance a connu une évolution significative au cours des dernières années, avec des réformes visant à renforcer la réglementation et à promouvoir la transparence. Le marché algérien de l'assurance offre une variété de produits et de services, notamment l'assurance automobile, l'assurance habitation, l'assurance vie, l'assurance santé, et bien d'autres. Les compagnies d'assurance jouent un rôle essentiel dans la protection des biens et des personnes, en offrant une couverture adéquate et une tranquillité d'esprit aux assurés.

Ce deuxième approfondira donc cette perspective, en explorant les concepts, les pratiques et les avantages de l'assurance dans le contexte logistique. Il fournira des connaissances essentielles pour les décideurs et les professionnels de la logistique qui cherchent à renforcer leur stratégie de gestion des risques et à optimiser leur performance opérationnelle.

Section 1 : Les bases techniques de l'assurance.

II-1-1 : Historique et évolution.

Dès l'Antiquité, la première forme d'assurance est apparue sous la forme de fonds de solidarité. C'est ainsi que les maçons américains ont créé un fonds de solidarité Basse Égypte 1400 avant J.-C. Cette forme d'assurance connaît un important développement au Moyen Âge dans le cadre de communautés d'artisans et de marchands (compagnies, confréries, guildes ou hanses). À l'époque, le système ressemblait d'abord à la solidarité, ces « Mutuelles » ne faisant appel à la générosité de leurs membres qu'après chaque catastrophe.

En raison de la maturité du droit romain, le premier contrat d'assurance est apparu dans la Rome antique : le contrat de prêt. Il s'agit d'un prêt garanti par un envoi de 21 envois destinés à être expédiés au loin ; si l'envoi n'arrive pas bon port, le prêteur perd tout droit de rembourser la somme prêtée. Au Moyen Âge, il est devenu un emprunt risqué, interdit par le Pape en 1227 Grégoire IX, parce qu'entaché d'usure.²²

Au début du XVIIIème siècle jusqu'au XIXème siècle, il y a deux formes d'assurances que sont apparues : maritime et terrestre. Leur progrès sont étroitement liés à la fois au développement de l'activité économique, et à l'évolution du droit. C'est ainsi que la levée progressive de l'interdiction du prêt à la grosse aventure, au Moyen-âge, coïncide avec le développement des échanges commerciaux, maritimes et terrestres.²³

II-1-1-1 : L'apparition de l'assurance maritime.

La pratique du commerce maritime se faisait depuis la nuit des temps. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance parce que toutes les opérations commerciales d'envergure étaient réalisées par la mer. Pratiqué par les Phéniciens, consacré par le droit romain, le « prêt à la Grosse Aventure » était connu et pratiqué dans l'Inde antique et à Babylone. Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison.

²² <https://www.index-assurance.fr/histoire-assurance>

²³ www.universalis.fr, consulté le 16/04/2023.

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

II-1-1-2 :L'apparition de l'assurance terrestre.

L'apparition de l'assurance terrestre se traduit par l'apparition des assurances contre incendie, suivie par l'assurance la vie et l'assurance responsabilité civile :

- **L'apparition de l'assurance contre incendie :**

La première forme à émerger après l'assurance maritime fut l'assurance incendie, qui suivit le grand incendie de Londres en 1666, conduisant à la fondation du Fire Bureau, puis de la première compagnie d'assurance incendie (hand in hand) en 1696. Un contrat d'assurance incendie est un contrat d'indemnisation dont l'objet est d'assurer les dommages causés par l'incendie à des biens mobiliers et immobiliers déterminés.

- **L'apparition de l'assurance vie :**

L'assurance vie a fait son apparition au 17^{ème} siècle. Avec les tontines créées par le financier italien Lorenzo Tonti en 1653, qui sont des groupements d'adhérents dont des cotisations sont investies, une forme de contrat d'assurance avec un mode opératoire proche de l'assurance vie. Le système a pour objet le calcul des probabilités. Les tontines sont, encore aujourd'hui, des associations de personnes constituées pour une certaine durée et qui mettent en commun des fonds. Les sommes sont alors capitalisées et réparties entre les survivants. En 1770, les tontines royales sont transformées en rentes viagères à taux fixe par arrêt du Conseil du roi de France, en 1787 fut créée la "Compagnie royale d'assurance vie". L'assurance-vie s'est répandue dans d'autres pays, elle fut rapidement interdite par les autorités religieuses, puisqu'elles servent de donner un prix à la vie d'un être humain, ce qui a conduit à l'échec des assurances vie.²⁴

- **L'apparition de l'assurance responsabilité civile :**

Cette assurance est née avec l'apparition de la révolution industrielle accompagnée par un développement considérable de l'industrie minière au 19^{ème} siècle, multipliant ainsi le nombre d'accidents issus de cette dernière. De ce fait les victimes de ces accidents et leurs tiers commencent à accuser les employeurs à être responsables des préjudices subis et réclamèrent des dédommagements pour eux et leurs familles. Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce

²⁴ D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, édition Economica, 1991, Paris, P.18

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre les accidents dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes. De nos jours, l'application et la multitude des nouvelles activités ont engendré plusieurs formes de responsabilité ce qui a induit l'apparition de plusieurs contrats d'assurance responsabilité civile.

II-1-2 : Définition de l'assurance.

- **Définition 1** : L'assurance peut être définie comme « l'organisation rationnelle d'une mutualité de personnes soumises à l'éventualité de la réalisation d'un même risque qui, par leurs contributions financières permettent l'indemnisation des dommages subis par ceux d'entre eux qui sont effectivement frappés par ce risque. »
- **Définition 2** : L'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique.²⁵

II-1-3 : Les rôles de l'assurance.

a- Un rôle social :

- L'objet fondamental de l'assurance est d'indemniser les victimes du sort.
- Elle garantit des revenus pour les veuves, les orphelins après la disparition du chef de famille.
- Elle donne les moyens de reconstruction ou de rachat d'un logement en cas d'incendie, de reconstituer les outils de production, les marchandises, etc....
- L'assureur verse des sommes à l'assuré en cas d'incapacité de travail.

b- Un rôle économique : l'assurance est un levier économique ;

- Elle indemnise les victimes d'accidents et de maladie. Elle libère ainsi, la collectivité de la charge de ces dommages et permet de préserver le pouvoir d'achat et de consommation des particuliers.
- Elle permet aux entreprises de continuer à fonctionner après sinistre. Par conséquent, elle consolide l'emploi, la production et préserve le tissu économique.

²⁵ P.AGNES, l'essentiel du droit des assurances, Gualinolextenso éditions, France, 2012, P.45

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

- Elle constitue un moteur essentiel de développement économique en :
 - Garantissant les investisseurs dans leurs décisions de prise de risques (construction de gratte-ciel, de plates-formes pétrolières et le lancement de satellites commerciaux, ...)
 - Plaçant les trésoreries des assureurs sur les marchés immobiliers, financiers et monétaires.

c- Un rôle d'investisseur :

L'assureur perçoit les cotisations avant le commencement des risques et même le règlement des sinistres :

- Ainsi, il dispose de sommes considérables qu'il essaie de placer aux meilleures conditions auprès des marchés financiers et monétaires.
- Pour garantir les intérêts des assurés et des bénéficiaires de contrats d'assurance, l'assureur a l'obligation de représenter ses engagements à l'actif du bilan. Ce qui implique l'achat des valeurs mobilières (obligations et actions) et immobilières.

d- Rôle de prévention

Par ses conseils, ses ingénieurs et experts, l'assureur contribue à :

- La prévention des accidents en conseillant les assurés sur les risques qu'ils encourent et les moyens de prévention.
- La diminution du nombre de victimes par l'application des recommandations des assureurs.

II-1-4 : Les éléments d'une opération d'Assurance.

Les éléments d'une opération d'assurance sont :

- Le risque :** Le risque est un événement futur, incertain et ne dépendant pas exclusivement de la volonté de l'assuré. Il porte sur plusieurs notions :
 - L'objet assuré : bâtiment, navire, expédition maritime, cheptel, culture, etc.
 - L'événement assuré : événement dommageable contre lequel on cherche à se prémunir.
- La prime (ou cotisation):** C'est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée.

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

- Elle est payable au commencement de l'opération d'assurance / année d'assurance.
 - Elle est appelée Cotisation dans le cas de société mutuelle ou des sociétés à forme mutuelle.
- c) **La prestation de l'Assureur** : L'engagement de l'assureur se traduit par le versement des indemnités au souscripteur/Assuré, ou au tiers bénéficiaire.
- Le montant de l'indemnité est déterminé en fonction des dommages après sinistre (cas d'incendie ou de vol), c'est le principe des assurances de dommages.
- Le principe indemnitaire des assurances de dommages : Le montant de l'indemnité est déterminé à la souscription du contrat avant la réalisation du risque (cas des assurances sur la vie, il peut s'agir des capitaux, ou des rentes).
- d) **La compensation** : Chaque souscripteur de contrat d'assurance verse sa prime (cotisation) sans savoir le bénéficiaire final de l'indemnité d'assurance.

II-1-5 : Les conditions et caractéristiques des risques assurables.

Tous les risques ne sont pas assurables. En effet, pour être assurable, le risque doit présenter des caractéristiques :

A. Être un risque futur :

- Le risque ne doit pas être déjà réalisé
- L'assuré n'a pas connaissance des sinistres survenus dans le passé.
- Certains contrats prévoient la prise de charge du passé inconnu par l'assuré.

B. Être un risque aléatoire

- La réalisation du risque (la survenance du sinistre) n'est pas prévisible à l'avance ;
- Sa réalisation relève du hasard.
- De même, la date de réalisation du risque n'est pas connue à l'avance.

C. Le risque ne doit pas dépendre de la seule volonté de l'assuré

- Ceci exclut la prise en charge de fait ou de la faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré, c'est à dire sa volonté de provoquer les dommages.
- L'assureur n'exclut pas les dommages résultant de la faute intentionnelle de tiers.

D. Le risque est susceptible de former une mutualité

- L'assurance d'un risque unique dans son genre relève du pari.

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

- Aussi, l'assurance d'un nombre réduit de risques rend la tarification hasardeuse et ne permet pas la compensation des risques.
- Ainsi, le risque doit être suffisamment présent en nombre.

II-1-6 : La classification juridique des assurances.

Cette classification correspond aux obligations nées du contrat d'assurance et on distingue à ce sujet :

- Les assurances dommages ;
- Les assurances de personnes.

i. Les assurances dommages : L'assurance de dommages a pour but d'indemniser les pertes supportées par le patrimoine. Le bénéficiaire de l'assurance ne saurait, en aucun cas, s'enrichir en recevant des indemnités supérieures au préjudice qu'il a subi. C'est ce qu'on appelle le principe indemnitaire. L'origine du préjudice pouvant être d'ordre divers, on subdivise les assurances de dommages en :

1. **Assurances de choses ou de biens :** Elles constituent les assurances les plus classiques et les plus anciennes. Ce sont les dommages causés aux biens par l'incendie, le vol, les dégâts des eaux, etc... les dommages causés aux corps des véhicules terrestres, maritimes ou aériens. Ce sont les dommages dits "matériels". Des formes plus modernes couvrent aussi les pertes pécuniaires comme l'assurance perte d'exploitation après incendie ou bris de machine par exemple. Ce sont les dommages dits "immatériels".
2. **Assurance de responsabilité :** Les assureurs garantissent les conséquences financières de la responsabilité incombant à l'assuré par suite de dommages qu'il a causés à autrui et dont il est civilement responsable.

ii. Les assurances de personnes :

Le but de ces assurances n'étant pas comme les précédentes de reconstituer ou de maintenir le patrimoine d'un assuré en cas de sinistre, le principe indemnitaire n'est pas retenu et le souscripteur d'un contrat d'assurance de personnes peut fixer lui-même le montant du capital que devra verser l'assureur dans des conditions déterminées à l'avance. Dans ce groupe d'assurances, on distingue :

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

1. les assurances-vie qui comportent des engagements dépendants de la durée de la vie humaine.
2. les assurances accidents qui comportent des engagements en cas d'atteinte à l'intégrité de la personne physique (individuelle accidents).

Section 2 : Les assurances en Algérie.

II-2-1 : L'évolution du secteur des assurances en Algérie ²⁶:

→ L'étape de transition (1962 à 1965).

Bien que, les opérations d'assurances aient commencé bien avant 1947 et sont régies par les lois appliquées en France, on date la naissance des assurances en Algérie à 1947. C'est en effet à partir de cette date que l'on voit apparaître une réglementation spécifique pour l'Algérie. Les besoins en assurance des Algériens, durant la période coloniale, sont considérés comme négligeables compte tenu de leurs revenus et de leur situation socioculturelle.

Néanmoins, l'activité assurantielle qui existait était limitée quasiment aux IARD (incendies, accidents et risques divers) comme cela se poursuivra d'ailleurs au lendemain de l'indépendance.

→ L'étape du monopole de l'État (1966 à 1994).

Les autorités algériennes ont opté, très tôt, pour un système socialiste basé sur la planification de l'économie où le monopole de l'État est prédominant dans le plus grand nombre de secteurs d'activité à la suite surtout de la nationalisation d'entreprises étrangères. Ce fut le cas du secteur bancaire et des assurances. Les responsables politiques après Juin 1965, confrontés à l'état de quasi faillite du Trésor et à l'impératif du financement si n'est du développement, au moins du fonctionnement normal des administrations ont pris conscience de l'importance stratégique de ce secteur et des énormes capitaux qu'il draine. C'est dans ce contexte de besoins impérieux en financement interne qu'a été institué, le 27 Mai 1966, le monopole de l'État sur toutes les opérations d'assurances en se réservant l'exclusivité de ces opérations par le biais des entreprises nationales d'assurances.

²⁶Nour el Houda SADI, Mohamed ACHOUCHE, L'évolution du secteur des assurances en Algérie, depuis l'indépendance. Article Universitaire, Université de Bejaia.

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

Après sa nationalisation, le secteur des assurances se compose, comme le décrit Tafiani (1987), de la manière suivante :

- **La CAAR** chargée de la cession légale et de toutes les opérations d'assurances ;
- **La SAA** prend en charge les opérations d'assurances directes ;
- **MAATEC** prend en charge la couverture des risques des adhérents de cette mutuelle ;
- **La CCRMA** s'occupe des opérations d'assurances liées aux risques se rattachant à l'exploitation agricole.

→ **L'étape de la libéralisation (1994 à nos jours) :**

L'Algérie connaît vers la fin des années 80, une série de réformes très importantes visant à introduire la transition ; d'une économie administrée à une économie de marché. Le secteur des assurances entame à partir de 1995 une nouvelle étape. C'est effectivement l'ordonnance n° 95- 07 du 25 janvier 1995, qui a instauré un nouveau cadre juridique pour le secteur. Celle-ci est promulguée afin que ce secteur s'adapte à la nouvelle situation sociopolitique de l'Algérie qui abandonne le système de planification et donc le monopole de l'Etat pour entrer dans une économie de marché.

II-2-2 : La législation des assurances en Algérie.²⁷

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 potentiellement dangereuses. Cette obligation peut également être édictée par des partenaires dans le cadre d'une relation commerciale contractuelle. Les P.M.E. sont tenues par la loi de s'assurer contre les risques que peut générer leur activité : les compagnies d'assurance leur offrent une variété de produits dont la R.C. générale et la R.C. professionnelle. D'autres produits sont adaptés à des activités précises : par exemple la R.C. produits livrés ou la R.C. décennale.

L'assurance obligatoire la plus connue et la plus répandue est celle relative à la responsabilité civile des propriétaires de véhicules étendue aux conducteurs, instituée par l'article 4 de l'ordonnance 74/15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance et à l'indemnisation des victimes, modifiée et complétée.

²⁷ Conseil National Des Assurances (CNA).

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

La plus récente est celle relative à l'obligation d'assurance des catastrophes naturelles et à l'indemnisation des victimes instaurée par l'ordonnance 03/12 du 26 août 2003. Cette obligation concerne tous les propriétaires de biens immobiliers construits situés en Algérie et les personnes exerçant une activité commerciale ou industrielle. Pour cette dernière catégorie, la couverture est étendue au contenu.

❖ **Origine des assurances obligatoires : législative :**

- **Ordonnance 74/15 du 30 janvier 1974** relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages) ;
- **Ordonnance 95/07 relative aux assurances ;**
- **Ordonnance 03/12 du 26 août 2003** relative à l'obligation d'assurance des catastrophes naturelles et à l'indemnisation des victimes ;

❖ **Ordonnance 95/07 relative aux assurances :**

- Sociétés et établissements relevant des secteurs économiques civils ;
- Toute personne exploitant un établissement recevant le public (plus de 50 personnes ou 150 mètres carrés) ;
- Les transporteurs publics de voyageurs et de marchandises par voie routière ;
- Toute personne procédant à la conception, la fabrication, la transformation, la modification ou le conditionnement de produits destinés à la consommation ou à l'usage (produits alimentaires, pharmaceutiques, cosmétiques, d'hygiène, industriels, mécaniques, électroniques, électriques) ainsi que les importateurs et les distributeurs ;
- Tout architecte, entrepreneur, contrôleur et autre intervenant ;
- Les établissements sanitaires civils et les membres du corps médical ;
- Les navires et aéronefs immatriculés en Algérie ;
- Les transporteurs maritimes et aériens.

II-2-3: Indicateurs et ratios sur la contribution des assurances dans le marché algérien.

❖ **Production du marché des assurances 2019-2020 :**

a- Les assurances dommages :

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

En millions de DA	2019	2020	Évolution
Automobile	69 476	62 897	-9,5%
Incendie et risques divers (IRD)	51 371	53 090	3,3%
Transport	6 369	6 081	-4,5%
Risques agricoles	2 684	2 144	-20,1%
Crédit	2 322	1 995	-14,1%
TOTAL	132 222	126 207	-4,5%

Figure 17 : Produit des assurances dommages sur le marché algérien pour l'année 2019-2020

Source :CNA.

b- Les assurances de personnes :

En millions de DA	2019	2020	Évolution
Accidents	1 719	1 452	-15,6%
Maladie	100	50	-49,9%
Assistance	2 530	740	-70,8%
Vie-décès	5 327	5 281	-0,9%
Capitalisation	5	0,4	-92,7%
Prévoyance collective	4 355	4 887	12,2%
TOTAL	14 037	12 410	-11,6%

Figure 18 : Produit des assurances de personnes sur le marché algérien pour l'année 2019-2020

Source :CNA

❖ État des sinistres :

a- Sinistres déclarés :

En millions de DA	2019	2020	Évolution
Assurances de dommages	83 640	68 527	-18,1%
Assurances de personnes	5 065	6 682	31,9%
Total	88 705	75 209	-15,2%

Figure 19 : total des sinistres déclarés en millions de DA.

Source :CNA

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

b- Indemnisations :

En millions de DA	2019	2020	Évolution
Assurances de dommages	70 944	58 690	-17,3%
Assurances de personnes	4 917	4 737	-3,7%
Total	75 861	63 427	-16,4%

Figure 20 : total des indemnisations pour les assurances dommages et de personnes en millions de DA.

Source :CNA

Section 3 : Les assurances et les risques d’entreprise et logistiques en Algérie.

II-3-1 : Les branches de produits d’assurance qui couvrent les risques sur le marché algérien.

Tableau 3 : Les branches de produits d’assurance sur le marché algérien.

Risques en assurance dommages	Couvertures en assurance
Risques Incendie & Risques annexes	Assurance Incendie, Explosion Et Chute De La Foudre Assurance Choc ou chute d'appareils de navigation aérienne ou d'engins Spatiaux Assurance Choc de véhicules terrestres identifiés Assurance Franchissement du mûr du son par les aéronefs Assurance Accidents aux appareils électriques Assurance Frais de remplacement et déplacement / Relogement Assurance Actes de Terrorisme et de Sabotage Assurance Grèves, Emeutes et Mouvements Populaires Assurance Frais de démolition et de déblais. Assurance Frais de sauvetage Assurance Frais de lutte contre le sinistre Assurance Perte de loyer Assurance Perte d'usage Assurance Recours des voisins et des tiers Assurance Responsabilité locative Assurance Privation de jouissance Assurance Perte d'Exploitation après incendie

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

Risques Divers	<p>Assurance Dégâts des eaux</p> <p>Assurance Bris de glace</p> <p>Assurance Vol du contenu</p> <p>Assurance Vol sur la personne</p> <p>Assurance Vol en coffre</p> <p>Assurance Bris de machine</p> <p>Assurance Dommages aux matériels électroniques</p> <p>Assurance Systèmes Informatiques</p> <p>Assurance Perte de produits en entrepôts frigorifiques</p> <p>Assurance Perte d'exploitation après Bris de machine</p> <p>Assurance Foire</p>
Risques automobile	<p>Assurance Personnes Transportées</p> <p>Assurance Responsabilité Civile du Véhicule</p> <p>Assurance Vol</p> <p>Assurance Incendie du véhicule</p> <p>Assurance Protection Juridique</p> <p>Assurance Bris de Glace</p> <p>Assurance Dommage Collision</p> <p>Assurance Dommage avec ou sans collision</p> <p>Assurance Actes de Terrorisme et de Sabotage</p> <p>Assurance Emeutes et Mouvements Populaires</p> <p>Assurance Tremblement de terre</p> <p>Assurance Dépannage/Autres Prestations</p> <p>Assurance Main d'œuvre de réparation automobile</p> <p>Assurance Immobilisation Du Véhicule</p>
Risques Catastrophes Naturelles	<p>Assurance Tremblement de Terre</p> <p>Assurance Tempête et Vents Violents</p> <p>Assurance Inondations et Coulées de Boue</p> <p>Assurance Mouvements de Terrain</p>
Risques Engineering	<p>Assurance R.C Professionnelle Intervenants dans la construction</p> <p>Assurance RC Professionnelle Réalisateurs d'ouvrages</p> <p>Assurance Tous risques Chantier</p> <p>Assurance Tous risques Montage</p> <p>Assurance ASSURANCES R.C DECENNALE</p> <p>Assurance Engins de chantier</p>
Risques de Responsabilité	<p>Assurance R.C Exploitation / Générale</p> <p>Assurance RC Staff dirigeant</p> <p>Assurance RC activités sportives</p> <p>Assurance RC foire et Expositions</p> <p>Assurance Assistance juridique</p> <p>Assurance RC Employeur</p> <p>Assurance Dommages Corporals, Matériels et Immatériels Consécutifs</p> <p>Assurance Extension RC Intoxication alimentaire</p> <p>Assurance Extension RC Parking</p> <p>Assurance Extension RC Gardiennage</p>

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

	Assurance Extension RC Ascenseurs Assurance Extension RC Biens confiés Assurance RC Activité des Œuvres Sociales Assurance RC Organisation et /ou participations aux Foires- Expo Assurance RC Pollution Accidentelle Assurance R.C Chasse Assurance R.C Pêche Assurance R.C Mandataires Sociaux Assurance R.C Produits livrés Assurance R.C Professionnelles
Risques TRANSPORT	Assurance R.C Acconier Assurance RC Transporteur terrestre Assurance Facultés terrestres - Public Assurance Facultés terrestres - Privé Assurance Facultés terrestres - Transport de valeurs Assurance Corps ferroviaire Assurance RC Transporteur Ferroviaire Assurance Facultés Ferroviaires Assurance Corps Aérien Assurance corps spatial Assurance RC transporteur aérien Assurance Facultés Aériennes Assurance Perte de bagages Assurance RC Exploitant Aéroport Assurance RC Assistance Aéroportuaire Assurance Responsabilité civile aviation Assurance Corps de navire Assurance Corps bateau de plaisance Assurance Navire en construction Assurance Engins maritimes et fluviaux Assurance RC Transporteur Maritime et exploitant Assurance Facultés maritimes

Tableau réalisé par moi-même à partir des données de la CNA.

II-3-2 : Les entreprises et la souscription des assurances

Le deuxième secteur du marché des assurances est celui de la couverture des risques.

En Algérie, les entreprises ont accès à divers types d'assurances dommages pour couvrir différents aspects de leurs activités.

1) Les types d'assurances dommages courants pour les entreprises comprennent.

a. Assurance Incendie et Explosion : Cette assurance couvre les dommages causés par des incendies, des explosions ou des catastrophes naturelles.

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

b. Assurance Dommages aux Biens : Elle couvre les dommages matériels aux biens de l'entreprise, tels que les bâtiments, les équipements, les stocks, et les biens mobiliers.

c. Assurance Bris de Machines : Cette assurance protège contre les pertes liées à la panne ou au bris de machines industrielles.

d. Assurance Vol et Vandalisme : Elle couvre les pertes résultant de vols ou de vandalisme.

e. Assurance Responsabilité Civile Exploitation : Cette assurance couvre la responsabilité civile de l'entreprise en cas de dommages matériels ou de blessures corporelles causés à des tiers dans le cadre de ses activités.

f. Assurance Perturbation d'Activité : Elle indemnise l'entreprise en cas de perte d'exploitation due à des événements tels que des incendies ou des inondations.

2) **Réglementation des Assurances Dommages en Algérie.**

Les assurances en Algérie sont réglementées par le Conseil National des Assurances (CNA). Les entreprises d'assurance opérant en Algérie doivent se conformer aux réglementations émises par le CNA, y compris la fixation des tarifs d'assurance, les exigences en matière de capital, et les normes de solvabilité.

3) **Souscription et Tarification.**

Les entreprises en Algérie peuvent souscrire des polices d'assurance dommages auprès de compagnies d'assurance agréées. Les tarifs d'assurance dépendent de divers facteurs, notamment la valeur assurée, la nature des biens à assurer, les caractéristiques de l'entreprise, les mesures de sécurité mises en place, et l'emplacement géographique.

4) **Expertise en Gestion des Risques**

De nombreuses compagnies d'assurance proposent également des services de conseil en gestion des risques aux entreprises. Ces services peuvent aider les entreprises à évaluer et à réduire leurs risques, ce qui peut entraîner des réductions de prime d'assurance.

Conclusion.

En conclusion de ce chapitre, j'ai exploré les différents concepts liés à l'assurance en définissant les types d'assurances existants, leurs rôles ainsi que la détermination des caractères du risque assurable.

CHAPITRE II : Le secteur des assurances

Cependant, le secteur de l'assurance en Algérie fait face à des défis spécifiques, tels que la nécessité de renforcer la réglementation, d'améliorer la transparence et de promouvoir une culture d'assurance plus répandue au sein de la population. Néanmoins, il existe de nombreuses opportunités pour le développement futur de l'assurance en Algérie, notamment en explorant de nouveaux produits d'assurance adaptés aux besoins changeants des consommateurs et en renforçant la sensibilisation à l'importance de la protection financière.

En résumé, ce chapitre a souligné l'importance de l'assurance sur le marché algérien et son rôle essentiel dans la gestion des risques et la promotion de la stabilité économique. La compréhension des acteurs clés, des réglementations en vigueur et des tendances émergentes permettra aux décideurs et aux professionnels de l'assurance d'élaborer des stratégies efficaces pour répondre aux besoins du marché et assurer la protection financière des individus et des entreprises en Algérie.

**Chapitre III :L'ASSURANCE COMME
DISPOSITIF D'AIDE DE GESTION
DES RISQUES LOGISTIQUES.**

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Introduction

Ce chapitre se concentre sur l'application pratique de la gestion des risques dans l'entreprise BMT Spa afin d'identifier et d'évaluer les risques logistiques auxquels elle est confrontée. En mettant l'accent sur le secteur de la logistique, j'explorerai les différentes étapes du processus de gestion des risques, en mettant en évidence le rôle crucial de l'assurance dans la mitigation de ces risques.

L'entreprise BMT, spécialisée dans le traitement des conteneurs, est confrontée à une multitude de risques potentiels tout au long de ses opérations. Pour assurer la continuité de ses activités et minimiser les conséquences négatives de ces risques, BMT a adopté une approche de gestion des risques.

Dans ce chapitre, j'examinerai comment BMT a mis en œuvre un processus de gestion des risques logistiques efficace. Je décrirai les étapes clés de ce processus, allant de l'identification initiale des risques à leur évaluation et à la mise en place de stratégies d'atténuation appropriées. J'analyserai également le rôle crucial de l'assurance dans la gestion des risques logistiques au sein de BMT.

En examinant le cas pratique de l'application du risque management sur l'entreprise BMT, cela aidera à mieux comprendre comment l'identification des risques logistiques et la gestion de ces risques peuvent contribuer à la résilience opérationnelle et à la protection financière d'une entreprise. Je mettrai en évidence le rôle central de l'assurance dans la gestion des risques logistiques, en soulignant les avantages de la souscription de polices d'assurance appropriées pour atténuer les risques liés aux opérations logistiques.

Ce chapitre permettra de tirer des enseignements pratiques et des bonnes pratiques de la mise en œuvre d'une approche de gestion des risques logistiques et de l'utilisation de l'assurance comme outil de mitigation de ces risques en comprenant les défis spécifiques auxquels BMT est confrontée et les solutions mises en place.

SECTION 1 : Présentation de l'organisme d'accueil BMT SPA

BMT - SPA est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) et Portek Systems & Equipment. L'EPB est l'autorité portuaire qui gère le port de Béjaia. PORTEK Systems and Equipment, une filiale du Groupe PORTEK, qui est un opérateur de Terminaux à

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde et également spécialisé dans les équipements portuaires.

III-1-1 : historique, présentation et situation géographique de BMT Spa.

III-1-1-1 : Historique.

Dans son plan de développement 2004-2006, l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) avait inscrit à l'ordre du jour le besoin d'établir un partenariat pour la conception, le financement, l'exploitation et l'entretien d'un terminal à conteneurs au port de Bejaia.

Dès lors l'EPB s'est lancées dans la tâche d'identifier les partenaires potentiels et a arrêté son choix sur le groupe PORTEK qui est spécialisé dans le domaine de la gestion des terminaux à conteneurs. Le projet a été présenté au conseil de participation de l'état (CPE) en février 2004, le CPE a donné son accord au projet en mai 2004.

Sur accord du gouvernement Bejaia Méditerranéen Terminal Spa « BMT Spa » a vu le jour avec la jointe venture de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) a 51% et PORTEK une société Singapourienne a 49%, PORTEK est un opérateur de terminaux spécialisé dans les équipements portuaire il est présent dans plusieurs port dans le monde.

En 2011 PORTECK Systems and Equipment, a été racheté par le groupe Japonais MITSUI.

III-1-1-2 : Présentation de BMT Spa.

BMT Spa est une société par action, c'est une entreprise prestataire de service spécialisées dans le fonctionnement, l'exploitation, et la gestion du terminal a conteneur pour atteindre son objectif, elle s'est dotée d'un personnel compétant particulièrement formé dans l'opération de gestion des terminaux à conteneurs. Elle dispose d'équipements d'exploitation des plus perfectionnées pour les opérations de manutention et d'acconage afin d'offrir des prestations de services de qualité, d'efficacité et de fiabilité en des temps records et a des couts compétitifs. BMT Spa offre ses prestation sur la base 24H /7j.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Le niveau de la technologie mis en place et la qualité des infrastructures et équipements performant (portiques de quai, portiques gerbeurs) font aujourd'hui du port de Bejaia et de BMT Spa, le premier terminal moderne d'Algérie avec une plate-forme portuaire très performante.

➤ **Raison sociale, statut juridique et capital social de BMT SPA**

BMT est érigée sous forme de SPA (société par actions), son capital social s'élève à 500000000 da répartis à raison de 51% pour l'EPB et 49% pour PORTEK (Mitsui).



I-1-3- Situation géographique :

Bejaia méditerranéen terminal SPA est localisée au nouveau quai, dans le bassin sud du port de BEJAIA, ce dernier dessert un hinterland important et très vaste par des infrastructures routières reliant l'ensemble des villes du pays, des voix ferroviaires et d'un aéroport international. Se situant au centre de l'Algérie, sa position géographique est privilégiée, car elle bénéficie d'une baie des plus détritée en méditerranée, afin de servir la région centre ainsi que les hauts plateaux.

BMT SPA se trouve à proximité de la gare ferroviaire, à quelques minutes de l'aéroport de Bejaia, reliée au réseau routier national qui facilite le transport de marchandises

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

conteneurisées de toute nature vers l'arrière-pays et vers d'autres destinations telles que la banlieue d'Alger.

III-1-2 : Missions, Valeurs et Objectifs de BMT spa.

III-1-2-1 : Missions de BMT Spa.

Faire du terminal à conteneurs de BMT un terminal aux normes internationales pouvant rivaliser avec les terminaux les mieux gérés du monde assurant une productivité et une rentabilité garantissant son succès et sa pérennité.

III-1-2-2 : Les valeurs de BMT Spa.

BMT veille au développement et à la gestion de son terminal à conteneurs où l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie, et la sécurité sont de rigueur. BMT est constamment soucieuse des intérêts de ses clients avec lesquels elle partage le souci de performance et de coût. Elle met à la disposition de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

- **INTEGRITE :**

Intégrité, en esprit et en forme, est la règle de conduite et d'engagement. BMT œuvre, en toute circonstance et à tout moment, avec le respect absolu de l'intégrité et de l'honnêteté dans l'environnement de travail. Mentir, voler, décevoir, soudoyer, accepter des faveurs, ou faire du favoritisme vont à l'encontre de l'intégrité.

- **INNOVATION**

Montrer de la curiosité et stimuler les nouvelles idées et la créativité. Rechercher de nouvelles opportunités d'affaires. Avoir le courage de remettre en cause les vérités établies et oser explorer de nouveaux champs et horizons. Comprendre et gérer les risques.

- **PERFORMANCE**

Toujours rechercher les solutions les plus appropriées et partager son expérience. Développer l'expertise de manière continue et ciblée. Faire preuve de compétence commerciale et d'orientation clientèle. Rechercher la simplification. La clarté et éviter les activités qui n'ajoutent pas de valeur. Promouvoir la diversité.

- **TENACITE**

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Fixer des objectifs ambitieux et respecter ses engagements. Prendre des décisions et s'assurer de leur réalisation. Travailler en équipe, éliminer les barrières et s'imposer des exigences constructives mutuelles. Montrer de la persévérance jusqu'à l'aboutissement et se concentrer sur les points importants.

- **SECURITE**

Contribuer à la protection de la santé, à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail dans l'entreprise. Veiller à l'application des règles relatives à la protection des employés, des clients, et des visiteurs. Protéger et agrémenter l'environnement de travail et respecter la protection de l'environnement et les directives HSE. Assurer la sécurité des biens des clients.

- **COURTOISIE**

Le client est la raison d'être de la simple existence de BMT. Lui montrer qu'il est le centre de des soucis et l'objet de l'entreprise. Montrer du respect à l'égard des services, de l'autorité, de la hiérarchie et des règlements établis. Respecter l'éthique du professionnalisme et de la décence sociale. Respect en tout temps ses collègues.

III-1-3 : Les objectifs de BMT Spa.

- Faire du terminal à conteneur de BMT une infrastructure moderne à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur.
- La mise à disposition d'une nouvelle technologie dans le traitement du conteneur pour :
 1. Un gain de productivité.
 2. Une réduction du cout d'escale.
 3. Une fiabilité de l'information.
 4. Un meilleur service des clients.
- Sauvegarder la marchandise des clients.
- Faire face à la concurrence national et international.
- Gagner des parts importantes de marché.

III-1-4 : Activités et performances de BMT Spa.

III-1-4-1 : Activités de BMT Spa.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

L'activité principale de BMT Spa est la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs. Sa mission principale est de traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des opérations qui ont rapport avec le conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants et de systèmes informatiques pour le support de la logistique du conteneur afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables pour assurer une satisfaction totale des clients.

Bejaia méditerranéen terminal reçoit annuellement un grand nombre de navires pour lesquels elle assure les opérations de planification, de manutention et d'accostage avec un suivi et une traçabilité des opérations.

➤ **Les opérations du terminal**

1- opérations planification :

- Planification des escales
- Planification déchargement /chargement
- Planification du parc à conteneurs
- Planification des ressources : équipes et moyens matériels.

2- opérations de manutention :

Après accostage du navire, des équipes spécialisées s'occupent de toutes les opérations de manutention au navire :

- La réception des navires porte-conteneurs ;
- Le déchargement des conteneurs du navire
- La préparation des conteneurs pour chargement au navire
- Le chargement des conteneurs du navire.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques



Figure 21 : opération de manutention au niveau de BMT SPA.

3- opération d'aconage :

Une fois le conteneur disposé dans le parc, les opérations suivantes peuvent alors prendre place :

- Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage
- Transfert des conteneurs frigorifiques vers la zone «REEFERS»
- Mise à disposition des conteneurs pour visite des services de contrôle aux frontières
- Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage
- Suivi des livraisons et des dépotages
- Suivi des restitutions et des mises à quai pour embarquement
- Gestion des conteneurs dans les zones de stockages
- Sécurité absolue sur le terminal.

BMT assigne des ressources humaines et matérielles pour effectuer ses différents types de prestations aux conteneurs. Les portiques gerbeurs sur pneus (RTG) sont essentiels à l'exécution de ces opérations.

*CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de
gestion des risques logistiques*



Figure 22 : opération d'acconage au niveau de BMT SPA

Pour ce faire BMT Spa, dispose d'équipements spécialisés dans le traitement du conteneur, comme suit :

*Tableau 4 : ensemble des équipements de traitement des conteneurs dont dispose BMT
SPA.*

EQUIPEMENTS	Nombre BMT	Nombre TIXTER	Tonnage
PORTIQUES DE QUAI SUR RAIL (QC)	2	/	40 Tonnes
PORTIQUES GERBEUR SUR PNEUS (RTG)	9	/	40 Tonnes
REMORQUES PORTUAIRES	16	/	40 Tonnes
CHARIOT MANIPULATEUR DE VIDES	11	2	11 Tonnes
GRUE MOBILE PORTUAIRE (MHC)	2	/	100 Tonnes
STEACKERS	11	2	45 Tonnes
REMORQUES ROUTIERS	40	/	36 Tonnes
CHARIOTS ELEVATEURS	16	/	2.5, 3, 5,10Tonnes

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Source : données du site officiel de BMT SPA.

➤ **Transport et Logistique :**

En assurant aux différents clients du Terminal à conteneurs une prestation logistique globale de bout en bout :

- Empotage et dépotage des conteneurs dans des zones dédiées.
- Transport public des marchandises.
- Transport ferroviaire.
- Entreposage à la Zone Extra-Portuaire. (Une Zone Extra-Portuaire est dédiée à la réception et restitution des conteneurs vides après leurs livraisons. C'est à partir de cette zone que s'effectue le rapprochement des conteneurs vides en vue de leurs débarquements sur les navires).
- Traitement des conteneurs.

➤ Les procédures d'Import/Export :

a. L'import :

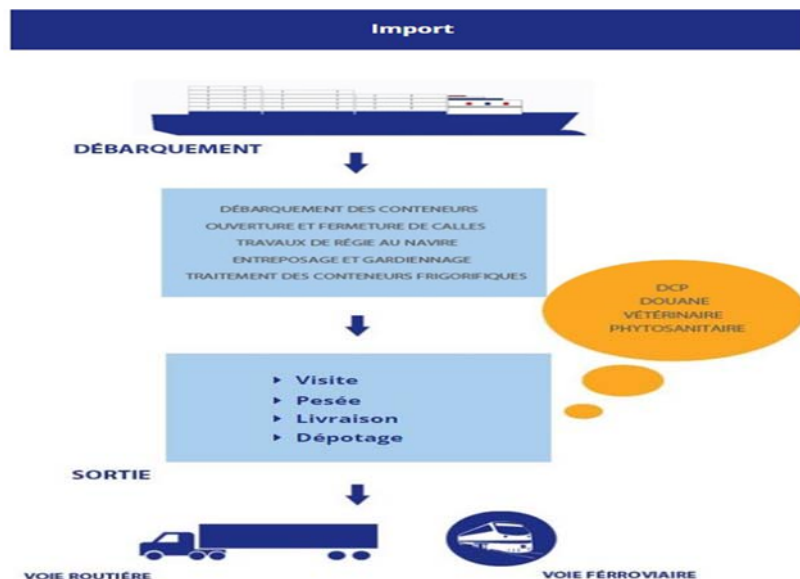


Figure 23 : Opération d'import au niveau de BMT SPA.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

b. L'export :



Figure 24 : opération d'export au niveau de BMT

III-1-4-2 : Les performances de BMT Spa :

Les performances de BMT Spa sont mesurées à travers :

- ➔ Le Trafic annuel en EVP (équivalent vingt pied).
- ➔ La cadence de traitement au navire.
- ➔ Le temps d'escale.
- ➔ Le nombre de rotation de la flotte logistique.

III-1-5 : Organisation de BMT Spa.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

L'organigramme :

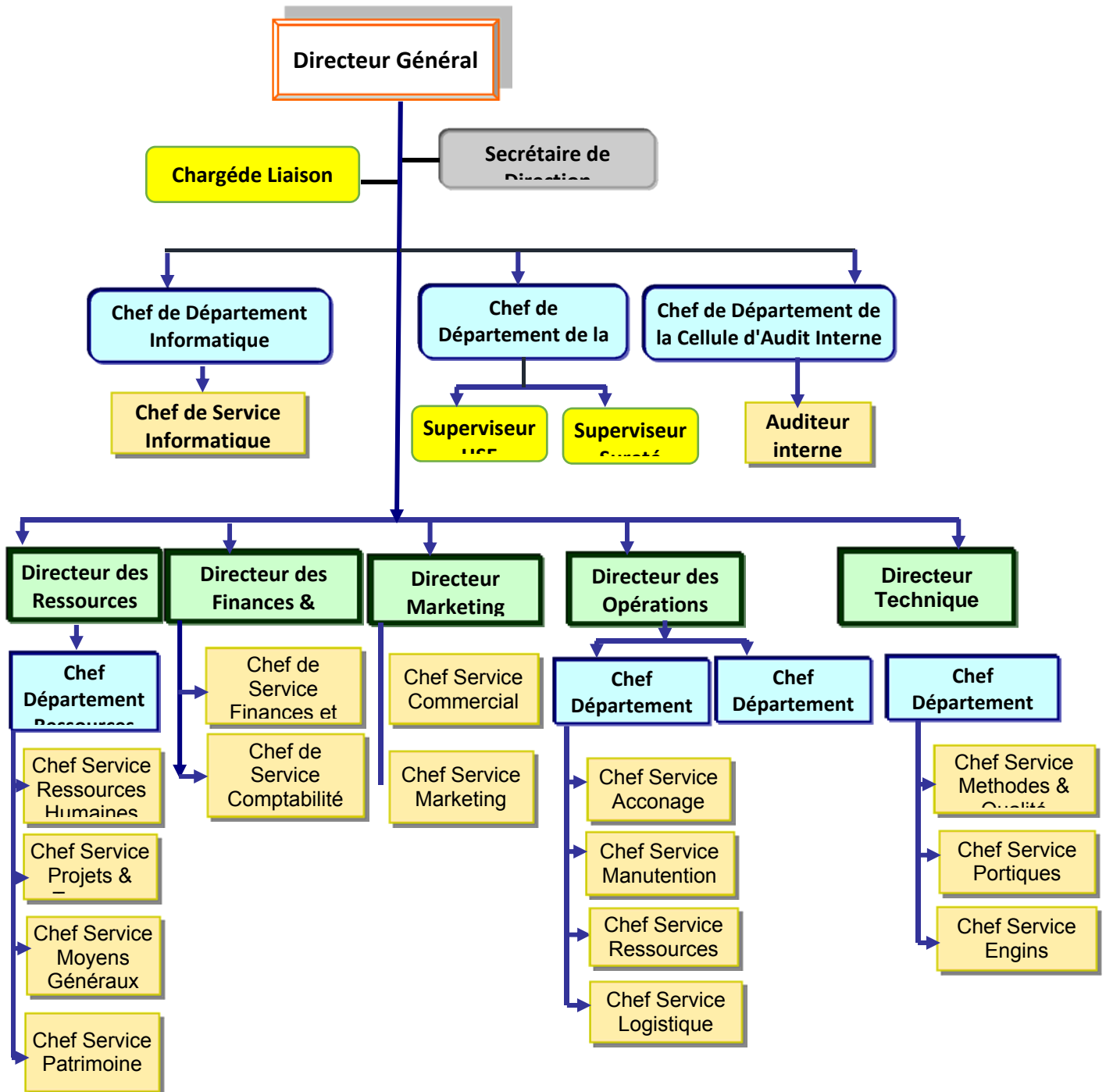


Figure 25 : organigramme de l'organisation de BMT SPA.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Source : BMT Spa

III-2-2 : PRESENTATION DE LA STRUCTURE D'ACCUEIL.

J'ai effectué mon stage au niveau de l'agence CASH Akbou code D1007, durant cette période, j'ai eu l'occasion d'intégrer les services de l'agence et cela pour me permettre de mieux comprendre son fonctionnement.

III-2-2-1 : FICHE D'IDENTITE DE LA STRUCTURE D'ACCUEIL.

La CASH ASSURANCE SPA est présente à Akbou depuis l'année 2010 à travers l'ouverture de son agence directe qui portait le code 207.

L'agence CASH d'AKBOU est devenu l'agence commerciale Prémium code D1007. Elle est classée parmi les meilleures agences de la CASH, vu son chiffre réalisé et les prestations assurées.

Tableau 5 : Fiche d'identité de l'agence CASH D1007 AKBOU

Dénomination	Agence AKBOU Code D1007
Forme	Agence Directe Type Prémium
Direction	SUCCURSALE ALGER II
Adresse	RN N° 26 SONATRACH AKBOU W.BEJAIA
Effectif	12
N° téléphone	034.36.33 55/ 31 05
Directeur	Mr HOCINI Azzedine
Date de création	01/08/2010

Source : tableau établi par moi-même.

➤ MISSIONS ET ROLES :

L'agence doit assurer trois missions qu'on lui attribue :

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

La première consiste à faire le suivi des ventes et de la prospection de nouveaux clients, la deuxième lui confère un rôle de conseiller auprès de la clientèle de la CASH, notamment avec la proposition de nouveaux produits en adéquation avec la situation de chaque assuré et la troisième consiste à faire la gestion des contrats et des dossiers sinistres, Traitement et Indemnisation des dommages subis par les assurés victimes selon le pouvoir attribué.

Au-delà de la simple gestion des dossiers et la vente des produits d'assurance, l'agence doit veiller à la fidélisation de la clientèle de CASH, et c'est pour cela qu'elle joue le rôle de lien de confiance entre la clientèle et la compagnie, ainsi que le suivi et le recouvrement des créances auprès de ses assurés.

➤ **L'ORGANIGRAMME DE L'AGENCE**

Les différents services de l'agence CASH AKBOU sont repartis comme suit :

- Le Directeur d'agence : c'est le responsable de la structure ;
- Service souscription : chargé de la production des contrats d'assurances qui est reparti en souscription des produits de masse et les produits d'entreprises ;
- Service sinistre et recours : charge de l'indemnisation des assurés, qui est reparti en sinistre automobile et autres branches ;
- Service finance : chargé des encaissements et des opérations bancaires :
- Chargé de l'administration générale
- Chargé du suivi des créances et des recouvrements
- Agents de gardiennage et de sécurité
- Agence d'entretien

Ci-après l'organigramme de l'agence CASH AKBOU :

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

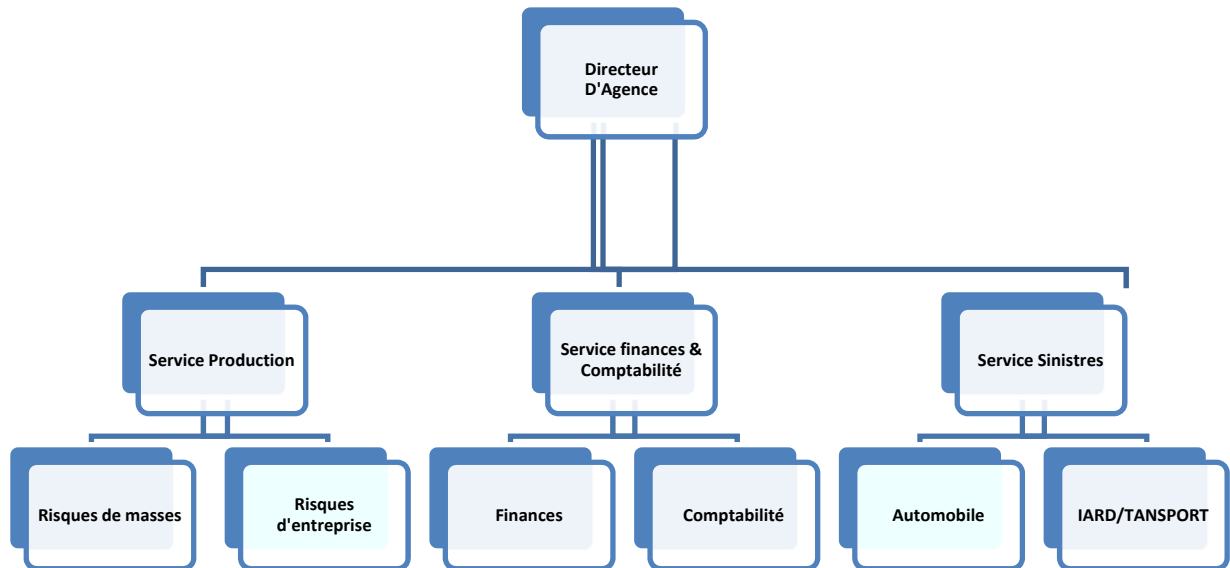


Figure 26 : Organigramme de l'Agence

Source : schéma établi par moi-même.

SECTION 3 : Application du cas pratique.

La gestion des risques logistiques est un aspect essentiel de toute entreprise opérant dans le secteur de la logistique, en particulier pour une entreprise à terminal. Les terminaux, qu'ils soient maritimes, ferroviaires ou routiers, sont confrontés à divers risques pouvant entraîner des perturbations dans leurs opérations, des dommages matériels, des réclamations de clients et des pertes financières. Dans ce cas pratique, nous explorerons le rôle crucial des couvertures d'assurance dans la gestion de ces risques logistiques au sein d'une entreprise à terminal.

Notre entreprise à terminal, BMT, est un important terminal maritime de conteneurs. Elle gère le déchargement, le chargement, le stockage et la manutention de milliers de conteneurs chaque mois. La complexité des opérations, combinée aux risques inhérents à l'industrie, nécessite une gestion des risques et l'application de couvertures d'assurance appropriées.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Avant de plonger dans le rôle des couvertures d'assurance, il est essentiel d'identifier les principaux risques logistiques auxquels BMT SPA est confrontée. Pour cela, nous allons suivre les étapes du schéma représentatif suivant :

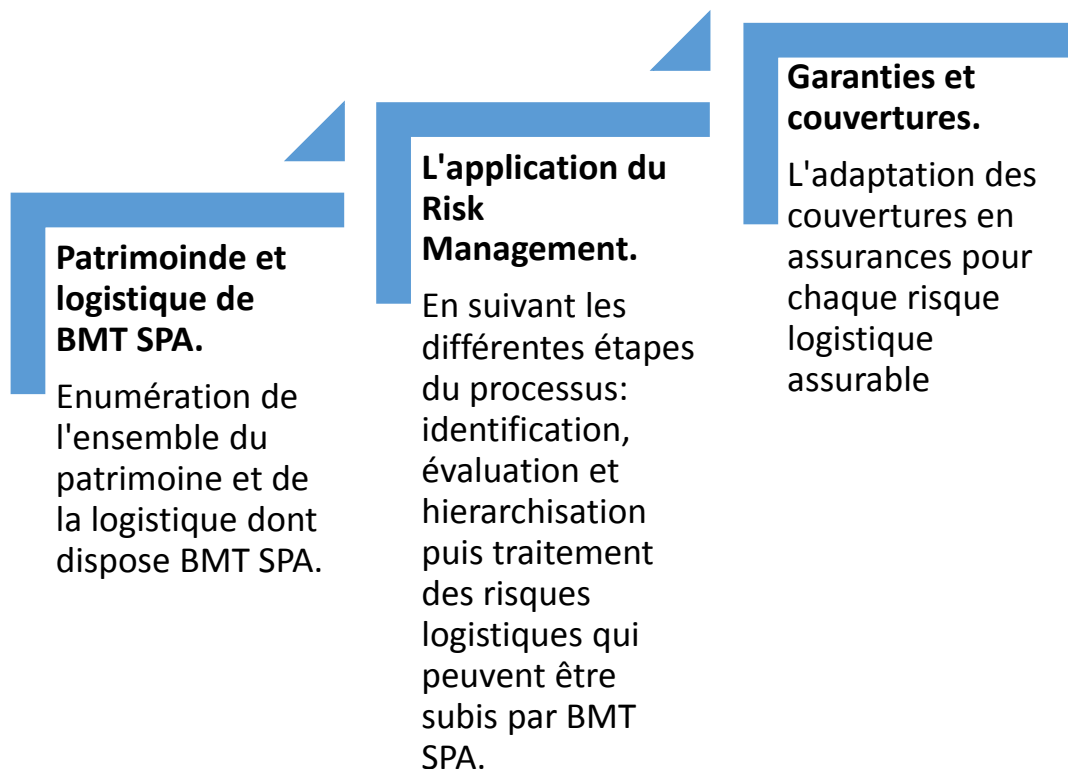


Schéma établi par moi-même.

III-3-1 : Détermination des risques logistiques et leurs couvertures d'assurance.

I. Étape 1 : Patrimoine de BMT SPA.

Au cours de mon stage effectué au sein de l'entreprise, j'ai pu avoir accès aux différents et ainsi identifier le patrimoine dont elle dispose. BMT SPA dispose de :

- Bâtiments : différents blocs administratifs...
- Matériels : nous citons les différents mobiliers, matériels informatiques et électroniques, les différents engins nécessaires aux opérations de manutention (cités plus haut dans la section présentation de l'entreprise BMT).

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

- Stocks : les conteneurs vides au niveau de la ZEP (zone extra portuaire), et conteneurs pleins au niveau des blocs A,B,C,D et E.
- Un parc routier : l'ensemble de camions, remorques spécialisées.

II. Étape 2 : Application du Processus du Risk Management au sein de l'entreprise BMT

1) L'identification des risques logistiques

Pendant mon stage au sein de l'entreprise BMT, et grâce à mes entrevues avec mon encadrant, j'ai pu identifier divers risques logistiques que l'entreprise ait déjà rencontrés ou qu'elle pourrait rencontrer. Ces risques sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau 6 types des risques logistiques

Type du risque logistique	Exemple / Impact
Engorgement du terminal	Une augmentation soudaine du volume de conteneurs ou des pics d'activité peut entraîner une congestion du terminal, entraînant des retards de traitement, des files d'attente prolongées et des inefficacités opérationnelles.
Défaillance des équipements de manutention	Des problèmes techniques tels que des défaillances des équipements de manutention, des systèmes de gestion du terminal défectueux ou des pannes de réseau peuvent entraîner des interruptions de service, des retards et des perturbations des opérations.
Erreurs de manutention	Des erreurs lors de la manipulation des conteneurs, comme un mauvais empilage, une mauvaise identification ou des dommages accidentels, peuvent entraîner des retards, des pertes de cargaison et des réclamations de clients.
Gestion des stocks	Une mauvaise gestion des stocks de conteneurs peut entraîner des problèmes de suivi, des retards de localisation, des difficultés dans la gestion des retours de conteneurs vides et des problèmes de réaffectation des ressources.
Problèmes de planification	Une planification inefficace des opérations, telle qu'une mauvaise allocation des ressources ou une coordination insuffisante entre les différentes parties prenantes, peut entraîner des retards, des perturbations et une utilisation inefficace des capacités.
Risques liés à la chaîne d'approvisionnement	<ul style="list-style-type: none"> - Retards ou perturbations dans la livraison des conteneurs en raison de problèmes de transport ou de formalités douanières (fermeture des routes, l'installation des ralentisseurs, embouteillages liés à la saison estivale). - Défaillances des fournisseurs ou des transporteurs, entraînant des retards ou des problèmes de qualité.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Accidents de travail	Les employés peuvent être victimes de plusieurs accidents qui surviennent lors des opérations de manutention ou d'aconage tels que les chutes, les blessures etc...
Conditions météorologiques défavorables	Les conditions météorologiques telles que les tempêtes, les vents violents ou les inondations peuvent entraîner des retards dans les opérations portuaires, des dommages aux conteneurs et des risques pour la sécurité du personnel.
Risques catastrophes naturelles	Telles que les tremblements de terre, tsunami..etc.
Risques dégâts des eaux	Les risques dégâts des eaux peuvent survenir hors conditions météorologiques défavorables.
Risques d'incendie	Les incendies peuvent affecter les infrastructures, stocks...etc.
Risques de vol	Vol de marchandises, stocks...etc.
Risques perte d'exploitation après sinistre	Pertes de marge brute financière causées par l'arrêt d'activité suite à un sinistre.
Pertes de produits en entrepôts frigorifiques	Les conteneurs de type « Reefer » peuvent être victime de pannes ou de dérèglement ce qui cause la perte de produits périssables et fragiles.
Risques de responsabilité civile	Dommages matériels, corporels et immatériels causés aux tierces victimes.
Dommages aux matériels informatiques et électroniques	Ensemble des dommages touchant les équipements de nature informatique et électronique, causant par la suite des pertes de données
Dommages aux équipements électriques	Ensemble des dommages d'ordre électrique subit par les équipements causant leurs arrêt
Risques politiques	Les changements dans les réglementations commerciales internationales, telles que les tarifs douaniers, les restrictions commerciales ou les exigences en matière de sécurité, peuvent entraîner des défis d'adaptation pour BMT.
Risques géopolitiques	l'instabilité politique, les conflits armés, les sanctions économiques ou les troubles civils peuvent avoir un impact significatif sur les opérations de l'entreprise. Ces risques peuvent entraîner des perturbations majeures dans les routes commerciales, les restrictions d'accès aux ports ou même la fermeture des frontières.
Les actes de terrorisme, de sabotage..etc.	Les actes de terrorisme, de sabotage..etc

Tableau établi par moi-même.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

2) L'évaluation et la hiérarchisation des risques :

Tableau 7 Évaluation des risques suivant leurs criticités

Le risque	Sa fréquence	Sa gravité	Sa criticité
Engorgement du terminal	Occasionnel	significative	Moyenne
Défaillance des équipements de manutention	Répétitif à occasionnel	Critique	Moyenne
Erreurs de manutention	Répétitif à occasionnel	Critique	Moyenne
Gestion des stocks	occasionnel	Critique	Moyenne
Problèmes de planification	occasionnel	critique	Moyenne à forte
Risques liés à la Chaîne d'approvisionnement	Occasionnel	significatif	Faible à moyenne
Accidents de travail	occasionnel	significatif	Faible
Conditions Météorologiques défavorables	occasionnel	significatif à critique	Moyenne
Catastrophes naturelles	répétitif	Catastrophique	Forte
Risques incendie	Répétitif à occasionnel	Critique à catastrophique	Forte
Risques dégâts des eaux	Occasionnel	critique	Moyenne
Risques de vol	rare	significatif	Moyenne
Dommages aux matériels informatiques et électroniques	Occasionnel	critique	Moyenne à élevée
Dommages aux équipements électriques	Occasionnel	critique	Moyenne à élevée
Risques politiques	Répétitif	Critique	Élevée
Risques géopolitiques	Rare	Critique	Élevée
Pertes de produits en entrepôts frigorifiques	Occasionnel à rare	Critique	Moyenne à élevée
Risques perte d'exploitation après sinistre	Répétitif à occasionnel	critique	Moyenne
Risques de responsabilité civile	répétitif	critique	Moyenne
Risques ATS, GEMP	rare	critique	Moyenne à forte

Tableau établi par moi-même.

**CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de
gestion des risques logistiques**

Cartographie des risques identifiés :

Répétitif			Risques incendie Risques de responsabilité civile Risques perte d'exploitation Risques politiques	Catastrophes naturelles Risques incendie
Occasionnel	Engorgement du terminal	Risques liés à la chaîne d'approvisionnement Accidents de travail Conditions météorologiques défavorables	Défaillance des équipements de manutention Erreurs de manutention Gestion des stocks Problèmes de planification Conditions météorologiques défavorables Risques incendie Risques dégâts des eaux Risques perte d'exploitation Dommages aux matériels informatiques et électroniques Dommages aux équipements électriques	
Rare		Risques de vol	Risques ATS, GEMP Risques géopolitiques	
Improbable				
Fréquence Gravité	Négligeable	Significatif	Critique	Catastrophique

Tableau 8 : Cartographie des risques par fréquence / gravité

Cartographie établie par moi-même

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

3) Le traitement :

Vu que les dirigeants de BMT SPA adoptent une attitude de gestionnaires « riscophobes », l'un des meilleurs moyens de traiter ces risques se trouve être : *l'assurance*. Car :

- Si l'entreprise adopte l'élimination des risques, elle se retrouvera à éviter la majorité des activités qui seraient source de gains ou d'investissements. Ce choix n'est donc pas adéquat.
- L'entreprise peut également appliquer les actions de réduction (précédemment mentionné), ainsi les risques inhérents deviennent résiduels. Cela va certes, réduire la fréquence de survenance du risque mais pas leur gravité et leur impact en cas de survenance.

III. Étape 3 : Le transfert des risques vers l'assurance.

Parmi les risques identifiés ci-dessus, il existe des risques qui sont assurables et d'autres non, tout dépend de la nature et des caractéristiques du risque (caractéristiques du risque assurable mentionnées dans le deuxième chapitre).

Les risques assurables font objet de couvertures en assurances que j'ai pu connaître et étudier durant mon stage effectué au sein de la CASH ASSURANCES.

Tableau 9 Classification des risques assurables

Le Risque logistique	Est-il assurable ou non.	Si oui, couvertures d'assurances nécessaires.
Engorgement du terminal	Non-Assurable	Risque spéculatif engendré par une mauvaise gestion donc il ne répond pas aux critères des risques assurables.
Défaillance des équipements de manutention	Assurable	Assurance Tous Risques Engins de manutention et levage (TREC)
Erreurs de manutention	Assurable	Assurance Responsabilité Civile Manutentionnaire.
Gestion des stocks	Non-assurable	Risque spéculatif engendré par une mauvaise gestion donc il ne répond pas aux critères des risques assurables.
Problèmes de planification	Non-assurable	Risque spéculatif donc il ne répond pas aux critères des risques assurables.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Risques liés à la chaîne d'approvisionnement (transport des marchandises)	Assurable	- Assurance marchandises - RC Voiturier (obligatoire). - Assurance Automobile (couvrant le parc roulant)
Accidents de travail	Assurable au niveau de la CNAS	Couverture suivant le code de travail et sous régime CNAS
Conditions météorologiques défavorables	Assurable	- Assurance Tempête et Vents Violents - Assurance Inondations et Coulées de Boue - Assurance Grêle et neige sur les toitures
Catastrophes naturelles	Assurable (obligatoire)	- Assurance CAT NAT : - *Tremblement de Terre *Assurance Tempête et Vents Violents *Assurance Inondations et Coulées de Boue *Assurance Mouvements de Terrain
Risques incendie	Assurable	Assurance Incendie
Risque explosion	Assurable	Assurance Explosion (annexé à la garantie incendie)
Risques politiques	Non-assurable	Risque spéculatif donc il ne répond pas aux critères des risques assurables.
Risques géopolitiques	Non-assurable	Risque spéculatif donc il ne répond pas aux critères des risques assurables.
Risque ATS et GEMP	Assurable	-Assurance ATS et GEMP (hors les risque de guerre)
Risques dégâts des eaux	Assurable	- Assurance dégâts des eaux
Risques de vol	Assurable	- Assurance VOL
Risques perte d'exploitation	Assurable	- Assurance Pertes d'exploitation
Risques de responsabilité civile	Assurable	- Assurance responsabilité civile générale - Assurance responsabilité civile des biens confiés - Assurance « Recours des voisins et des tiers »
Pertes de produits en entrepôts frigorifiques	Assurable	- Assurance « Pertes des produits en entrepôts frigorifiques »

Tableau établi par moi-même.

III-3-2 : Évaluation de l'impact de l'assurance.

Supposons que BMT SPA subisse un incident majeur, tel qu'un incendie dans l'entrepôt de stockage, entraînant la destruction de plusieurs conteneurs et endommageant une partie de l'infrastructure et des

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

équipements de fonctionnement . Cet incident entraîne des pertes financières importantes, des retards dans les opérations du terminal (arrêt d'activité) et des réclamations de clients (biens confiés). Cependant, l'entreprise a souscrit une couverture d'assurance complète, incluant une assurance contre les incendies conjointement avec l'assurance responsabilité civile de biens confiés et une assurance de perte d'exploitation après incendie

Grâce à ces couvertures d'assurance, BMT pourra obtenir :

1. Une protection matérielle : L'assurance contre les incendies permet à l'entreprise de récupérer une indemnisation pour les pertes matérielles subies, et les coûts de réparation de l'infrastructure endommagée et le remplacement des équipements endommagés. Cela atténue l'impact financier de l'incident sur l'entreprise.

2. Une protection juridique : l'incendie engendre des pertes des marchandises entreposées sous la responsabilité du BMT, l'assurance permettra de dédommager les propriétaires de marchandises dans les conteneurs endommagés. Cela protège l'entreprise contre les réclamations de responsabilité et les coûts de défense associés. (Cas d'une extension de garantie : protection juridique)

3. Une Protection financière : Suite à l'arrêt d'activité, BMT perdra une partie de sa marge brute annuelle, en fonction de la durée d'arrêt.

L'assurance Perte d'exploitation permettra à BMT de récupérer cette perte de résultat nette majoré des charges fixes.

En combinant ces couvertures d'assurance, BMT est en mesure de surmonter les conséquences financières de l'incident, de répondre aux demandes de responsabilité et de continuer ses opérations avec une certaine stabilité.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

Soit un stock assuré estimé à 1 000 000 000 DA, Infrastructure estimé à 500 000 000 DA et des équipements estimés à 4 000 000 000 DA, une marge brute annuelle de 300 000 000 DA.

1) Sans assurance :

- Les dommages sont estimés à :
 - o **Dommages SUR LES STOCKS** = $100\% \times 1\,000\,000\,000\text{ DA} = 1\,000\,000\,000\text{ DA}$
 - o **Dommage sur l'infrastructure** = $40\% * 500\,000\,000\text{ DA} = 200\,000\,000\text{ DA}$
 - o **Dommages aux équipements** = $60\% * 4\,000\,000\,000\text{ DA} = 2\,400\,000\,000\text{ DA}$
 - o **Marge brute (une année)** = 300 000 000 DA.

- Le taux de couverture est de **0%** vu qu'il n'y a pas d'assurance.

- Le taux de gain de l'entreprise sera alors estimé à :

$$\text{Taux de gain} = \text{couverture} / \text{Dommages} = 0 / 3\,600\,000\,000\text{ DA} = \mathbf{0\%}.$$

Donc une perte nette pour BMT de 3 600 000 000 DA, avec non reconstitution du patrimoine, soit probablement un arrêt d'activité important.

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

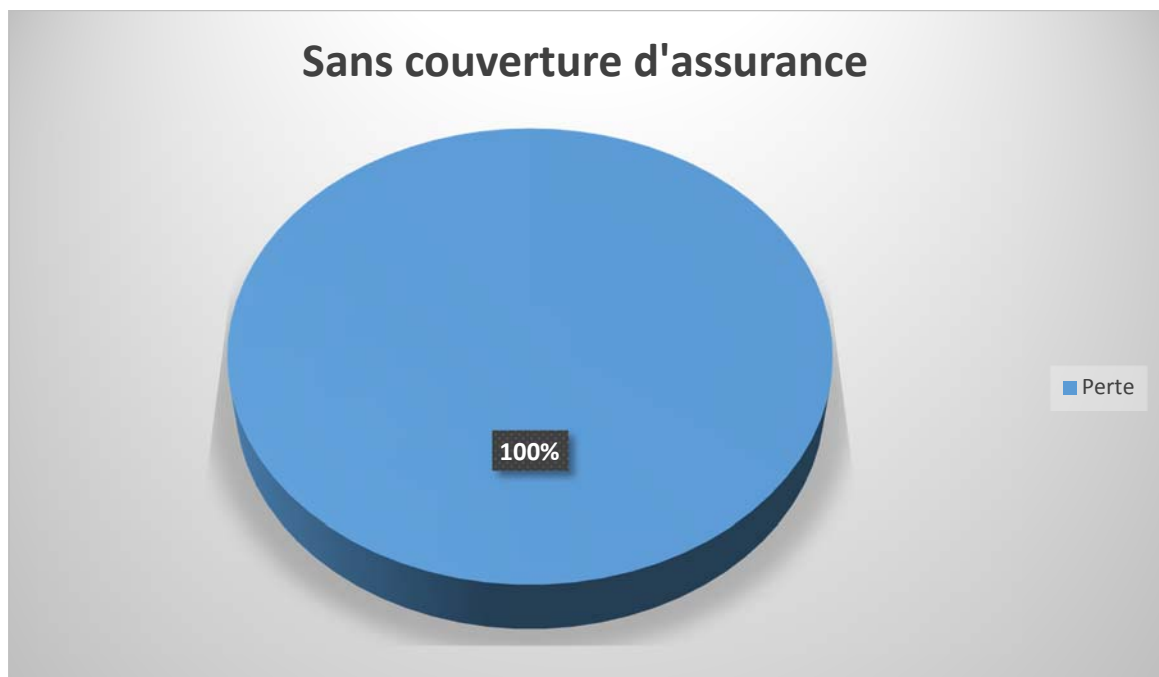


Figure 27 : représentation graphique du taux de gain sans assurance

2) Avec assurance :

Couverture en incendie : taux 0.80 ‰ sans franchise

$$\rightarrow \text{Prime incendie} = 4\,500\,000\,000 * 0.8/1000 = 3\,600\,000 \text{ DA.}$$

Couverture en responsabilité : taux 0.2% avec une franchise de 100 000 DA

$$\rightarrow \text{Prime RC des biens confiés} = 1\,000\,000\,000 * 0.2/100 = 2\,000\,000 \text{ DA}$$

Couverture en perte d'exploitation : 2‰ avec une franchise de 7 jours.

$$\rightarrow \text{Prime PE} = 300\,000\,000 * 2/1000 = 600\,000 \text{ DA.}$$

Prime nette totale = 6 200 000 DA.

Calcul de l'indemnité en assurance :

- Équipements + infrastructure = 200 000 000 + 2 400 000 000 = 2 600 000 000 DA
- Biens confiés = 1 000 000 000 - 100 000 DA = 999 900 000 DA

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

- Marge brute = $300\,000\,000 \times 358/365 = 294\,246\,575,34$ DA
- Indemnité globale = 3 894 146 575,34 DA
- **Gain total** = $3\,894\,146\,575,34 - 6\,200\,000$ DA (prime nette) = $3\,887\,946\,575,34$ DA
- **Taux de gain** = $3\,887\,946\,575,34 / 3\,900\,000\,000 = 99\%$



Figure 28 : Représentation graphique du taux de gain avec assurance

Conclusion :

En conclusion de ce chapitre, nous avons examiné l'application pratique de la gestion des risques dans l'entreprise BMT pour identifier et évaluer les risques logistiques auxquels elle est confrontée. Ces risques logistiques sont : l'engorgement du terminal, les erreurs de manutention, les problèmes

CHAPITRE III : L'assurance comme dispositif d'aide de gestion des risques logistiques

de planification, les risques politiques et géopolitiques, les catastrophes naturelles, les risques de perte d'exploitation, les risques de fluctuation du taux de change...etc.

Nous avons souligné l'importance de la gestion des risques pour assurer la résilience opérationnelle et minimiser les conséquences négatives des événements imprévus dans le domaine de la logistique.

Le cas pratique de BMT a illustré les différentes étapes du processus de gestion des risques logistiques, allant de l'identification initiale à la mise en place de stratégies d'atténuation adaptées. L'entreprise a reconnu l'importance de l'assurance dans la gestion de ces risques, en souscrivant des polices d'assurance spécifiques pour couvrir les différents aspects de ses opérations logistiques.

L'assurance joue un rôle crucial dans la gestion des risques logistiques en offrant une protection financière en cas de pertes ou de dommages. En transférant une partie des risques à des compagnies d'assurance spécialisées, BMT peut atténuer les conséquences financières potentielles des événements imprévus. L'assurance de transport, l'assurance de responsabilité civile et d'autres types de couverture adaptés aux besoins spécifiques de BMT contribuent à renforcer la sécurité et la fiabilité de ses opérations logistiques.

Ce chapitre a souligné l'importance de l'utilisation de l'assurance comme outil de mitigation des risques. En comprenant les défis spécifiques auxquels BMT est confrontée et les solutions mises en place, l'assurance a permis de fournir les protections nécessaires (juridiques, financières et matérielles) afin de veiller sur la bonne continuité des activités de l'entreprise. La mise en place de couvertures d'assurance permet d'atténuer, de réduire ou encore d'éviter totalement les taux de pertes liés aux dommages qui peuvent être causés par les potentiels risques qui peuvent survenir.

CONCLUSION GENERALE.

CONCLUSION GENERALE

Les couvertures d'assurance appropriées fournissent une protection financière et aident à atténuer les conséquences négatives des incidents imprévus, tels que les dommages matériels, les réclamations de responsabilité et les perturbations des opérations. Elles permettent également l'instauration d'un environnement de travail sain et sécurisé grâce aux assurances de personnes qui couvrent les travailleurs de l'entreprise.

La mise en place de ces couvertures d'assurance permet à BMT SPA de gérer efficacement les risques logistiques et de préserver sa pérennité opérationnelle.

En plus de la sécurité financière, la CASH assurances en accompagnement des assurés, elle met à leurs dispositions des ingénieurs en prévention pour évaluation des risques. Les ingénieurs établissent des rapports contenant une évaluation complète, avec des recommandations (en prévention et en protection) permettant de réduire à la fois la gravité et la fréquence des événements qui peuvent causer l'arrêt de l'activité de l'entreprise. La réduction des conséquences des événements, permet à la fois à l'entreprise de continuer son activité avec une certaine sécurité, et de minimiser la criticité des risques et par conséquent de réduire la charge de l'assurance (prime réduite, en fonction des risques résiduels à transférer à l'assurance). La CASH Assurances conseille les assurés, en fonction de leurs activités, et événements qu'ils peuvent subir, des garanties qui permettront de leurs offrir la meilleure protection.

BMT SPA, étant une entreprise à terminal, est confortée à de multiples risques qui entravent ses opérations et processus logistiques. Ces risques logistiques, que j'ai pu identifier et évalué en appliquant le processus du management des risques (Risk Mangement), consistent dans : l'engorgement du terminal, les erreurs de manutention, les problèmes de planification, les risques politiques et géopolitiques, les catastrophes naturelles, les risques de perte d'exploitation, les risques de fluctuation du taux de change...etc. ***Ce qui confirme notre première hypothèse émise.***

Ensuite, autant que managers responsables à la démarche « riscophobe », BMT SPA choisit de traiter ces risques logistiques afin d'éviter toute perte ou dangers qui pourraient potentiellement mettre en péril son activité. Ainsi, parmi les stratégies de traitement disponible, elle choisit de faire recours à l'assurance afin de transférer ces risques, cela se fait par le biais de couvertures d'assurances qu'elle souscrit auprès de son assureur. ***Ce qui confirme notre deuxième hypothèse.***

CONCLUSION GENERALE

Enfin, la mise en place des couvertures d'assurances adéquates aux risques logistiques, ceux qui sont de nature assurable, permet à l'entreprise de bénéficier d'une protection matérielle, juridique et financière. Ainsi, ses activités, par le biais de ces protections, ne seront plus menacées par un arrêt ou interruption qui pourrait peser sur sa performance globale.

En conclusion, ce mémoire de fin d'études a permis d'explorer la thématique sur « le rôle de l'assurance dans la gestion des risques logistiques ». À travers une analyse approfondie, j'ai pu mettre en évidence les principaux enjeux et opportunités liés à ce sujet. Les résultats obtenus ont confirmé l'importance de la mise en place de couvertures d'assurances en sein d'une entreprise.

Il convient de noter que ce travail de recherche présente certaines limites, notamment en ce qui concerne l'étendue et les larges connaissances qu'englobe ce sujet. Le domaine de la gestion des risques et celui de la logistique sont très vastes, ainsi que celui du monde des assurances qui est encore assez nouveau, je n'ai pu apporter la lumière que sur quelques points traités. Cependant, ces limites offrent des opportunités de recherche future pour approfondir encore davantage les connaissances et explorer de nouvelles perspectives.

REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUES.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Livres :

- AGNES, P. (2012). *L'essentiel du droit des assurances*. Gualino-lextenso.
- HENRIET, D., & ROCHET, J. (1991). *microéconomie de l'assurance*. Economica.
- PIMOR, Y., & FENDER, M. (s. d.). *Logistique : Production- Distribution- Soutien* (5^{ème} édition). DUNOD.
- SMAII, A.-K. (2001). *Stratégie logistique : Fondements-méthodes-application*. (2^e éd.). DUNOD.

Articles de revue :

- Bouzaâbia, O., & Boumaiza, S. (2013). Le rôle de la performance logistique dans la satisfaction des consommateurs : investigation dans la grande distribution. *La Revue Gestion et Organisation*, 121-129.
- CHEMLAL, M., MRABET, A., & BENAZZOU. (2017). La gestion des risques dans les PME marocaines : Un état des lieux. *Revue marocaine de recherche en management et marketing*, 16, 504-523.
- HOUARI, M., & SAUVAGE, T. (2013). introduction à la cyndinique logistique. *Presses universitaires de Provence*.
- IRATEN, S. (s. d.). La gestion de la chaîne logistique d'approvisionnement comme un vecteur de compétitivité pour SONATRACH. *La revue des sciences commerciales*, 295.
- La logistique dans l'Yonne : Indicateurs et Tableaux de bord. (2008). *Club Logistique*.
- Mazouni, M. H. (2008). Pour une meilleure approche du management des risques : de la modélisation ontologique du processus accidentel au système interactif d'aide à la décision. *Institut National Polytechnique de Lorraine*.

Thèses :

- ELOCKSON, C. (2017). *le management des risques de la supply chain et la performance des entreprises agro-industrielles* [Thèse de Doctorat,]. Université d'ARTOIS.
- Guillaume, R. (2011). *Gestion des risques dans les chaînes logistiques : planification sous incertitude par la théorie des possibilités* [Thèse de doctorat]. Université Toulouse II Le Mirail.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- KHALFI, Y., & TAHRAOUI, S. (2013). *Gestion des risques des chaînes logistiques Application : Genoyer Algérie* [Mémoire de Fin d'Études en vue de l'obtention du diplôme d'Ingénieur d'État]. Ecole Nationale Polytechnique.
- VILKO, J. (2012). *Approches to Supply Chain Management : Identification, Analysis and Control* [Doctoral Thesis]. Lappeenranta University of technology.

Pages Internet :

- Criton, V. (2016, 13 février). *L'Histoire de La logistique*. Logistique pour tous.fr. <https://logistique-pour-tous.fr/histoire-de-la-logistique/>
- *Définition de la Logistique – Abdelkebir Charkaoui*. (s. d.). <https://www.acharkaoui.com/la-logistique/bienvenu/>
- Fvaneycke. (2023, 26 juin). *Logistique internationale : définition, défis, enjeux. . .* <https://monprestatairelogistique.com/>
<https://blog.monprestatairelogistique.com/logistique-internationale/>
- *Histoire de l'assurance*. (s. d.). Index Assurance. <https://www.index-assurance.fr/histoire-assurance>
- JOUENNE, T. (s. d.). *Supply Chain Masters*. Supply Chain Masters. <https://www.supplychain-masters.fr/definition-de-la-performance>.
- SafetyCulture. (2023, 22 mai). *Guide de la Supply Chain Risk Management* /
- Universalis, E. (s. d.). *Universalis.fr- Encyclopædia Universalis*. Universalis. Consulté le 16 avril 2023, à l'adresse <https://www.universalis.fr/>
- *Conseil National des Assurances*. (s. d.). <https://cna.dz/>

RESUME

Les risques sont inévitables pour l'entreprise, et s'ils ne sont pas identifiés et traités, ils peuvent mettre en péril sa pérennité. Maîtriser les risques logistiques et la rendre apte à répondre de manière pertinente aux enjeux actuels impliquent de nouvelles facultés de management. Par la mise en place de méthodes et d'outils adéquats, le Risk Management permet de rationaliser les risques en les quantifiant, et de ce fait offre un moyen pour mieux orienter et guider la décision.

L'assurance est un dispositif d'aide et une stratégie de transfert du processus du management du risque qui permet à l'entreprise de transférer ses risques liés au processus logistique, grâce aux nombreuses couvertures d'assurances disponibles, l'entreprise se voit bénéficier de protections (sur le plan matériel, juridique et encore financier) sur le court et le long terme.

L'objectif de la présente étude est de souligner le rôle des assurances dans la gestion des risques logistiques, en présentant les concepts de gestion des risques.

La méthodologie utilisée pour le mémoire consiste en des entrevues comme principal moyen de collecte de données.

Un premier cas pratique est d'abord étudié sur la logistique de BMT SPA, appliquant le risque management sur les nombreux risques logistiques auxquels elle peut être confrontée.

Un stage est effectué au sein de la compagnie d'assurance CASH ASSURANCES pour permettre de déterminer le rôle de l'assurance dans la gestion de ces risques en identifiant les couvertures nécessaires ainsi que leur impact. Les résultats démontrent que l'assurance apporte à l'entreprise des protections sur le plan juridique, matériel et financier et cela grâce aux différentes couvertures d'assurance disponibles.

Mots clés : Risk Management, couvertures d'assurances, logistique, Supply Chain, Supply Chain Risk Management (SCRM), risques logistiques.

Abstract:

Risks are inevitable for the company, and if they are not identified and treated, they can jeopardize its sustainability. Managing logistics risks and making it capable of responding

RESUME

relevantly to current challenges involves new management capabilities. By implementing appropriate methods and tools, Risk Management helps to rationalize risks by quantifying them, and thus provides a way to better guide and guide the decision.

Insurance is a tool and a strategy of transfer of the risk management process that allows the company to transfer its risks related to the logistics process, thanks to the many insurance coverage available, the company is benefited from protections (in the material, legal and even financial) in the short and long term.

The aim of this study is to highlight the role of insurance in logistics risk management, introducing risk management concepts.

The methodology used for the thesis involves interviews as the primary method for data collection.

A first practical case is first studied on BMT SPA's logistics, applying risk management to the many logistics risks it may face.

An internship is carried out within the insurance company CASH ASSURANCES to enable determination of the role of insurance in managing these risks by identifying the necessary coverages and their impact. The results demonstrate that insurance provides the company with legal, material, and financial protections, thanks to the various insurance coverages available.

Key words: Risk Management, insurance coverages, logistics, Supply Chain, Supply Chain Risk Mangement (SCRM), logistics risks.

ملخص:

المخاطر لا مفر منها بالنسبة للشركة، وإذا لم يتم تحديدها ومعالجتها، فقد تعرض استدامتها للخطر. يتطلب إتقان المخاطر اللوجستية وجعلها قادرة على الاستجابة بطريقة مناسبة للتحديات الحالية مهارات إدارية جديدة. وبتطبيق الأساليب والأدوات الملائمة، تتيح إدارة المخاطر ترشيد المخاطر بتحديد كمياً، وبالتالي توفر وسيلة لتوجيه القرار وتوجيهه على نحو أفضل. التأمين هو آلية دعم واستراتيجية نقل لعملية إدارة المخاطر تسمح للشركة بنقل مخاطرها المتعلقة بالعملية اللوجستية، بفضل التغطيات التأمينية العديدة المتاحة، تستفيد الشركة من الحماية (من حيث المواد والقانونية وما زالت مالية) على المدى القصير والطويل.

RESUME

والغرض من هذه الدراسة هو إبراز دور التأمين في إدارة المخاطر اللوجستية من خلال عرض مفاهيم إدارة المخاطر المنهجية المستخدمة في الأطروحة تتضمن المقابلات كأسلوب رئيسي لجمع البيانات.

تمت دراسة أول حالة عملية لأول مرة حول الخدمات اللوجستية لـ BMT SPA ، مع تطبيق إدارة المخاطر على العديد من المخاطر اللوجستية التي قد تواجهها.

يتم إجراء تدريب داخلي داخل شركة التأمين CASH ASSURANCES لتحديد دور التأمين في إدارة هذه المخاطر من خلال تحديد التحولات اللازمة وتأثيرها. النتائج توضح أن التأمين يوفر للشركة حماية قانونية ومادية ومالية، وذلك بفضل التغطيات المتنوعة المتاحة للتأمين.

كلمات المفتاح: إدارة المخاطر، أزواج الضمانات، اللوجستية، سلسلة التوريد، إدارة مخاطر سلسلة التوريد