

Université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou

*Faculté des sciences économiques, commerciale et des sciences de
gestion*

Département des sciences commerciales



Mémoire fin d'étude



*En vue de l'obtention du Diplôme de Master en Sciences
Commerciales*

Option : Finance et commerce international

Thème

*Analyse de la chaîne logistique internationale de l'entreprise
EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA Azazga Tizi-
OUZOU*

Réalisé par :

- *OUMSALEM Sylia.*
- *OURDJINI Celia.*

Encadré par :

Mr. AKKOUL Jugurta.

Membres du jury :

- *DJELLOUT Fatima, Maître Assistante Classe A, Présidente, UMMTO.*
- *OUALIKENE Selim, Professeur, Examineur, UMMTO.*
- *AKKOUL Jugurta, Maître de Conférences Classe A, Rapporteur, UMMTO.*

Année 2023- 2024

Remerciements :

Avant toute chose, nous tenons à remercier Dieu de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience nécessaires pour mener ce modeste travail à terme.

Nous exprimons notre gratitude à toutes les personnes qui ont contribué au succès de notre stage et qui nous ont aidés lors de la rédaction de ce mémoire.

Nous remercions tout particulièrement notre promoteur, « *Akkoul Jugurta* », pour son suivi et ses nombreux conseils tout au long de notre mémoire.

Nous remercions également les membres du jury d'avoir accepté d'évaluer ce travail.

Nos remerciements vont également à l'ensemble du personnel d'Électro-Industries, et plus particulièrement à « *M. IBGHOUCHE Tahar* » et « *M. Boukersi Mourad* », qui nous ont facilité la tâche en nous permettant de suivre notre stage pratique dans les meilleures conditions.

Une mention spéciale à nos familles pour leur affection et leur soutien continu.

Enfin, nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont soutenus tout au long de ce travail.

Merci.

Dédicace :

Au nom de Dieu, louange à Dieu, le Dieu Unique. Sans Lui, rien de tout cela ne serait possible.

Je dédie cette réussite avant tout à moi-même, puis à tous ceux qui ont œuvré à mes côtés pour accomplir ce voyage.

À vous, mes parents, je dis merci d'avoir fait de moi la personne que je suis aujourd'hui. Aucune dédicace ne pourra exprimer suffisamment mes respects, mes considérations et ma profonde admiration pour vous. Puisse ce travail témoigner de mon affection et de mon amour profond.

Je dédie le fruit de cet humble effort à celle qui m'a porté, protégé, donné la vie et m'entouré de sa tendresse, *ma chère mami*. Ta patience et tes sacrifices ont été essentiels à ma réussite.

À celui dont je porte le nom, qui a été mon plus grand soutien, *mon cher papa*. Que Dieu le protège et lui accorde une longue vie.

À mes chères petites sœurs, *Amira et Lycia* « un morceau de sucre », et à mes frères, *Karim et Nourdine*, qui, je les sais, tiennent ma réussite à cœur. Que Dieu veille sur eux pour moi.

Bien sûr, à ma chère copine et sœur, *Sylia*, ma binôme dans ce travail, ainsi qu'à ses parents. Que Dieu les protège pour elle.

Ainsi que à toutes ma famille, mes grands pères dieu les gardes dans son vaste paradis, mes grands-mères longue vie pour eux, et pour tous mes cousins et mes oncles.

Enfin, à toutes les personnes qui me souhaitent le bien et la réussite dans la vie, je vous remercie du fond du cœur.

Celia

Dédicace :

Au nom de Dieu, louange à Dieu, le Dieu Unique. Sans Lui, rien de tout cela ne serait arrivé.

Cette réussite, je la dédie avant tout à moi-même, puis à ceux qui ont œuvré à mes côtés pour accomplir ce voyage.

A vous mes parents je dis merci d'avoir fait de moi celui que je suis aujourd'hui aucune dédicace ne pourra exprimer mes respects mes considérations et ma grande admiration pour vous puise ce travail vous témoigne mon affection et mon profond amour.

Je dédie le fruit de cet humble effort à celle qui m'a porté, protégé, donné la vie et m'a entouré de sa tendresse, ma chère maman «*Ouardia*», qui a eu à cœur de m'instruire par sa patience et ses sacrifices pour ma réussite. .

Et a celui dont je porte le nom qui a été la meilleure aide, mon cher père«*Kaci*», que Dieu le protège pour moi et prolonge sa vie.

Même s'il n'est plus parmi nous, je sens sa présence et son encouragement dans chaque pas que je fais. Sa mémoire m'a donné la force de surmonter les défis et de poursuivre mes rêves avec détermination. Je souhaite dédier cette réussite à mon frère «*Koceïla*» et lui dire que, malgré la distance qui nous sépare désormais, il reste à jamais dans mon cœur.

« Mon frère, puisse-tu reposer en paix dans ton vaste paradis. Ta lumière continue d'éclairer mon chemin. »

À mes chers frères, leurs épouses et leurs enfants.

À mes chères sœurs, leurs époux et leurs enfants,

À mon cher mari «*Yazid*», qu'était mon bon assistant tout au long de mon travail, il m'a encouragé et m'a soutenue jusqu'au dernier point, que Dieu le préserve et paie ses pas. Bien sûr sans oublié ça famille «*ma belle famille*».

Bien sûr a ma chère copine et sœur en même temps «*Celia*», ma binôme dans ce travail, pour ces parents dieu les gardes pour elle.

Ainsi toute ma famille sans exception, particulièrement ma tante «*Karima*».

En fin pour toutes personnes qui me souhaite de bien et de réussite de la vie.

Sylia

✓ *Liste des abréviations :*

ABC : Activity Based Costing.

AFNOR : Association française de normalisation.

ASLOG : Association des Logisticiens d'entreprises.

BIRD : Banque Internationale pour la Reconstitution et le Développement

B/L: bill of lading.

B2B: Business to Business.

BEA: Banque Extérieur d'Alger.

BM : Banque Mondiale.

CAAT : Compagnie Algérienne d'Assurance de Transport.

CCI : Chambre de commerce international.

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

CSCMP: Council of supply chain management professionnels.

CUMP : méthode du coût unitaire moyen pondéré.

DSTR : déclaration simplifiée de transit routier.

E : exportation.

ENEL : Entreprise Nationale des Industries Électroniques.

EPE : Entreprise Publique Économique.

FIFO : first in first out.

FMI : Fond Monétaire International.

GATT: General Agreement Tarifs and Trade.

H-O-S : Hecksher-Ohlin-Samuelson.

Incoterms : International Commercial Terms.

LTA: La lettre de transport aérien.

M : importation.

OMC : Organisation mondiale de commerce.

ONU : Organisation des nations unies.

PNUD : Programme des Nations Unies pour le développement.

PV: Procès-verbal.

TCO: tableau comparative des offer.

SC: supply chain.

SCC: supply chain council.

SCM: supply chain management.

SCOR: Supply Chain Operation Refrance.

SONELEC : Société Nationale d'Électronique.

SPA : Société par action.

UIC : Union internationale des chemins de fer.

USA : United States American.

□ *Liste des tableaux*

Tableau N°01 : les échanges selon la théorie David Ricardo	24
Tableau N°02 : Classification des incoterms selon les modes de transport.....	36
Tableau N°03 : présentation des incoterms.....	37
Tableau N°04 : les clients et les intermédiaires de l'entreprise d'Electro-Industries	50

□ *Liste des figures*

Figure N°01 : La chaine logistique.....	08
Figure N°02 : localisation de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	42

✓ *Liste des schémas*

Schéma N°01 : La structure en série.....	09
Schéma N°02 : La structure dyadique	09
Schéma N°03 : La structure divergente.....	10
Schéma N°04 : La structure convergente.	10
Schéma N°05 : La structure en réseau.....	11
Schéma N°06 : Pyramide des niveaux de décisions	16
Schéma N°07 : Les quatre axes de balanced scorecard.....	19
Schéma N°08 : Organigramme de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.....	44
Schéma N°09 : Organigramme de département achat de l'entreprise EPE/ ELECTROINDUSTRIE/ SPA	46
Schéma N°10 : le processus logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.	51
Schéma N°11 : résume les étapes de processus d'achat au sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.....	56
Schéma N°12 : l'ordre de fabrication sein de l'entreprise EPE/ELECTRO- INDUSTRIE/SPA	58

Schéma N°13 : circuit direct de distribution sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	59
Schéma N°14 : circuit court de distribution sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	59
Schéma N°15 : circuit long de distribution sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	59

Sommaire

Sommaire

<i>Introduction générale</i>	01
<i>Chapitre I : Les fondamentaux de la logistique et de la chaîne logistique</i>	04
Introduction	04
Section 01 : De la logistique à la chaîne logistique.	04
Section 02 : La gestion de la chaîne logistique et la performance logistique	13
Conclusion du chapitre	20
<i>Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale</i>	21
Introduction	21
Section 01 : conceptualisation du commerce international	21
Section 02 : Les piliers de la chaîne logistique internationale	30
Conclusion	40
<i>Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA</i>	41
Introduction	41
Section 01 : Présentation de l'entreprise d'accueil et le cadre méthodologique	41
Section 02 : L'analyse des résultats et étude de cas	49
Conclusion	60
<i>Conclusion générale</i>	61
<i>Bibliographie.</i>	

Introduction générale.

Introduction

Dans un monde de plus en plus globalisé, où les frontières économiques disparaissent et où les entreprises font face à une concurrence croissante, le commerce international est devenu une variable importante de l'économie mondiale. Les entreprises doivent désormais non seulement fabriquer des produits de qualité, mais aussi les distribuer efficacement à l'échelle mondiale.

Dans ce contexte, la logistique et la chaîne logistique sont indispensables pour les entreprises. Elles assurent le flux efficace des marchandises depuis les fournisseurs jusqu'aux clients finaux. Au cours des dernières années, la logistique a connu une transformation significative avec l'émergence de la logistique 4.0, qui intègre les nouvelles technologies comme l'Internet des objets (IoT), l'intelligence artificielle (IA) et la blockchain. Ces innovations permettent une meilleure traçabilité, une gestion optimisée des stocks et une réduction des coûts, tout en améliorant la satisfaction client.

L'Algérie, en tant que pays en développement, doit s'adapter à la globalisation et à l'ouverture des marchés internationaux pour maintenir sa compétitivité. Malgré ses efforts pour diversifier ses exportations au-delà des hydrocarbures, les importations continuent de dominer ses échanges commerciaux extérieurs. Dans ce contexte, doit renforcer sa compétitivité sur la scène mondiale. Bien que le pays dispose de ressources naturelles et d'infrastructures industrielles importantes, les entreprises algériennes doivent s'adapter pour l'amélioration de la logistique internationale.

Afin de bien comprendre et développer ces informations dans ce domaine logistique internationale en Algérie, nous avons rapprochées de l'entreprise nationale électro-industrie spécialisée dans la production et la commercialisation des transformateurs dans le but de réaliser notre étude empirique, dans le cadre d'analyse de leur chaîne logistique internationale.

Pour élargir notre étude, nous avons identifié la problématique centrale suivante :

- « **Comment l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA optimisé l'efficacité de ça chaîne logistique internationale.** ».

Pour mieux saisir notre problématique et y répondre, nous avons choisi les sous-questions suivantes :

- **Q1.** Quels sont les principaux changements qui ont conduit à la transition de la logistique vers la gestion de la chaîne logistique ?
- **Q2.** Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la chaîne logistique internationale ?
- **Q3.** Comment se déroule le processus logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSRIE/SPA?.

❖ **Justification de choix de thématique**

Nous avons choisi cette thématique « Analyse de la chaîne logistique internationale de l'entreprise électro-industrie », car elle est alignée avec notre domaine d'étude et correspond à nos intérêts académiques et professionnels.

❖ **Les objectifs**

Sur le plan théorique, notre objectif est de comprendre la logistique et la chaîne logistique à l'international, et d'essayer d'analyser le déroulement de processus logistique.

Sur le plan empirique, nous cherchons à comprendre la logistique dans un environnement actif et à déterminer le processus logistique dans les entreprises, si ce qu'on sait sur la chaîne logistique dans le côté théorie le même sur le terrain.

❖ **La méthodologie de recherche**

Afin répondre à notre problématique, nous avons adopté une démarche méthodologique qualitative à double approche (théorique et empirique) ;

Pour parfaire la partie théorique, nous avons mené une revue de la littérature, en procédant à la consultation d'ouvrages, revues, travaux de recherches (mémoires et thèses) et divers articles sur internet portant sur la logistique et la chaîne logistique internationale.

Pour la réalisation de la partie pratique on a mené une étude de cas au sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA où nous avons effectué des entretiens, à l'aide d'un guide d'entretien, avec les différents responsables des services de l'entreprise. En plus des entretiens, nous avons également analysé les documents internes de l'entreprise avec la méthode d'analyse de contenu.

❖ **Structure de mémoire**

Notre travail est structuré en trois chapitres pour une meilleure compréhension comme suit :

- **Chapitre I** : Les fondamentaux de la logistique et la chaîne logistique.
- **Chapitre II** : La chaîne logistique à l'international .
- **Chapitre III** : Analyse de la chaîne logistique internationale de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Dans le premier chapitre, nous abordons les bases de la logistique et de la gestion de la chaîne logistique. La première section traite de l'introduction à la logistique et à la chaîne logistique, tandis que la deuxième se concentre sur la gestion de la chaîne logistique et sa performance. Dans le deuxième chapitre, nous explorons la dimension internationale de la chaîne logistique, avec la première section consacrée au commerce international et la deuxième à la chaîne logistique internationale.

Introduction générale.

Enfin, dans le troisième chapitre, nous concentrons sur l'analyse de la chaîne logistique internationale de l'entreprise électro-industrielle. La première section présente l'entreprise et le cadre méthodologique, tandis que la deuxième propose une étude de cas détaillée, portant sur l'analyse des résultats et étude de processus logistique de l'entreprise d'accueil.

Chapitre I :

*Les fondamentaux de la logistique et de la chaîne
logistique*

Introduction

La logistique joue un rôle essentiel au sein d'une entreprise, est essentielle pour assurer la disponibilité des biens et services au bon endroit, en gérant efficacement les quantités, les délais et les coûts. Elle va au-delà de la simple organisation des transports et inclut la gestion des flux de la source d'approvisionnement jusqu'au point de consommation. L'évolution de la logistique et ses différents acteurs ont donné naissance au concept de la chaîne logistique.

Cette dernière, impliquant divers acteurs, est cruciale pour le fonctionnement d'une entreprise, s'étendant du fournisseur du fournisseur au client final.

La gestion de la chaîne logistique, ou supply chain management, est une fonction clé pour améliorer la performance globale de l'entreprise grâce à des mesures efficaces et des évaluations.

Dans ce chapitre, nous allons d'abord définir les concepts fondamentaux de la logistique ainsi que les méthodes de gestion de la chaîne logistique. Pour cela, nous avons choisi de les présenter en deux sections :

- ✓ La première section est consacrée à la présentation des différents concepts de base de la logistique et la chaîne logistique ;
- ✓ La deuxième section traite la gestion de la chaîne logistique (supply Chain) et la performance logistique.

L'objectif de ce chapitre est d'offrir une compréhension approfondie des principes et pratiques de la logistique et de la gestion de la chaîne logistique.

Section 01 : De la logistique à la chaîne logistique.

Aujourd'hui, on parle souvent de la logistique et de la Supply Chain, mais beaucoup de gens les confondent. Certains pensent que la Supply Chain a remplacé la logistique, d'autres pensent qu'ils sont pareils. Pourtant, ils sont différents. Alors qu'est-ce qui distingue la logistique de la chaîne d'approvisionnement ? Donc dans cette section nous allons présenter la logistique et la chaîne logistique, à la fin on va voir la différence entre eux.

1. Conceptualisation sur la logistique :

La logistique est essentielle pour la gestion des flux des biens et des services, joue un rôle important dans l'économie mondiale en optimisant toutes les étapes, de la production à la livraison.

1.1. Origine et évolution de la logistique

Le terme « logistique » dérive du mot grec « logistikos », qui se rapporte au raisonnement et au calcul. La logistique a trouvé ses origines dans le domaine militaire. C'était une fonction qui assure l'approvisionnement des troupes pour maintenir leur efficacité opérationnelle. Au fil du temps, elle a évolué pour devenir un élément clé du management des entreprises, visant à optimiser les opérations et à garantir leur pérennité, devenant ainsi un outil stratégique pour améliorer la performance et acquérir un avantage concurrentiel. Cette évolution s'est déroulée à travers différentes périodes, de la « logistique des performances

logistiques séparée » à la « logistique intégrée », puis à la « logistique coopérée », et enfin à l'émergence récente de « The SustainableSupply Chain¹ ».

On peut résumer l'évolution de la logistique en quatre phases au fil des années de 1950 jusqu'à 2020 :

1.1.1. La logistique séparée (1950-1975)

Dans cette phase, la logistique est considérée comme une fonction secondaire de l'entreprise, qui se limite à gérer les flux physiques de marchandises entre les fournisseurs, les usines et les clients. La logistique est organisée de manière cloisonnée, sans coordination entre les différents services (production, approvisionnement, distribution, etc.). La logistique est souvent sous-traitée à des prestataires externes, qui assurent le transport et le stockage des produits².

1.1.2. La logistique intégrée (1975-1990) :

Dans cette phase, la logistique devient une fonction stratégique de l'entreprise, qui vise à optimiser les flux d'information et de matières entre les différents acteurs de la chaîne logistique. La logistique est intégrée au sein de l'entreprise, qui cherche à réduire les coûts, les délais et les stocks. La logistique s'appuie sur des concepts tels que le juste-à-temps, la gestion partagée des approvisionnements, le groupage et le dégroupage des commandes. La logistique utilise des outils informatiques pour planifier, piloter et contrôler les opérations logistiques³.

1.1.3. La logistique coopérée (1990-2010)

Dans cette phase, la logistique devient une fonction collaborative, qui vise à créer de la valeur ajoutée pour le client final. La logistique implique une coopération entre les différents partenaires de la chaîne logistique, qui partagent les informations, les ressources et les risques. La logistique s'adapte aux besoins spécifiques de chaque client, en proposant des services personnalisés et différenciés. La logistique utilise des technologies de communication et d'échange de données, telles que le code à barres, l'EDI, le RFID, le GPS, etc⁴.

1.1.4. La logistique ouverte (2010-2020)

Dans cette phase, la logistique devient une fonction innovante, qui vise à anticiper les attentes du client final. La logistique intègre les nouvelles tendances du marché, telles que le commerce électronique, le développement durable, la traçabilité, la sécurité, etc. La logistique utilise des technologies de pointe, telles que l'intelligence artificielle, le big data, l'internet des objets, la robotique, etc. La logistique s'ouvre à de nouveaux acteurs, tels que les plateformes collaboratives, les start-up, les consommateurs, etc⁵.

¹Ahmed Yahia Samia, année 2023, article intitulé « Evolution de la logistique et son apport à l'amélioration de la performance de l'entreprise : Cas : Secteur agroalimentaire en Algérie », volume 10, numéro 1, P.02.

²<https://wikimemoires.net/2013/02/de-la-logistique-eclatee-a-la-logistique-collaborative/>, (consulté le 01/02/2024 à 15 :30h).

³Idem, (consulté le 01/02/2024 à 15 :30h).

⁴<https://logistique-pour-tous.fr/les-evolutions-de-la-logistique/>, (consulté le 01/02/2024 à 15 :40h).

⁵Idem, consulté le 01/02/2024 à 15 :40h.

1.2. Définitions de la logistique

Pour définir la logistique on a plusieurs définitions qui sont attribuées à ce terme :

Par l'association Américaine du marketing en 1984: « La logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ».

L'Association des Logisticiens d'entreprises (ASLOG) : définit la logistique comme « l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité ».

Le comité européen de normalisation propose la définition suivante : AFNOR (norme X 50-600) 1999 : 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 ».

Définition générale : Ensemble des techniques et des moyens visant à obtenir une gestion optimale des flux de produits, des flux d'individus, des flux financiers et des flux d'informations, en organisant, rationalisant, hiérarchisant, régulant et coordonnant l'ensemble de ces flux de manière à réduire au maximum leur nombre, leur durée et leur coût. Elle est aujourd'hui de plus en plus considérée comme une fonction stratégique transversale de l'entreprise⁶.

1.3. Type de la logistique

1.3.1. Logistique interne

Est défini comme étant l'ensemble des activités de l'entreprise qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais demandés par les unités de production et/ou d'assemblage des références et quantités voulues de matière première dans les meilleures conditions de coût⁷.

1.3.2. Logistique externalisée

Appelés également l'outsourcing. L'externalisation est tout simplement le fait de confier une ou des activités de son entreprise pour un prestataire externe spécialisé. Cette sous-traitance permet à l'entreprise de se focaliser sur son activité première⁸.

1.3.3. Logistique de distribution

La distribution consiste à transporter les produits finis vers les marchés des consommateurs, par conséquent cette logistique rassemble les activités mises en œuvre pour approvisionner les consommateurs en produits finis.

⁶<https://www.simcore.fr/gestion-de-flux/>, (consulté le 01/02/2024 à 17 :05h).

⁷[Lojistik.blogspot.com/2018/02/les-différents-types-de-logistique-interne](https://www.lojistik.blogspot.com/2018/02/les-différents-types-de-logistique-interne), (consulté le 01/02/2024 à 18 :25h).

⁸www.blog.raja.fr/externaliser-logistique-avantages-inconvénients, (consulté le 01/02/2024 à 18 :25h).

Elle intègre donc l'administration des ventes (réception des commandes, planification des livraisons, la gestion des stocks, conditionnement, emballage et suremballage)⁹.

1.3.4. La logistique industrielle

Elle est aussi appelée logistique de production, la logistique industrielle définit une pratique des méthodes de la logistique traditionnelle dans le but d'optimiser les flux de production. Son périmètre d'action comporte des infrastructures consacrées à la création de produit (rayonnage industrielle, ateliers, usines, site), il faut y ajouter des entrepôts amont (avec les matières premières et consommable), les entrepôts aval (ou sont stockés les produits finis) ainsi que les ateliers et l'entrepôt intermédiaire (en cours de Production)¹⁰.

1.3.5. La logistique d'approvisionnement

Cette logistique permet d'acheminer dans les usines et/ou atelier (le produit de base, composant et sous ensemble) nécessaire à la production¹¹.

1.3.6. Reverse logistic (la logistique inversée)

Est une expression anglo-saxon qui se traduit souvent par "logistique inversée" ou "rétro-logistique" ou "logistique des retours" cela consiste pour l'entreprise à récupérer les produits que le client ne veut plus, ou qu'il souhaite réparer, ou encore traiter des déchets industriels, emballage, produit inutilisable¹².

1.4. Les objectifs de la logistique

On peut citer plusieurs objectifs :

- ✓ Satisfaire la demande de flux physique (matière, transport, emballage, stock...), en accord avec le responsable de l'urbanisation de système d'information, des flux d'informations associés (notion de traçabilité).
- ✓ Elle est co-responsable de la gestion de la chaîne logistique, des moyens qui permettent d'atteindre cet objectif (matériels, machines...).
- ✓ Elle est co-responsable auprès de tous les services de la qualité des flux physiques.
- ✓ Mobiliser avec l'aide des autres services des ressources (humaines et financières) pour y parvenir.
- ✓ Au sens large, réaliser la production initiée par le service marketing /vente et est par conséquent au centre des négociations du processus métier.
- ✓ Gère directement les flux matières et indirectement les flux associés immatériels : flux d'information et flux financiers.

⁹ Mr BOURICHE Ahmed, Mr OUHROUCHE Salim, Mémoire Master en sciences commerciales 2015-2016 intitulé « GESTION DE LA LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION » UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA, Page, 9.

¹⁰ www.espace-equipement.com/blog/la-logistique-industrielle, (consulté le 01/02/2024 à 19 :00h).

¹¹ Idem, Page, 10.

¹² E-marketing.fr/définition-glossaire/revers-logistic, (consulté le 01/02/2024 à 19 :35h).

- ✓ Assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service (quantité, qualité et en bonne condition) a un lieu de consommation dans les délais les plus favorables (au bon endroit et au bon moment) à moindre prix.¹³

2. La chaîne logistique (suply chaine)

2.1.Définition de la chaîne logistique

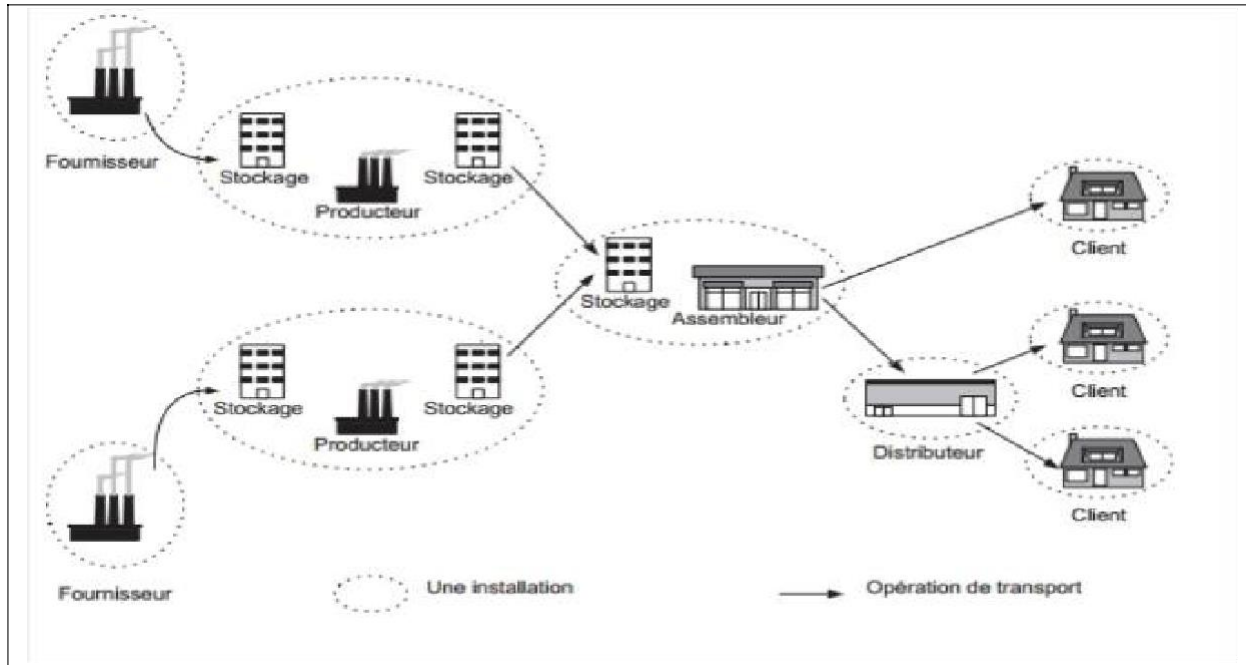


Figure N°01 : La chaîne logistique.

Source : image trouvée sur Google.

Définition 1 : LEE et BILLINGTON voient la supply chain d'un produit fini comme un réseau d'installation qui assure les fonctions d'approvisionnement en matière première en composants puis en produit finis et distribution du produits finis vers les clients¹⁴.

Définition 2 : [Swaminathan& al 96] définissent chaîne logistique comme étant un réseau d'entités autonomes ou semi autonomes collectivement responsables pour l'acquisition, la production, et la distribution de produit appartenant à une ou plusieurs famille¹⁵.

Parallèlement CHRISTOPHER a proposé une définition plus large des chaînes logistiques. Selon lui, une supply chain est un réseau d'organisation qui supporte des flux phasiques, informationnels et financiers impliqués par des relations en amont vers l'aval, dans

¹³MANSOURI (Hanane), MAZOUZI (Souad) «Minimisation des couts logistiques de distribution des centres de livraison régionaux aux grossistes », mémoire master recherche, université Abedrahman, Mira Bejaia, année 2016, page8.

¹⁴(F-A) GRUAT LA FORME-CHRETIEN : référentiel 'évaluation de la performance d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention le grade de docteur en génie informatique, école doctorale : informatique et information pour la société, 2007, page. 27

¹⁵GHEDIRA KHALED,A.2006, « Logistique de la production: approches de modélisation et de résolution ».Edition TECHNIP.P,118.

différents processus et activités, qui fournissent un produit ou un service, dans le but de satisfaire le client¹⁶.

Donc une chaîne logistique est le système grâce auquel les entreprises amènent leurs produits et services jusqu'à leurs clients selon un ensemble de flux physiques, financiers et informationnels, du premier des fournisseurs jusqu'aux clients finales.

2.2. La structure de la chaîne logistique

Certaines de typologies décomposent les structures de la chaîne logistique en séries, dyadiques, divergentes, convergentes et en réseaux. Les structures de base sont illustrées ci-dessous.

2.2.1. La structure en série : décrit un processus linéaire et vertical, utile pour étudier l'impact de l'information sur toute la chaîne¹⁷.

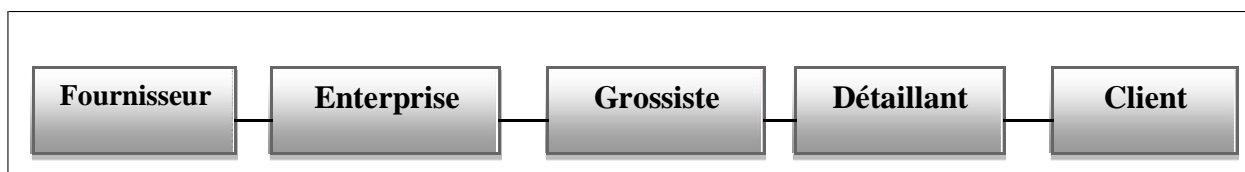


Schéma N°01: La structure en série.

Source : réaliser par nous-mêmes.

2.2.2. La structure dyadique : est une version simplifiée de la structure en série, limitée à deux étapes, souvent utilisée pour étudier les relations client/fournisseur ou donneur d'ordre/sous-traitant.

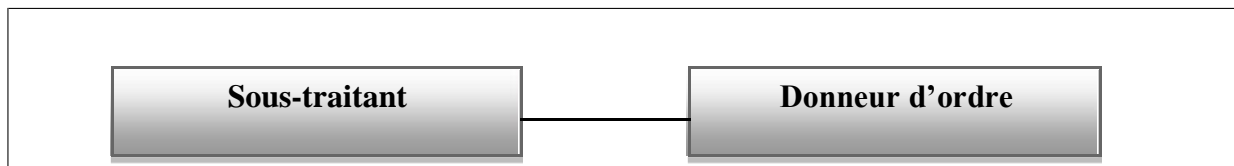


Schéma N°02: La structure dyadique.

Source : réaliser par nous-mêmes.

¹⁶(M) CRISTOPHER : strategies for reducing costs and improving services, logistics and supply chain management, London, prentice Hall, 1998, p, 28.

¹⁷<https://www.clicours.com/conception-et-gestion-dune-chaîne-logistique/>, (consulté le 02/02/2024 à 10 :00h).

2.2.3. La structure divergente : représente un réseau de distribution où les matériaux partent d'un point central et se dispersent dans la chaîne.

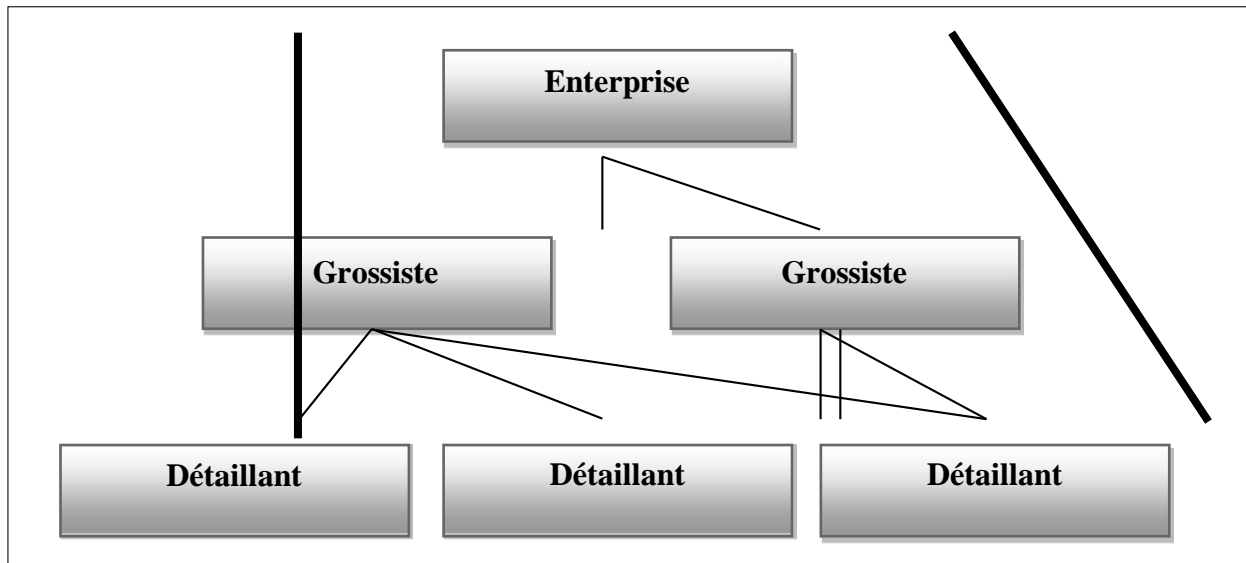


Schéma N°03: La structure divergente.

Source : réaliser par nous-mêmes.

2.2.4. La structure convergente modélise : un processus d'assemblage où les matériaux convergent vers un site central pour l'assemblage final¹⁸.

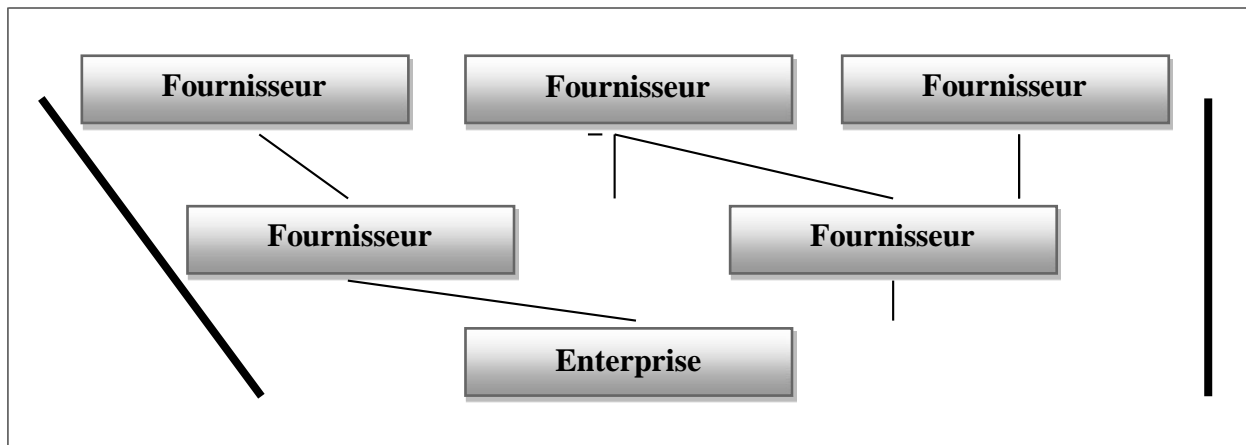


Schéma N°04 : La structure convergente.

Source : réaliser par nous-mêmes.

¹⁸Idem,(consulté le 02/02/2024 à 10 :00h).

2.2.5. La structure en réseau : combine les aspects des structures divergente et convergente, impliquant souvent de nombreux acteurs, ce qui peut être complexe, surtout pour des produits complexes¹⁹.

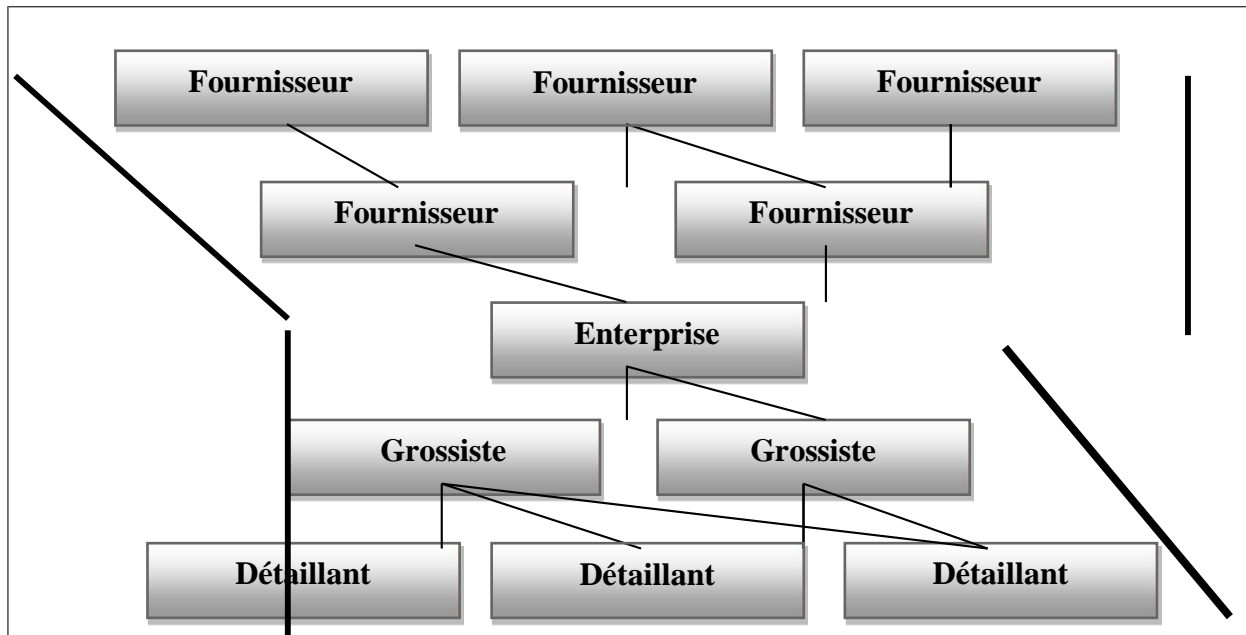


Schéma N°05: La structure en réseau.

Source : réaliser par nous-mêmes.

2.3. Les Flux de la chaîne logistique

Les flux sont l'expression directe de la performance logistique, la notion flux s'applique aussi aux produits qu'aux informations dont la qualité est essentielle pour assurer un pilotage efficace. On distingue trois flux d'une chaîne logistique²⁰:

2.3.1. Flux d'information

Est l'ensemble des transferts ou échanges des données entre les différents acteurs de la chaîne logistique, il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs.

2.3.2. Flux physique

Il comprend les mouvements physiques des matières premières des produits finis et des services tout au long de processus logistique. Ces flux physiques impliquant le transport, le stockage et la manipulation des marchandises et des produits

2.3.3. Flux financier

Il s'agit des mouvements d'argent et les transactions financiers qui ont lieu entre les différents acteurs de la chaîne logistique, telle que les fournisseurs, les fabricants, les distributeurs, les détaillants et les clients.

¹⁹idem, consulté le 02/02/2024 à 10h.

²⁰ ALEXANDRE (K), stratégie logistique : « Supply Chain management », 3^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2004, p19.

2.4. Les processus de la chaîne logistique

Un processus est un ensemble d'activités qui définit des rôles et des relations, et qui systématisé l'organisation et la politique d'une entreprise dans le but d'atteindre certains des objectifs de cette entreprise. Nous présentons ici les cinq processus principaux d'une entreprise, qui sont l'approvisionnement, la production, la distribution et la vente et la gestion de retour²¹.

2.4.1. Le processus Approvisionnement

Le processus Approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer. La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise. La seconde phase du processus approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser.

2.4.2. Le processus de production

Le processus Production concerne l'ensemble des transformations que vont subir les composants pour réaliser les produits finis de l'entreprise. L'objectif du processus Production est de fabriquer les produits requis tout en assurant la productivité du système (notamment par un taux élevé d'utilisation des ressources mobilisées).

2.4.3. Le processus de distribution

Le processus de Distribution concerne la livraison des produits finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de transport, le choix du nombre d'étages (ou d'intermédiaires) dans le réseau de distribution ainsi que le positionnement des entrepôts et leur mode de gestion.

2.4.4. Le processus de vente

Le processus Vente, mis en œuvre par le service commercial, développe les relations envers le client (négociation des prix et des délais, enregistrement des commandes, ...) et par extension, recherche une meilleure connaissance du marché. Ce processus de l'entreprise est également chargé de définir la demande prévisionnelle et d'intégrer des aspects commerciaux comme la durée de vie du produit pour anticiper l'évolution de ses ventes. Les aspects marketing (analyse de marché, publicité, promotions, ...) sont aussi gérés dans ce processus.

2.4.5. Processus de gestion des retours

Est un processus récent dans le modèle prenant en compte toutes les activités nécessaires pour gérer le retour du produit par les clients ou par un autre maillon du réseau.

On a constaté que la chaîne logistique s'étend du premier des fournisseurs jusqu'aux clients ultimes, les consommateurs²².

²¹M.JULIEN FRANCOIS, A.2007. Thèse docteur « Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance », Université Bordeaux ,p.23, 24.

²²Idem. P.23, 24.

La logistique et la chaîne logistique jouent des rôles complémentaires dans la gestion des opérations commerciales. La logistique se concentre sur le mouvement des produits, tandis que la chaîne logistique englobe l'ensemble du processus, de la gestion des fournisseurs à la satisfaction des clients.

Section 02 : La gestion de la chaîne logistique et la performance logistique

Une gestion efficace de la chaîne logistique est essentielle au succès opérationnel et financier de toute entreprise. Cette section traite les principes et les niveaux de décision dans la gestion de la chaîne logistique (SCM) et l'importance de performance logistique dans la satisfaction du client, la réduction des coûts et la compétitivité du marché.

1. La gestion de la chaîne logistique (SCM)

1.1. Définition de la gestion de la chaîne logistique (SCM)

La gestion de la chaîne logistique, ou supply chain management (SCM), couvre tous les processus impliqués dans la supervision et l'amélioration de la chaîne logistique. Afin de mieux comprendre ce concept, voici quelques définitions de différents auteurs.

[Simchi-Levi et al.] : A définit la gestion de la chaîne logistique comme suit : « La gestion des chaînes logistique est un ensemble d'approche utilisées pour intégrer efficacement les fournisseurs, les producteurs, les distributeurs, de manière à ce que la marchandise soit produite et distribuée à la bonne qualité, au bon endroit et au bon moment dans le but de minimiser les coûts et d'assurer le niveau de service requis par le client²³».

[Selon Tan et al.] : « La gestion de la chaîne logistique englobe la gestion des approvisionnements et des marchandises depuis les fournisseurs de matières premières jusqu'au produit fini (et aussi de son éventuel recyclage). La gestion de la chaîne logistique se focalise sur la façon dont les entreprises utilisent les processus, la technologie et l'aptitude à améliorer la compétitivité de leurs fournisseurs. C'est une philosophie de management qui prolonge les activités classiques intra-entreprise, rassemblant l'ensemble des partenaires commerciaux avec un but commun d'optimisation et d'efficience »²⁴.

Le CSCMP « council of supply chain management professionnels) : définit le SCM comme étant : « le management logistique est cette partie du supply chain management qui prévoit, met en place et maîtrise de façon efficiente les flux, les contrefeux et les stocks de marchandises, ainsi que les services et les informations associées, leur point d'origine à leur point de consommation, de façon à satisfaire les exigences des clients. »²⁵.

1.2. Objectifs du SCM

Parmi les objectifs du SCM on peut citer :

²³ PIERRE MEDIAN.ANNE GRATACAP, « logistique et supplychain management, Dunod », édition, paris, 2008, page 15.

²⁴ CHRISTOPHE GOUIN, Modélisation et résolution de problèmes de planification de la chaîne logistique à l'aide du logiciel d'optimisation AIMMS, édition, 2011, page 84.

²⁵ PIERRE MEDIAN.ANNE GRATACAP, op.ct, page 13.

- ✓ Allouer efficacement les ressources de production, distribution, transport et d'information, en présence d'objectifs conflictuels, dans le but d'atteindre le niveau de service demandé par les clients au plus bas prix.
- ✓ Améliorer la compétitivité industrielle en : minimisant les coûts, assurant le niveau de service requis par le client, allouant efficacement les activités sur les acteurs de production, distribution, transport et d'information ; veillant à ce que les acteurs ne développent pas de comportements locaux antagonistes venant affecter la performance globale.
- ✓ Maximiser la valeur apportée au client et donc les produits de la chaîne logistique au travers de l'intégration et la coordination des divers acteurs²⁶.

1.3. Les apports de la gestion de la chaîne logistique

Les apports d'une gestion efficace des chaînes logistiques sont nombreux, comme le montrent de nombreuses études. On peut identifier les apports suivants²⁷ :

1.3.1. Les apports de coordination

Le fait d'appartenir à une chaîne logistique permet à une entreprise d'avoir une relation plus proche de ses partenaires, ce qui conduit à une meilleure coordination des processus d'approvisionnement, de fabrication et de distribution. Cette coordination assure un partage des informations, des compétences et des risques.

1.3.2. Les apports financiers

Une gestion efficace de la chaîne logistique permet des améliorations significatives au niveau financier. En effet, sans avoir recours à des licenciements ou à une diminution de l'efficacité, la gestion d'une chaîne logistique permet une réduction des coûts tels que les coûts de stockage, de gestion, d'administration, et d'autres. Cette réduction des coûts permet de donner aux entreprises un avantage concurrentiel et d'améliorer leurs marges bénéficiaires.

1.3.3. Les apports opérationnels

Les apports opérationnels au niveau d'une chaîne logistique sont divers. Une meilleure gestion des stocks permet une réduction des niveaux de stock, une amélioration de la rotation des stocks qui diminue les ruptures de stock, ainsi qu'une amélioration de la productivité opérationnelle. De plus, un temps de cycle plus court peut être observé.

1.3.4. Les apports service clientèle :

Augmenter la satisfaction des clients finaux est un des objectifs et des apports de la bonne gestion d'une chaîne logistique. En effet, la réduction des coûts et le partage des compétences et des informations permettent de proposer un produit de qualité meilleure avec un moindre coût. De plus, la gestion d'une chaîne logistique apporte une fiabilité des livraisons, un meilleur service après-vente et une rapidité de réaction aux changements.

²⁶<https://supply-chain.net/scm-supply-chain-management-definition/>(consulté le 08/02/2024 à 11 :00h).

²⁷Omar KALLEL, THÈSE du DOCTORAT, titre : L'impact des relations contractuelles entre donneurs d'ordres et sous-traitants sur la performance d'une chaîne logistique équitable,(INSA Toulouse), (ISG de Tunis),page,18.

2. Les niveaux de décisions de la chaîne logistique

2.1. Décision Stratégique

Ce niveau appelé (strategic management ou encore strategic planning), Il définit la politique de l'entreprise sur long terme, une durée s'étalant sur plusieurs années (la durée de l'horizon dépend du cycle de vie des produits).

Ces décisions peuvent être par exemple, la sélection de fournisseurs et sous-traitants, les décisions d'ouverture ou de fermeture de certains sites de production ou leurs délocalisations, l'affectation d'une nouvelle zone de marché à un centre de distribution (entrepôt), la recherche de nouveaux partenaires industriels, mais aussi le développement d'un nouveau produit, la configuration de l'usine, son mode de fonctionnement, ainsi que les objectifs financiers à atteindre.

Les décisions stratégiques configurent les chaînes logistiques. On donne dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions stratégiques :

- ✓ Le choix de fournisseurs.
- ✓ Le nombre, la localisation et la capacité des sites manufacturiers.
- ✓ L'affectation des produits aux installations sélectionnées de la chaîne.
- ✓ L'ouverture, fermeture de certaines installations dans la chaîne.
- ✓ Les moyens de transport à utiliser.
- ✓ La quantité des matières premières pour chaque site de la chaîne²⁸.

2.2. Décision tactique

Le niveau décisionnel tactique s'intéresse aux décisions à moyen et long terme (de quelques semaines à quelques mois).

La décision tactique s'agit de produire aux moindres coûts pour satisfaire les demandes prévisibles en s'inscrivant dans le cadre fixé par le plan stratégique de l'entreprise (ressources matérielles et humaines).

Ce niveau tactique concerne aussi la coordination des opérations entre les installations (client/fournisseurs, production /distribution, stock/distribution)²⁹.

2.3. Décision opérationnelle

Concerne les décisions à court terme de l'entreprise. Ce sont des décisions prises dans le quotidien afin d'assurer la bonne mise en place des décisions tactiques.

Ce type de décisions est généralement pris par les chefs d'équipes dans le but de gérer les opérations quotidiennes d'une usine ou d'un centre de distribution de la meilleure manière pour réagir face aux aléas et pour bien répondre aux exigences des commandes.

Parmi ces décisions, on trouve la gestion des stocks, la gestion de la main d'œuvre, la gestion des équipements, l'ordonnancement de la production. Etc.

Ces trois classes de décisions de gestion de la chaîne logistique se différencient par au moins trois éléments :

²⁸<https://www.clicours.com/conception-et-gestion-dune-chaîne-logistique/> (consulté le 08/02/2024 à 16 :15h).

²⁹Idem, (consulté le 08/02/2024 à 16 :15h).

- ✓ Par l'horizon de temps considéré : les décisions opérationnelles sont prises jour le jour, les décisions tactiques concernent la planification à moyen terme (18<mois), tandis que les décisions stratégiques concernent la planification à long terme.
- ✓ Par le niveau d'agrégation : les décisions opérationnelles au niveau de l'atelier, les décisions tactiques au niveau de l'usine, tandis que les décisions stratégiques au niveau de l'ensemble de l'entreprise.
- ✓ Par le niveau de responsabilité : les décisions opérationnelles sont prises par les agents de maîtrise, les décisions tactiques par les cadres et les décisions stratégiques par la direction générale de l'entreprise³⁰.

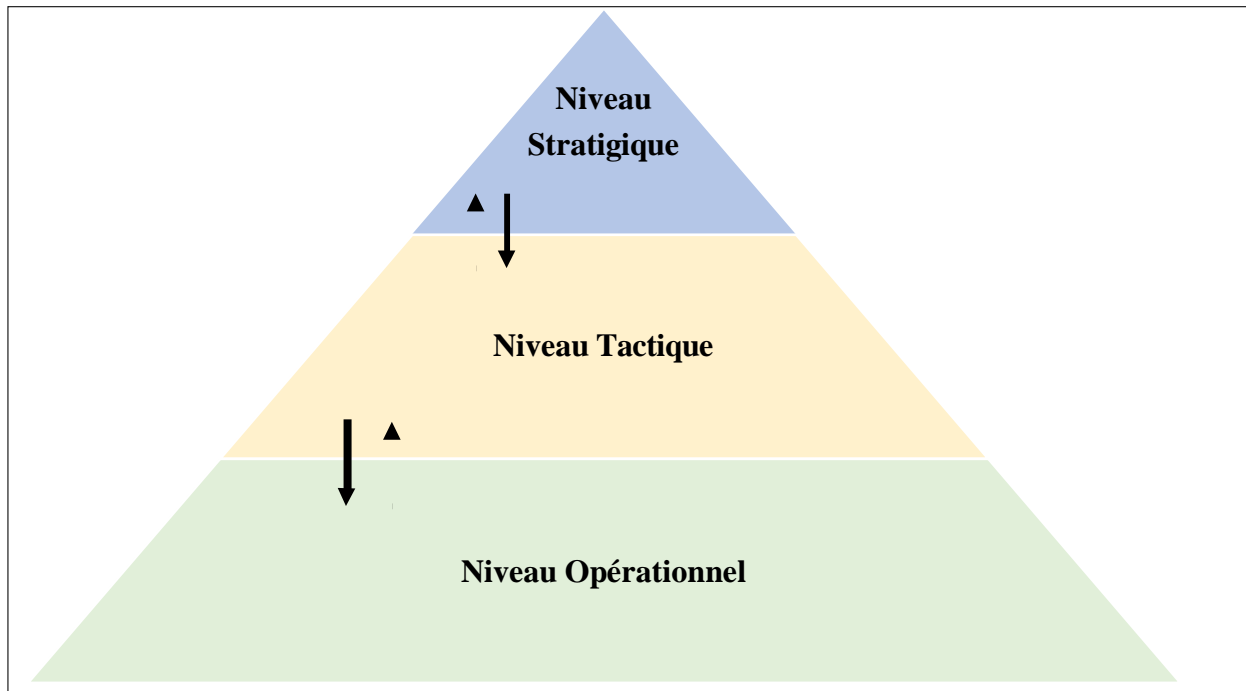


Schéma N°06 : Pyramide des niveaux de décisions.

Source : Réalisé par nous-mêmes.

3. La performance logistique

3.1. Définitions de la performance logistique

La performance peut être définie de plusieurs manières, à cet effet, nous retrouvons plusieurs interprétations de différents auteurs :

Selon l'AFNOR « La performance est une donnée qui mesure l'efficacité et /ou l'efficacité de tout ou partie d'un processus ou d'un système (réel ou simulé) par rapport à un nombre, ou un plan ou un objectif déterminé dans le cadre d'une stratégie d'entreprise. Toute forme de performance ne se traduit pas systématiquement par un montant financier par exemple l'amélioration des délais est une forme de performance ».

³⁰Boudahri Fethi, thèse de doctorat, 2013, conception et pilotage d'une chaîne logistique agroalimentaire application produit de volaille la ville de Tlemcen, Université Abou Bekr Belkaid Tlemcen, p18, p19, p20.

Le dictionnaire du management de projet définit la performance comme : «Le concept de performance d'un projet regroupe la recherche d'efficacité, comprise comme l'optimisation des activités du projet en fonction des ressources disponibles et mises en œuvre, et celle d'efficacités, comprise comme le degré de réalisation des exigences du projet (contenu, coûts, et délais, notamment). La performance liée à des objectifs préalablement définis par l'organisme. »³¹.

La performance logistique est un concept multiple qui doit être appréhendé de façon transverse et globale dans la mesure où les flux ne s'arrêtent pas aux frontières de l'entreprise sa traduction n'est cependant pas évidente face à la complexité de la chaîne logistique³².

3.2. Les composantes de la performance logistique

3.2.1. L'efficacité

Elle est relative à l'utilisation des moyens pour obtenir des résultats donnés dans le cadre des objectifs fixés. D'une manière générique qui nous convient très largement, « C'est l'aptitude d'une spécifique à modifier une situation de travail dont le maintien constitue un obstacle »³³.

Plus simplement nous pouvons définir l'efficacité « Comme le rapport entre les résultats atteints par un système et les objectifs visés. De ce fait, les résultats seront proches des objectifs visés plus le système sera efficace. On s'exprimera donc le degré d'efficacité pour caractériser les performances d'un système »³⁴.

3.2.2. L'efficience

Par l'efficience, on entend le rapport entre les biens ou les services produits, d'une part et les ressources utilisées pour les produire, d'autre part. Dans une opération basée sur l'efficience, pour un ensemble de ressources utilisées le produit obtenu est maximum, ou encore les moyens utilisés sont minimaux pour toute qualité et quantité donnée de produits ou de services (c'est-à-dire que l'efficience correspond à la meilleure gestion possible des moyens, des capacités en relation avec les résultats) c'est le rapport entre l'effort et les moyens totaux déployés dans une activité d'une part, et l'utilité réelle que les gens en tirent sous forme de valeur d'usage d'autre part³⁵.

3.2.3. La pertinence

La notion de pertinence reste très subjective et difficile à mesurer. Toute fois, on pourra admettre que la pertinence est la conformité des moyens et des actions mis en œuvre en vue d'atteindre un objectif donné. Autrement dit, être atteint efficacement d'une manière efficiente l'objectif fixé³⁶.

³¹AFITEP, Dictionnaire de management de projet : Editions AFNOR 2010, P191.

³²Gestion de la chaîne d'approvisionnement mondiale, <https://www.supplychain-meter.com>, (Consulté le 06/02/2024 à 11 :00h).

³³Gransted, (I), « L'impasse industriel », Dunod, Paris, 1992, P33.

³⁴Boislandelle, (H, M), « Gestion des ressources humaines dans la PME, édition Economica, Paris, 1998, P139.

³⁵Gransted, (I), op.cit, P 33.

³⁶Idem, P.33.

3.2.4. L'économie

Par l'économie, on entend les conditions dans lesquelles on acquiert des ressources humaines et matérielles. Pour qu'une opération soit économique, l'acquisition des ressources doit être faite d'une manière acceptable et au coût le plus bas possible.

Au final nous pouvons dire que la principale force de cet outil se réside dans la capacité d'aider à la formulation d'indicateurs de production³⁷.

4. Les approches de la mesure de la performance de la chaîne logistique

On peut distinguer plusieurs approches de mesure de la performance, parmi elles on cite les plus utilisées en gestion de la chaîne logistique.

4.1. Balanced score cards

La notion de tableau de bord (Balanced Scorecard) : son objectif principal est de compléter les indicateurs de performance purement financière par des indicateurs fonctionnels plus un objectif de déclinaison des cibles stratégiques d'entreprise en buts opérationnels concrets. Quatre axes d'analyses sont proposés pour mesurer la performance d'un système industriel³⁸.

- ✓ Satisfaction client : c'est l'ensemble des indicateurs qui déterminent la performance orientée vers le client.
- ✓ Satisfaction des actionnaires (financier) : c'est la rentabilité ou le chiffre d'affaire en fonction de stratégie.
- ✓ Processus interne (efficacité et efficience de toute la chaîne logistique) : sont les indicateurs qui évaluent la performance opérationnelle et ne sont pas liés nécessairement aux résultats financiers.
- ✓ Apprentissage et développement (satisfaction des salariés) : regroupe les indicateurs qui renvoient sur l'innovation et la croissance.

Le principe fondamental de cette approche est finalement de considérer l'évaluation de la performance comme une résultante de la mise en œuvre des processus. C'est-à-dire que la performance n'est pas vue comme simple mesure des résultats d'une action, mais comme un relevé de pertinence de l'utilisation des variables d'action. Ces variables sont appelées déterminants de la performance et sont les leviers qui permettent de produire les sorties souhaitées à partir d'entrées déterminées, de moyens de données et en fonction de consignes explicites³⁹.

³⁷M.LAURAS, A.2004, titre « méthodes diagnostic et d'évaluation de performance pour la gestion de la chaîne logistique », thèse en vue de l'obtention du titre de docteur, l'institut national polytechnique de Toulouse, , page 23-24.

³⁸Idem.p. 114.

³⁹Idem p. 119.

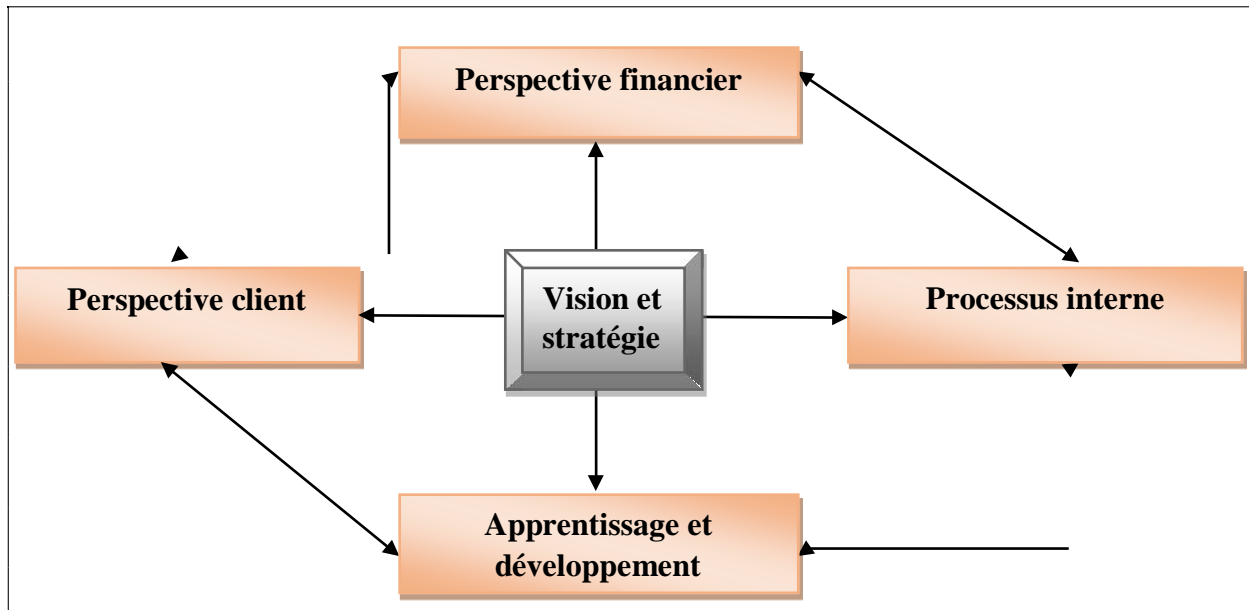


Schéma N°07: Les quatre axes de balanced scorecard

Source : (G) BAGLAIN et al : *manageant industriel et logistique, conception et pilotage de la supply chaine* édition economica, 4^{ème} édition, Paris, 2005, p, 768.

4.2. La méthode ABC

C'est une démarche destinée à donner des informations pertinentes sur les couts et les marges. Comme elle permet aussi d'améliorer l'utilisation des ressources disponibles en éclairant les choix de sous-traitance à l'aide de la définition de l'organisation des compétences. La gestion par activité a pour mission d'obtenir le cout réel d'un produit ou d'un service.

La méthode ABC s'articule autour des trois tableaux de bord suivants⁴⁰ :

- ✓ Le tableau de bord d'activité (mensuel) qui permet de suivre les objectifs financiers ;
- ✓ Le tableau de bord financier (mensuel/trimestriel) qui permet de suivre les objectifs financiers ;
- ✓ Le tableau de bord structure (trimestriel/semestriel) qui permet de suivre les structures de couts.

Les approches ABC souligne la nécessité de mettre en œuvre un pilotage en fonction des processus qui définissent le système étudié⁴¹.

4.3. La méthode SCOR (Supply Chain OperationRefrance)

Ce modèle de mesure de performance, a été développée par des professionnels de la supply chain. Il est largement appliqué, et présente l'intérêt de constituer une sorte de « langage

⁴⁰ Ideme.p.117, 118.

⁴¹ Ideme.p.123, 124.

commun » parmi les professionnels. Il s'organise autour de 4 domaines de performances principaux : PLAN, SOURCE, MAKE, et DELIVER⁴² :

La méthode SCOR se fait selon trois étapes principales :

- ✓ L'analyse qui décrit la chaîne logistique à partir d'une boîte à outil.
- ✓ L'évaluation ; qui propose des indicateurs de performance standards pour les chaînes logistiques afin de se comparer avec d'autres entreprises.
- ✓ L'amélioration, qui vise à exploiter les bonnes pratiques préconisées par le modèle SCOR.

La gestion de la supply chain est essentielle pour améliorer la performance opérationnelle d'une entreprise. On a constaté qu'une meilleure gestion de la chaîne logistique aide les entreprises à améliorer leur efficacité et leur compétitivité sur le marché.

Conclusion du chapitre

Ce chapitre a abordé les notions fondamentales de la logistique et de la chaîne logistique, ainsi que la gestion et la performance logistique.

Nous avons constaté que la logistique et la gestion de la chaîne logistique jouent un rôle essentiel dans la réussite des entreprises. Une gestion efficace de la chaîne logistique implique la coordination harmonieuse des flux de marchandises, des informations et des ressources tout au long du processus de la chaîne, une bonne gestion de la chaîne logistique permet d'obtenir une performance logistique optimale, contribuant ainsi à la réussite et à la compétitivité des entreprises dans un environnement de plus en plus concurrentiel.

⁴² BAGLIN Gérard et al, « Management industriel et logistique », 6^{ème} édition, publiée le 10 octobre 2013, p.770-771 »

Chapitre II :

La chaine logistique à l'internationale

Introduction

Dans un monde globalisé, les services logistiques internationaux sont essentiels au succès des entreprises et des économies. Le chapitre suivant propose une analyse approfondie de la chaîne d'approvisionnement internationale, divisée en deux sections distinctes mais complémentaires.

Dans la première partie, intitulée « Conceptualisation sur le commerce international », nous plongerons dans les fondements de ce domaine, en définissant ses contours, en retraçant son évolution historique, en examinant les théories qui le sous-tendent et en mettant en lumière le rôle crucial des organismes internationaux dans sa régulation et sa promotion.

La seconde partie du chapitre se focalisera sur la chaîne logistique internationale, une composante essentielle du commerce mondial. Nous commencerons par une présentation détaillée de la chaîne logistique internationale, en mettant en évidence ses différentes phases et acteurs clés. Ensuite, nous explorerons les aspects spécifiques liés au transport international, à l'assurance, aux incoterms et aux procédures de dédouanement, en soulignant leur importance dans le bon fonctionnement et la fluidité des échanges commerciaux à l'échelle mondiale.

L'objectif de ce chapitre est de fournir une compréhension claire des mécanismes de base du commerce international et de la chaîne d'approvisionnement pour faciliter le commerce mondial.

Section 01 : conceptualisation du commerce international

Cette première section commencera par définir le commerce international, en retraçant son évolution historique et en présentant les principales théories économiques qui l'encadrent. Nous passerons ensuite en revue les principaux organismes internationaux qui régissent et facilitent les échanges commerciaux mondiaux.

1. Présentation du commerce international

Le commerce international est essentiel pour comprendre les échanges économiques entre les pays. Il comprend l'échange de biens et de services entre les pays. Ce domaine vaste et complexe couvre des aspects tels que la logistique internationale, les procédures douanières, les solutions de financement et la gestion des risques.

Dans ce qu'il vient quelques définitions de commerce international et ce qui relatif a ce domaine :

Le commerce international est l'échange des biens, des services, des capitaux, de l'information et des personnes entre agents résidents sur des territoires économiques différents. Plusieurs entreprises industrielles sont implantées sur le territoire national dans le but d'assurer une croissance rapide du potentiel économique industriel du pays, mais la rareté

des produits sur le marché local a pousserai ces entreprises à faire recours à un approvisionnement de l'étranger¹.

Pour Michelle RAINELLI : « le commerce entre les nations peut être expliqué par deux motifs : le premier principe explicatif est celui de l'indisponibilité des biens, un pays importe ce qu'il ne peut produire. Le second est celui de la recherche de débouchés pour les productions nationales »²

Les exportations

Selon la comptabilité nationale : les exportations notées E comprennent la valeur des biens neufs ou existants qui quittent définitivement le territoire économique, et les services rendus par les agents résidants aux agent non résidants, et en dehors des services consommés par les ménages non résidants sur le territoire économique »³.

Les importations

Selon la comptabilité nationale, les importations notées M comprennent la valeur des biens neufs ou existants qui entrent définitivement sur le territoire économique, et la valeur des services rendus par les unités non-résidents aux unités résidents en dehors des services consommés à l'extérieur par les ménages résidents »⁴.

2. Histoire et l'évolution du commerce international

L'évolution du commerce international a vue plusieurs périodes différents et qui dépend de :

2.1. Les échanges internationaux (1800-1975)

2.1.1. Période 1800-1913

Cette période se caractérise par une forte hausse du commerce international, stimulée par la révolution industrielle. Les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, et la France dominant grâce à leurs systèmes de capitalisme marchand, financier, et manufacturier respectivement. Malgré le protectionnisme, le commerce international croît plus rapidement que la production. Des événements clés incluent l'extension du libre-échange en Europe (1860-1880), l'ouverture du canal de Suez en 1869, et le renforcement du protectionnisme aux États-Unis et en Europe centrale (1880-1913). Les innovations technologiques dans le textile, la vapeur, et les chemins de fer, ainsi que la réduction des coûts de transport maritime, favorisent l'augmentation des échanges⁵.

2.1.2. Période 1913-1937

Durant cette période, l'Europe domine le commerce international avec 40% des flux mondiaux. Cependant, la Première Guerre mondiale entraîne une baisse des échanges. Entre 1919 et 1929, le commerce international croît moins vite que la richesse mondiale. La crise de

¹ Lionel Fontagné, les grandes questions d'économie et finance international, édition de boeck, paris, 2008.

² Michelle RAINELLI, « le commerce international », 9ème édition de LA DECOUVERTE. Paris, 2003.

³ Rachid Boujemaa, cours de comptabilité nationale, édition OPU, Alger, 2003.p18.

⁴Idem. P 18.

⁵Joël Hermet : « L'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle » septembre 2010, P.5.

1929 marque un renouveau du protectionnisme, réduisant la part de l'Europe à 29% du commerce mondial en 1938⁶.

2.1.3. Période 1939-1945

L'Amérique du Nord, notamment les États-Unis, devient le pôle commercial dominant, représentant 22% du commerce mondial. L'Europe, endettée vis-à-vis des États-Unis, connaît un déficit commercial⁷.

2.1.4. Période 1945-1975

Après la Seconde Guerre mondiale, le commerce mondial progresse plus rapidement que la production mondiale, grâce à la stabilité des taux de change et à la croissance économique soutenue par le plan Marshall (1948-1952). Les pays en développement restent stables dans leurs échanges extérieurs. Le GATT et la modernisation des transports contribuent à l'ouverture commerciale. Le choc pétrolier de 1973, avec le prix du pétrole passant de 2 à 14 dollars, marque une période de crise⁸.

2.2. Le commerce mondial à partir de 1992-2015

2.2.1. Période 1992-1994

Le commerce international augmente fortement en 1994 (+11%) grâce à la reprise économique en Europe et à la mise en place du marché unique suite au traité de Maastricht de 1992. Ce traité introduit la citoyenneté européenne et une union monétaire⁹.

2.2.2. Période 1994-1998

Les échanges internationaux croissent de 7% par an, soutenus par la baisse des coûts de communication et de transport, et par la libéralisation des échanges dans le cadre de l'OMC. La crise asiatique de 1998 perturbe cette dynamique¹⁰.

2.2.3. Période 2000-2001

La crise de la bulle internet et l'intégration de la Chine à l'OMC en 2001 marquent cette période. Les pays émergents attirent les multinationales grâce à une main-d'œuvre bon marché¹¹.

2.2.4. Période 2002-2015

La crise économique mondiale de 2007-2008 provoque une récession et un effondrement du commerce international. Une reprise modérée des échanges s'observe en 2010-2011. Depuis 2012, la croissance du commerce international ralentit, passant de 7.5% (1992-2007) à 3.3% (2012-2015)¹².

⁶Idem, p. 7.

⁷Idem, p.7.

⁸Idem, p.7.

⁹L'économiste, 26/06/2014 : « évolution du commerce international depuis 1991 ».

¹⁰Ibid.

¹¹Ibid.

¹²Ibid.

3. Les théories du commerce international

3.1. Les anciennes théories de commerce international

3.1.1. La théorie d'avantage absolu d'Adam Smith

Adam Smith (1723-1790) reprend la nouvelle idée de Home et la développe dans son livre de "la recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations", sa théorie est fondée sur l'avantage absolu.

Selon lui chaque pays se spécialise sur la production d'un produit dont il a l'avantage absolu et abandonne la production de l'autre produit dont il n'a pas l'avantage absolu, la même chose avec l'autre pays. Car selon Adam Smith la division du travail et la spécialisation des tâches accroissent parfaitement la productivité, par conséquent elles permettent la croissance économique et l'amélioration du niveau de vie¹³.

3.1.2. La théorie ricardienne des avantages comparatifs

L'analyse ricardienne, développée par David Ricardo dans son ouvrage majeur « Principes de l'économie politique et de l'impôt » en 1817, a eu une portée significative. Le modèle ricardien repose sur un cadre de base 2-2-1, avec deux pays (l'Angleterre et le Portugal), deux produits (draps et vin) et un facteur de production (le travail). Cette théorie débute en comparant deux économies en autarcie.

Dans ces deux pays, les coûts unitaires relatifs de production des draps par rapport au vin diffèrent : en Angleterre, le ratio est de 100/120, tandis qu'au Portugal, il est de 90/80 (comme indiqué dans le tableau ci-dessous).

Tableau N°01 : les échanges selon la théorie David Ricardo.

Coût moyen de production en heures de travail par unité produite	Portugal	Angleterre
Drap	90	100
Vin	80	120

Sources : réaliser par nous-même.

Selon la théorie des avantages absolus d'Adam Smith, le Portugal et l'Angleterre devraient se spécialiser dans les domaines où ils ont un avantage absolu et échanger ces biens entre eux.

¹³ Smith et le commerce international : la théorie des avantages absolus publié le 23/08/2013 • Modifié le 20/04/2023, <https://www.lumni.fr/article/smith-et-le-commerce-international-la-theorie-des-avantages-absolus>, (consulté le 21/03/2024 à 12 :05h).

Cependant, la théorie des avantages comparatifs de David Ricardo montre que même si un pays n'a pas d'avantage absolu dans la production d'un bien, il peut toujours bénéficier de la spécialisation et de l'échange. Les avantages comparatifs se basent sur les coûts relatifs de production¹⁴.

3.1.3. La théorie H-O-S

Cette théorie est approfondie par les apports du modèle H-O-S du nom des économistes qui l'ont développé : **Hecksher-Ohlin-Samuelson**.

Cette théorie explique la spécialisation internationale par les différences de dotations factorielles, c'est à dire l'abondance ou la rareté relative des divers facteurs de production dont disposent les pays.

En effet dans un pays, chaque facteur de production (terre, travail, capital, technologie..) est donné en quantité plus ou moins rare. Chaque pays va donc produire et exporter des biens qui nécessitent principalement des facteurs abondants et bon marché, et il importe des biens qui contiennent des facteurs qui, chez lui, sont rares et chers.

Chaque pays se spécialise dans la production relativement intensive (qui consomme beaucoup) dans le facteur de production relativement le plus abondant chez lui¹⁵.

3.2. Les nouvelles théories du commerce international

3.2.1. La théorie du cycle de vie des produits

La théorie du cycle de vie des produits de Vernon est une théorie économique qui décrit le processus par lequel les produits évoluent à travers le temps et l'espace, en passant par différentes phases de lancement, croissance, maturité, et déclin.

C'est une théorie utilisée pour analyser l'aspect dynamique du commerce international moderne. C'est l'économiste américain Raymond Vernon (1913-1999) qui a démontré, au début des années 1960, que les pays très forts en « recherche-développement » (comme les Etats-Unis, support de son étude), dominent aussi l'exportation. Selon lui, les marchés extérieurs sont le prolongement du marché national, permettant ainsi de rentabiliser les dépenses initiales dans le cadre du cycle de vie du produit¹⁶.

3.2.2. L'écart technologique :

L'écart technologique est une notion économique qui désigne la différence entre les technologies de production disponibles dans deux économies comparées. Cela est souvent L'écart technologique est une notion économique qui mesure la différence des technologies de production entre deux économies. Cela explique les échanges internationaux entre des pays similaires technologiquement mais avec des avantages dans différents secteurs.

¹⁴ Avantage comparatif : définition, calcul et exemples, Noémie Aguetant, Mis à jour : 28 mars 2023, Publié : 22 septembre 2022, <https://blog.hubspot.fr/marketing/avantage-comparatif>, (consulté le 21/03/2024 à 13 :00h)

¹⁵ L'analyse économique des échanges internationaux – Mécanisme et concepts | Melchior, <https://www.melchior.fr/prepa-mecanismes-concepts/l-analyse-economique-des-echanges-internationaux-mecanismes-et-concepts>, (consulté le 21/03/2024 à 13:30h).

¹⁶ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/theorie-du-cycle-de-vie.html>, (Consulté le 21/03/2024 à 14 :10h).

Popularisé en 1961 par Michael Posner, ce concept met l'accent sur les entreprises et leurs stratégies d'innovation, contrairement aux théories traditionnelles qui se concentrent sur les facteurs de production.

Donc cette théorie souligne comment l'innovation crée des avantages temporaires dans la production et l'exportation, mais il ne couvre pas tous les aspects du commerce international¹⁷.

3.2.3. La théorie du commerce intra-branche de Krugman

La théorie du commerce intra-branche de Krugman suggère que les pays échangent souvent des produits similaires appartenant à la même industrie plutôt que des produits totalement différents. Cela s'explique par les économies d'échelle, la différenciation des produits et la concurrence.

Ces échanges permettent une meilleure utilisation des capacités de production, des économies et une flexibilité face aux changements économiques.

Cependant, cette théorie s'applique principalement aux pays développés et aux industries technologiquement avancées, tandis que les pays en développement et les industries moins avancées sont souvent impliqués dans des échanges de produits très différents¹⁸.

4. Les institutions de commerce international

Dans ce qui suit on a présente quelques organismes qui ont été créés après la seconde guerre mondiale pour développer les échanges internationaux.

4.1. Le Fonds monétaire international (FMI)

Le Fonds monétaire international (FMI), est une institution internationale spécialisée. Il a pour principales missions la régulation du système monétaire international. Le FMI a été officiellement créé le 27 décembre 1945, et ses activités ont débuté en septembre 1946 lors de la première session annuelle du conseil des gouverneurs à Washington, réunissant les délégués de 40 pays. Actuellement, le FMI compte 190 pays membres¹⁹.

4.2. La banque mondiale

En juin 1946, la Banque Internationale pour la Reconstitution et le Développement (BIRD), connue aujourd'hui sous le nom de Groupe de la Banque Mondiale, a été mise en place en tant que seconde institution financière internationale. Elle est responsable des prêts destinés à des investissements à long terme, jouant ainsi un rôle crucial dans la structuration de l'économie mondiale. Son fonctionnement et son organisation sont modelés sur ceux du Fonds Monétaire International (FMI). Un pays ne peut devenir membre de la Banque mondiale sans avoir d'abord adhéré au FMI. Actuellement, 190 pays sont membres de cette institution²⁰.

¹⁷ TD de module relation économique internationale, M.Challal, Master 2, A.2023-2024.

¹⁸ Matthieu Crozet, A. 2009, Article Dans Une Revue d'économie politique « Commerce et géographie : la mondialisation selon Paul Krugman » p.1, 2,3.

¹⁹ Cours de module « institution financière internationale » de Mme Akli, Master 02 A. 2023-2024.

²⁰ Cours de module « institution financière internationale » de Mme Akli, Master 02 A. 2023-2024.

4.3. Le GATT et l'organisation mondiale de commerce (OMC)

Le GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) a été un accord international créé en 1947 dans le but de promouvoir le commerce international et de faciliter les échanges de biens entre les pays. Ses principes et objectifs fondamentaux ont jeté les bases du système commercial multilatéral.

Le cycle de négociations du GATT le plus récent et le plus complet s'est déroulé de 1986 à 1994 et est connu sous le nom de cycle d'Uruguay. Ce cycle a abouti à la création de l'OMC (Organisation mondiale du commerce) en 1995. L'OMC a remplacé le GATT en tant qu'organisation internationale chargée de réglementer le commerce mondial.

L'OMC a repris et élargi les missions du GATT. Elle sert de forum pour les négociations commerciales, la résolution des différends commerciaux et la mise en place de règles commerciales internationales. L'OMC vise également à promouvoir un système commercial mondial plus ouvert, équitable et prévisible²¹.

4.4. L'organisation des nations unies (ONU)

La Charte des Nations Unies, établie en 1942 et signée par les représentants de 50 pays lors de la conférence des Nations Unies sur l'organisation internationale à San Francisco en juin 1945, constitue un instrument fondamental définissant les droits et obligations des États membres, ainsi que la création de leurs organes et procédures.

Parmi ces organes impliqués dans le commerce international, on retrouve la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), établie en 1964 comme principal organe du commerce et du développement. Son objectif est d'aider les pays en développement à tirer le meilleur parti des opportunités en matière de commerce, d'investissement et de développement.

De même, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) constitue un réseau mondial intervenant dans le développement pour faciliter la coopération entre les pays donateurs et bénéficiaires²².

4.5. La chambre de commerce international (CCI)

La Chambre de Commerce Internationale (CCI), fondée en 1919, est une organisation mondiale regroupant des milliers d'entreprises et associations économiques dans plus de 130 pays. Sa mission est de favoriser la croissance du commerce mondial, de promouvoir l'investissement, l'ouverture des marchés et la libre circulation du capital. En plus de cela, l'CCI est un acteur majeur dans l'arbitrage international, offrant des services de médiation et de résolution des litiges commerciaux entre entreprises et gouvernements²³.

5. Le dédouanement en commerce international

La douane est un élément essentiel du fonctionnement du commerce international, ce dernier ne fonctionne efficacement qu'il existe des règles appliquées de manière harmonisée à ses frontières. Ces règles s'étendent à tous les volets de la politique commerciale, tels que les échanges préférentiels, les contrôles sanitaires et environnementaux, ainsi que la protection

²¹Ibid.

²² Ibid.

²³ Ibid.

des intérêts économiques aux moyens d'instruments non tarifaires et de mesures de politique extérieure.

Pour bien clarifier ces mesures on va présenter les procédures et le formalités de dédouanement.

5.1. Les procédures de dédouanement

Les procédures de dédouanement englobent les formalités nécessaires pour appliquer les réglementations sur les marchandises importées ou exportées, variant selon le régime assigné et la qualité de l'importateur. À l'importation, la conduite en douane consiste à acheminer rapidement les marchandises au bureau des douanes le plus proche. La mise en douane suit cette étape, impliquant le dépôt de documents de transport sommaires (comme un carnet de transit routier ou un manifeste de navire) pour satisfaire les exigences légales, avec des formalités variant selon le mode de transport.

5.1.1. Les formalités préliminaires au dédouanement

Les étapes préliminaires au dédouanement impliquent deux aspects, depuis l'arrivée des marchandises sur le territoire national jusqu'à leur classification sous un régime douanier.

✓ Conduite en douane des marchandises

Les marchandises importées ou exportées doivent être acheminées vers le bureau de douane le plus proche de la frontière, accompagnées des documents requis. En transport maritime, le capitaine doit déclarer les marchandises via un manifeste de cargaison. Pour le transport aérien, c'est le commandant qui présente le manifeste de cargaison. En ce qui concerne le transport terrestre, le chauffeur ou le responsable du convoi présente la lettre de transport au bureau de douane²⁴.

✓ Mise en douane des marchandises

Les marchandises transportées par voie maritime doivent être débarquées dans un port douanier pour vérification des documents et surveillance. Celles arrivant par voie aérienne doivent atterrir dans des aéroports internationaux avec les documents nécessaires. Par voie terrestre, les marchandises sont acheminées vers un bureau de douane ou un lieu désigné pour le dédouanement, qui peut se faire dans des entreprises ou des centres régionaux de dédouanement. Une déclaration sommaire est requise avant tout dédouanement.²⁵

5.1.2. Les formalités de dédouanement

Le dédouanement est le processus consistant à faire sortir une marchandise du territoire douanier en s'acquittant des droits et taxes requis. Cette opération complexe comprend plusieurs étapes telles que la déclaration détaillée des marchandises, la vérification de leur conformité, le calcul et le paiement des droits et taxes, ainsi que l'enlèvement des marchandises.

²⁴Jean bastid et j.p.DEMUMIEUX. (LES DOUNES).PRESSES UNIVERSITAIRES DE France. Edit.n*34 024 1976. Page 94.

²⁵Idem, P.95.

□ **La déclaration en détail des marchandises**

Le Code des douanes exige que toutes les marchandises importées, exportées ou réexportées soient déclarées de manière détaillée, même si elles sont exonérées de taxes. Cette déclaration, qui doit être écrite et signée par le déclarant, sert de carte d'identité des marchandises et contient toutes les informations nécessaires pour appliquer la réglementation douanière. Le déclarant est responsable de la déclaration et doit la déposer auprès d'un bureau de douane dans les 21 jours suivant la déclaration initiale. Elle est ensuite soumise à un contrôle douanier et encodée par un agent, devenant ainsi un document irrévocable.²⁶

✓ **La vérification des déclarations**

La vérification des déclarations douanières permet aux agents d'inspecter les marchandises pour en vérifier l'exactitude. En cas de contestation, le déclarant peut demander une vérification complète à ses frais, incluant le transport et la manipulation des marchandises. Si le déclarant est absent, un représentant peut être désigné par le tribunal. Des échantillons peuvent être analysés si nécessaire. Si les marchandises ne correspondent pas à la déclaration, le déclarant en est informé. En cas de désaccord sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises, le déclarant peut faire appel à la commission des douanes, qui doit rendre une décision écrite dans les 45 jours.²⁷

✓ **Liquidation et acquittement des droits et taxes**

Les droits et taxes sont déterminés après vérification des déclarations douanières, avec consultation possible de la commission de la nomenclature et du tarif de douanes. Si la déclaration est acceptée sans inspection, les droits sont calculés selon les informations fournies et les tarifs en vigueur. En cas de baisse des taux, le déclarant peut bénéficier du nouveau taux avant que les marchandises ne soient enlevées. Les droits et taxes sont payés par le déclarant ou une personne agissant en son nom, et deviennent exigibles après vérification et autorisation de retrait des marchandises. L'administration peut demander une garantie pour assurer le paiement. En cas d'abandon des marchandises au profit du trésor, aucun paiement n'est requis²⁸.

✓ **L'enlèvement de la marchandise**

L'administration des douanes autorise l'enlèvement des marchandises uniquement après paiement, consignation ou garantie des droits et taxes. L'importateur doit obtenir cette autorisation en suivant la procédure établie, sauf exception. En cas de non-respect, les marchandises sont dirigées vers des dépôts. L'administration peut permettre l'enlèvement avant paiement pour certaines entités publiques ou entreprises socialistes. L'importateur doit organiser l'expédition avec le fournisseur, vérifier les étiquettes et l'envoi, et transmettre les documents nécessaires à sa banque sous forme de brouillons après expédition.²⁹

Conclusion de section

Dans cette section, nous avons défini les concepts de base du commerce international, retracé son évolution historique et également exploré les principales théories et organisations

²⁶ Idem. P.96.

²⁷ BOUCHENE/ZAKARIA et DAOUDI Sélami(CODE DES DOUANES). Fait à alger, le 21 juillet 1979, chadeli ben djedid. Edition-1991,page 34,35.

²⁸ Idem, p.35

²⁹ Idem. P. 36.

internationales, ainsi que la place de la douane dans le commerce international. Ces éléments montrent que le commerce international est un facteur essentiel de la croissance économique mondiale.

Section 02 : Les piliers de la chaîne logistique internationale

La seconde section sera consacrée à la chaîne logistique internationale. Nous commencerons par une présentation générale de ses composantes, avant d'aborder plus en détail les différents modes de transport international, les aspects liés à l'assurance, les incoterms et les procédures de dédouanement.

1. Présentation de la chaîne logistique internationale

La chaîne logistique internationale, une pratique complexe des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international, intègre les activités d'importation et d'exportation ainsi que l'organisation des opérations de transports transfrontaliers. Elle englobe un large éventail de métiers, acteurs et d'activités :

- ✓ **Le transitaire / le commissionnaire de transport** : Son rôle est de coordonner les transports de marchandises et gérer toutes les formalités administratives tout en agissant comme un intermédiaire commercial.
- ✓ **Le transporteur / l'armateur** : Il assure l'acheminement des marchandises à l'aide de différents moyens (camions, navires, avions, trains, etc.).
- ✓ **Le commissionnaire en douane** : Il s'occupe des formalités douanières et des déclarations de marchandises auprès des services de la douane pour le compte de clients.
- ✓ **Le prestataire logistique** : Son rôle est de réceptionner les marchandises et d'effectuer toutes les opérations de manutention associées.

Ces métiers visent à acheminer des marchandises d'une entreprise située dans un pays à un client établi dans un autre pays, dans les meilleurs délais, conditions et au meilleur prix, formant ainsi le trio magique des contraintes du service logistique d'une entreprise.

En effet, la chaîne logistique internationale ne se limite pas au simple transport de la marchandise, mais inclut également la préparation des commandes, le chargement, la manutention, les incoterms, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur les marchandises transportées. La complexité de la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes, toutes menées en conformité avec les lois et réglementations en vigueur dans le domaine du commerce international de chaque pays, ainsi qu'avec les obligations définies dans les conventions relatives aux transports internationaux³⁰.

2. Le transport international des marchandises

Le transport international joue un rôle clé dans le commerce international en permettant la circulation des biens et des personnes à travers les frontières.

³⁰Nadir CHELOUAH. Idir BOURAI, « le rôle de la fonction logistique dans les opérations d'exportation », Ecole des Hautes Etudes Commerciales EHEC _ALGER, Mémoire de fin d'études pour L'obtention du diplôme de licence en Sciences Commerciales ,25ème promotion.

Il peut se faire par divers modes de transport tels que la route, le rail, la mer, l'air et les voies navigables intérieures, et implique souvent plusieurs intervenants tels que les transporteurs, les transitaires, les courtiers en douane et les compagnies d'assurance³¹.

2.1. Le choix du mode de transport

Une stratégie de transport efficace est essentielle pour expédier des marchandises et influencer les coûts et la compétitivité des produits. L'exportateur doit développer sa propre stratégie pour choisir le mode de transport approprié, contrôler les coûts, réduire les risques et gérer le temps de transit. Il y a quatre points fondamentaux avant de choisir un mode de transport³² :

Connaître ses propres besoins : Garantissez des coûts de transport minimales tout en garantissant la sécurité et la ponctualité.

Connaître les besoins et les capacités du client : profitez des ressources de transport du client et de ses relations avec les transitaires.

Évaluer les différents transporteurs : Vérifiez les tarifs et la fréquence des services.

Obtenir les meilleurs prix : tenez compte de tous les coûts associés, y compris l'expédition, les courtiers, les douanes, l'emballage et l'assurance. Comparez les prix et les services fournis par les entreprises de déménagement.

2.2. Les différents modes de transport³³

2.2.1. Le transport maritime

Le transport de marchandises par voie de mer c'est l'une des méthodes les plus importantes et les plus anciennes du transport international de marchandises dans le commerce international, grâce à son coût avantageux aussi il permet de déplacer des produits lourds ou volumineux et de marchandises en vrac.

Dans le transport maritime y'a une relation entre l'expéditeur (transitaire ou destinataire) et l'armateur (compagnie maritime), qui est régie par deux types de contrats : le contrat de transport, signifie que le chargeur paie le déplacement de sa marchandise, et le contrat d'affrètement, qui revient à la location de navire. Le document qui certifie le contrat entre le chargeur et le transporteur appelle le connaissement (bill of lading).

³¹https://www.academia.edu/26800029/Chapitre_3_Le_transport_international, (consulté le 29/03/2024 à 17 :00h).

³²Loth. D : « L'essentiel des techniques du commerce international », édition PUBLIBOOK, Paris, 2009, P28.

³³Idem. P.28.

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale.

✓ Avantages et inconvénients de transport maritime

Avantage	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">✓ Les capacités importantes.✓ Longues distances.✓ Le coût nettement moins élevé que pour les autres modes de transport.✓ Grande capacité en volume et en lourd.✓ Peu polluant.	<ul style="list-style-type: none">✓ Des délais longs et temps de transit plus longs.✓ Les ruptures de charge en cas de départ ou de destination à l'intérieur des terres.✓ Le taux d'avarie relativement élevé.✓ Emballages et primes assurance élevés.✓ Dépendance vis-à-vis de la route

2.2.2. Le transport aérien

Le transport aérien est une activité économique et réglementée qui permet d'acheminer rapidement et efficacement des marchandises à l'international par la voie des airs (avion, hélicoptère, dirigeable), sur la base d'un contrat représenté.

Dans ce mode de transport on trouve plusieurs intervenants, dont l'agent de fret qui organise le transport principal, et le transitaire ou commissionnaire qui gère les opérations et formalités associées³⁴. Parmi les types d'avions sont utilisés pour la transporter les marchandises³⁵; les avions mixtes et les avions cargo. Le contrat de transport est formalisé par une lettre de transport aérien (LTA) faite par l'agent de la compagnie aérienne. Cette LTA, est un document non négociable, prouve une existence du contrat.

✓ Avantages et inconvénients de transport aérien

Avantage	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">✓ Rapidité, sécurité pour la marchandise (Manutention horizontale).✓ Emballages peu coûteux.✓ Frais financiers et de stockage réduits	<ul style="list-style-type: none">✓ Des prix élevés, qui empêchent l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur.✓ Capacité limitée.✓ Interdit à certains produits dangereux.✓ Rupture de charge.

2.2.3. Le transport routier

Le transport routier est une composante essentielle de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit d'un mode de transport terrestre utilisant les routes pour déplacer efficacement des marchandises sur de courtes ou de longues distances. Il repose sur la pratique de la conteneurisation et offre la possibilité de combiner le rail et la route³⁶, à

³⁴ J BELOTTI, « le transport international des marchandises » Vuibert, Paris 1992, p 60.

³⁵ G.LEGRAND, H.MARTINI, « le petit export » 3^e édition, DUNOD, Paris, 2009/2010, P 12.

³⁶ G.LEGRAND, H MARTINI « Gestion des opérations import-export », DUNOD, Paris 2008, P52.

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale.

l'aide de divers véhicules tels que des camions, des semi-remorques, des citernes, etc., généralement à l'intérieur d'un pays ou entre pays voisins.

Ce mode de transport implique des compagnies privées de transport ainsi que des artisans camionneurs, ces acteurs sont catégorisés en fonction de la distance de leurs itinéraires. Pour transport des très gros tonnages il faut une autorisation. Parmi les véhicules utilisés il y'a les camions (véhicules d'une seule pièce), les ensembles articulés (tracteur + semi-remorque), et les convois routiers articulés (camions + remorque).

✓ Avantages du transport routier de marchandises

Avantage	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">✓ Souplesse et réactivité pour des livraisons rapides.✓ Coûts généralement moins élevés que le transport maritime ou aérien.✓ Livraison directe à presque n'importe quel endroit, réduisant les coûts et les délais.✓ Flexibilité pour répondre aux besoins des clients en termes de délais, volumes et types de cargaison	<ul style="list-style-type: none">✓ Coût élevé pour les longues distances.✓ Risques liés à la route, tels que les accidents et l'insécurité.✓ Émissions élevées de gaz d'échappement, ayant un impact environnemental.✓ Capacité de transport limitée.

2.2.4. Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de marchandises est un mode de transport de marchandises utilisant les chemins de fer. Il s'agit d'un système de transport guidé, composé d'une infrastructure spécialisée, de matériel roulant et de procédures d'exploitation qui nécessitent souvent une intervention humaine.

Généralement gérée par des accords internationaux entre les compagnies ferroviaires, des consortiums ou des organisations telles que l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Ces accords définissent les normes, les tarifs et les procédures pour le transport ferroviaire de marchandises à travers les frontières.

✓ Avantages et inconvénients de transport ferroviaires de marchandises

Avantage	Inconvénients
✓ Développement du transport combiné et possibilité de porte à porte.	✓ Inadapté aux distances courtes.
✓ Fluidité du trafic et respect des délais ³⁷ .	✓ Limite du réseau ferroviaire.
✓ Adaptation aux longues distances et aux tonnages importants ³⁸ .	✓ Nécessite un pré et un post-acheminement en dehors du combiné.
	✓ Ruptures de charge.

2.2.5. Le transport fluvial

Le transport fluvial des marchandises est un mode de transport économique et écologique utilisant les voies navigables telles que les rivières, les canaux et les fleuves. Il présente plusieurs avantages tels que des coûts réduits, une empreinte carbone plus faible, une fiabilité accrue et une réduction de la congestion routière. Cependant, il comporte également des inconvénients tels que des délais potentiels pour les marchandises périssables ou urgentes, des perturbations liées aux conditions météorologiques extrêmes et des limitations d'accessibilité des ports intérieurs nécessitant des transports terrestres supplémentaires.

2.2.6. Le transport intermodal et multimodal

Pour acheminer les marchandises, il est souvent nécessaire de combiner plusieurs modes de transport : routier, maritime, ferroviaire et fluvial; C'est ce que l'on appelle, le transport multimodal ou bien le transport intermodal.

Les termes multimodal, intermodal font tous les deux référence à l'utilisation de plusieurs modes de transport sur un même trajet, notamment en ce qui concerne la différence entre le transport multimodal et le transport intermodal:

Le transport multimodal est opéré par un transporteur unique, c'est-à-dire que l'ensemble de la chaîne logistique est prise en charge par la même entreprise de transport, laquelle dispose de sa propre flotte de camions, de ses propres bateaux, barges et/ou wagons. Il existe un seul et unique contrat entre de le client et l'entreprise de transport ; Au contraire, le transport intermodal est opéré par plusieurs transporteurs ayant chacun un contrat à part avec le client.

2.3. La conteneurisation, l'emballage et le marquage

La conteneurisation, l'emballage, et le marquage sont essentiels pour le commerce international.

³⁷Idem. P53.

³⁸G.LEGRAND, H MARTINI, le petit export 3^e édition DUNOD, paris, 2009/2010, P14.

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale.

La conteneurisation utilise des boîtes métalliques (les conteneurs) pour transporter les marchandises de manière sécurisée et pratique, facilitant leur manipulation et accélérant les opérations de chargement. Cependant, elle présente des inconvénients environnementaux et des limitations de capacité³⁹.

L'emballage protège les produits durant leur transport, stockage, et manipulation, en tenant compte de divers facteurs comme la nature des produits et les conditions de transport. Un emballage inadéquat peut causer des pertes financières et commerciales, ainsi que des problèmes d'assurance en cas de dommages⁴⁰.

Le marquage et l'étiquetage assurent une identification rapide des produits, fournissant des informations cruciales pour les consommateurs et facilitant la gestion logistique. Ils sont essentiels pour le suivi, la traçabilité, et la gestion des stocks, permettant une identification et un comptage précis des marchandises⁴¹.

3. Les incoterms

3.1. Présentation des incoterms

Les INCOTERMS sont des clauses standardisées utilisées dans le commerce international pour définir clairement les responsabilités et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors d'une transaction. Sont l'abréviation de l'expression anglaise « International Commercial Terms », sont définis par la Chambre de commerce Internationale en 1936.

Elles ont été régulièrement mises à jour chaque 10 ans pour refléter les évolutions technologiques et sont largement reconnues et enseignées dans les formations liées au commerce mondial.

Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison⁴².

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur. Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin⁴³.

3.2. Rôles des incoterms

Les incoterms ont des rôles bien définis, Chacun des 11 incoterms propose principalement :

³⁹Containerization International. (n.d.). The Benefits of Containerization. Retrieved, (Consulté le 01/04/2024 à 10 :00h).

⁴⁰International Air Transport Association (IATA). (n.d.). Packaging and Labeling. <https://www.iata.org/what-we-do/environmental-sustainability/packaging-and-labeling/>, (consulté le 01/04/2024 à 11 :05h).

⁴¹Federal Trade Commission (FTC). (n.d.). Packaging and Labeling. <https://www.ftc.gov/tips-advice/business-center/guidance/packaging-and-labeling>,(consulté le 01/04/2024 à 11 :30h).

⁴²Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, op.ct.P 6.

⁴³Idem. P. 7.

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale.

- ✓ Une définition précise de l'obligation du vendeur, de livrer ou remettre la marchandise à un transporteur.
- ✓ Une définition précise de la répartition des frais de logistique internationale entre le vendeur et l'acheteur.
- ✓ Une définition précise du point de transfert de risques sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur : à partir de quel moment et à quel endroit l'acheteur assumera les risques encourus par la marchandise.
- ✓ Une définition précise des documents dus par le vendeur à l'acheteur⁴⁴.

3.3. Le classement des Incoterms

Les incoterms sont classés en fonction du risque, du mode de transport et de la famille.

3.3.1. Le classement en fonction du risque

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en⁴⁵:

- ✓ « vente au départ », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.
 - ✓ « vente à l'arrivée », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur.
- Sur les onze incoterms :
- ✓ Huit sont des incoterms de « vente au départ » : (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP).
 - ✓ Trois sont des incoterms de « vente à l'arrivée » : (DAT, DAP, DDP).

3.3.2. Le classement en fonction des modes de transport

Tableau N°02 : Classification des incoterms selon les modes de transport.

Famille	Incoterm
Tout mode de transport.	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.
Transport maritime ou fluvial.	FAS, FOB, CFR, CIF.

Source : Réaliser par nous-même à partir des données prélevées du *Le petit export*, G.LEGRAND, H MARTINI, *logistique contrats risques Financements*, édition DUNOD, Paris 2008, P 7.

3.3.3. Classement par famille

Les incoterms sont répartis en trois familles⁴⁶ :

- ✓ Famille des « F » : « Free », (Franco).
- ✓ Famille des « C » : « Cost or Carriage », (coût ou port).
- ✓ Famille des « D » : « Delivered », (rendu).

⁴⁴ Corinne Pasco, A.2002, « Le commerce international », 4^e édition, p 3.

⁴⁵ J.BELOTTI.op.ct.p82.

⁴⁶ <https://www.timocom.fr/blog/que-sont-les-incoterms-406826>, (Consulté le 02/05/2024 à 13 :00h).

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale.

3.4. Présentation de chaque incoterm

Les Incoterms indiquent qui est responsable des frais d'expédition, de l'assurance, des procédures douanières et du risque de perte. Le tableau ci-dessous présente les incoterms les plus courants.

Tableau N°03 : présentation des incoterms.

L'incoterm	Présentation
EXW on Ex-Works (départ l'usine)	La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur paye et choisit le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités d'exportation sont également à sa charge. Il s'acquitte des frais de douane.
FCA on Free Carrier (Franco transporteur)	Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités d'exportation et frais de douane sont à la charge du vendeur.
CPT ou CarriagePaid To (Port Payé jusqu'à)	Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.
CIP ou Carriage and InsurancePaid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)	Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.
DAT ou Delivred At Terminal (livraison au terminal)	Le vendeur à dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.
DAP Delivred At Place ou (livraison sur place)	Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale.

DDP ou DeliveredDutyPaid (Rendu droits acquittés)	Le vendeur s'acquitte de tous les coûts liés au transport. Il supporte, également, tous les risques jusqu'à ce que les marchandises soient déchargées. Il règle également l'intégralité des droits et taxes.
FAS on Free AlongsideShip (franco le long du navire) :	Le vendeur couvre les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et livre la marchandise le long du navire. Les formalités d'exportation sont à sa charge. L'acheteur prend en charge les coûts de chargement, de transport maritime, de déchargement et de transport jusqu'à son usine. Les risques sont transférés lorsque les marchandises sont remises sur le quai du port d'embarquement.
FOB ou Free On Board (Franco à bord)	La marchandise est livrée dédouanée sur le navire désigné par l'acheteur.
CFR ou Cost and Freight (coût et fret)	Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement. L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.
CIF ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)	Le vendeur assume les frais de transport maritime et les frais d'assurance.

Source : réalisé par nous-mêmes d'après des informations inclus sur le site

4. L'assurance à l'international

4.1. Définition de l'assurance

Selon Joseph Hémard : 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 statistique⁴⁷.

4.2. Les différentes polices d'assurance

Une police d'assurance est un document contractuel qui fixe les conditions d'engagements de l'assureur à l'égard de l'assuré ou d'un groupe d'assurés. Elle est la preuve matérielle de l'accord entre l'assureur et l'assuré⁴⁸

⁴⁷ P.AGNES, op-cite. P27.

⁴⁸ Réalisé par : Melle TIGUERCHA LYDIA, Melle NAILI LOUIZA, A.2019/2020, titre [Mémoire master 2 "La procédure d'importation au sein Electro-Industrie ENEL"], UMMTO, P 23,24.

4.2.1. Police au voyage

L'assurance voyage, c'est un ensemble de garanties et de services qui vous accompagnent avant (annulation de voyage), pendant (rapatriement médical, frais médicaux à l'étranger, retour anticipé...) et après votre voyage (aide-ménagère...).

4.2.2. Police à alimenter

Il s'agit d'un contrat d'assurance souscrit par un importateur directement auprès d'une compagnie d'assurance pour couvrir plusieurs expéditions d'une marchandise de la même nature, utilisé pour les transactions commerciales relatives au contrat de fourniture.

4.2.3. Police d'abonnement ou (flottante)

C'est un contrat conclu à l'avance pour une période donnée généralement une année. Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même chargeur, toutes les expéditions des marchandises quels que soient les produits, les modes de transport et les lieux de départ. A chaque envoi de marchandises, l'expéditeur produit <<un avis d'alimenter>> expliquant à l'assureur les détails de l'envoi.

4.2.4. Police tiers chargeur

Forme de contrat d'assurance souscrit par des compagnies maritime ou aérienne par des transporteurs, des transitaires etc., qui sert à assurer les expéditions confiées par leurs clients lorsque ceux-ci n'ont pas souscrit une assurance.

Dans cette section nous avons vu la chaîne logistique internationale, dont ces acteurs principaux, ainsi que la présentation de ces différents piliers (le transport, l'assurance et les incoterms). D'après ce que nous avons présenté, on a constaté que le transport, l'assurance et les incoterms sont des éléments essentiels de la chaîne logistique internationale, travaillant ensemble pour garantir la circulation efficace et sûre des marchandises à travers le monde.

Conclusion

La chaîne logistique internationale est un vaste domaine qui englobe de nombreux métiers et qui est essentielle pour le commerce international.

Nous avons constaté ainsi les rouages concrets de la chaîne logistique internationale, notamment le transport international, l'assurance, les incoterms et les procédures de dédouanement.

Le transport international implique le mouvement de marchandises d'un pays à un autre par voie aérienne, terrestre ou maritime. L'assurance est essentielle pour protéger les marchandises et les incoterms, définissent les responsabilités de l'acheteur et du vendeur dans les transactions commerciales internationales. Enfin, les procédures de dédouanement sont nécessaires pour garantir la conformité avec les réglementations douanières et faciliter le mouvement des marchandises à travers les frontières.

Pour une bonne optimisation de l'opération logistique internationale il faut choisir le mode de transport et l'incoterm adapté qui conviennent par rapport à la nature de la marchandise en réduisant les couts et en respectant les délais de livraison.

Chapitre III :

*Analyse de la chaîne logistique de
l'entreprise EPE/ELECTRO-
INDUSTRIE/SPA*

Introduction

Après avoir présenté notre partie théorique dans les deux premiers chapitres, consacrés à la logistique en commençant par son historique et ses concepts fondamentaux, puis exploré en détail la chaîne logistique internationale et ses différents maillons. Ce troisième chapitre se consacrera à la partie empirique, dont nous allons appliquer nos connaissances théoriques sur le terrain pour répondre à notre problématique à travers une étude de cas qualitative.

Ce chapitre sera divisé en deux sections : dans la première, nous présenterons l'entreprise d'accueil, EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, ainsi que notre méthodologie de recherche. La deuxième section sera dédiée à une étude de cas portant sur l'analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, avec un suivi détaillé d'une opération d'importation jusqu'à la distribution des produits finis.

Section 01 : Présentation de l'entreprise d'accueil et le cadre méthodologique

Dans cette section, nous allons nous concentrer sur l'organisme d'accueil où nous avons réalisé notre étude empirique, et fournir quelques détails sur notre parcours de recherche, en particulier sur la méthodologie employée.

1. Présentation de l'entreprise d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

L'Electro-Industrie est spécialisé dans la conception, la fabrication et la commercialisation de matériels électrotechniques industriels : transformateurs de distribution, moteurs et alternateurs. Elle est la principale dans le domaine de l'industrie électrotechnique issue de la restructuration de SONELEC.

1.1. Historique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

L'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA a une histoire et une évolution intéressantes. Elle est née de la restructuration et de la cession des entreprises électroniques de l'ancienne société SONELEC (Société Nationale d'Électronique). En 1971, SONELEC a signé un contrat pour la réalisation d'un complexe appelé EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Dans le cadre de ce projet, SONELEC a passé des contrats avec trois entreprises allemandes :

- ✓ SIEMENS : pour la production de moteurs, d'alternateurs, de générateurs et de groupes électrogènes.
- ✓ FRITZ WERNER : pour la partie ingénierie du projet.
- ✓ TRAFON-UNION : pour la fabrication de transformateurs.

Les travaux de construction et de génie mécanique ont été confiés aux entreprises algériennes BATIMAL et COSIDER.

En janvier 1999, EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA a été créée sous sa forme actuelle, suite à la scission de sa société mère, l'Entreprise Nationale des Industries Électroniques

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

(ENEL). Toutefois, son activité de production remonte à 1986, lorsque l'entreprise a commencé à fabriquer des moteurs électroniques, des alternateurs et des transformateurs de distribution.¹

1.2. Localisation de l'entreprise

EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est implantée dans une zone agricole de 39.5 hectares, située sur la route nationale n°12, distante de 30KM du chef-lieu de la wilaya de Tizi-Ouzou et de 08KM du chef-lieu de la daïra d'Azazga².



Figure N°02 : localisation de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Source : image trouvée sur Google.

1.3. Situation juridique et capital social de l'entreprise

EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est une entreprise publique économique « EPE » et société par actions « SPA » conformément à la loi 88/01 du 13 janvier 1988.

EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est dotée d'un capital social de 4.753.000.000 DA détenus par SGP CABELEQ pour le compte de l'Etat.

1.4. Effectifs et capacité de production

EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est composée de trois (03) unités, toutes situées sur un même site :

- ✓ Unité Transformateurs.
- ✓ Unité Moteurs Electriques.
- ✓ Unité Prestations Techniques.

L'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA dispose d'un effectif de 867 travailleurs dont :

- ✓ 25 % cadres.

¹ Document interne de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA ,2024.

²Ibid.

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

- ✓ 38% agents de maitrises.
- ✓ 37% agents d'exécutions.

La production actuelle EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est écoulee sur le marché Algérien et génère un chiffre d'affaire de 1.8 milliards de Dinars.

Il est noté que la capacité de production des transformateurs couvre 70% des besoins du marché. Et les ventes de moteurs représentent 30% environ de la capacité de production de l'entreprise.

Il est à signaler qu'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est le seul fabricant de ces produits en Algérie.

1.5. Les missions de l'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

- ✓ La production et la vente de ses produits.
- ✓ Accroître la Confiance de ses clients.
- ✓ Garantir la Conformité de ses produits.
- ✓ Maitriser ses processeurs de fabrication.
- ✓ Valoriser la Ressource Humaine.
- ✓ Améliorer de façon continue son activité.

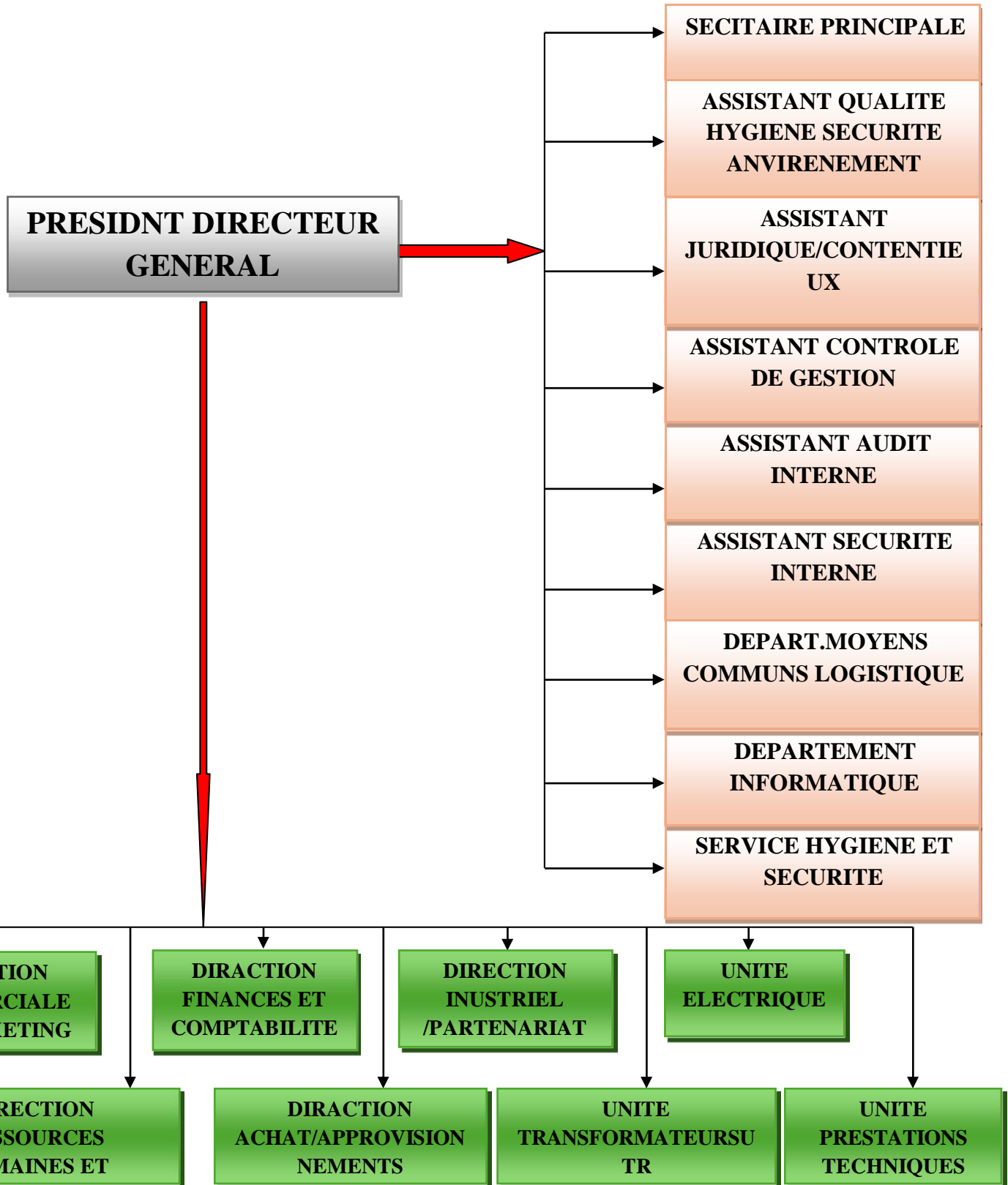
1.6. Organisation d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Le complexe EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA comporte une direction générale qui est subdivisée en cinq sous-directions qui sont :

- ✓ LA DRHA : Direction des ressources humaines et administration.
- ✓ LA DFC : Direction finance et comptabilité.
- ✓ LA DAP : Direction approvisionnement.
- ✓ LA DAC : Direction d'approvisionnement commerciale.
- ✓ LA UMA/GE : Unités Moteurs Alternateurs et groupe Electrogène.

1.6.1. Organigramme d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Schéma N°08: Organigramme de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA



Source : document interne de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, 2024.

1.6.2. Organisation de département achat

Sa mission est de garantir un approvisionnement efficace en matières premières, pièces de rechange et composants, en privilégiant la qualité et le meilleur rapport qualité/prix. Il est également chargé de passer des commandes auprès de fournisseurs nationaux et internationaux aux tarifs les plus avantageux.

Ce département est subdivisé en différents services, à savoir :

✓ **Service achat à l'importation**

Il assure la succession qu'il effectue à l'étranger à savoir la réalisation des tâches suivantes :

- Répartition des besoins en dossiers d'achat.
- Consultation des fournisseurs.
- Négociation des offres.
- Conclusion des commandes ou des contrats et leurs suivis.
- Souscription des polices d'assurances.
- Le suivi de la demande.

✓ **Service prospection et homologation**

Ce service est chargé de négocier les contrats et les tarifs, examiner les spécifications des échantillons en collaboration avec le laboratoire central, gérer les délais de livraison et les modalités de paiement, et mettre à jour toutes les opérations économiques et financières de l'entreprise pour préparer les documents nécessaires à la direction. Ses responsabilités comprennent :

- Initier les consultations.
- Rechercher de nouveaux fournisseurs.
- Mettre à jour les données d'achat (fiches techniques, normes, etc.).
- Maintenir un fichier de fournisseurs.
- Suivre l'envoi des échantillons pour homologation et passer des commandes tests.

✓ **Service transit**

Ce service gère toutes les opérations d'assurance, de la prise en charge des marchandises à leur réception au port ou à l'aéroport. Il supervise le dédouanement, la qualité et l'état des marchandises, et ses responsabilités incluent :

- La location des moyens de transport,
- Le dédouanement des produits importés,
- La collecte des produits aux ports ou aéroports, et leur livraison aux magasins.

De plus, il établit des constats d'avarie pour l'indemnisation par l'assureur.

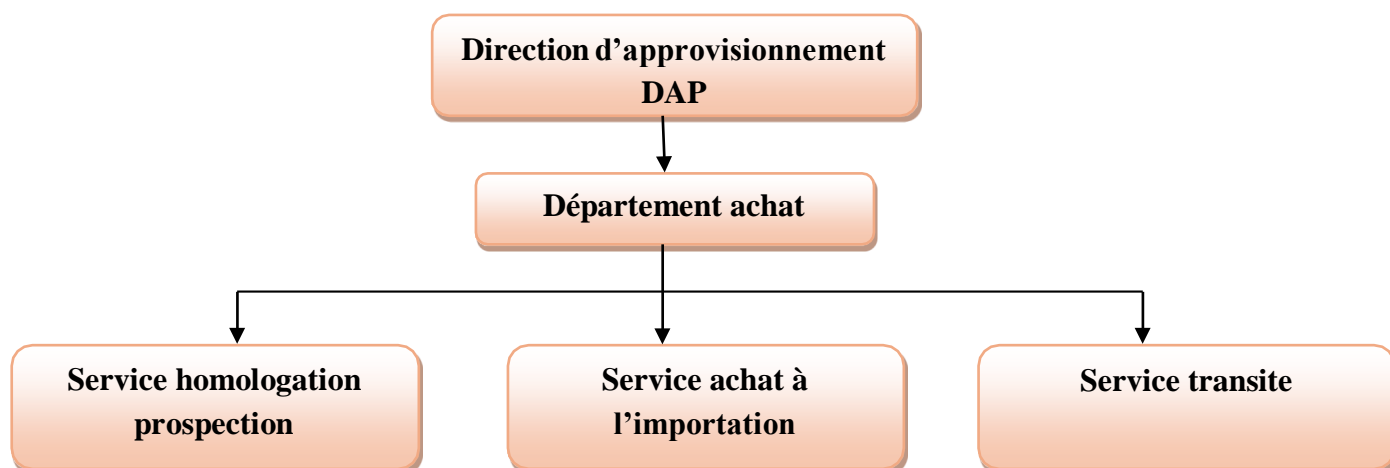


Schéma N°09: Organigramme de département achat de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Source : document interne de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, 2024.

2. Description de la méthodologie de recherche

2.1. L'approche de la recherche

Il existe trois principaux types de méthodologies de recherche³ :

- ✓ **Méthodologie qualitative** : La recherche qualitative implique une recherche menée à l'aide de mots et de données textuelles. Cette méthode de recherche est généralement utilisée dans la recherche exploratoire dont le but est d'étudier un problème de recherche qui n'est pas clairement défini. Cette méthodologie est utile lorsque vous essayez de comprendre des concepts abstraits, des perceptions, le langage corporel, des opinions et même des données visuelles.
- ✓ **Méthodologie quantitative** : La recherche quantitative repose sur la mesure et les tests de données numériques. Contrairement à la recherche qualitative qui est de nature plus exploratoire, la recherche quantitative est généralement mise à profit lorsque les objectifs de la recherche sont de nature confirmative.
- ✓ **Méthodologie de méthodes mixtes** : Comme son nom l'indique, cette méthodologie combine des méthodologies qualitatives et quantitatives pour intégrer leurs points forts et obtenir des résultats fournis.

Dans notre cas, nous avons choisi une approche purement qualitative, car elle convient à notre objet de recherche. Celui-ci consiste à établir un lien entre les aspects théoriques et la réalité du terrain, en s'appuyant sur les observations faites durant notre stage pratique.

2.2. Stratégie de recherche

Il existe diverses stratégies de recherche, parmi lesquelles l'étude de cas est couramment utilisée dans les études qualitatives pour comprendre un phénomène spécifique. Cette

³<https://www.voxco.com/fr/blog/methodologie-de-recherche/> (consulté le 22/05/2024 à 12 :00h).

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

méthode permet de collecter des données et d'examiner un aspect particulier d'un sujet en se concentrant sur un cas précis.

Les caractéristiques distinctives de cette approche incluent :

- ✓ Les questions de recherche sont formulées sous forme de « quoi », « comment » et « pourquoi ».
- ✓ Le chercheur ne peut pas manipuler le comportement des participants impliqués dans l'étude.
- ✓ Le chercheur considère les facteurs contextuels pertinents au phénomène étudié.
- ✓ Les limites entre le phénomène étudié et son contexte ne sont pas clairement définies.

Nous avons choisi cette méthode pour notre étude, car elle nous semble la plus adaptée à notre objectif

2.3. Justification du choix de l'entreprise

Dans le cadre de notre travail de recherche et pour atteindre les objectifs de notre étude, nous avons choisi l'entreprise nationale EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA comme lieu de stage pour les raisons suivantes :

- ✓ Électro-Industrie est une entreprise industrielle publique leader sur le marché de l'industrie nationale.
- ✓ Elle est active dans le secteur B2B avec des fournisseurs internationaux.
- ✓ L'entreprise distribue une variété de produits.

Ces éléments sont essentiels pour analyser la chaîne logistique internationale de cette entreprise.

2.4. L'objet d'étude :

L'objectif principal de cette étude est d'analyser la chaîne logistique internationale de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Les autres objectifs sont les suivants :

- ✓ Découvrir comment l'entreprise gère les aspects internationaux de sa chaîne logistique, y compris les fournisseurs et les distributeurs.
- ✓ Examiner les processus logistiques, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la livraison des produits finis.

2.5. Collecte des données

2.5.1. Outil de collecte des données

Pour collecter les informations nécessaires à notre recherche, nous avons utilisé la consultation de documents internes à l'entreprise (par exemple ;les tableaux comparatifs des offres, les factures commerciale, les bons d'entrée et de sortie des marchandises...) ; ainsi qu'un guide d'entretien.

2.5.2. Le guide d'entretien

Un guide d'entretien est un outil structuré employé par les recruteurs pour mener des entretiens de façon organisée. Il comprend des questions préétablies, des instructions sur la manière de les poser, et il est adaptable aux réponses fournies.

Son objectif est d'assurer une exploration complète des sujets tout en réduisant les possibles influences subjectives.

2.5.3. Conception de guide d'entretien utilisé

✓ Partie 01 : « Approvisionnement et fournisseurs » :

L'objectif dans cette partie est de bien connaître les relations de l'entreprise, et de quoi les transformateurs sont fabriqués.

Q1 : Quelles sont les principales matières que vous importez et de quels pays proviennent-elles ?

Q2 : Quels sont les principaux fournisseurs de matières premières de votre entreprise et dans quels pays sont-ils situés ?

Q3 : Quels sont vos principaux clients et vos intermédiaires dans la distribution de vos produits ?

✓ Partie 02 : « Modes de transport et logistique » :

Dans cette partie nous voulons connaître le processus logistique suivi par l'entreprise, et le transport utilisé par celle-ci pour acheminer ses marchandises.

Q1 : Quels modes de transport utilisez-vous pour importer les matières premières et quels sont les principaux ports utilisés ?

Q2 : Quels sont les délais d'approvisionnement habituels pour vos importations de matières premières ?

Q3 : Comment se déroule le processus logistique depuis l'achat des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis ?

✓ Partie 03 : « Gestion des coûts et des risques » :

Notre objectif dans la partie gestion des coûts et des risques est de savoir les différents risques à quel l'entreprise est confrontée et comment elle gère ces risques.

Q1 : Comment gérez-vous les coûts d'importation de matières premières ?

Q2 : Quels sont les principaux risques dans votre chaîne logistique internationale ?

Q3 : Quelle est votre stratégie pour gérer les risques du transport international de matières premières ?

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

✓ **Partie 04** : « Gestion des stocks et de la supply chain » :

La supply chain c'est notre thématique, donc nous voulons savoir les objectifs de l'entreprise pour améliorer celle-ci, et les technologies utilisées pour l'améliorer.

Q1 : Comment gérez-vous les stocks et le suivi des matières premières depuis le fournisseur jusqu'à votre entrepôt ?

Q2 : Quelles technologies utilisez-vous pour rendre votre chaîne logistique internationale plus efficace et visible ?

Q3 : Quels sont les principaux objectifs pour améliorer votre chaîne logistique internationale dans les prochaines années ?

2.6. Méthode d'analyse des données

L'analyse de contenu est une méthode de recherche utilisée pour identifier les modèles de données enregistrées. Cette analyse s'effectue à partir d'une collecte systématique des données d'un ensemble de textes, qui peuvent être écrits, oraux ou visuels. Peut-être qualitative ou quantitative, elle emploie des outils de plus en plus sophistiqués.

Elle permet d'aller au-delà du contenu visible pour révéler le contenu caché des données, et ne se limite pas à décrire simplement le « quoi » et le « comment ».

Conclusion

Cette section dont nous avons présenté l'entreprise, elle nous a permis de bien connaître l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA. Nous avons aussi détaillé dans notre méthode de recherche pour réaliser ce travail.

Section 02 : L'analyse des résultats et étude du cas

Dans cette section nous allons analyser le guide d'entretien mené au sein de l'entreprise d'accueil avec ces différents responsables, ainsi nous allons présenter l'analyse de processus logistique de l'entreprise.

1-Analyse des résultats

Ce qu'il vient nous avons met les réponses des responsables des services de l'entreprise et nous avons données notre point de vue.

1.1. Partie 01 : « Approvisionnement et fournisseurs » :

L'approvisionnement est une partie essentielle dans chaque entreprise, pour cela elles s'intéressent de lui accorder une place importante, ainsi que dans le choix des fournisseurs elles soient prudents.

Q1 : Quelles sont les principales matières que vous importez et de quels pays proviennent-elles ?

Comme vous le savez notre entreprise est spécialisée dans la fabrication de transformateurs et de moteurs électriques, on importe diverses matières premières essentielles

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

à ses processus de production. Parmi ces matières importées et leurs pays d'origine nous avons : • Tôle magnétique d'Allemagne. • Tôle laminée à froid (LAF) d'Italie et d'Espagne. • Huile minérale de Dubaï. Y'a aussi le cuivre, les isolants...

Q2 : Quels sont les principaux fournisseurs de matières premières de votre entreprise et dans quels pays sont-ils situés ?

Nous collaborons avec plusieurs fournisseurs clés situés dans diverses régions du monde , voici quelques-unes parmi eux :

- Thyssen ➡ Allemagne.
- Airmeks ➡ Turquie.
- Vicent ➡ Espagne.
- Tecnoelectric ➡ Italie.

Q3 : Quels sont vos principaux clients et vos intermédiaires dans la distribution de vos produits ?

Tableau N°04 : les clients et les intermédiaires de l'entreprise D'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Les clients	Les intermédiaires
<ul style="list-style-type: none"> SONELGAZ. ✓ KAHRIF, et leur filiale pour le transformateur. ✓ ENNTP. GROUP. ✓ RIADH AL FATH. ✓ EURL BENKAD CABLE... 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sodimel (Société de distribution et Montage Electrique). ✓ MEI (Société des Maintenances et des Equipements industriels).

Source : élaborer par nous-mêmes d'après la réponse de responsable de service achat.

1.2. Partie 02 : « Modes de transport et logistique »

Le transport est un pilier important dans la logistique et la chaîne logistique, et bon choix de ces modes permet à l'entreprise de bien gérer ces délais d'approvisionnement.

Q1 : Quels modes de transport utilisez-vous pour importer les matières premières et quels sont les principaux ports utilisés ?

Pour le transport on utilise le transport maritime, après l'arrivée au port on l'achemine avec le transport terrestre. Le principal port qu'on utilise c'est celui de Béjaïa.

Q2 : Quels sont les délais d'approvisionnement habituels pour vos importations de matières premières ?

Les délais d'approvisionnement habituels pour nos importations de matières premières sont de 4 semaines.

Q3 : Comment se déroule le processus logistique depuis l'achat des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis ?

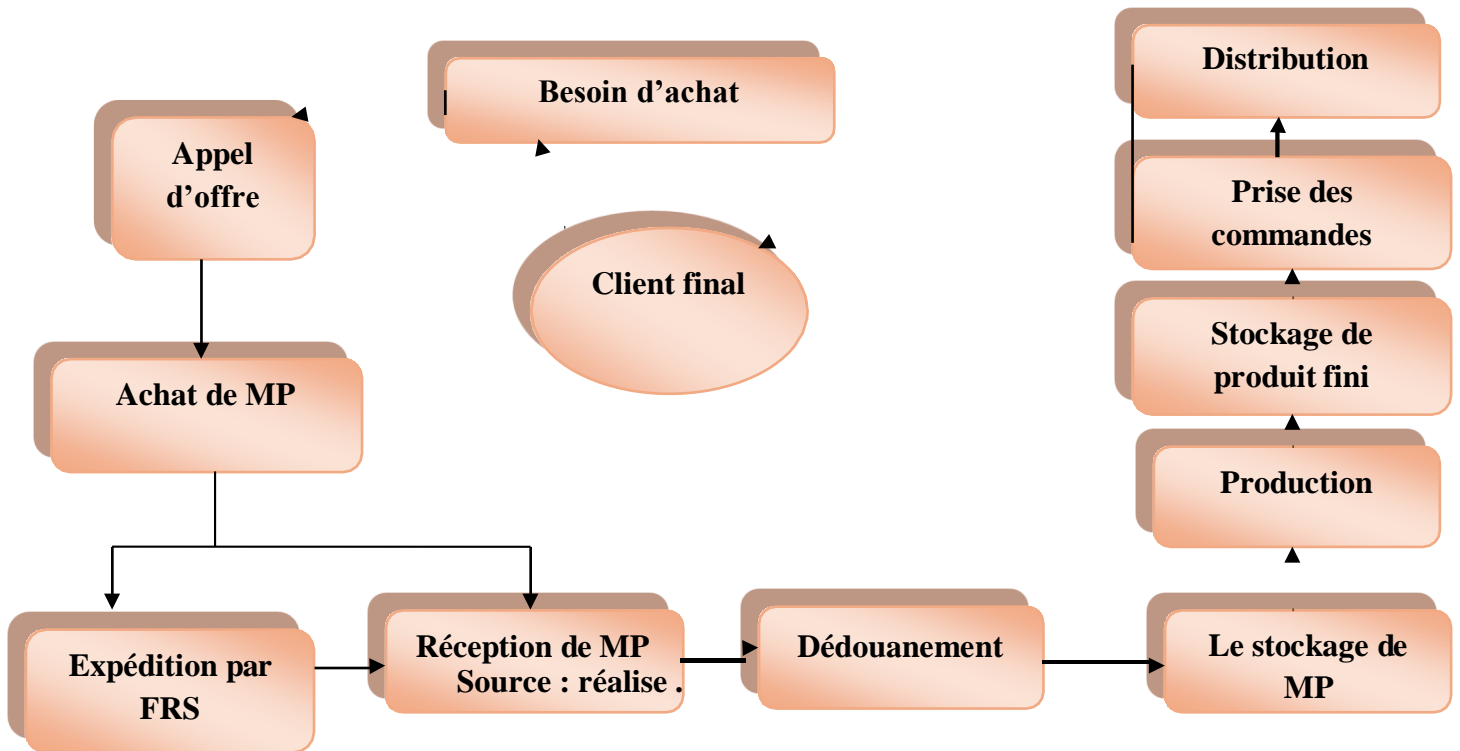


Schéma N°10 : le processus logistique de l'entreprise d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Source : réalise par nous-mêmes.

Explication de schéma

Après la constatation de besoin d'achat, le service approvisionnement lance un appel d'offre pour le choix d'un fournisseur adéquat pour la matière dont l'entreprise est besoin, ensuite on effectue une demande d'achat auprès de fournisseur choisi, il nous envoie la marchandise avec la compagnie de transport, après le débarquement de la marchandise au port d'arriver l'entreprises dédouaner celle-ci et l'acheminer a l'entrepôt pour le stockage. Ensuite, on entame la production de produit, dès la finalisation on le stock et on prêt les commandes. Enfin on distribue nos produits à l'aide des intermédiaires pour le client final.

1.3.Partie 03 : « Gestion des coûts et des risques » :

Chaque entreprise est confrontée a des différents risques telle que les risques liés à la chaîne logistique internationale a l'importation de ces matières premières.

Q1 : Comment gérez-vous les coûts d'importation de matières premières ?

Nous gérons les coûts d'importation de matières premières en les ajoutant directement au prix des matières. Cela inclut les frais de transport, les droits de douane et les taxes.

Q2 : Quels sont les principaux risques dans votre chaîne logistique internationale ?

Les retards de livraison et les fluctuations des taux de change représentent des risques majeurs pour notre chaîne logistique internationale.

Q3 : Quelle est votre stratégie pour gérer les risques du transport international de matières premières ?

Pour nous, une gestion efficace de ces risques implique une planification rigoureuse, une surveillance constante des conditions du marché et la mise en place de stratégies d'atténuation adaptées.

1.4.Partie 04 : « Gestion des stocks et de la supply chain » :

Une gestion efficace des stocks dans le cadre de la chaîne logistique globale d'une entreprise est primordial, pour cela chaque entreprise utilise ça gestion de stock avec des technologies différentes.

Q1 : Comment gérez-vous la gestion des stocks une fois les matières premières arrivent à l'entrepôt ?

Une fois notre marchandises arrivé à l'entrepôt on utilise la méthode ABC pour la stocké c'est-à-dire on les classes de la plus utiliser a la moins utilisé. Et pour le déstockage on applique la méthode FIFO (first in, first out). Mais avant que on stock les matières premières importé serait d'abord contrôlé quantitativement (pesée) et qualitativement (passé des échantillons à laboratoire).

Q2 : Quelles technologies utilisez-vous pour rendre votre chaîne logistique internationale plus efficace et visible ?

Pour rendre notre chaîne logistique internationale plus efficace et visible, nous utilisons des technologies avancées. Par exemple, les compagnies maritimes telles que CMA CGM et MSC fournissent des plates-formes de suivi en temps réel, permettant aux importateurs de suivre la position et l'état des navires de leurs marchandises.

Q3 : Quels sont les principaux objectifs pour améliorer votre chaîne logistique internationale dans les prochaines années ?

Sans réponse.

Point de vue

D'après les réponses obtenues, nous avons constaté que le service achat et approvisionnement de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA très attentionné dans le choix des fournisseurs et de la matière utilisée pour la fabrication de ces produits. Concernant le transport maritime qu'ils utilisent parce qu'est moins cher pour les destinations d'où viens les matières importé.

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Avant que l'entreprise entame la fabrication des transformateurs toute cette matière première achetée ou importée passe par laboratoire pour une analyse de qualité. La manière dont ils gèrent leurs stocks c'est une méthode bénéficiaire et elles les évitent de plusieurs risques.

Comme chaque entreprise, EPE/ELECTRO-INDUSTRI/SPA n'est pas confrontée à des grands risques, juste les retards de livraison et les fluctuations de taux de change qui sont des choses normales pour l'entourage de chaque entreprise.

Concernant la chaîne logistique internationale de l'entreprise, toutes les étapes que nous avons vues sur le plan théorique sont applicables juste que chaque service fait son travail, ils ignorent d'étudier la logistique à part.

Pour les nouvelles technologies, ils n'intègrent pas des nouvelles choses dans la gestion de leur chaîne logistique.

2 Suivi de processus logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Dans ce qui suit nous avons analysé la chaîne logistique de l'entreprise, après l'examen des documents rédigés par chaque service.

2.1. Achat et approvisionnement

2.1.1. Détermination du besoin d'achat et établissement de la demande d'achat

La première étape pour déterminer les besoins d'achat est de surveiller le niveau des stocks et les commandes en attente de réception (voir annexe N° 01). Cette analyse est généralement effectuée par le service de gestion des stocks de l'entreprise. Ensuite, le gestionnaire de stocks crée une demande d'achat, qui est ensuite transmise au département d'approvisionnement. Ce département est chargé de gérer les étapes suivantes du processus d'importation.

2.1.2. L'appel d'offre nationale et internationale

Le service achats et approvisionnements lance un appel d'offre nationale et internationale après une élaboration d'un cahier de charge, selon le montant total estimatif. Cet appel d'offre sera publié sur le site internet de l'entreprise et les journaux nationaux.

Les fournisseurs envoient leurs propositions sous pli fermé au secrétariat de la direction des approvisionnements.

À la date prévue (soit le premier jour ouvrable après la date limite de dépôt), la commission permanente d'ouverture des plis procède à l'ouverture, documentée par un PV (voir annexe N° 02).

Le service des achats importation prépare des tableaux comparatifs (voir annexe N° 03) et des fiches d'évaluation (voir annexe N° 04), qu'il soumet ensuite à la commission d'évaluation des offres pour la sélection du fournisseur.

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Et le service prospection et homologation transmet les offres au service technique pour avoir l'avis de conformité pour les fournisseurs non homologué (demande d'un échantillon en cas où les fournitures sont homologuées par antériorité), sinon on passe à l'étape suivante, qui est l'envoi des e-mails de négociation pour les fournisseurs dont le produit est confirmé.

Après la rédaction du PV de la commission d'évaluation des offres (voir annexe N° 05), le résultat de l'appel d'offres sera publié sur le site web d'Electro-Industries.

Une fois passé le délai de recours de 8 jours, la passation de la commande s'effectue après avoir reçu l'accord de la commission des marchés(voir annexe N° 06), une phase de négociation sera entamée avec le fournisseur sélectionné, le service achat à l'importation procédera à la commande par l'envoi d'une lettre de commande dont la fiche analytique (annexe N° 07) et avis d'attribution provisoire (annexe N° 08).

Une fois la lettre de confirmation réceptionnée par le fournisseur, l'entreprise établit et envoie du nouveau contrat pro-forma en six exemplaires au fournisseur.

2.1.3. Domiciliation bancaire

Après la signature du contrat de confirmation avec le fournisseur, et conformément à la réglementation, le service achat rédige une demande de domiciliation bancaire (Annexe N°09) adressée à la Banque Extérieure d'Alger (BEA). Cette formalité administrative consiste à enregistrer l'opération d'achat auprès de la banque, accompagnée de l'élaboration d'un engagement (Annexe N°10) préalablement signé par le Président Directeur Général de l'entreprise, qui précise l'objet de l'opération d'importation, la quantité, le prix, et le fournisseur.

Par la suite, une remise documentaire est ouverte au profit du fournisseur étranger.

2.1.4. L'expédition de la marchandise

L'expédition de la marchandise s'effectue conformément à l'incoterm et au mode de transport choisis par les deux parties. Pour cette opération, l'incoterm choisi est le CFR et le mode de transport est maritime.

Le fournisseur doit transmettre les copies des documents 48 heures avant l'embarquement au service des achats pour ouvrir un dossier de transit et souscrire une assurance chez la CAAT (Compagnie Algérienne d'Assurance de Transport), couvrant les risques durant le transport et le stockage portuaire.

2.1.4.1. Le contrat d'assurance

Un contrat d'assurance est établi entre l'entreprise et la CAAT, détaillant les conditions et la police d'assurance :

- ✓ Numéro de police d'assurance : N°
- ✓ Type d'assurance : Tous risques
- ✓ Taux d'assurance : 0.06 % de la valeur déclarée

Les détails fournis par le fournisseur CONVARRI, incluant la police et le taux d'assurance ainsi que le montant de la prime, sont inscrits sur l'avis d'aliment (annexe N°11), qui est par la suite transmis à la CAAT.

2.1.4.2. Dédouanement des marchandises

À la réception des documents originaux de la banque (BEA) :

- ✓ La facture commerciale (voir annexe N° 12),
- ✓ Le connaissement (Bill of Lading, voir annexe N° 13),
- ✓ Le certificat d'origine (voir annexe N° 14),
- ✓ La liste de colisage (voir annexe N° 15),

Le service de transit entame les formalités de dédouanement après l'arrivée du navire et le débarquement des marchandises, dont la compagnie maritime envoie un avis d'arrivée à la douane, l'agent du service transit effectue une première vérification visuelle des marchandises et présente les documents originaux à la douane.

Puis la douane procède à une vérification physique pour confirmer la conformité à la déclaration en douane DSTR (annexe N°16) ; Si tout est en ordre, l'agent paie les droits et taxes douaniers (0 % de droits de douane et 19 % de TVA) basés sur la valeur en douane (marchandises + fret + assurance).

Ensuite le transitaire « Leader Chip » organise l'enlèvement des conteneurs et obtient les bons de chargement et de sortie.

Une fois dédouanée et enlevée, la marchandise sera livrée à l'unité ayant exprimé le besoin pour un contrôle qualitative, quantitative et un établissement d'un bon d'entrée de marchandise (voir annexe N°17).

A la réception d'un bon d'entrée marchandises le service achat importation établit la demande de paiement (voir annexe N°18) pour le paiement du fournisseur.

A 60 jours de la date de B/L (la BNA débitera le compte de l'entreprise afin de créditer celui du crédit).

Un schéma qui résume tous les opérations faite au niveau de service achat et approvisionnement dans ce qui ci-dessous.

Etude de marché

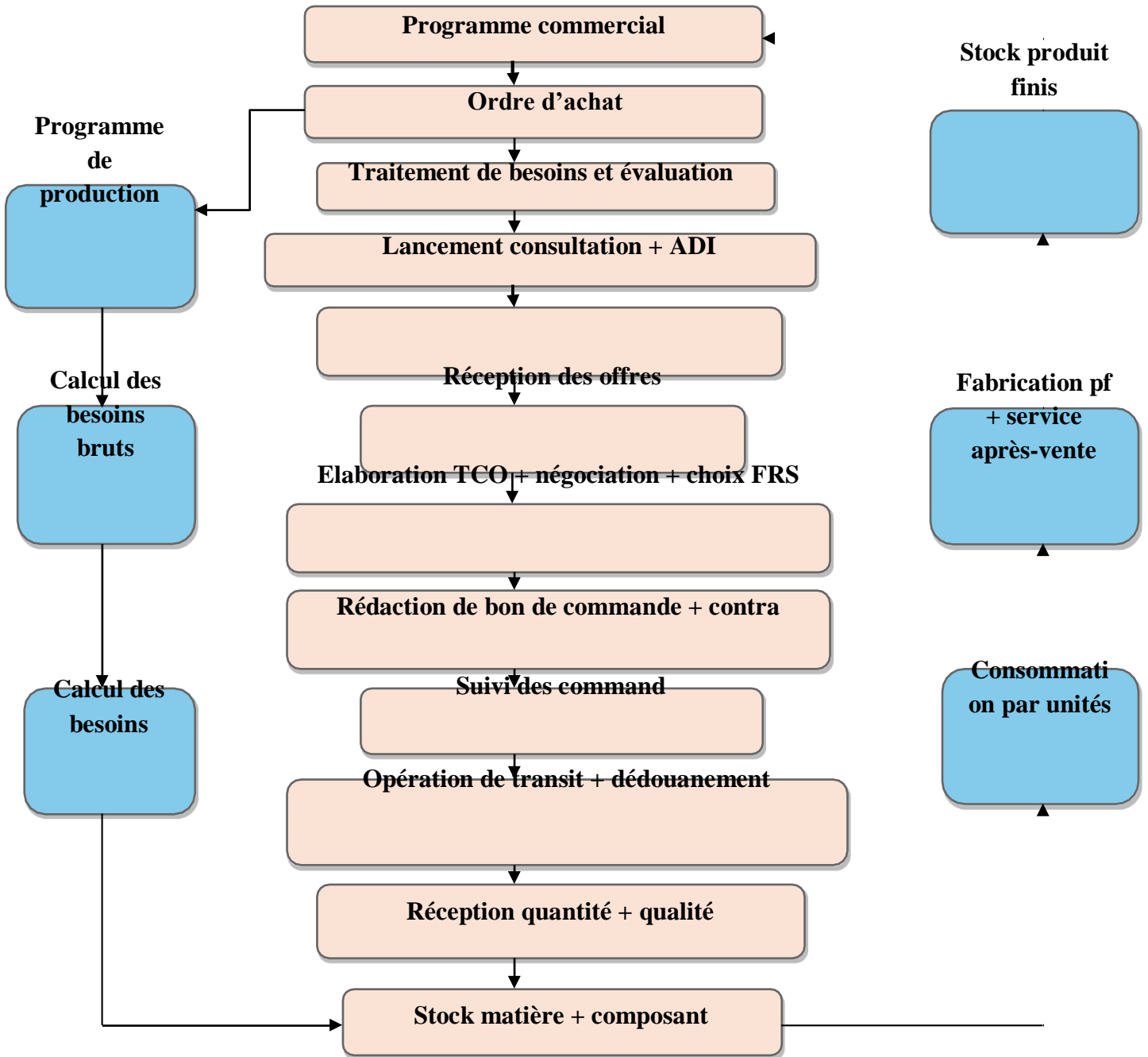


Schéma N°11 : résume les étapes de processus d'achat au sein de l'entreprise électro-industrie.

Source : document interne de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, 2024.

2.2. La gestion des stocks

La gestion des stocks est essentielle pour l'entreprise afin d'éliminer les gaspillages liés au stockage et d'améliorer sa performance.

À la réception des matières, le responsable des stocks vérifie et enregistre ces dernières,

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA
remplissant un bon d'entrée de marchandise signé par le magasinier, le service de contrôle qualité et le service des achats.

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Pour la valorisation des stocks, EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA utilise la méthode du coût unitaire moyen pondéré (CUMP) pour sa simplicité de gestion et son efficacité dans le suivi des entrées et sorties des produits.

L'entreprise stock ses matières premières selon la méthode ABC :

- ✓ **Classe A** : Produits à très grande influence sur la production, tels que le cuivre, l'acier, l'aluminium, et les composants électroniques.
- ✓ **Classe B** : Produits ayant un impact moyen, comme les carcasses et les ventilateurs.
- ✓ **Classe C** : Produits ayant une influence minimale, comme la visserie.

L'organisation des stocks au sein de l'entreprise inclut ;

- ✓ un système de rayonnage numéroté,
- ✓ Des fiches de stock détaillant les informations sur chaque article (code, désignation, commandes en cours, niveau de stock),
- ✓ Des fiches d'approvisionnement avec les délais, quantités disponibles et en commande.

Enfin, pour le déstockage, l'entreprise applique la méthode FIFO (premier entré, premier sorti) afin de refléter au mieux la valeur de renouvellement du stock.

2.3. Procédés et méthodes de production

2.3.1. Gestion de la production

Au sein de l'entreprise Électro-industrie, la production des transformateurs est gérée selon la méthode des lots économiques, avec un volume de production élevés ; et un programme annuel, basé sur les commandes clients qui permet de déterminer les besoins en matières premières et pièces pour chaque type de transformateur.

Avant de lancer la production, le bureau de méthode crée un ordre de fabrication, qu'est un document qui spécifiant les produits à fabriquer, les quantités et les dates prévues, est élaboré par le bureau d'étude, il se transmet à l'ordonnancement par la suite, qui prépare les dossiers nécessaires à la production ; tels que :

- ✓ **La fiche suiveuse** : qui accompagne les pièces durant la fabrication.
- ✓ **Le bon de travail** : qui détaille chaque opération d'atelier.
- ✓ **La fiche de suivi de délai** : planifie les différentes phases de travail.
- ✓ **Le bon de sortie des matières** : gère l'utilisation des stocks.

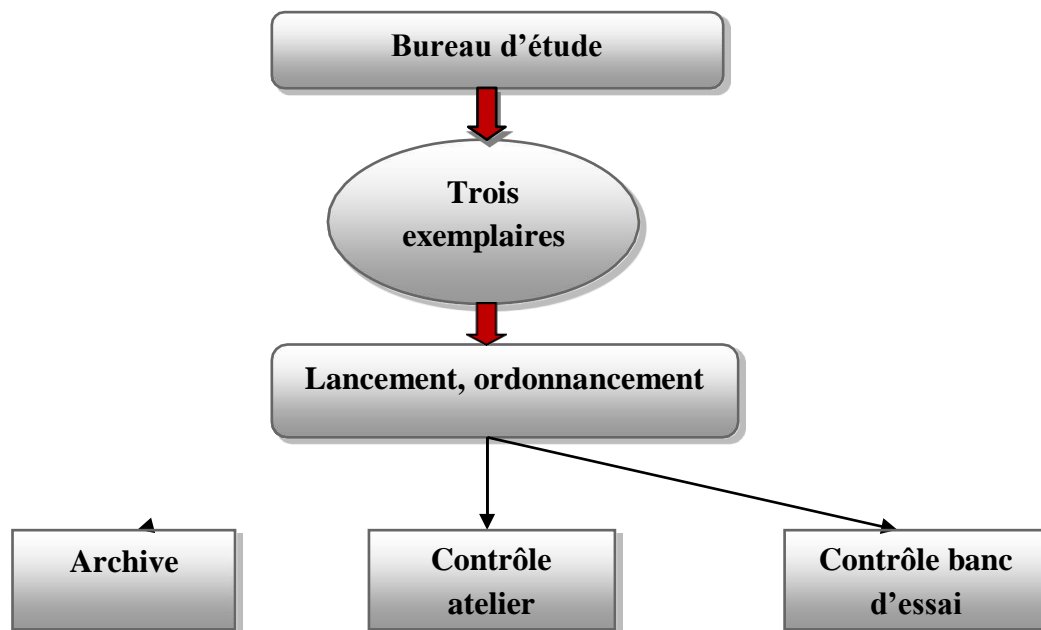


Schéma N°12 : l'ordre de fabrication au sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Source : document interne de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, 2024.

2.3.2. Phase d'exécution (de production)

Cette phase, similaire dans les trois unités de l'entreprise, comprend deux parties :

✓ Procédures mécaniques

Concernent la fabrication du transformateur, incluant la construction de la cuve, du couvercle, et du conservateur, qui incluant découpage, poinçonnage, et fabrication de parois ondulées.

✓ Procédures électriques

Impliquent la partie active du transformateur, comprenant la Préparation de l'isolation, bobinage à basse tension avec du fil méplat, et bobinage à haute tension avec des fils ronds.

2.3.3. Stockage des produits finis

Une fois les produits fabriqués, ils sont déplacés aux stocks avec un bon d'entrée. Le service de commercialisation et de distribution contacte les clients ou entreprises concernés pour la récupération de leurs commandes.

2.4. La politique de distribution

La politique de distribution d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA est conçue pour optimiser la transition des produits de la production à la consommation. L'entreprise collabore avec des entités étatiques comme SONELGAZ et ses filiales, ainsi que d'autres entreprises spécialisées dans la maintenance industrielle et les réseaux électriques.

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Pour une distribution nationale, EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPAs'appuie sur des agents agréés, fidélisant des clients tels que Sodimel et Group Riadh al Fath. Les particuliers, qui achètent des produits en petites quantités, sont responsables de leur propre livraison.

La stratégie de distribution de l'entreprise est exclusivement réservée à des points de vente spécialisés, afin de maintenir un contrôle strict sur les intermédiaires et de préserver l'image de prestige des produits.

Les circuits de distribution d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA comprennent :

- ✓ **Circuit direct** : sans intermédiaires, l'entreprise gère elle-même la distribution, par avec SONELGAZ.

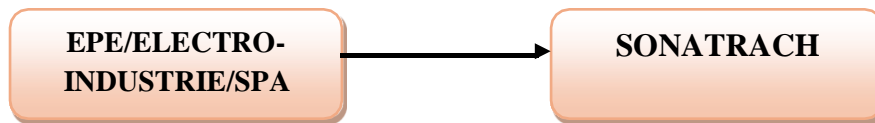


Schéma N°13 : circuit direct.

Source : élaborer par nous-mêmes.

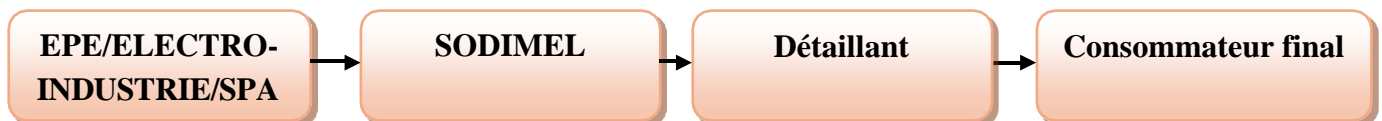
- ✓ **Circuit court** : implique un intermédiaire pour maintenir le contact avec la clientèle, tout en économisant sur les marges, prennent l'exemple avec Sodome.



Schéma N°14: circuit court.

Source : élaborer par nous-mêmes.

- ✓ **Circuit long** : réduit les coûts de distribution grâce à plusieurs intermédiaires, offrant une couverture géographique étendue.



Conclusion

Schéma N°15 :circuit long

Source : élaborer par nous-mêmes.

D'après l'analyse des résultats et l'étude de cas que nous avons mené au sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, la chaîne logistique est les étapes d'importation selon cette entreprise parce qu'elle néglige la logistique.

Conclusion

Dans ce chapitre nous avons analysé en détail la chaîne logistique internationale de l'entreprise électro-industrie. Nous avons d'abord présenté l'entreprise et notre cadre méthodologique, puis on s'est concentré sur une étude sur le processus logistique de l'entreprise après l'analyse des résultats de guide d'entretien et d'étude empirique.

Après l'analyse et les résultats de l'étude qualitative qu'on a menée auprès des responsables des différents services de l'entreprise, on a pu mettre en lumière les forces de la chaîne logistique de l'entreprise, comme sa capacité d'approvisionnement diversifiée et sa flexibilité opérationnelle.

Conclusion générale.

Conclusion

Dans un contexte de mondialisation et de concurrence accrue, la logistique et la chaîne logistique ont un rôle important dans le commerce international. L'évolution de la logistique, avec ses technologies avancées, offre des opportunités significatives pour améliorer la traçabilité, la gestion des stocks et la satisfaction client.

À travers notre analyse de la chaîne logistique internationale de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, et les différents résultats de la recherche que nous avons menée, nous avons constaté l'importance de cette dernière dans le fonctionnement d'une entreprise.

La logistique touche tous les acteurs de l'entreprise en influençant ses activités. Elle est une fonction transversale reliant les différents services de manière efficace. En tant qu'outil de compétitivité, elle vise à améliorer la coordination des services pour atteindre un objectif commun : la satisfaction des clients.

La gestion de la chaîne logistique repose sur les systèmes d'information de l'entreprise. Pour que l'entreprise soit performante, elle doit utiliser une codification claire et standardisée pour chaque fonction.

La chaîne logistique ne se limite pas à l'organisation des transports de matières premières et de marchandises ; elle englobe également les techniques de contrôle et de gestion des flux, depuis les premiers fournisseurs jusqu'aux derniers consommateurs.

Dans notre étude de cas de l'entreprise nationale EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA, qui détient le monopole de la fabrication de transformateurs (UTR) en Algérie, nous avons constaté qu'elle est loin d'être performante, elle néglige la gestion de la chaîne logistique. En effet, elle se caractérise par des coûts de production très élevés (manque d'efficacité) et des délais de production très longs.

Ces conclusions ont été tirées suite à une analyse de leur chaîne logistique internationale, menée à travers une étude qualitative basée sur des entretiens avec les différents responsables des services de l'entreprise.

Le principal objectif de notre étude était de répondre à notre problématique de départ

- **«Comment l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA optimiser l'efficacité de sa chaîne logistique internationale.»**

Et à ces questions posées dans l'introduction, et afin d'atteindre nos objectifs fixés au début de ce travail, nous avons utilisé la méthode d'analyse de contenu et la collecte des données, ainsi nous avons divisé notre travail en trois chapitres pour faciliter la recherche.

- **Chapitre I** : Les fondamentaux de la logistique et la chaîne logistique.
- **Chapitre II** : La chaîne logistique à l'international.
- **Chapitre III** : Analyse de la chaîne logistique internationale de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.

Conclusion générale.

Notre travail de recherche présente quelques insuffisances, nous avons rencontré des difficultés liées au manque d'informations au sein de l'entreprise ainsi qu'à la durée insuffisante du stage. De plus, la thématique que nous avons choisie est vaste, ce qui a posé un défi en termes de limitation des informations à inclure dans notre travail.

Par ailleurs, notre étude tente de fournir quelques perspectives intéressantes pour les entreprises tant sur le plan managérial que sur le plan scientifique. Les résultats tirés de cette étude peuvent être utiles pour les entreprises pour enrichir leurs connaissances sur la logistique et la chaîne logistique. Les résultats obtenus de l'étude de cas peuvent aider l'électro-industrie à améliorer et donner plus d'importance à la logistique pour être plus compétitive.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages universitaires

- ✓ AFITEP, Dictionnaire de management de projet : Editions AFNOR 2010.
- ✓ ALEXANDRE (K), stratégie logistique : « Supply Chain management », 3ème édition, DUNOD, Paris.
- ✓ BAGLIN Gérard , « Management industriel et logistique » , 6^{ème} édition, publiée le 10 octobre 2013.
- ✓ Boislandelle, (H, M), « Gestion des ressources humaine dans la PME, édition Economica, Paris, 1998.
- ✓ BOUCHENE/ZAKARIA et DAOUDI Sélami (CODE DES DOUANES). Fait à alger, le 21 juillet 1979, chadeli ben djedid. Edition-1991.
- ✓ CHRISTOPHE GOUIN, Modélisation et résolution de problèmes de planification de la chaine logistique à l'aide du logiciel d'optimisation AIMMS, édition, 2011.
- ✓ Corinne Pasco , A.2002, « Le commerce international », 4^e édition.
- ✓ G.LEGRAND, H.MARTINI, « le petit export » 3^e édition, DUNOD, paris, 2009/2010.
- ✓ GHEDIRA KHALED, A.2006, « Logistique de la production: approches de modélisation et de résolution ».Edition TECHNIP.
- ✓ Gransted, (I), « L'impasse industriel », Dunod, Paris, 1992.
- ✓ J.BELOTTI,« le transport international des marchandises» Vuibert, paris 1992.
- ✓ Jean bastid et j.p.DEMUMIEUX. (LES DOUNES).PRESSES UNIVERSITAIRES DE France. Edition 1976.
- ✓ Joël Hermet : « L'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle » septembre 2010.
- ✓ Lionel Fontagné, les grandes questions d'économie et finance international, édition de boeck, paris, Michelle RAINELLI, « le commerce international », 9ème édition de LA DECOUVERTE. Paris, 2003.2008.
- ✓ Loth. D : « L'essentiel des techniques du commerce international », édition PUBLIBOOK, Paris, 2009.
- ✓ M. CRISTOPHER: strategies for reducing costs and improving services, logistics and supply chain management, London, prentice Hall, 1998.
- ✓ PIERRE MEDIAN.ANNE GRATACAP,« logistique et supply chain management, Dunod », édition, paris, 2008.
- ✓ Rachid Boujema, cours de comptabilité nationale, édition OPU, Alger, 2003.

Articles :

- ✓ Ahmed Yahia Samia, année 2023, article intitulé « Evolution de la logistique et son apport à l'amélioration de la performance de l'entreprise : Cas : Secteur agroalimentaire en Algérie », volume 10, numéro 1, P.02.
- ✓ Matthieu Crozet, A. 2009,« Commerce et géographie : la mondialisation selon Paul Krugman », Article Dans Une Revue d'économie politique, p.1, 2,3.

Bibliographie

Mémoires et thèses universitaires :

- ✓ Boudahri Fethi, thèse doctorat, 2013, conception et pilotage d'une chaîne logistique agroalimentaire application produit de volaille la ville de Tlemcen, Université Abou Bekr Belkaid Tlemcen, p18, p19, p20.
- ✓ M.JULIEN FRANCOIS, A.2007. Thèse docteur « Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance », Université Bordeaux, p.23, 24.
- ✓ M.LAURAS, A.2004, titre « méthodes diagnostic et d'évaluation de performance pour la gestion de la chaîne logistique », thèse en vue de l'obtention du titre de docteur, l'institut national polytechnique de Toulouse, , page 23-24.
- ✓ MANSOURI (Hanane), MAZOUZI (Souad) « Minimisation des coûts logistiques de distribution des centres de livraison régionaux aux grossistes », mémoire master recherche, université Abderrahmane, Mira Bejaia, année 2016, page8.
- ✓ BOURICHE Ahmed, OUHROUCHE Salim, Mémoire Master en sciences commerciales 2015-2016 intitulé « GESTION DE LA LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION » UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA, Page, 9.
- ✓ Nadir CHELOUAH. Idir BOURAI, A.2011-2012 « le rôle de la fonction logistique dans les opérations d'exportation », Ecole des Hautes Etudes Commerciales EHEC _ALGER, Mémoire de fin d'études pour L'obtention du diplôme de licence en Sciences Commerciales.
- ✓ Omar KALLEL, THÈSE du DOCTORAT, titre : L'impact des relations contractuelles entre donneurs d'ordres et sous-traitants sur la performance d'une chaîne logistique équitable,(INSA Toulouse), (ISG de Tunis).
- ✓ TIGUERCHA LYDIA, NAILI LOUIZA,A.2019/2020, titre [Mémoire master 2 "La procédure d'importation au sein Electro-Industrie ENEL"], UMMTO, P 23,24.
- ✓ GRUAT LA FORME-CHRETIEN : référentiel 'évaluation de la performance d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention le grade de docteur en génie informatique, école doctorale : informatique et information pour la société, 2007, page. 27.

Sites internet

- ✓ <https://wikimemoires.net/2013/02/de-la-logistique-eclatee-a-la-logistique-collaborative/>,(consulté le 01/02/2024 à 15 :30h).
- ✓ <https://logistique-pour-tous.fr/les-evolutions-de-la-logistique/> , (consulté le 01/02/2024 à 15 :40h).
- ✓ <https://www.simcore.fr/gestion-de-flux/> , consulté le 01/02/2024 à 17 :05h.
- ✓ Lojistik.blogspot.com/2018/02/les-différents-types-de-logistique-interne, (consulté le 01/02/2024 à 18 :25h).
- ✓ www.blog.raja.fr/externaliser-logistique-avantage-inconvénients, (consulté le 01/02/2024 à 18 :25h).
- ✓ E-marketing.fr/définition-glossaire/revers-logistic, (consulté le 01/02/2024 à 19 :35h)
- ✓ <https://www.clicours.com/conception-et-gestion-dune-chaîne-logistique/>, (consulté le 02/02/2024 à 10h).
- ✓ <https://supply-chain.net/scm-supply-chain-management-définition/> (consulté le 08/02/2024 à 11h).

Bibliographie

- ✓ <https://www.supplychain-meter.com>, Gestion de la chaîne d'approvisionnement mondiale (Consulté le 06/02/2024 à 11 :00h).
- ✓ <https://www.clicours.com/conception-et-gestion-dune-chaine-logistique/> (consulté le 08/02/2024 à 16 :15h).
- ✓ <https://www.lumni.fr/article/smith-et-le-commerce-international-la-theorie-des-avantages-absolus> , Smith et le commerce international : la théorie des avantages absolus publié le 23/08/2013 • Modifié le 20/04/2023 (consulté le 21/03/2024 à 12 :05h)
- ✓ <https://blog.hubspot.fr/marketing/avantage-comparatif>, Avantage comparatif : définition, calcul et exemples, Noémie Aguetant, Mis à jour : 28 mars 2023, Publié : 22 septembre 2022, (consulté le 21/03/2024 à 13 :00h)
- ✓ <https://www.melchior.fr/prepa-mecanismes-concepts/l-analyse-economique-des-echanges-internationaux-mecanismes-et-concepts>, L'analyse économique des échanges internationaux – Mécanisme et concepts Melchior (consulté le 21/03/2024 à 13:30h).
- ✓ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/theorie-du-cycle-de-vie.html>, (Consulté le 21/03/2024 à 14 :10h).
- ✓ https://www.academia.edu/26800029/Chapitre_3_Le_transport_international, (consulté le 29/03/2024 à 17 :00h).
- ✓ Containerization International. (n.d.). The Benefits of Containerization. Retrieved (consulté le 01/04/2024 à 10 :00h).
- ✓ <https://www.iata.org/what-we-do/environmental-sustainability/packaging-and-labeling/>, (consulté le 01/04/2024 à 11 :05h).
- ✓ Federal Trade Commission (FTC). (n.d.). Packaging and Labeling. <https://www.ftc.gov/tips-advice/business-center/guidance/packaging-and-labeling>, (consulté le 01/04 /2024 à 11 :30h).
- ✓ <https://www.timocom.fr/blog/que-sont-les-incoterms-406826>, (consulté le 02/05/2024 à 13 :00h).
- ✓ <https://www.voxco.com/fr/blog/methodologie-de-recherche/> (consulté le 22/05/2024 à 12 :00h).

Annexes

Liste des annexes :

Annexe 01 : Programme d'approvisionnement.

Annexe 02 : PV de la réunion de la commission d'ouverture des plis.

Annexe 03 : Tableau comparatif des offres.

Annexe 04 : Fiche d'évaluation des offres.

Annexe 05 : Procédures de passation et d'exécution de marchés (PV , permanente d'évaluation des offres).

Annexe 06 : Fiche analytique.

Annexe 07 : Décision de visa.

Annexe 08 : Avis d'attribution provisoire.

Annexe 09 : Demande de domiciliation bancaire.

Annexe 10 : Engagement.

Annexe 11 : Avis d'aliment.

Annexe 12 : Facture domicilié.

Annexe 13 : Bill of lading.

Annexe 14 : Certificat d'origine.

Annexe 15 : Liste de colisage.

Annexe 16 : Déclaration simplifiée de transit routier (DSTR).

Annexe 17 : Bon d'entrée de marchandises.

Annexe 18 : Demande de paiement.

Annexe 19 : Ordre de virement.

4eme Modification Programme d'Approvisionnement 2019 (Gamme en Feuillard)

N° D'identification	Designations	Quantité Initiale Courrier Réf (N°330/2018)	Nouvelles Quantités	Plannin des Livraisons					
				Decembre 2018	III Tremistre 2019	I lemme Tremistre 2019	J emme Tremistre 2019	4 emme Tremistre 2019	1er Tremître 2020
050-105-105	il BANDE D'ACIER LAMINE A FROID_DIN.1623.1 1,2X600 GK US r,13	KG 30000	40 000)'		*15000 janvier	15000 avril	10000 Juillet		
1050-105-106	A. BANDE D'ACIER LAMINE A FROID DIN.1623.1 1,2X700 GK UST.13	KG 350 000	350 000		*70000 janvier	70000 avril	70000 juille	70000 octobre	70000 janvier
050-105-107	BANDE D'ACIER LAMINE A FROID IIIN.1623.1_1,2X800_GK_UST.13	KG 520 000	520 000		*104000 janvier	104000 avril	104000 juillet	104000 octobre	104000 janvier
050-105-110	"- BANDE D'ACIER LAMINE A FROJD_DIN,1623.1_1.IXU00_GK_U ST.13	KG 10 000	10 000					10000 octobre	
1 50-105-111	(. BANDE D'ACIER LAMINE A FROID DIN.1623.1_1,2XI200_GK_UST.13	KG 95 000	95 000		35000 mars	30000 mai	30000 juillet		
050-109-021	BANDE EN CUIVRE ELECTROLYTIQUE0.62X4S2 CU- TPEN 13599	KG 0	8 000 7'		4000* Fev	4000 mai			
050-109-026	FEUILLARD DE CUIVRE CU-ETP- 0,62 X 363-EN 13599	KG 0	50 000)(15000* Fev	20000 Mai	15000 Sept		
050-109-027	FEUILLARD DE CUIVRE CU-ETP- 0,4X331- EN 135q9	KG 0	38 000 :)(13000* Fev	13000 Mal	12000 Sept		
050-109-029	BANDE EN CUIVRE ;ELECTROLYTE0.7X480 CU-ETP EN 13S99	KG 0	7 000)(3500* Fev	3500Mal			
050-109-162	MEPLAT DE CUIVRE 30X3 DIN	KG 400	400 1		400Fev				
050-109-163	MEPLAT DE CUIVRE 50X5 DIN 1759.E-CU F30	KG 2 600	9 600		sooo•Janv	4600Mai			
050-109-175	MEPLAT DE CUIVRE 80X10 E- CU/F25-DIN 01759	KG 500	800 7		800 Mars				

C=:J

BE

No D'identification	Désignations	U.M	Quantités Initiales	Nouvelle Quantités
050-100•201	PROFILE EN L 60X40X7 DIN 1029-ST37-2	KG	500	1500
050-100-275	RONDD'ACIER RD8 DIN 668-ST37-2K	KG	5 000	10 000
050-100-276	RONDD'ACIER RD 20 DIN 668-ST37-2K	KG	200	300
050-100-277	RONDD'ACIER RD 24 DIN 668 ST37-2K	KG	150	800
050-100-278	RONDD'ACIER RD 30 DIN 668-ST37-2K	KG	1 000	2 800
050-102-150	RONDD'ACIER RD 10 DIN 668-9S20K	KG	1600	4 000
050-102-151	RONDD'ACIER RD 12 DIN 668-9S20K	KG	7 300	11 000
050-102-152	RONDD'ACIER RD 16 DIN 668-9S20K	KG	5 500	17 500
050-102-153	RONDD'ACIER RD 20 DIN 668-9S20K	KG	2 000	3 200
050-105-009	BANDE D'ACIER LAMINE A FROID DIN 1623.1 -L2 X 1300 GK UST13	KG	10 000	10 000
050-105-023	f<EIJILLAiID DE RENFORCfil.CENT LAFST.13_DCO.3 NON HUILEE !X15mm	KG	1400	2 800
050-105-105	BANDE D'ACIER LAMINE A FROID DIN.1623.1_1,2X600_GK_US T.13	KG	10 000	30 000
050-105-106	BANDED'ACIER LAMINE A FROID DJN_1623.1_1,2X700_GK_UST.13	KG	220 000	350 000
050-105-107	BANDED'ACIER LAMINE A FROID DIN.1623.1_1,2X800_GK_UST.13	KG	270 000	520 000
050-105-110	BANDE D'ACIER LAMINE A FROID_DIN.1623.1_1,2X1100_GK_U ST.13	KG	10 000	10 000
050-105-111	BANDE D'ACIER LAMINE A FROID DJN.1623.1_1,2X1200_GK_UST.13	KG	60 000	95 000
050-109-024	FIL ROND CEi 60317-13 1.40 GF_ADE2	KG	4 000	

Le 30 Octobre 2018, à dix heures (10h00mn), la Commission
d'ouverture des plis.

Membres présents :

Présidente: BENTALEB Zakia

KEDAM Nadia

Membres: IGUER Rachida

Membre absent (excusé): Monsieur IBERSIENE Saïd

Ordre du Jour:

1. Ouverture des plis relatifs à l'Appel d'Offres National et International restreint lancé par la Direction
d'approvisionnement et Achats sous la référence 01 /UTR-UME /2018.

2. Objet: Achat de diverses matières premières suivant le tableau ci-après :

3. Date de la première parution: 13/09/2018.

4. Support: Quotidien El Moudjahid-Bomop-Site Web d'Electro-Industries.

5. Durée de préparation des offres : 35 jours.

6. Date limite de remise des offres : 17/10/2018.

7. Date de prorogation de délai :

8. Date limite de remise des offres après prorogation de délai : 28/10/2018.

9. Nombre de fournisseurs ayant retiré le cahier des charges : 49 suivant état en annexe.

10. Nombre de plis reçus : 28.

ETAT DES LOTS	
N°DU LOT	DESIGNATION
01	Tôle Magnétique à Grains Orientés pour Transformateurs
02	Tôle Magnétique à Grains Non Orientés pour Moteurs
03	Huile Minérale
04	Cuivre
05	Bande d' Acier Laminée à Froid
06	Traversées et Isolateurs
07	Connecteurs Verticaux
08	Aluminium et Alliage d' Aluminium
09	Pièces en Fonte

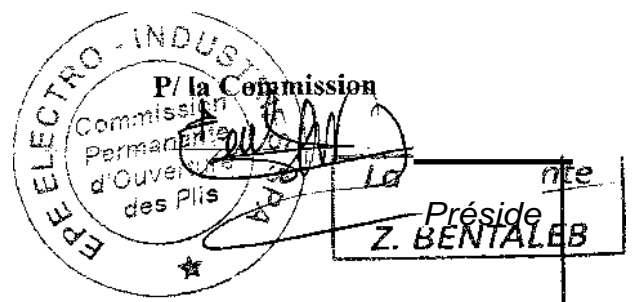
Le listing du contenu des offres est annexé au présent procès- verbal, dont il en fait partie intégrante.

Conclusion : Après avoir constaté la régularité de l'enregistrement des offres reçues, sur le registre ad-hoc, à l'issue des débats et compte tenu du fait, qu'aucune réserve n'a été formulée par les membres, la Commission déclare:

- L'APPEL D'OFFRES FRUCTUEUX -

Au vu du nombre d'offres reçues et ce, conformément aux dispositions de la réglementation interne en vigueur, régissant la passation et l'exécution de marchés, modifiée et complétée.

La séance fut levée à 16 h 20 MN.



FICHE D'EVALUATION

K° 025/2018

Page (1/2)

AVIS D'APPEL D'OFFRES NATIONAL ET INTERNATIONAL OUVERT N° 01/UTR-UME/2018

Date d'ouverture des pHs: 30/10/2018 selon PV COP Réf: 20/2018

Nombre de soumissions : Cinq (05)

- Comparaison faite selon TCO du 19/11/2018

NOM DES SOUSSIONNAIRES	GONVARRI VALENCIA -Espagne- Offre réf 171018 du 17/10/2018	ASE METALS -Belgique, Offre réf 623.1455 PPOO du 10/10/2018	SAFET -Italie- Offre réf 55.18.33/1 du 24/10/2018			
Critères	Montants de l'offre	Notation	Montants de l'offre	Notation	Montants de l'offre	Notation
Prix proposes	462,774,00 € Total CFR	50	499.010,40 € Total CFR	46,26	464.985,30 € Total CFR	49,64

Qualité des fournitures
 objet de la soumission
 vérifiable sur la base de
 la conformité aux
 spécifications d'Electro-
 Industrîes.

Homologué

50

Homologué

50

Non
homologué

00

Note totale obtenue	100	96,26	49,64
---------------------	-----	-------	-------

- Comparaison faite pour les positions communes

PERMANENTE D'EVALUATION DES OFFRES

L'An Deux Mille Dix huit et le vingt deux du mois de Novembre s'est réunie à 10 heures la commission permanente d'évaluation des offres.

Ordre du jour: Examen des_ Besoin 2019 sur Avis D' Appel d'offres N°OI/UTR-UME/2018 et consultations sous plis fermés

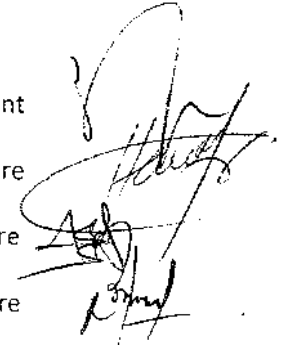
lot 05 : Bande d'acier de tôle LAF 1,2 mm/ UTR

Lot 06: Traversées/ Isolateurs

Lot 04 : Fils plats et ronds Isolés au papier

Et tôle LAC/ Consultations sous/plis fermés sur le marché local

- | | | | |
|---|---------------|-------------------|-----------|
| o | I.A.HEM | MALEK | Président |
| o | HAMAMA | MOHAND | Membre |
| o | SAIM | MENOUAR | Membre |
| o | SADI | NADIA | Membre |
| o | Absent excusé | IGUER BELAID | |
| o | Invité : | IBEKOUCHENE TAHAR | |



1/ BANDE D'ACIER DE TOLE LAF 1,2 mm

La commission propose de retenir le soumissionnaire GONVARI Espagne (Anciennement FERRODISA), homologué, pour la fourniture de 593 tonnes de Bande d'acier de tôle LAF 1,2 mm

Montant de l'offre avant négociations

Montant total FOB : 450 908,00 € soit 60 595 885,60 DA
Montant total CFR Béjaia: 462 774,00 € soit 62 180 582,23 DA
Mode de paiement : Remise documentaire à 60 jours date BI
Délai de livraison: à convenir avec livraisons partielles

Par ailleurs, et tenant compte de l'augmentation des quantités, soit 1 019,7 tonnes, les membres de la commission recommandent de négocier, avec GONVARI!, une remise sur les prix. Pour rappel, le besoin a été porté à la hausse selon le programme UTR Réf 280/2018 du 15/10/2018 (3 em modification).

Le montant définitif du contrat sera arrêté après négociation pour les nouvelles quantités

2/ TRAVERSEES/ ISOLATEURS:

La commission propose de retenir le soumissionnaire BARBERI, Italie homologué pour la fourniture des traversées/ isolateurs

Montant de l'offre avant négociations

Montant total FOB: 346 987,00 € soit 46 949 908,80 DA
Montant total CFR Béjaia : 361 880,00 € soit 48 965 041,91 DA
Mode de paiement: Remise documentaire à 60 jours date BI
Délai de livraison : Selon Planning E 1.

La commission, recommande de négocier, avec BARBERI/, une remise de prix, dans la mesure où les quantités sont portées à la hausse, soit 37 360 pièces

Le montant définitif de la commande sera arrêté après négociation pour les nouvelles quantités.

- Le service demandeur (Direction): DAP
- Le partenaire contractant: GONVARRI VALENCIA - Espagne -
(Dans le cas d'un contractant étranger indiquer sa nationalité).
Mode de passation: selon AONI 01/UTR-UME/2018
Objet du contrat: Bande d'acier LAF
Délai d'exécution; Décembre 2019
Imputation budgétaire (Investissement ou fonctionnement) : Fonctionnement
Montant en chiffres : Montant avant négociations :
 - Montant t.otal FOB: 450.908,00 € soit 60.815.765,59 DA
 - M1.111(ant du fret: 11.866,00 € soit 1.600.414,88 DA
 - Montant total CFR: 462,774,00 f soit 62.416,180,47 DA
- Montant en chiffres : Montant après négociations :
 - Montant total FOB: 437,475,00 € soit 59.004.003,15 DA
 - Montant du fret: 11.666,00 € soit 1.573.440,08 DA
 - Montant total CFR: 449.141,00 € soit 60.577.443,23 DA

Le montant total après négociations avec une remise de 10 €/tonne, pour les quantités initiales déduite,de 10 tonnes de bande d'acier 1,2 x 900 mm selon programme UTR/2019 réf280 du 15/1 /2018, est de 449,141,00 €, soit une remise de 5833,00 €.
- Montant en chiffres: Montant après négociations et modification des quantités :
 - Montant total FOB: 764.775,00 € soit 103.148.263.35 DA
 - Montant du fret: 20.394,00 € soit 2.750.620,35 DA
 - Montaut total CFR: 785.169,00 € soit 105.898.883,70 DA

Soit, une remise globale d'un montant total qui s'élève à 10.197,00 €
- Conditions de règlement du montant du marché : Remise documentaire payable à 60 jours date de connaissance

Fait à Azazga, le 03/12/2018

Signature du responsable

7 |

DECISION DE VISAN° 015/2018

LA COMMISSION DES MARCHES,

- Vu les statuts de l'entreprise établis en l'étude de Maître Ali REZZAG BARA en date du 01 décembre 1998.
- Vu la résolution N° 04 du Conseil d' Administration de l'entreprise en sa séance du 04/04/2016 portant désignation de Monsieur BENTAHA Djilali en qualité de Président Directeur Général.
- Vu la décision réf. n° 92 du 26 décembre 2012 portant la création de la commission des marchés de l'entreprise.
- Vu la procédure de passation et d'exécution de marchés adoptée par le conseil d' Administration.
- Vu le règlement intérieur de la commission des marchés de l'entreprise.
- Vu l'AONI 01 UTR-UMP 2018 (besoins 2019) lancé en date du 13/09/2018.
- Vu le dossier transmis par la Direction des approvisionnements sous bordereau d'envoi n° 261 du 06/12/2018.
- Vu le procès verbal de la commission d'ouverture des plis réf. n° 20/2018 du 30/10/2018.
- Après lecture du procès verbal de la commission permanente d'évaluation des offres du 22/11/2018.
- Après lecture de la fiche analytique du marché se rapportant au dossier examiné.
- Vu le procès-verbal de la réunion de la commission des marchés de l'entreprise tenue en date du 16/12/2018 ayant pour ordre du jour l'examen de la conformité du marché ci dessus.

-DECIDE-

Article 1: La commission accorde à l'unanimité de ses membres un visa au dossier:

1. lot 05 ((Bande de tôle LAF 1,2 mm (593,300 tonnes) que la commission permanente d'évaluation des offres a proposé de placer auprès de GONVARRI ex FERRODISA Espagne pour son offre cfr de 462 774.00 €. Offre révisée à 785 169.00 € suite aux modifications apportées sur les quantités selon note UTR. Réf.280 du 15/10/20183.

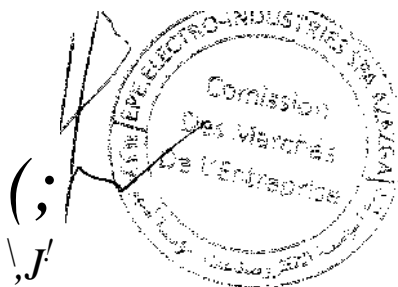
Article 2: le visa est valable pour quatre (04) :1101s

Article 3: la validité du visa court, à compter de sa notification au service demandeur.

Article 4: le rapporteur de la commission est chargé de notifier la présente décision au service demandeur.

Pour la commission des marchés:

Le Président
M .C. SAHOUANE



ENTREPRISE DES INDUSTRIES ELECTROTECHNIQUES



EPE/ ELECTRO - INDUSTRIES /SPA

ROUTE NATIONALE N°12 AZAZGA BP 17-15 300W.TIZI- OUZOF

TEL: (026) 14.99.71- Fax: (026) 14.98.02/ 00

E.MAIL : contact.com@electro-industries.com

NIF: 099915004280099



Azazga, le 17/12/2018

AVIS D'ATTRIBUTION PROVISoire

Conformément aux dispositions de la procédure interne de passation et d'exécution de marchés de l'entreprise et suite à l'appel d'offres N° 01/UTR-UME/2018 du 13/09/2018 portant sur l'acquisition de matière première pour moteurs et transformateurs, ELECTRO-INDUSTRIES, informe les soumissionnaires ayant participé à cet appel d'offre, que la procédure d'évaluation des offres, faite conformément aux critères fixés dans le cahier des charges, que le marché est attribué provisoirement à :

Désignation	Nom du fournisseur	Montants	Quantité en tonnes	Note obtenue	Observations
LOTN°5.		Montant total initial :			
		-FOB, 450.908,00€			
		-CFR, 462.774.00€	593,30		
Bande d'acier laminée à froid	CONVARRI VALENCIA, S.A - Espagne -	Montant total après augmentation des quantités :		100	: Offre conforme et moins disante
		-FOB, 764.775,00€	1019,70		
		-CFR, 785.169,00€			

Conformément à l'article 29 de la même procédure, les soumissionnaires intéressés de prendre connaissance des résultats détaillés de l'évaluation de leurs offres techniques et financières sont invités à se rapprocher de la commission d'évaluation des offres d'Electro-Industries au plus tard trois (03) jours à compter du premier jour de publication de cet avis sur notre site Web.

Conformément à l'article 30 de la même procédure, il est accordé aux soumissionnaires contestataires éventuels de ce choix un délai de huit (08) jours à compter de la première parution de cet avis dans le site Web d'Electro-Industries pour introduire leurs recours auprès de la commission des marchés d'Electro-Industries.

ENTREPRISE DES INDUSTRIES ELECTROTECHNIQUES

E:-J :i:::A



Société par actions au capital de 4.753.000.000 DA

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS
DEPARTEMENT ACHATS IMPORTATIONS
SERVICE ACHATS IMPORTATIONS

AZAZGA LE, 03/01/2019

BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE AGENCE DE TIZI-OUZOU

DEMANDE DE DOMICILIATION BANCAIRE

Société : EPF/ELECTRO-INDUSTRIES/SPA
ROUTE NATIONALE N°12 BP17 AZAZGA 15300 TIZI-OUZOU - ALGERIE -
Compte Dinars N°: 002000 34 340 4462767 56

Commande N° : 2018.1.025 du 24/12/2018
Facture proforma N°: 171018 du 11not2018
Montant en devise : 792 869,00 €

Fournisseur : GONVARRI VALENCIA, S.A. AVDA Siderurgica, Partida Villa
Gris s/n° 46520 Puerto de Sagunto. (Valence) - Espagne -

Origine des marchandises : Espagne.

Provenance: Port de Valence/Espagne-

Destination : Port de Béjaïa.

Mode de paiement: Remise documentaire payable à 60 jours date du B/L.

Terme de vente : CFR

Registre de commerce N°: 15/00-0042800B99

Carte fiscale N°: 099915004280099

Tolérance : ± 5%

Cours du 02/01/2019 au 04/01/2019 · 1 f- 135,5383 D,\

Tarif douanier	Nature de Produit	Quantité en tonne	Montants	
			Euros	Dinars
7209161000	Bande d'acier laminée à froid	1026,9	770 175,00	104 388 210,20 ¹
7211239100	Feuillard de renforcement	2,8	2 100,00	284 630,43
Montant total en euros FOB port Valence:			772 275,00	104 672 840,63
Montant du fret en euros (20 €/ T) ftotal = 20 Ex 1029,7 tonnes)			20 594,00	2 791 275,75
Montant total en euros CFR port de Béjaïa:			792 869,00	107 464 116,38

Note: Les renseignements sont communiqués à la banque domiciliataire sous la responsabilité de l'importateur

LE PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL

DJ. BEXTAIA



”

ENTREPRISE DES INDUSTRIES ELECTROTECHNIQUES

E: D: A @

Société par actions au capital de 4.753.000.000 DA

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS
DEPARTEMENT ACHATS IMPORTATIONS
SERVICE ACHATS IMPORTATIONS

ENGAGEMENT

Je soussigné Monsieur DJILALI BENTAHA, représentant légal de la Société:

Raison sociale : EPE / ELECTRO - INDUSTRIES- SPA

Activité : Production et Commercialisation de Moteurs - Alternateurs/ Groupes
Electrogènes et transformateurs de distribution

Adresse : Route Nationale N°12 - BP17 - AZAZGA 15300

NIF: 099915004280099

m'engage au nom de la société à destiner les produits importés exclusivement au besoin de l'exploitation de l'entreprise et de ce fait, je m'interdis à revendre les produits en question en l'état.

En outre, j'atteste que la quantité de bande d'acier LAF et feillard de renforcement importée dans le cadre :

du contrat: N°2018.1.025 du 24/12/2018 el facture proforma N°171018 du 17/10/2018

Montant: 792 869FOO euros

Fournisseur : GONVARR! VALENCIA - Espagne -

Correspond aux capacités de production et aux moyens humains, matériels et de stockage de la société

Fait à Azazga, le ... " " " .t -t -t: "?!'?'... ..

Cachet et signature



Adresse: B.P.H Route Nationale N° 12 AZAZGA (w) TIZI-OUZOU ALGERJE

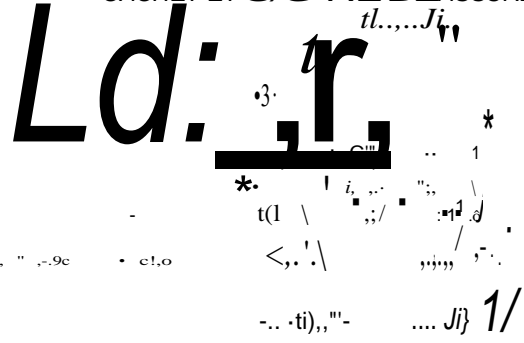
TEL:(+213) 26 14 99 71 - FAX, (+213) 26 14 98 00

Email - contact.ei@electro-inoustrics 00m Site - www.eie::tro-industries.com

CACHET SUCCURSALE OU AGENCE



CACHET ET S/G REDEASSURE



--Indiquer l., Port d'emb;uquernent
3 • Prec, sar la monnaie
3 • Prec, sar le metre de pri, cl er les Conditions d'Assurances.

l'1 R II "" "" "" !<..... s,,c !' l...-Q,t eo,<a ""Y""hl"" "" "" l'leemo... " " ,-.9c • et,o

TOTAL PRIME NETTE.....	1 3(,1 D.
19%	,
TAXES	1 .. 2,3
PRIME GLOBALE

Réf AAJ07



AUTOVIA SIDERURGICA, PAHIDA DE VILLAGRIS 5/N
 46520 PUERTO DE SAGUNTO (VALENCIA) SPAIN
 TEL: 96 265 95 00; FA : 96 265 95 03

BANK: CAJA DE AHORROS Y PENSIONES LA CAIXA
 IBAN: E574 N9 COMPTE. 2100 29 319702 00035378
 SWIFT: CAIX SBBXXX

FECHA	N!! FACTURA
11/02/2019	301163011

N!! PEDIDO BUQUE ENVIO A FORMA DE PAGO N!! CLIENTE
 BY Df P/IVMENT A 60 JOUR>
 IJAIC IJC H/L

EPE ELECTRO INDUSTRIES SPA
 ROUTE NATIONALE NR 12 BP 17 15300 AZAZGA
 W-TIZI OUZOU ALGERIE
 TEL: 213 26 14 99 71 / FAX: 213 26 14 98 00
 NRC: 99.B.00.428.00 NIF. 0999 1500 428 0099

N!! ARTICUJ._O 1	DESCRIPCION	CANTIDAD	PRECIO	LIQUIDO
	194,015 TONNES BANDES DE TOLE tAF SELON CONTRAT NQ 2018,1.025 CFR PORT BEJAIA INCOTERMS 2010			
*BANDE LAF	1,20 X 600 MM 6 FARDEAUX	23.705 KG	750,00 € / TN	7209.16.90.00 17.778,75 .- EUR
	1,20 X 700 MM 71. FARDEAUX	77.275 KG	750,00 € / TN	7209.16.90.00 57.956,25 .- EUR
	1,20 X 800 MM 11 FARDEAUX	44.635 KG	750,00 € / TN	7209.16.90.00 33.476,25 .- EUR
	1,20 X 1200 MM 12 FARDEAUX	45.715 KG	750,00 € / TN	7209.16.90.00 34.286,25 .- EUR
	1,20 X 15 MM 2 FARDEAUX	2.685 KG	750,00 € / TN	7209.16.90.00 2.013,75 .- EUR
TOTAL	52 FARDEAUX	194.015 KG		145.511,25 .- EUR

CFR PORT BEJAIA INCOTERMS 2010 / MARCHANDISE D'ORIGINE ESPAGNOLE
 PAYS DE PROVENANCE DE LA MARCHANDISE. ESPAGNE
 8 x 20: CAIU 322238-S / IPXU 167939-0 / TTNU 167939-0 / TCKU 296252-9
 MEDU 132881-0 / GLDU 348853-8 / MEDU 305736-3 / BMOU 205016-8
 CENT QUARANTE NEUF MILLE TROIS CENTS QUATRE VINGT ONZE EUROS ET
 CINQUANTE CINQ CENTIMES
 PORT D'EMBARQUEMENT: VALENCIA PORT

LIQUIDO	145.511,25 .- EUR
	3.880,30 .- EUR
	149.391,55 .- EUR
LIQUIDO	TOTAL FACTURA
	149.391,55 .- EUR

Handwritten notes and stamps on the right side of the document, including a circular stamp at the bottom.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

8 cntrs

PLACE AND DATE OF ISSUE

i;; ; DONs'o',',o o-,-,s----

VALENCIA
048

23-02-2019 2-2019

Stondacd c,11on - 62i20,5

TERMS CONTINUED ON REVERSE

A 316784099



Gonvarri
Valencia

GONVARRI VALENCIA, S.A.

AUTOVIA SIDERURGICA, PARTIDA DE VILLA GRIS S/N

46520 PUERTO DE5AGUNTO (VALENCIA) SPAIN

TEL: 96 265 95 00; FAX: 96 265 95 03

EPE ELECTRO INDUSTRIES SPA
ROUTE NATIONALE NR 12 BP 17 15300 AZAZGA
W-TIZI OUZOU ALGERIE
TEL: 213 26341686 FAX: 21326341330

BORDEREAU DE COLISAGE

MARCHANDISE:

22.860 KG BANDES DE TOLE LAF
SELON CONTRAT Ng 2018.1.025
CFR PORT BEJAIA INCOTERMS 2010

<u>DIMENSIONS</u>	<u>FARDEAUX</u>	<u>POIDS</u>
1,20 X 700 MM	1	4.015 KG
1,20 X 700 MM	1	3.780 KG
1,20 X 700 MM	1	3.395 KG
1,20X 1200 MM	1	4.220 KG
1,20 X 1200 MM	1	3.720 KG
1,20 X 1200 MM	1	3.730 KG
	6	22.860 KG

CFR PORT BEJAIA INCOTERMS 2010

1 X 20' H.W: GLDU 348853-8

11/02/2019



Electro
industries

BON D'ENTREE DE MARCHANDISES N

N° D'IDENTIFICATION:

N° DE COMMANDE OU
N° DE BOND' APPROVISIONNEMENT

POS.

DÉSICINATION

N°DECOLIS

PUS. USTE
DE COLISAGE

1 1 ----- j)

NOMBRE ET TYPE
DE CONTENEURS

LIEU DE STOCKAGE

... OBSERVATIONS

W distinctif
de colis

Quantité se(011 lb!c
de uifüagc J bon
d'approvisionnement

l/Q

Quantre dfet:tive

Quantité rnnformc !

Quantité contestée

rapport de comar
N° compte rendu
de réclamation

Observatmns

-----si

Ré'ception M<lrch,111 discs

Contrôle Qualité

Magac;in

Compt<(bi)ité Stod-,s
(iest lnn Stock

Achats

Vérification Factures

Comptabilité Matières

EPE/ ELECTRO - INDUSTRIES/ S.P.A

51

DEMANDE DE PAIEMENT N° :_ 032 _____ DU : 17/04/2019 ___

DEMANDEUR : DIRECTION APPROVISIONNEMENTS DEPARTEMENT : ACHATS IMPORTATIONS

SERVICE : ACHATS IMPORTATIONS

FACTURE N° ..301163011 du 11/02/2019

MONTANT EN LETTRES : Cent quarante neuf mille trois cent quatre vingt et onze euros et cinquante cinq centimes

MONTANT EN CHIFFRES:.... 149 391,55 €.

MODE DE PAIEMENT : Remise documentaire payable à 60 jours date de BL.

Contrat N" :..... 2018.1.025 du 24/12/2018

OBJET DE LA DEPENSE: Bande d'acier LAF (Expédition du 23/02/2019)..

BENEFICIAIRE: .. GONVARRI VALENCIA - Espagne -

ECHEANCE DE PAIEMENT : 24/04/2019..

SECTEUR UTILISATEUR: UTR ..

LE CHEF DESERVICE	LE CHEF DE DEPARTEMENT	LE CONTROLE FINANCIER ET COMPTABLE
NOM: IBEKOUCHENE	NOM : HADJ KADDOUR	DEPENSES VERIFIEES PAR:..
VISA: .	VISA:..	DATE:.. VISA:..
DATE:..	DATE:..	CONTROLEES PAR M':
		;DATE:.. VISA:....
LE DIRECTEUR		LE CHEF DE DEPT. FINANCES ET COMPT.
		DATE:.. VISA:..

N.B. : TOUTES LES DEMANDES DE PAIEMENT DOIVENT ETRE ACCOMPAGNEES DE PIECES JUSTIFICATIVES CONFORMES.

- Contrat N": 2018.1.025 du 24/12/2018(en votre possession).....
- 01 Facture N° 301163011 du 11/02/2019
- 05 BEM N° 3-21302 à 3-21305 et 3-213P7
- 01 D10 N° ...2019-004568.....du ...19/03/2019 .

Reçu le 17/04/19

Table des matières

Remerciements.

Dédicaces.

Liste des abréviations.

Liste des tableaux, figures et schémas.

Sommaire.

Introduction générale.....01

***Chapitre I : Les fondamentaux de la logistique et de la chaîne
logistique***

Introduction 04

Section 01 : De la logistique à la chaîne logistique. 04

1. Conceptualisation sur la logistique :..... 04

1.1. Origine et évolution de la logistique 04

1.1.1. La logistique séparée (1950-1975) 05

1.1.2. La logistique intégrée (1975-1990) : 05

1.1.3. La logistique coopérée (1990-2010)..... 05

1.1.4. La logistique ouverte (2010-2020) 05

1.2. Définitions de la logistique..... 06

1.3. Type de la logistique 06

1.3.1. Logistique interne 06

1.3.2. Logistique externalisé..... 06

1.3.3. Logistique de distribution..... 06

1.3.4. La logistique industrielle 07

1.3.5. La logistique d’approvisionnement 07

1.3.6. Reverse logistic (la logistique inversée)..... 07

1.4. Les objectifs de la logistique 07

2. La chaîne logistique (supply chain)..... 08

2.1. Définition de la chaîne logistique..... 08

2.2. La structure de la chaîne logistique 09

2.2.1. La structure en série..... 09

2.2.2. La structure dyadique 09

Table des matières

2.2.3.	La structure divergente	10
2.2.4.	La structure convergente modélise	10
2.2.5.	La structure en réseau	11
2.3.	Les Flux de la chaîne logistique	11
2.3.1.	Flux d'information	11
2.3.2.	Flux physique	11
2.3.3.	Flux financier	11
2.4.	Les processus de la chaîne logistique	12
2.4.1.	Le processus Approvisionnement	12
2.4.2.	Le processus de production	12
2.4.3.	Le processus de distribution	12
2.4.4.	Le processus de vente	12
2.4.5.	Processus de gestion des retours	12
Section 02 : La gestion de la chaîne logistique et la performance logistique		13
1.	La gestion de la chaîne logistique (SCM)	13
1.1.	Définition de la gestion de la chaîne logistique (SCM)	13
1.2.	Objectifs du SCM	13
1.3.	Les apports de la gestion de la chaîne logistique	14
1.3.1.	Les apports de coordination	14
1.3.2.	Les apports financiers	14
1.3.3.	Les apports opérationnels	14
1.3.4.	Les apports service clientèle	14
2.	Les niveaux de décisions de la chaîne logistique	15
2.1.	Décision Stratégique	15
2.2.	Décision tactique	15
2.3.	Décision opérationnelle	15
3.	La performance logistique	16
3.1.	Définitions de la performance logistique	16
3.2.	Les composantes de la performance logistique	17
3.2.1.	L'efficacité	17
3.2.2.	L'efficience	17
3.2.3.	La pertinence	17

Table des matières

3.2.4.	L'économie.....	18
4.	Les approches de la mesure de la performance de la chaîne logistique	18
4.1.	Balanced score cards	18
4.2.	La méthode ABC.....	19
4.3.	La méthode SCOR (Supply Chain OperationRefrance).....	19
	Conclusion du chapitre	20

Chapitre II : La chaîne logistique à l'internationale

	Introduction	21
	Section 01 : conceptualisation du commerce international	21
1.	Définition de commerce international	21
2.	Histoire et l'évolution du commerce international	22
2.1.	Les échanges internationaux (1800-1975).....	22
2.1.1.	Période 1800-1913.....	22
2.1.2.	Période 1913-1937.....	22
2.1.3.	Période 1939-1945.....	23
2.1.4.	Période 1945-1975.....	23
2.2.	Le commerce mondial à partir de 1992-2015.....	23
2.2.1.	Période1992-1994.....	23
2.2.2.	Période 1994-1998.....	23
2.2.3.	Période 2000-2001.....	23
2.2.4.	Période 2002-2015.....	32
3.	Les théories du commerce international.....	24
3.1.	Les anciennes théories de commerce international	24
3.1.1.	La théorie d'avantage absolu d'Adam Smith.....	24
3.1.2.	La théorie ricardienne des avantages comparatifs.....	24
3.1.3.	La théorie H-O-S	25
3.2.	Les nouvelles théories du commerce international.....	25
3.2.1.	La théorie du cycle de vie des produits	25
3.2.2.	L'écart technologique.....	25
3.2.3.	La théorie du commerce intra-branche de Krugman	26
4.	Les institutions de commerce international	26

Table des matières

4.1.	Le Fonds monétaire international (FMI)	26
4.2.	La banque mondiale.....	26
4.3.	Le GATT et l'organisation mondiale de commerce (OMC)	26
4.4.	L'organisation des nations unies (ONU)	27
4.5.	La chambre de commerce international (CCI)	27
5.	Le dédouanement en commerce international.....	27
5.1.	Les procédures de dédouanement.....	28
5.1.1.	Les formalités préliminaires au dédouanement	28
5.1.2.	Les formalités de dédouanement	28
	Section 02 : Les piliers de la chaîne logistique internationale	30
1.	Présentation de la chaîne logistique internationale	30
2.	Le transport international des marchandises	30
2.1.	Le choix du mode de transport	31
2.2.	Les différents modes de transport.....	31
2.2.1.	Le transport maritime	31
2.2.2.	Le transport aérien	32
2.2.3.	Le transport routier	32
2.2.4.	Le transport ferroviaire	33
2.2.5.	Le transport fluvial	34
2.2.6.	Le transport intermodal et multimodal	34
2.3.	La conteneurisation, l'emballage et le marquage	34
3.	Les incoterms	35
3.1.	Présentation des incoterms	35
3.2.	Rôles des incoterms	35
3.3.	Le classement des Incoterms	36
3.3.1.	Le classement en fonction du risque	36
3.3.2.	Le classement en fonction des modes de transport	36
3.3.3.	Classement par famille	36
3.4.	Présentation de chaque incoterm	37
4.	L'assurance à l'international.....	38
4.1.	Définition de l'assurance	38
4.2.	Les différentes polices d'assurance.....	38

Table des matières

4.2.1.	Police au voyage	39
4.2.2.	Police à alimenter	39
4.2.3.	Police d'abonnement ou (flottante)	39
4.2.4.	Police tiers chargeur	39
Conclusion		40

Chapitre III : Analyse de la chaîne logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA

Introduction	41
Section 01 : Présentation de l'entreprise d'accueil et le cadre méthodologique	41
1. Présentation de l'entreprise d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	41
1.1. Historique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	41
1.2. Localisation de l'entreprise	42
1.3. Situation juridique et capital social de l'entreprise	42
1.4. Effectifs et capacité de production	42
1.5. Les missions de l'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	43
1.6. Organisation d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	43
1.6.1. Organigramme d'EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA.....	44
1.6.2. Organisation de département achat	45
2. Description de la méthodologie de recherche	46
2.1. L'approche de la recherche	46
2.2. Stratégie de recherche.....	46
2.3. Justification du choix de l'entreprise.....	47
2.4. L'objet d'étude :	47
2.5. Collecte des données	47
2.5.1. Outil de collecte des données	47
2.5.2. Le guide d'entretien.....	48
2.5.3. Conception de guide d'entretien utilisé.....	48
2.6. Méthode d'analyse des données	49
Conclusion	49
Section 02 : L'analyse des résultats et étude du cas	49
1-Analyse des résultats	49

Table des matières

1.1.	Partie 01 : « Approvisionnement et fournisseurs » :	49
1.2.	Partie 02 : « Modes de transport et logistique »	50
1.3.	Partie 03 : « Gestion des coûts et des risques »	51
1.4.	Partie 04 : « Gestion des stocks et de la supply chain » :	52
2.	Suivi de processus logistique de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA	53
2.1.	Achat et approvisionnement	53
2.1.1.	Détermination du besoin d'achat et établissement de la demande d'achat	53
2.1.2.	L'appel d'offre nationale et internationale	53
2.1.3.	Domiciliation bancaire	54
2.1.4.	L'expédition de la marchandise.....	54
2.1.4.1.	Le contrat d'assurance	54
2.1.4.2.	Dédouanement des marchandises	55
2.2.	La gestion des stocks	56
2.3.	Procédés et méthodes de production	57
2.3.1.	Gestion de la production.....	57
2.3.2.	Phase d'exécution (de production)	58
2.3.3.	Stockage des produits finis	58
2.4.	La politique de distribution.....	58
	Conclusion	60
	Conclusion générale	61
	Bibliographie.	
	Annexes.	
	Table des matières.	
	Résumé.	

Résumé

Nous avons étudié la chaîne logistique internationale au sein de l'entreprise EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA à travers une étude de cas qualitative à l'aide d'un guide d'entretien et une collecte et analyse de données, pour que on atteindre notre objectif de bien connaître la chaîne logistique théoriquement et sur le terrain.

La logistique joue un rôle important dans le commerce international, est une fonction importante dans toute entreprise, elle touche tous ses services et influence sur ses activités. Elle est considérée comme un outil de compétitivité.

La chaîne logistique englobe toute les opérations de besoin d'achat à la fabrication jusqu'à la consommation finale. A l'international on dit c'est une pratique complexe des méthodes de la logistique traditionnelle à travers les frontières. Pour l'amélioration de cette dernière une gestion de la chaîne logistique est obligatoire .

Mots clés : Chaîne logistique internationale, logistique, SCM, Électro-industrie, matières premières, importation, etc.

Abstract

We studied the international supply chain within the company EPE/ELECTRO-INDUSTRIE/SPA through a qualitative case study using an interview guide and data collection and analysis, so that we could achieve our objective to know the logistics chain well theoretically and in the field.

Logistics plays an important role in international trade, is an important function in any company, it affects all its services and influences its activities. It is considered a competitiveness tool.

The supply chain encompasses all operations from purchasing needs to manufacturing to final consumption. Internationally it is said to be a complex practice of traditional logistics methods across borders. To improve the latter, management of the logistics chain is mandatory.

Keywords : International supply chain, logistics, SCM, Electro-industry, raw materials, import, etc.