

Les complexités de la logistique portuaire

La manutention

Beaucoup de gens, même certains professionnels, ne comprennent pas toujours comment fonctionne un terminal et qui y fait quoi exactement.

Il est vrai qu'il n'est pas toujours facile de faire la différence entre un acconier, un consignataire, un manutentionnaire, un transitaire, bref, tous les métiers opérants sur un terminal.

Voici en quelques mots la responsabilité de chacun et surtout, qui facture quoi, et à qui.

Tout d'abord, il y a le **consignataire** qui est le représentant de la ligne maritime. Dans certains cas, au regard de la taille du terminal et du nombre d'escales de leurs navires, les lignes ouvrent leur propre bureau et n'ont pas besoin de représentants. Par contre, il arrive souvent qu'une ligne ne souhaitant pas ouvrir une agence directement passe par une société locale chargée de s'occuper de ses intérêts. Cette société est donc **le consignataire** et son rôle est de gérer tous les aspects de l'arrivée d'un navire, que se soit avec les autorités portuaires ou administratives, avec les transitaires ou n'importe quel interlocuteur de la ligne. Elle rentre en contact avec le navire une douzaine d'heure avant son arrivée et, en fonction des informations reçues, prépare le plan de déchargement avec l'opérateur portuaire. En effet, débarquer les containers d'un navire semble une opération simple, mais cela reste très technique pour plusieurs raisons, mais nous ne rentrerons pas dans le détail.

Il faut juste savoir que l'équilibrage du navire est essentiel afin d'éviter que celui-ci ne verse d'un côté ou de l'autre si la répartition des poids au déchargement n'est pas correcte. De plus, et afin de gagner un temps précieux, le déchargement se fait également en fonction de la destination finale des containers. Ils sont placés par zone de livraison ou par clients dans le terminal afin de faciliter les mouvements qui suivront.

Cela s'applique également pour le chargement des containers destinés à l'exportation.

Il faut noter qu'un consignataire peut représenter plusieurs compagnies.

Une fois le navire à quai, a lieu l'arraisonnement, c'est-à-dire la visite à bord de toutes les autorités locales concernées, à savoir, l'immigration, les contrôles sanitaires, les pompiers, la douane, etc., qui vont procéder à une vérification de toute la documentation et procéder à une visite sommaire du navire. Toutes ces opérations sont toujours supervisées par le consignataire.

Le consignataire a aussi pour tâche de traiter avec les **shipchandlers**. Le rôle de ceux-ci est de fournir au navire tout ce dont il a besoin et qu'il a commandé par radio quelques heures avant son arrivée à quai. Cela passe par la nourriture, la fourniture de carburant ou d'eau potable, ou encore l'évacuation des ordures ménagères. Tout cela bien sur, sous surveillance de la douane.

Le shipchandler engage également des sous-traitants pour effectuer des réparations à bord qui n'ont pas pu être faites par l'équipage.

Vient ensuite le déchargement du navire et cette opération est réalisée par l'**acconier**, autrement appelé **opérateur portuaire ou manutentionnaire**. Le terme acconier vient du mot accon qui désignait une grande barque à fond plat et qui permettait jadis de décharger les navires quand ceux-

ci restaient en rade. Les accons procédaient alors à des va et viens entre la terre et le bord jusqu'au déchargement et rechargement du navire.

En général l'aconier est une entreprise privée qui exploite par concession une partie du port qui lui est concédée par l'autorité portuaire qui dépend elle-même généralement du ministère des transports. L'exploitation d'un port peut être scindée entre plusieurs acconiers en fonction de leur spécialisation, terminal à containers, terminal vraquier, terminal fruits et légumes, terminal gazier, chimiquier, etc.

Une fois le navire déchargé de ses containers import et rechargé de ceux destinés à l'export, le consignataire reprend la main.

Les containers sont entreposés sur le terminal et attendent d'être livrés chez leur destinataire respectif.

Le consignataire a alors la tâche d'aviser les clients de la mise à disposition de leurs containers sur le terminal et de leur fournir tous les documents administratifs leur permettant à leur tour de choisir leur **transitaire** dont le rôle sera de régulariser la partie administrative avec la douane en payant pour le compte du client les droits et taxes à l'importation.

Afin de ne pas engorger les terminaux, les clients / transitaires ont un délai très court pour régler toutes les formalités afin de sortir au plus vite les containers du terminal, l'idéal restant d'avoir effectué les opérations de transit avant l'arrivée du navire.

Quand toute la documentation est à jour et tous les frais payés, le client fait appel à son **transporteur** pour que celui-ci aille récupérer le container sur le terminal et le lui livre. Il a alors un temps limite pour le vider, en général en présence d'un douanier venu pour l'occasion. Certains gros importateurs qui reçoivent plusieurs centaines de containers par mois ont un douanier en permanence sur leur site de livraison.

Une fois le container vidé le client doit aviser le transitaire ou le consignataire qui enverra son transporteur le récupérer.

Voici quelques informations complémentaires en vrac :

- Les containers appartiennent à la ligne maritime et les clients payent une caution pour se les faire livrer. Cette caution leur sera restituée si le container n'a pas subi d'avarie.
- Les containers sont généralement amenés directement du navire au terminal pour y être stockés jusqu'à récupération par le client, mais il existe une exception pour les containers de produits dangereux qui sont amenés au parc de sécurité, ne pouvant être mélangés avec les autres containers. C'est aussi le cas à bord du navire où ils sont isolés.
- Dans certains cas particuliers la douane peut exiger un « dépotage à quai » ce qui signifie que le container est ouvert et contrôlé directement dans le terminal avant sa livraison.
- Les containers vidés par les clients sont ensuite acheminés vers le parc à containers de la ligne ou du consignataire où ils seront nettoyés et livrés vides à des clients pour remplissage de produits destinés à être exportés.
- Pour pratiquer chacun des métiers ci-dessus il est exigé d'avoir un agrément de l'état et en particulier pour celui de transitaire, de déposer de très grosses cautions à la douane.

- Il est à noter qu'une seule et même entreprise peut être consignataire, transitaire, shipchandler et transporteur.

La facturation

La encore, rien n'est simple et l'on se demande quelques fois si tout n'est pas fait pour que le client final ne comprenne rien à ce qu'il paie.

Il ya tout d'abord la facturation que l'autorité portuaire va facturer pour l'utilisation de ses quais. Ces coûts sont un ratio du temps passé à quai, de la longueur du navire, du nombre de containers movimentés et ils sont facturés au consignataire, qui les refacture aux transitaires qui les répercute aux clients.

Viennent ensuite les frais de manutention qui sont les plus complexes. Ils sont facturés par l'acconier en partie au consignataire et en partie au transitaire. La partie facturée à la ligne (consignataire) correspond à la manutention bord, c'est-à-dire tant que le container n'a pas touché le sol du quai. Cette facturation se fait en général en \$. Ensuite est facturée la manutention terre, c'est dire la prise du container par un engin au pied du navire, son transfert vers le terminal et son stockage. Plus tard sera facturée la mise sur camion, c'est-à-dire l'opération consistant à soulever le container avec un engin et à le déposer sur la remorque du transporteur qui va le livrer au client. Cette facturation au transitaire sera répercutée au client final.

Le transitaire va à son tour facturer sa prestation au client et enfin interviendra la facturation du transporteur.

Au final, le client ne reçoit que la facture de son transporteur et de son transitaire mais cette dernière reprend l'ensemble des postes facturés depuis le début des opérations.

Voici dont très rapidement brossé le tableau des opérations d'un terminal à container. Au vu de la complexité de l'ensemble, mais surtout de la lecture des factures, il est compréhensible que le client final s'y perde et paye de temps à autres des prestations non effectuées mais incontrôlables.

Philippe DORSON