

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des sciences commerciales



Mémoire

De fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales
Spécialité : Finance et Commerce International

Thème

***Logistique internationale comme moyen
d'optimisation des opérations du
commerce international***

***Cas du transport international de
l'entreprise NUMILOG filiale de CEVITAL***

Réalisé par :

COULIBALY Fanta

Encadré par :

Mr CHENANE Arezki, M.C.A FSECG, UMMTO

Devant le jury composé de :

Président : Mr OUALIKENE Selim.....Professeur, FSECG, UMMTO

Examinatrice : M^{elle} GUERMAH Hayet..... MAB, FSECG, UMMTO

Rapporteur : Mr CHENANE Arezki.....MCA, FSECG, UMMTO

Promotion 2019 /2020

Remerciements

Au terme de ce travail, je tiens à remercier ALLAH le tout puissant de m'avoir donné la santé, le courage, la volonté et la patience pour achever ce travail.

J'ai l'honneur et le plaisir de présenter ma profonde gratitude et mes sincères remerciements tout particulièrement à mon encadreur **MONSIEUR CHENANE Arezki**, pour sa précieuse aide, ses conseils avisés, ses orientations et le temps qu'il m'a accordé pour mon encadrement.

Mes remerciements sont destinés à notre chef de spécialité **MR OUALIKENE SELIM** et à nos enseignants qui m'ont transmis leurs savoirs inestimables durant mon cursus universitaire
Je remercie également les membres du jury



Dédicaces

En signe de respect et de reconnaissance, je dédie ce travail :

D'abord à mes parents :

A ma très chère mère, qui m'a tout donné : qui m'a soutenue par ses prières, son amour, sa tendresse et qui est toujours présente, et continue de l'être pour faire mon bonheur.

A mon très cher père, pour ses sacrifices, ses conseils, qui m'a encouragé à aller de l'avant tout au long de mes études.

A mon frère (Oumar), à ma sœur(KADIATOU) et à ma grand-mère

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale	1
Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaine logistique	
Introduction	3
Section 1 : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale.....	3
Section 2 : les indicateurs d'optimisation de la chaine logistique.....	11
Conclusion	16
Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international	
Introduction	17
Section 1 : les incoterms : présentation, un outil facilitateur du contrat de commerce international.....	18
Section 2 : le transport international des marchandises comme maillon de la chaine logistique internationale.....	31
Conclusion	44
Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL	
Introduction	45
Section 1 : présentation de l'entreprise NUMILOG.....	45
Section 2 : les indicateurs d'optimisation de la chaine logistique internationale chez NUMILOG.....	46
Section 3 : Etude de cas d'une opération internationale chez NUMILOG et la gestion de la chaine logistique internationale et son optimisation.....	49
Conclusion	54
Conclusion générale	55
Références bibliographiques	
Liste des tableaux	
Liste des schémas	
Liste des annexes	
Table des matières	

La liste des abréviations

B/L : Bill of Lading (connaissance)

TIC : technologie de l'information et de communication

SPA : société par action

CCI : chambre de commerce internationale

CFR : (Cost and freight ou cout et fret, port de destination convenu)

CIF : (costinsurance and freight ou cout assurance et fret, port de destination convenu)

CIM : convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer

ASLOG : association française des logistiques d'entreprise

CIP : (carriage and insurancepaid to ou port payer, assurance comprise, jusqu'à port de destination convenu)

CMR : convention relative au contrat de transport de marchandise par route

EXW : EX Works ou à l'usine,lieu convenu

TIR : transit international routier

LVI : lettre de voiture internationale

LTA : lettre de transport aérien

CTBL : combired transport bill of leading

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

IATA : international air transport association

FOB : free on board

TBL : through bill of leading

FCA : free carrier

DPU : deliveredat place unloaded

DDP : delivereddutypaid

DAP : deliveredat place

Après la seconde guerre mondiale, avec le développement des firmes multinationales, les échanges internationaux connurent une proportion importante. Dans un premier temps l'offre fut inférieure à la demande, les entreprises peu nombreuses et localisées dans certaines zones fabriquaient des produits presque similaires. La demande étant peu exigeante, les entreprises avaient la facilité d'écouler leurs produits : c'est la période de production et de consommation de masse.

Dans un second temps avec le développement des échanges à l'international, les entreprises furent nombreuses et proposèrent des produits diversifiés dans des régions et des pays différents. Les entreprises entrent dans une situation de concurrence. Ainsi, les produits doivent être améliorés constamment pour répondre aux besoins d'une clientèle dont les préférences deviennent changeantes. Désormais c'est l'offre qui excède la demande.

Nous assistons alors à une ère de mondialisation des échanges où la demande de la clientèle devient sélective. Ainsi, pour être pérenne les entreprises doivent chercher constamment les avantages concurrentiels, ce qui passerait par l'optimisation de la chaîne de production et de distribution, à commencer par l'approvisionnement, jusqu'à la livraison du produit au client : d'où la nécessité d'optimiser la chaîne logistique.

La logistique apparaît donc comme un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le client.

La chaîne logistique occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise, elle englobe l'ensemble des opérations réalisées pour la fabrication d'un produit ou d'un service allant de l'extraction de la matière première à la livraison au client final, en passant par les étapes de transformation, stockage et de distribution.

Le transport international et le dédouanement sont les deux éléments qui constituent des opérations essentielles au déplacement des marchandises. Pour faciliter l'organisation de ce déplacement, il y'a eu la création des incoterms (les termes du commerce international).

Notre objectif à travers ce mémoire est de montrer comment la logistique internationale pourrait optimiser les opérations du commerce international. Il vise également à mettre en évidence l'importance de la logistique dans les échanges internationaux.

On se pose alors la question principale suivante constitue la problématique de ce présent travail

Dans quelle mesure la logistique permet-elle d'optimiser les opérations du commerce international ?

- ✓ De cette question centrale découle les sous-questions suivantes :
- ✓ Quelle est l'importance de la logistique dans les échanges internationaux ?
- ✓ Quels sont les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique ?

Pour répondre à notre problématique, nous avons émis les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 la logistique internationale permet d'optimiser les opérations du commerce international.

Hypothèse 2 Le transport international est un maillon important permettant l'optimisation de la logistique internationale

Choix du thème

Notre choix pour ce thème ne relève pas du hasard, il est motivé par un certain nombre de raisons parmi lesquelles nous citons entre autres :

La logistique internationale est aujourd'hui un élément indispensable pour minimiser les coûts et les délais de livraison des produits d'un pays à un autre ;

La logistique internationale est un outil de compétitivité ;

En plus d'être une fonction transversale aux autres services, la fonction logistique est stratégique et influence considérablement l'activité de l'entreprise;

Attirer l'attention des responsables sur l'importance de la logistique pour l'optimisation des opérations du commerce international.

Méthodologie de recherche

Pour répondre à notre problématique et aux questionnements soulevés qui découlent et vérifier les hypothèses émises au regard, nous adapterons une démarche méthodologique consistant à analyser dans un premier temps les aspects théoriques abordant la logistique internationale en tentant de maîtriser les concepts qui s'y rattachent.

Ensuite, nous traiterons dans un cas pratique constituant une étude de cas d'une entreprise spécialisée dans la logistique internationale. Il s'agit de NUMILOG où nous avons effectué un stage pratique. Pour ce faire nous avons mobilisé des outils méthodologiques divers (guide d'entretien) et une étude de cas empirique.

Structure du mémoire

Ce travail est structuré en **trois chapitres**

Le premier chapitre traite le cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

Le deuxième chapitre traite les différents incoterms et le transport international des marchandises

Le troisième chapitre porte sur une étude de cas au sein de NUMILOG.

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

Introduction

La logistique consiste pour une firme, à acheminer les produits (matières premières, produits semi finis) de ses fournisseurs vers ses sites de production (logistique en amont).

Une fois transformés et fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de ventes, afin d'être achetés par les clients (logistique en aval).

La logistique concerne donc toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

La plupart des échanges commerciaux internationaux se font par voie maritime.

La logistique dans un contexte international présente des différences par rapport au contexte national. Le terme qui caractérise le mieux l'approche internationale est l'incertitude. C'est ainsi que devra évoluer dans les environnements éloignés géographiquement et culturellement.

La maîtrise des opérations logistiques par les entreprises repose sur le bon choix des intervenants qui permettront la bonne fin de l'opération commerciale.

Dans ce chapitre nous ferons d'abord la présentation du cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale puis après nous présenterons les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique dans les sections.

Section 1. Cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale

Dans cette section nous allons présenter d'abord le cadre conceptuel de la logistique puis nous nous focaliserons sur la logistique internationale

1. La logistique

1.1. Définition de la logistique

Définition selon l'Américain Marketing Association en 1948 : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »

TEXIER COLIN MATHE propose la définition suivante en 1980 « la fonction de la logistique dans l'entreprise a pour objectif d'assurer au moindre coût coordination de l'offre et de la demande au plan stratégique et tactique ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports clients- fournisseurs. ».

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

« L'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnement, gestion physiques des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et les tournées dès la livraison

Une bonne logistique est en outre, un outil de trois types à savoir :

- Un outil de management : elle conduit à la maîtrise des flux et notamment à la réduction des stocks et la capacité à respecter les délais ;
- Un argument commercial : elle permet de rassurer le client sur la bonne qualité de service au sein de l'entreprise et notamment celle liée au délai de livraison. En effet, le client cherche toujours à acheter un bon produit bien conçu et aussi livré à temps ;
- Une source de productivité : on estime que les coûts de la logistique à l'exportation représentent près de 30% des coûts totaux des ventes internationales, ce qui reflète l'importance du coût de la logistique dans le cout de commercialisation du produit. L'entreprise a donc intérêt à agir sur ce cout pour améliorer sa productivité sur le plan commercial en particulier

1.2. Objectifs de la logistique

L'objectif de la logistique en entreprise porte à la fois sur du court terme (optimisation des flux physiques quotidiens) et sur du moyen à long terme (mise en place de plans d'actions pour optimiser les paramètres de production et de stockage).

L'objectif de la fonction logistique de l'entreprise est de coordonner les produits en circulation de manière à ce que les produits circulent en continue (pour diminuer les délais de livraison) et à regrouper les produits (pour diminuer les coûts).

Après avoir donné un aperçue générale fait de la logistique il semble que cette dernière occupe une place de choix au sein de l'entreprise, laquelle s'est vue étendre à l'ensemble des activités économiques y compris celles exercées à l'international c'est pourquoi un type de logistique s'est développé dans le cadre commerce international il s'agit de la logistique internationale que nous développerons dans le 2^e point de ce chapitre.

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

2. Logistique internationale

2.1. Définition, finalités et caractéristiques de la logistique internationale

Nous allons définir la logistique internationale, en expliquant ses finalités et ses caractéristiques

2.1.1. Définition de la logistique internationale

La logistique internationale, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international. Elle intègre les activités d'importation et d'exportation et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers.

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

Schémas N°1 : les composantes de la logistique internationale

La logistique internationale est composé par le conditionnement, emballage, marquage, puis on obtient les documents pour les formalités douanières, après viendra la manutention, stockage, puis on fera le choix du mode de transport c'est ce qu'on va expliquer dans le schéma



Sources : Corinne Pasco, « commerce international », DUNOD, 4^e édition, Paris, 2002, P66

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

2.1.2. Finalités de la logistique internationale

La finalité de la logistique internationale est d'accomplir l'acheminement des produits depuis le lieu de livraison dans le pays d'exportation (entrepôt du fournisseur ; entrepôts du transitaire, transporteur...) jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays d'importation. Il s'agit d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais l'acheminement des marchandises

2.1.3. Les caractéristiques de la logistique internationale

Les caractéristiques contiennent les enjeux et les contraintes

2.1.3.1. Les enjeux de la logistique internationale

Il y'a plusieurs enjeux dont on expliquera à travers les points suivants

A- Multiplicité des intervenants

Il convient de bien organiser la circulation des informations et des marchandises, bon suivi des flux documentaires, bonne planification des opérations physiques.

B- Multi modalité des opérations de transport

Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballages utilisé, favoriser l'utilisation des unités de transport intermodal ;

C- Diversité des textes réglementaires

Des conflits peuvent exister entre les réglementations nationales et internationales. Il convient de savoir quelle législation ou convention s'applique à chaque étape de l'acheminement international ;

D- Maitrise de temps logistiques

Il faut optimiser les temps de traitements des flux (moins de ruptures des charges, gestion anticipé de certaines formalités administratives, inter modalité et accélération des temps de transbordement...);

E- Maitrise des couts logistiques

Optimiser les coûts liés aux flux internationaux (coûts des prestataires, meilleure combinaison de moyens, déploiement des stratégies logistiques collaboratives, choix des régimes douaniers les mieux adapté à chaque situation.. ;

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

F- Maitrise des risques

Protection des marchandises, moins de manipulations assurance, respect des conditions de transport pour les denrées périssables.¹

3. Les contraintes de la logistique internationale

Il existe plusieurs contraintes auxquelles le logisticien est confronté, nous les présenterons dans le point suivant :

3.1. Contraintes liées aux marchandises

Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...).

3.2. Contraintes réglementaires

Obligations documentaires liées à la nature des produits importées (licences, certificats d'origine, certificat de circulation, contingents) ; obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le transport) ; obligation de déclaration en douane (connaissance obligatoire de la nomenclature douanière des produits, du tarif des douanes et des régimes douaniers), horaires de travail dans les pays d'escale, réglementation applicable en cas de litiges ;

3.3. Contraintes géographiques

Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certains choix du logisticien ;

3.4. Contraintes techniques

(Absences des moyens de manutention adéquats dans points de transporter d'un bord à un autre, et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs...).

En égard aux différents contraintes auxquelles les opérateurs économiques dans le cadre des échanges internationaux il semble que la chaîne logistique internationale doit être optimisée à l'effet de réduire les couts et acheminer la marchandise dans les délais requis. C'est ainsi que des métiers ont vu le jour pour prendre en charge la logistique à l'international. C'est ce que nous traiterons dans le point suivant :

¹ Disponible sur www.logistiqueconseil.org. Consulté le 23/02/2020

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

4. Les professionnels de la logistique internationale

4.1. Transitaire

Prestataire de service qui se charge pour le compte de ses clients, là où il est installé, l'ensemble des opérations relative à leurs marchandises rupture de charge, manutention, stockage, formalités commerciales et administratives diverses.²

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport

- En tant que mandataire

Il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire desquels il a reçu une mission bien précise. En tant que mandataire il est assujéti au régime juridique du mandat et à ce titre sa responsabilité ne peut être recherchée que s'il a commis une faute dans l'exercice de sa mission. Il a une obligation de moyens.

- En tant que commissionnaire de transport

La mission du transitaire est d'organiser le transport de bout en bout il a la maîtrise totale des opérations et peu prendre dès lors les initiatives les plus larges. En tant que commissionnaire de transport une obligation de résultat pèse sur lui. Il en résulte que sa responsabilité pourra recherchée même en cas d'absence de faute de sa part.

4.2. Acconier

Entrepreneur de manutention qui assure le chargement ou le déchargement des navires.

4.3. Consignataire

Intermédiaire (banque, transitaire...) qui reçoit la marchandise dans le cadre de certaines opérations d'exportation sans en devenir propriétaire, soit pour la remettre à son destinataire final en échange du règlement soit pour la revendre dans les conditions fixées par le fournisseur.

4.4. Courtier

Intermédiaire mettant en rapport deux personnes qui désirent passer un contrat. Spécialiste achetant ou vendant des marchandises, négociant des taux de fret, des assurances, des titres et valeurs ou d'autres affaires pour le compte d'un commettant moyennant une commission convenue ; les ventes ou transactions ne sont pas négociées en son nom propre mais au nom du commettant.

² Disponible sur www.logistiqueconseil.org consulté le 23/02/2020

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

Il y'a plusieurs catégories de courtiers, les principaux sont les suivants :

- Courtier maritime, courtier interprète et conducteur de navires (assermenté) ;³
- Courtier d'affrètement (agissant pour le compte de la marchandise : exportateur, il recherche le navire) ;
- Courtier d'affrètement (agissant pour le compte de l'armateur, il recherche la cargaison) ;
- Courtier d'achats et ventes de navires ;
- Courtier juré d'assurances.

4.5. Commissionnaire

Personne physique ou morale qui se charge de toutes les formalités propres aux opérations de commerce extérieur pour le compte de ses clients. Le commissionnaire peut intervenir à la vente ou à l'achat. A la vente il se charge de promouvoir la vente des articles de son client dans les pays où il entretient des relations et effectue à ce titre toutes les formalités douanières, de financement et de transport. A l'achat il agit en tant que mandataire des acheteurs étrangers, il place les commandes, reçoit les marchandises, les vérifie, procède aux expéditions. Il est la plupart du temps du croire.

4.6. Courtier international

Intermédiaire du commerce qui met en rapport des acheteurs avec vendeurs et qui est rémunéré sous forme de commissions

Au regard de cette présentation des professionnels chargé d'assurer la chaîne logistique internationale nous retenons pour chacun un certain nombre de missions lesquelles sont bien précisés dans le contrat de vente à l'international. C'est l'objet du point quatre de cette section

5. Les missions du logisticien international

il organise l'acheminement des marchandises et planifie les déroulements des opérations au niveau de chaque maillon de la chaîne de transport .le logisticien international est chargé :

- De l'organisation des acheminements internationaux de porte à porte (door to door) ;
- Du choix des emballages utilisés pour protéger les marchandises au cours du transport ;
- Du choix du type d'expédition (mode de transport) à utiliser et peut, pour des raisons économiques, ou des contraintes, opter pour un acheminement multimodal ;

³ Disponible sur www.logistiqueconseil.org consulté le 25/02/20

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

- Du choix des prestataires logistiques (transitaires, transporteurs). En général il conclut un accord commercial avec ces prestataires qui alors agissant en qualité de mandataire ou de commissionnaire prennent à leur charge la réalisation de certaines opérations (emballage, transport, manutention, entreposage, déclaration en douane ...)
- De la planification, la validation et du déclenchement des opérations auprès des prestataires logistiques par transmission d'un ordre de travail (ordre d'expédition, ordre de transport, ordre de transit.....)
- Du suivi des flux de transport (dates de départ, date d'arrivée, escales) et de la traçabilité des marchandises. Il doit par conséquent pouvoir à tout moment produire un rapport sur la situation des acheminements et la position des marchandises ;
- De la validation des coûts logistiques (contrôles des postes facturés par les prestataires et validation des coûts avant le paiement des factures par la finance).
- Le logisticien international doit disposer de bonnes connaissances sur la nature des produits traités, les emballages des produits, la gestion des emballages vides, la législation des transports internationaux, les opérations de paiement à l'international, les procédures locales d'importation et d'exportation, les procédures douanières, les véhicules de transport, les intervenants de la chaîne logistique internationale et leurs missions, la législation du commerce et les accords préférentiels ou de libre -échange.
- Au terme de cette section nous pouvons dire que la chaîne logistique internationale est un volet extrêmement important dans la réalisation d'une opération de commerce international. C'est ce que nous avons essayé de développer précédemment en mettant particulièrement les tapes de la chaîne logistique internationale, les enjeux, les finalités et contraintes de la chaîne logistique internationale en passant en revue l'ensemble des tâches ou missions du logisticien. Pour ce dernier la mission semble être complexe en raison des choix de moyen auxquels il est confronté c'est ainsi que le choix d'une solution dépendant de plusieurs indicateurs lesquels doivent être optimisés. C'est ce que nous allons aborder dans la section suivante de ce présent chapitre.

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

Section 2 les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

Dans cette section avant d'aborder les indicateurs permettant l'optimisation de la chaîne logistique internationale il convient d'analyser la chaîne logistique internationale et sa composition en se focalisant sur l'ensemble des étapes comportant cette opération avec le détail de la consistance de chaque étape

1. la composition de la chaîne logistique

La chaîne logistique comprend trois niveaux

1.1.Le niveau stratégique

Il permet de définir l'offre de produits et services, le dimensionnement de l'outil industriel et logistique et la négociation de contrats de partenariat avec les fournisseurs et les clients

1.2.Le niveau tactique

Il met ⁴au point les prévisions de vente, de planification, la programmation et le calcul des besoins, l'établissement des règles d'approvisionnement et des règles de gestion des stocks.

1.3.Le niveau opérationnel

Il consiste à gérer les commandes des clients, l'exécution des commandes : production, distribution et facturation.

La clé de la réussite réside dans la mise en cohérence des outils, des processus et des pratiques quotidiennes avec la stratégie Supply Chain définie par l'entreprise.

2. Les flux d'une chaîne logistique ⁵

La gestion d'une chaîne logistique est marquée par les flux informationnels, financier, et physiques, ces flux engendrent des coûts et des délais logistiques. C'est en analysant le transfert des différents flux et la structure des coûts, délais, et de sécurité qu'il est possible d'évaluer la performance d'une chaîne logistique

2.1. Les flux informationnels

Avant l'apparition des chaînes logistiques, l'échange informationnel était quasi inexistant entre les entreprises participant à un même réseau de fabrication d'un produit ou d'un service. Le concept de chaîne logistique implique une collaboration étroite entre les acteurs d'un même réseau d'entreprises. Cette collaboration ne se manifeste pas uniquement par l'échange de produits ou d'argent, mais également par l'échange d'informations telles que : le niveau de

⁴ MEDAN PIERRE et GRATACAP Anne, logistique et supply chain management, DUNOD, paris 2008, P9

⁵ Joël Sohier, « la logistique », vuibert, 2^e édition, Paris, P 42

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

stocks, la demande, le délai d'approvisionnement, la variance du délai, les délais de livraison etc... Cet échange permet aux divers acteurs de la chaîne d'optimiser leur processus de travail en termes de temps, coût et qualité. Par exemple une connaissance même prévisionnelle sur la demande permet de réduire certains coûts de stocks et de gagner en délai de livraison. Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des technologies de l'information et de communication (TIC). Par contre le besoin de confidentialité et le sentiment d'insécurité quant à l'échange même des informations (divulgaration ou utilisation frauduleuse) et aux informations échangées (erronées ou périmées) est une contrainte quant au développement des flux informationnels entre les acteurs de la chaîne logistique

2.2. Les flux physiques

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transport pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas. En bref l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits, quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux

2.3. Les flux financiers

Le flux financier concerne toute la gestion budgétaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts du salaire des employés etc... le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service financier ou comptabilité, en liaison toute fois avec la fonction production par les services achats et le service commercial. Sur le long terme il correspond aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication.

3. Les étapes de la chaîne logistique

L'organisation de la chaîne logistique regroupe un ensemble d'étapes logistiques, représenté sous forme de flux en amont et en aval, qui englobe respectivement le stockage, l'approvisionnement, production, la distribution et vente.

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

3.1.L'approvisionnement

Il constitue la fonction la plus en amont de la chaîne logistique. Les matières et les composants approvisionnés constituent 60% à 70% des coûts des produits fabriqués dans une majorité d'entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnement contribue à réduire les coûts des produits finis, et ainsi à avoir plus de marges financières.

Les délais de livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influent plus que le temps de production sur le niveau de stock ainsi que la qualité de service de chaque fabricant. La tendance générale des relations clients / fournisseurs va vers plus de coopération via un partage d'informations plus rapide en utilisant les systèmes d'informations basés sur les technologies de l'information et de communication qui ont révolutionné les pratiques du passé ou on était plutôt dans une configuration de face à face plutôt qu'une collaboration bénéfique pour l'ensemble des participants.⁶

3.2.La production

La fonction production est au cœur de la chaîne logistique, il s'agit là des compétences que détient l'entreprise pour fabriquer, développer, ou transformer les matières premières en produits ou services. Elle donne la capacité à la chaîne logistique pour produire et donne ainsi un indice sur sa réactivité aux demandes fluctuantes du marché.

Si les usines ont été construites avec une grande capacité de production, parfois excessive, alors on peut être réactif à la demande en présence de quantités supplémentaires à faire, cet environnement à l'avantage d'être disponible pour les ⁷clients en cas de demandes urgentes, mais d'un autre côté une partie de la capacité de production peut rester inactive ce qui engendre des coûts et dépenses en plus.

D'un autre côté si la capacité de production est limitée, la chaîne logistique a du mal à être très réactive et donc peut perdre des parts du marché vu qu'elle n'est pas capable de répondre favorablement à certaines demandes. Il faut donc trouver un équilibre entre réactivité et coûts

3.3.Le stockage

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stock de matières premières, le stock des composants, le stock des produits finis. Les stocks sont donc partagés entre les différents acteurs : les fournisseurs, producteurs et

⁶ Naji JAMMAL « commerce international, mondialisation, enjeux et applications » Edition du renouveau pédagogique INC, 2^e édition, Canada, 2009, P 340

⁷ LE MOIGNE Rémy, supplychain management, DUNOD, Paris, 2013, P 120

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

distributeurs. Ici aussi se pose la question de l'équilibre à trouver entre une meilleure réactivité et la réduction des coûts. Il est évident que plus on a de stocks, plus la chaîne logistique est réactive aux fluctuations des demandes sur le marché.

Cependant avoir des stocks engendre des coûts et des risques surtout dans le cas de produits périssables ou bien des produits dont la rapidité d'innovation est telle qu'une nouvelle gamme du même produit mise sur le marché par un concurrent puisse rendre obsolètes les quantités de ce produit en stock et ainsi une perte importante. La gestion des stocks est l'une des clés de la réussite et l'optimisation de toute la chaîne logistique.

Une meilleure gestion de cette fonction peut engendrer des économies importantes

3.4. Distribution et transport

La fonction de transport intervient tout au long de la chaîne, le transport des matières premières, le transport des composants entre les usines, le transport des composants vers les centres d'entreposage ou vers les centres de distribution, ainsi que la livraison des produits finis aux clients. Le rapport entre la réactivité de la chaîne et son efficacité peut être aussi vu par le choix du mode de transport. Les modes de transport sont rapides comme les avions par exemple, mais sont très coûteux, mais permettent de réagir très vite et ainsi de satisfaire les demandes non prévisibles. Les modes de transport par voies ferrées ou par camions sont efficaces du point de vue des coûts engendrés mais moins rapides. L'ensemble des partenaires peut choisir de combiner ces modes de transport et de les adapter à certaines situations selon l'importance de la demande et le gain total engendré.

Les problèmes liés à la distribution et au transport peuvent être vus sous plusieurs angles. On peut chercher les meilleurs modes de transports ou bien les quantités des produits qui doivent être transportées aux clients tout en minimisant le coût global des transports et des stocks. En effet selon les études (Hugos, 2003) les coûts de transport et de distributions constituent le tiers des coûts opérationnels globaux d'une chaîne logistique, ce qui rend leur optimisation un défi majeur pour les entreprises.⁸

3.5. La vente

La fonction de vente est la fonction ultime dans une chaîne logistique, son efficacité dépend des performances des fonctions en amont. Si on a bien optimisé pendant les étapes précédentes, alors on facilite la tâche du personnel chargé de la vente, car ils pourront offrir

⁸ YVES(Pimor) et MICHEL(Fender), « logistique, production, distribution, soutien », édition DUNOD, Paris, 2008, P 44

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

des prix plus compétitifs, sinon les marges seront très étroites et les bénéfices pas très importants, voire même engendrer des pertes⁹

C'est ainsi qu'on peut retenir les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique internationale suivant

4. Les indicateurs d'optimisation

La première étape vers l'optimisation de la chaîne logistique est l'amélioration de la communication au quotidien entre fournisseurs, fabricants, distributeurs. Muni d'informations précises sur la consommation, le réseau pourra répondre à la demande sans avoir besoin de stocks importants.

En tant qu'exportateur on doit obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps assurer la sécurité de l'acheminement, en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard

4.1. Réaliser l'exportation au moindre coût

Dans un environnement hautement concurrentiel, il est primordial que l'exportateur maîtrise ses coûts pour que son produit soit compétitif sur le marché. Pour évaluer ses coûts, il doit tenir compte non seulement du prix de transport mais aussi de plusieurs frais accessoires comme l'acheminement, le coût des intermédiaires, les formalités douanières, coût de l'emballage, le post acheminement, coût de l'assurance, coût de stockage etc...

4.2. Livrer la marchandise à destination juste à temps

Il s'agit pour l'exportateur d'obtenir les délais d'acheminement compatibles avec les caractéristiques des marchandises et la demande de l'importateur.

La durée du transport et le respect des délais de livraison sont des facteurs de compétitivité de plus en plus importants dans un contexte où le juste à temps et la notion de stock zéro sont devenus des critères de bonne gestion

4.3. La sécurité

Il s'agit de la sécurité des marchandises faces aux risques d'endommagement, de vol, de perte.... L'importance du critère de sécurité est liée au type de marchandises à livrer

5. Les avantages de l'optimisation logistique

5.1. Coûts de stockage réduits

Le juste à temps permet de les limiter, et l'optimisation logistique a pour objectif final de les supprimer.

⁹ Charles C. Poirier et Stephen E. Reiter, la supplychain, DUNOD, Paris, 2001, P 30

Chapitre I : la logistique internationale : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique

5.2.Optimisation des livraisons (délais et frais)

Par exemple si votre camion arrive au moment où votre dernier lot est étiqueté, votre temps et votre trésorerie sont optimisés

5.3.Amélioration de la traçabilité

Vous pouvez connaître en temps réel l'état d'avancée d'une production ou d'une livraison. Des données mise à jour continuellement garantissent la qualité de la chaîne et de l'information.

5.4.Gestion des risques plus performante

Augmenter la qualité du système c'est réduire le risque d'erreur. Préparer des processus de gestion de risque c'est se tenir prêt à réagir au moindre problème.

L'optimisation de la chaîne logistique internationale est finalement liée à plusieurs paramètres et indicateurs qu'il convient de prendre en considération dans le choix d'une solution de conclusion d'un contrat d'une opération à l'international. C'est ainsi que la finalité est liée surtout à la livraison de la marchandise par les délais requis, avec plus de sécurité et un coût moindre (en ce qui concerne le transport, l'emballage, la manutention

Conclusion du chapitre

Pour conclure la logistique, une fonction et une démarche essentielle à l'entreprise, c'est l'art de livrer le produit au bon moment, bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité. Elle est devenue la préoccupation majeure des entreprises, non seulement pour l'aspect financier mais aussi pour l'amélioration des partenariats avec l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement

Une bonne gestion logistique permet de valoriser d'avantage vos ressources, qu'il s'agisse du temps, de l'argent.

La SUPPLY Chain dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux, qu'il s'agisse de flux de produit, flux d'information ou flux financier, l'entreprise doit les identifier et les gérer afin d'améliorer les prévisions et de permettre la synchronisation des activités.

C'est ce que nous avons pu développer dans le premier chapitre de ce présent travail.

Cependant la pratique de la logistique internationale est soumise à des règles et contraintes diverses. C'est ce que nous allons tenter d'aborder dans le second chapitre.

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Introduction

Le commerce international peut être défini comme un échange des biens et services internationaux, divisé en commerce d'exportation, d'importation et de transit. Les entreprises qui interviennent dans le commerce international et ce pour l'exportation de diverses marchandises sont tenues de maîtriser l'ensemble des procédures d'exportation et spécifiquement les opérations logistiques pour l'effectuation d'une transaction commerciale internationale.

L'entreprise est toujours à la recherche des nouveaux marchés pour commercialiser ces produits afin de pouvoir survivre dans un milieu concurrentiel, cela exige à l'entreprise de cibler des nouveaux marchés à l'étranger en procédant à l'exportation des produits. Pour exercer l'activité d'exportation l'entreprise cherche des moyens de transports internationaux (maritime, terrestres, aériennes, ferroviaire) dans le but de livrer des produits au bon moment, bon endroit, et surtout au moindre cout.

La sortie du produit des entrepôts jusqu'à son arrivée à la main de l'acheteur cette étape est nommé la logistique

Pour un bon déroulement et une réalisation efficace des opérations du commerce international l'entreprise doit veiller aux trois éléments fondamentaux à savoir :

- Le choix des intervenants
- Le choix de l'incoterms
- Le choix des solutions de transports

Les incoterms servent à définir les droits et devoirs des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux.

Dans ce chapitre nous allons présenter les différents incoterms et après nous développerons la consistance du transport international des marchandises

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Section 1 : les incoterms, présentation, un outil facilitateur du contrat de commerce international

Dans cette section nous allons présenter la définition des incoterms ; les principes, l'intérêt ; et les nouveaux incoterms de 2020 et leurs signification.¹

1. Les incoterms : présentation

Faire voyager des marchandises à l'échelle internationale, dans le cadre d'une transaction commerciale n'est en effet sans risque : livraison non réalisée, dommages, pertes peuvent survenir et entraîner des litiges entre les parties.

Les incoterms déterminent les obligations du vendeur et de l'acheteur dans le cadre d'un contrat d'achat/vente international.

Les incoterms sont des instruments pratiques et économiques utilisés universellement pour faciliter les procédures du commerce international

1.1. Définition des incoterms

Les INCOTERMS sont l'abréviation de l'expression anglaise « International commercial terms » (en français les termes du commerce international) plus clairement il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international qui permet de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international.

Ces clauses « standardisées » sont apparues il y a une trentaine d'années à l'initiative des « Chambres de commerce Internationales » (CCI) qui se sont émues à juste titre, du nombre croissant de litiges ou pour le moins de malentendus qui existaient entre acheteurs et vendeurs.

1.2. Principes régissant des incoterms

Ainsi en se référant dans leurs contrats, à l'un des incoterms de la CCI, l'acheteur et le vendeur réduisent l'incertitude inhérente à toute transaction internationale : pratiques commerciales et interprétation différentes d'un pays à l'autre. Ils précisent leurs responsabilités et obligation respectives pour la livraison de marchandises et les obligations documentaires du vendeur.

Les incoterms bien que facultatifs sont des clauses standardisées et reconnues qui permettent d'éviter les litiges en répartissant clairement entre l'acheteur et le vendeur les frais et risques.

¹ HADDAD.S, les incoterms 2000, ED pages bleues, 2009, page 20

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Il importe d'abord de savoir qui de l'acheteur ou du vendeur va être chargé du transport. Qui d'autre part va assumer les risques encourus au cours de ce transport ? Qui va fournir les documents du transport ?

En définitive, il importe que les deux parties sachent quels services vont être inclus dans le prix²

1.3.Intérêts des incoterms

Permettre de régler un grand nombre de problèmes résultant de la vente ou de l'achat international tels que le lieu de livraison, le transfert de risques, la répartition des frais d'acheminement et la charge de la fourniture des documents de transport et de douane.

1.4.Nouveaux incoterms 2020

Les principales modifications apportées par les incoterms 2020 aux incoterms 2010 portent sur les points suivants :

Evolution de l'incoterm FCA (connaissements avec mention de mise à bord)

Apparition d'un nouvel incoterm : DPU (DeliveredAt Place Unloaded) en remplacement de l'incoterm DAT

Niveaux de couverture d'assurance différenciés entre CIF et CIP

Organisation du transport avec les propres moyens du vendeur ou de l'acheteur en FCA, DAP, DPU, et DDP

1.5.Comment utiliser les incoterms 2020 ?

Pour utiliser les incoterms il convient de le préciser clairement dans le contrat de vente en indiquant : la règle incoterms choisie, le port, le lieu, ou endroit désigné, suivi des incoterms de 2020

Le choix de l'incoterms fait partie intégrante de la négociation commerciale. Il doit être fait en fonction des capacités organisationnelles de l'entreprise , du moyen de transport utilisé, du niveau de service qu'elle souhaite apporter à son client ou avoir de son fournisseur , ou bien en fonction des habitudes du marché , des pratiques de la concurrence etc..

L'incoterms choisit doit être adapté aussi bien aux marchandises à expédier qu'au mode de transport à utiliser

Pour une application optimale des incoterms, les parties au contrat sont appelées à désigner le lieu où le port avec une précision maximale. Il convient aussi de mentionner l'endroit précis afin d'éviter toute ambiguïté.

² Corinne Pasco « commerce international » paris 2002, Dunod, 4^e édition, P 35

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

L'utilisation des incoterms nécessite certaines précautions à prendre telles que :

- La bonne connaissance de la signification de chaque incoterms et son sigle
- L'emploi des variantes des incoterms avec précision afin d'éviter les confusions qui pourraient naître de leur mauvaise interprétation

1.6. Quels sont les incoterms introduits en 2020 ?³

1.6.1. Incoterms 2020 applicable à tout mode de transport ⁴

Les incoterms multimodaux sont utilisés lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (Air, Mer, Terre, Fer). Ils gèrent également le transport en conteneurs maritimes, lorsque la marchandise est remise au parc à conteneurs. Le lieu associé à l'incoterm multimodal peut être divers et varié (entrepôt, port, aéroport, frontière....)

Tableau 1 : les incoterms 2020 applicable à tout mode de transport

Code	Libellé en anglais	Libellé en français
EXW	EX WORKS	A l'usine
FCA *Possibilité d'ajouter la mention de mise à bord	Free Carrier	Franco Transporteur
CPT	Carriage Paid To	Port Payé jusqu'à
CIP *Intégration de la clause à des Institute Cargo Clauses, incluant une couverture d'assurance « Tous risques »	Carriage and Insurance Paid To	Port payé, assurance comprise, jusqu'à
DAP	Delivered at Place	Rendu au lieu de destination convenu
DPU*	Delivered at Place Unloaded	Déchargé au lieu de destination convenu
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés

³ Disponible sur <http://www.objectif-import-export.fr> consulté le 02/03/20

⁴ Disponible sur <http://www.objectif-import-export.fr> consulté le 02/03/2020

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

1.6.2. Incoterms 2020 applicable au transport maritime et au transport fluvial

Ils sont applicables quand les points d'enlèvement et de livraison sont des ports. Ils peuvent également être utilisés pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord du navire au port d'embarquement. Généralement, du vrac et du transport en conventionnel (marchandises non conteneurisées et chargées avec l'aide des palans, de pipelines...). Le lieu associé à l'incoterm maritime ne peut être qu'un port.

Tableau 2 : incoterms 2020 applicable au transport maritime et au transport fluvial

Code	Libellé en anglais	Libellé en français
FAS	Free A long SideShip	Franco le long du navire
FOB	Free On Board	Franco à bord
CFR	Cost and Freight	Cout et Fret
CIF *Intégration de la clause C des Institute Cargo Clauses, incluant une couverture d'assurance « Minimum »	Cost, Insurance , Freight	Cout, Assurance et Fret

Vente au départ, vente à l'arrivée : une distinction fondamentale

Vente au départ

Une vente au départ signifie que la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur, c'est-à-dire :
à partir de sa mise à disposition dans les locaux du vendeur (EXW),
à partir du moment où elle a été remise au transporteur aux fins d'expédition (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, et CIP).

Les incoterms de vente au départ font supporter par l'acheteur (dans une plus ou moins grande mesure) les charges et les risques liés au transport des marchandises.⁵

⁵ Disponible sur <https://www.objectif-import-export.fr>

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Vente à l'arrivée

Une vente à l'arrivée signifie que la marchandise voyage au risques et périls du vendeur jusqu'au point/port convenu. Trois (3) incoterms sont prévus :

Jusqu'à la fin du transport maritime et du débarquement (DAP)

Jusqu'au point de destination (DPU, DDP)

1.6.3. Répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat

*Assurance « Tous risques » au profit de l'acheteur

**Assurance « Minimum » au profit de l'acheteur

*** Selon le lieu convenu. Connaissance à bord optionnel

V : Frais à la charge du vendeur

A : Frais à la charge de l'acheteur

Tableau 3 : répartition des frais entre vendeur et acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat ⁶

⁶ Disponible sur <https://www.OBJECTIFS-import-export.fr>

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

	Incoterms tout mode de transport							Incoterms transport maritime et fluvial			
	EXW	FCA	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V**
Chargement à l'usine	A	V	V	V*	V	V	V	V	V	V	V**
Pré acheminement	A	V***	V	V*	V	V	V	V	V	V	V**
Douane export	A	V	V	V*	V	V	V	V	V	V	V**
Manutention au départ	A	A	V	V*	V	V	V	A	V	V	V**
Transport principal	A	A	V	V*	V	V	V	A	A	V	V**
Manutention à l'arrivée	A	A	A	A	A	V	V	A	A	A	A
Douane import	A	A	A	A	A	A	V	A	A	A	A
Post acheminement	A	A	A	A	A	A	V	A	A	A	A
Déchargement usine	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

⁷ Disponible sur <https://objectifs-import-export.fr>

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

1.6.4. Répartition des risques entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterm négocié

Dans le contrat

V : risques à la charge du vendeur

A : risques à la charge de l'acheteur

*selon lieu convenu

Tableau N°4 : répartition des risques entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat

	Incoterms tout modes de transport							Incoterms Transport maritime et fluvial			
	EXW	FCA	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Chargement à l'usine	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Pré acheminement	A	V*	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Douane export	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutention au départ	A	A	A	A	V	V	V	A	V	V	V
Transport principale	A	A	A	A	V	V	V	A	A	A	A
Manutention à l'arrivée	A	A	A	A	A	V	V	A	A	A	A
Douane import	A	A	A	A	A	A	V	A	A	A	A
Post acheminement	A	A	A	A	A	A	V	A	A	A	A
Déchargement usine	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

2. La signification des différents incoterms

EXW (Ex Works / à l'usine)

Vendeur

L'unique responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise dans un emballage adapté au transport, à la disposition de l'acheteur dans ses locaux (en général, le prix inclut la mise sur palette).

Acheteur

L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents au transport, du départ de l'usine au lieu de destination. Le terme EXW représente l'obligation minimum pour le vendeur. Toutes fois si les parties souhaitent que le chargement de la marchandise au départ soit assuré par le vendeur « EXW Loaded » ; à ses risques et frais, elles devront à cet effet le préciser clairement par le biais d'une clause explicite à insérer dans le contrat de vente

Exemple EXW Paris chargé, incoterms ICC 2020

Le vendeur est censé prêter à l'acheteur, à la demande de celui-ci et ses frais et risques, toute assistance nécessaire pour l'obtention d'une licence d'exportation, une assurance et lui donner toutes informations utiles en sa possession permettant à l'acheteur d'assurer l'exportation de sa marchandise en toute sécurité.

Le vendeur prend en charge et est responsable du chargement de la marchandise sur le véhicule de l'acheteur.

FCA (Free Carrier / Franco- Transporteur)

Vendeur

Si la livraison s'effectue dans les locaux du vendeur, c'est le vendeur qui fait le chargement de la marchandise emballée convenablement sur le véhicule fourni par l'acheteur (précisez FCA locaux du vendeur). Le dédouanement export est à la charge du vendeur.

FCA locaux du vendeur : il incombe au vendeur de charger les marchandises.

Mais si la livraison s'effectue à un autre endroit que les locaux du vendeur, le vendeur acheminera la marchandise jusqu'à ce terminal mais ne sera pas responsable du déchargement du véhicule.

Le déchargement incombera à celui qui réceptionne la marchandise sur ce terminal de transport.⁸

⁸ Disponible sur <https://objectif-import-export.fr> consulté le 03/03/2020

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Acheteur

L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur avec lequel il conclut le contrat de transport (le cas échéant) et paie le transport principal. Le transfert des frais et risques se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Les parties doivent convenir du lieu de remise des marchandises (terminal du transporteur ou locaux du vendeur). Le vendeur doit le cas échéant fournir à l'acheteur en temps utile, voire l'assister pour obtenir tout document ou information relative à la sécurité nécessaire pour l'exportation et ou l'importation de ses marchandises et ou pour leur transport à leur destination finale. Les documents fournis et ou l'assistance prêtée sont aux frais et risques de l'acheteur.

FAS (Free AlongsideShip / Franco le long du navire)

Vendeur

Les obligations du vendeur sont désormais remplies lorsque la marchandise est placée dédouanée le long du navire sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu.

Acheteur

A partir de ce moment l'acheteur supportera tous les frais et risques de perte ou de dommage dès que la marchandise aura été livrée le long du navire, notamment dans le cas de retard du navire ou d'annulation de l'escale. L'acheteur désigne le transporteur, conclut le contrat de transport et paie le fret.

FOB (Free on Board /Franco à bord

Vendeur

Il doit mettre la marchandise à disposition au port d'embarquement désigné, à bord du navire choisi par l'acheteur et accomplir les formalités de douane à l'exportation s'il a lieu. Sous un contrat de type FOB, le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est à bord du navire au port d'embarquement désigné ou dans le cas des ventes successives, le vendeur se procure les marchandises ainsi livrées aux fins de leur transport jusqu'au lieu de destination désigné et indiqué dans le contrat de vente.

Acheteur

Il choisit le navire, paie le fret maritime et l'assurance et s'occupe des formalités à l'arrivée. Il supporte aussi tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise à partir du moment où elle a été livrée.

Pour les Etats-Unis il peut exister quatre sortes de FOB

- FOB / point de départ l'acheteur paie pour tout.

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

- FOB/ Frontière le fabricant paie jusqu'à la frontière, sans dédouaner la marchandise.
- FOB/Point de vente la marchandise se rend jusqu'à une destination désignée. C'est donc le fournisseur qui paie le dédouanement de la marchandise. il faut toujours inscrire le point franco choisi, en général la ville.
- FOB/Destination dédouanée dans ce cas le fabricant s'occupe de tout sans le concours de l'acheteur

CFR (Cost and Freight / Coutet fret

Vendeur

Il choisit le transporteur, conclut et supporte les frais en payant le fret jusqu'au port de destination convenu, déchargement non compris. Le chargement des marchandises dédouanées sur le navire lui incombe ainsi que les formalités d'expédition. Par contre le transfert de risques est le même qu'en FOB.

Acheteur

Il supporte le risque de transport lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement, la réceptionne auprès du transporteur et prend livraison de la marchandise au port de destination convenu.

CIF (Cost Insurance and Freight / Cout Assurance et Fret)

Vendeur

Terme identique au CFR avec l'obligation supplémentaire pour le vendeur de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises. Le vendeur paye la prime d'assurance. En vertu de la règle CIF des incoterms 2020, le vendeur est tenu d'obtenir une couverture d'assurance limitée conforme aux clauses C des instituts Cargo clauses ou de toute autre série de clauses similaires. Les parties sont toutes fois libres de convenir un niveau de couverture supérieur.

Acheteur

Supporte le risque de transport lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement, réceptionne et prend livraison de la marchandise auprès du Transporteur au port de destination convenu. Les acheteurs apprécient cet incoterm car ils se dégagent des formalités logistiques.

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

CPT (Carriage Paid To / port payé jusqu'à

Vendeur

Le vendeur maîtrise la chaîne logistique. Après avoir pris en charge le dédouanement export, il choisit les transporteurs et paie les frais jusqu'au lieu convenu.

Acheteur

Les risques d'avaries ou perte sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

Les frais de déchargement

Il est important de bien clarifier la notion de frais de déchargement dans le cadre du contrat de transport.

L'acheteur doit normalement supporter les frais de déchargement sauf si ceux-ci sont incorporés dans le prix du transport. Dans ce cas ils sont à la charge du vendeur. Le vendeur doit donc clarifier la question avec son acheteur pour éviter de se trouver dans la situation où le destinataire refusant de payer, le transporteur se retourne vers son donneur d'ordre (le vendeur) et exige de sa part le paiement des frais de déchargement et les éventuels frais d'immobilisation du véhicule dans l'attente de la résolution du problème.

CIP (Carriage and Insurance Paid To / port payé, assurance comprise jusqu'à)

Vendeur

Le CIP est identique au CPT mais le vendeur doit fournir en plus une assurance transport. Le vendeur conclut le contrat de transport, paie le fret et la prime d'assurance. En vertu de la règle CIP incoterm 2020, le vendeur est tenu d'obtenir une couverture d'assurance étendue « tous risques » conforme aux clauses A de l'Institute Cargo clauses ou couverture similaire. Les parties sont néanmoins libres de convenir d'un niveau de couverture inférieur.⁹

Acheteur

Les risques d'avaries ou de pertes, sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

DAP (Delivered at place/ Rendu au lieu de destination)

Vendeur

Il doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur, sur le moyen de transport d'approche prêt pour le déchargement, au lieu de destination convenu. Il doit

⁹ Disponible sur <http://objectif-import-export.fr>

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

dédouaner les marchandises à l'export, cependant il n'a aucune obligation de dédouaner les marchandises à l'import. Le vendeur doit prendre en charge le transport de marchandises au lieu de destination convenu et les décharger à l'arrivée du moyen de transport arrivant. Le vendeur n'a aucune obligation vis-à-vis de l'acheteur de conclure un contrat d'assurance. Il doit aussi fournir à ses propres frais à l'acheteur le document lui permettant de prendre livraison des marchandises.

Les règles incoterms 2020 ne permettent explicitement que le transport nécessaire soit réalisé en vertu d'un contrat de transport ou bien organisé avec des moyens propres (sans implication d'un transporteur agissant comme tierce partie)

Acheteur

Il doit payer le prix des marchandises tel que prévu dans le contrat de vente et prendre livraison de ces marchandises dès qu'elles ont été livrées.

Sécurité

L'acheteur doit aviser le vendeur de la nécessité de lui fournir toute information relative à la sécurité dont il aurait besoin pour l'exportation, l'importation, le transport des marchandises jusqu'à leur destination finale.

DPU (Delivered at Place Unloaded / Livré au lieu déchargé)

L'incoterm DPU remplace DAT (Delivered at terminal / rendu au terminal) pour souligner le fait que le lieu de destination n'est pas forcément un « terminal ». néanmoins si le lieu de destination n'est pas un terminal, le vendeur doit s'assurer qu'il est bien capable de décharger les marchandises dans le lieu où il a prévu de les livrer.

Vendeur

Il doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur au lieu convenu à destination, à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur doit conclure à ses propres frais un contrat pour le transport de marchandises jusqu'à ce lieu et décharger les marchandises du moyen de transport arrivant. Le vendeur n'a pas l'obligation vis-à-vis de l'acheteur de conclure un contrat d'assurance. Il doit néanmoins fournir à l'acheteur, à ses propres frais, le document lui permettant de prendre livraison des marchandises. L'incoterm DPU oblige le vendeur à dédouaner les marchandises à l'export. Cependant, il n'a aucune obligation d'effectuer le dédouanement à l'import.

Acheteur

Il doit prendre livraison des marchandises dès qu'elles ont été livrées et payer leur prix comme prévu dans le contrat de vente. L'acheteur doit en outre aviser le vendeur de la

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

nécessité de lui fournir toute information relative à la sécurité dont il aurait besoin pour l'exportation, l'importation, le transport des marchandises à leur destination finale. Cette règle incoterm a été créée spécifiquement pour le transport conteneurisé. Elle est aussi adaptée au transport maritime conventionnel lorsque le vendeur veut conserver les risques du déchargement du navire au port de destination. Il convient dans ce cas de préciser le lieu de mise à disposition (quai, sous palan...)¹⁰

DDP (DeliveredDutyPaid / rendu droits acquittés)

Vendeur

Le vendeur a ici l'obligation maximale. Les transferts de frais et risques se font à la livraison chez l'acheteur. Le dédouanement import lui incombe également. Les règles incoterms 2020 ne permettent explicitement que le transport nécessaire soit réalisé en vertu d'un contrat de transport ou bien organisé avec des moyens propres (sans implication d'un transporteur agissant comme tierce partie).

Acheteur

Prend livraison au lieu de destination convenu et paye les frais de déchargement. Il doit également aviser le vendeur de la nécessité de lui fournir toute information relative à la sécurité dont il aurait besoin pour 'exportation, l'importation, le transport des marchandises à leur destination finale.

DDP est l'opposé d'EXW

Les frais relatifs à l'importation de marchandises : si les parties souhaitent exclure des obligations du vendeur le paiement de certains frais payables du fait de l'importation de la marchandise, il faudra le spécifier.

Après avoir présenté les incoterms qui constituent le fondement de base du contrat de vente à l'international qui d'ailleurs font partie intégrante de la logistique internationale du fait qu'ils précisent et déterminent les responsabilités des partis du contrat (acheteur et vendeur) nous tenterons dans la section suivante de développer les modes de transport à l'international du fait que ceux-ci déterminent l'option des types d'incoterms. C'est ainsi que le transport et le choix du mode constituent un paramètre de la logistique internationale. C'est l'objet de la section suivante de ce présent chapitre.

¹⁰ Disponible sur <https://www.objectif-import-export.fr> consulté le 03/03/2020

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Section 2 : le transport international des marchandises comme maillon de la chaîne logistique internationale

Le commerce international et le transport sont deux activités intimement liées. En effet, on ne peut pas envisager des échanges à l'échelle planétaire sans les services du transport.

Le transport qui consistait autrefois à déplacer une marchandise d'un point à un autre est devenu aujourd'hui dans un nouveau contexte de la logistique internationale, une partie intégrante du processus de production –commercialisation ou l'efficacité, la compétitivité et la sûreté constituent autant de facteurs déterminants pour la réussite des échanges.

Dans cette section en premier lieu nous étudierons le choix du mode de transport, les différents modes de transport (avantages et inconvénients, le contrat, la documentation et la tarification de chaque mode de transport) ensuite la mise en œuvre des opérations du transport.

1. Le choix du mode de transport

Une bonne stratégie de transport est un élément de base du succès à l'exportation. Les termes utilisés dans le contrat de vente préciseront qui assumera les frais de transport l'acheteur ou le vendeur. Par contre, dans tous les cas, le coût du transport fait partie intégrante des coûts de revient du produit et détermine sa situation concurrentielle sur le marché visé.

Un exportateur devrait élaborer sa propre stratégie de transport, car elle aura l'avantage de pouvoir choisir le mode. Il pourra aussi contrôler les coûts encourus,¹¹ diminuer les risques de pertes ou d'avaries et mieux contrôler le temps nécessaire en transit. En outre il apprendra quels moyens utiliser pour mieux atteindre un marché étranger. Cependant, avant de choisir le mode de transport il faut franchir quatre points préliminaires :

1.1.Premier point : connaître ses propres besoins

Pour toute opération avec l'étranger, l'entreprise exportatrice doit élaborer une solution globale en matière de transport. En tant qu'exportateur vous devez obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps, assurer la sécurité de l'acheminement, et en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard.

1.2.Deuxième point : connaître les besoins et les capacités du client

Si le client possède ses propres ressources de transport par exemple une flotte de camions il voudra sans doute prendre en charge une partie du transport. L'exportateur peut

¹¹ KARL MIVILLE DE CHAENE, le commerce international, par contact monde P80

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

souvent bénéficier de l'expérience du client en se servant d'un transitaire attiré déjà connu par le client. Parfois l'acheteur pourra même obtenir des taux préférentiels de la part des compagnies de transport. Il faut aussi connaître le système de réception des marchandises du client pour ensuite choisir le mode de transport et la présentation du produit (en vrac, en emballage, sur palette, en conteneur etc) selon la nature du produit.

1.3.Troisième point : Evaluer les différents transporteurs

Tout en se renseignant sur les tarifs de différents transporteurs, il faudra aussi s'informer de l'étendue de la fréquence de leurs services

1.4.Quatrième point : obtenir le meilleur prix

Pour évaluer le cout, l'exportateur doit prendre en compte non seulement les prix du fret, mais aussi les frais accessoires : l'acheminement, les couts des intermédiaires, les formalités douanières, l'emballage, l'assurance, le poste acheminement
Il est important de comparer les prix de transport par rapport aux autres transporteurs, il est également important de prendre en compte les prestations que ces derniers proposent

2. Les différents modes de transport internationaux

Différents modes de transport sont disponibles pour aider l'entreprise à acheminer ses marchandises à destination, chacun de ses modes présentent ses propres particularités que l'entreprise doit bien estimer lors de la préparation de son expédition
Le choix du mode de transport approprié dépend de plusieurs facteurs liés aux objectifs de l'exportateur, aux délais de livraison, aux couts d'acheminement, à la sécurité de l'exportation et aussi aux caractéristiques de la marchandise

2.1.le transport maritime¹²

Le transport par mer est très populaire en commerce international grâce à son cout abordable, on y fait recours généralement pour l'envoi des produits lourds ou volumineux et de marchandises en vrac.

2.1.1. Caractéristiques et techniques

Diversité et adaptation des différents types de navires
Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) et réduire le cout de la manutention et des assurances

Avantages

- Taux de fret avantageux. Le transport maritime est le moins couteux et le mieux adapté pour le transport des produits lourds et volumineux ou en vrac

¹² V. MEYER, C. ROLIN « techniques du commerce international » Nathan, paris 2000, P 55

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

- Possibilité de stockage dans les zones portuaires
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies

Inconvénients

- Délais longs
- Encombrement portuaire de certaines zones
- Certaines lignes ne sont pas conteneurisées
- Ruptures de charge et manutention source d'avaries
- Assurance plus élevée et emballage plus onéreux

2.1.2. l'organisation

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur

Le chargeur représente la marchandise, sa peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire), ou le destinataire de la marchandise.

L'armateur (compagnie maritime) représenté en générale par un agent.

2.1.3. la tarification

Il existe trois modes d'expédition

Fret conventionnel

Fret de base à l'unité payante (tonne ou m³) à l'avantage du navire, surcharge combustible (BAF) et surcharge monétaire (CAF), frais de sécurisation du fret, frais particuliers dus à l'encombrement ou aux spécificités de la marchandise.

Fret par conteneur complet

Tarification forfaitaire par conteneur incluant les frais d'emportage, de dépotage, les frais de mise à disposition, frais d'embarquement CSC (Container Service Charges) et les frais de débarquement (Terminal Handling Charge)

Fret par conteneur de groupage

Frais d'emportage par le transitaire au départ et dépotage à l'arrivée-tarification identique au conventionnel¹³

2.1.4. le contrat du transport maritime

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrat

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

¹³ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, management des opérations du commerce international, 6^e édition, DUNOD, Mai 2003, page 13

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Concernant les parties du contrat :

Obligation du chargeur

Le chargeur doit déclarer la marchandise à transporter (nature, volume, poids, marque) ; fournir un emballage adéquat ; présenter la marchandise au lieu d'embarquement à temps.

Obligation du transporteur

Le transporteur charge et décharge la marchandise avec soin. Il achemine la marchandise vers la destination convenue dans les délais. Emettre le document de transport maritime à partir des données fournies par le chargeur et notifie l'arrivée du navire du destinataire de la marchandise (réceptionnaire)

- Soit un contrat d'affrètement par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminé

2.1.5. la documentation

Le document de transport maritime est le connaissement ou bill of lading. Le connaissement maritime est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. C'est une pièce de justification qui représente la marchandise.

Les fonctions du connaissement

- C'est la preuve écrite du contrat de transport
- C'est un reçu sur les marchandises
- Ils permettent le transfert de la propriété des marchandises

Les formes du connaissement

- Connaissement à personne dénommée (peu utilisé)
- Connaissement au porteur (rarement utilisé)
- Connaissement à ordre (la plus utilisé)

Lorsqu'on a plusieurs modes de transport on utilise un autre connaissement qui est : Le connaissement direct

Le connaissement direct il a trois formes

- **Connaissement FIATA** (fédération internationale agent de transit assimilé) il ouvre l'opération, il est émis
- **Connaissement CTBL (Combined transport bill of lading)**

Il est envoyé par un transporteur maritime qui accepte d'étendre sa responsabilité à la totalité de transport

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

- **Connaissance TBL (though bill of leading)**

Plusieurs majeure de transport successive mais le transporteur maritime n'est responsable que de sa partie de transport qu'il assure

2.1.6. convention international du transport maritime il existe plusieurs conventions internationales

- **Convention de Bruxelles**

Signé en Aout 1924 elle a été actualisée deux fois par des protocoles modificatifs
Le premier en 1968 et le second en 1979

- **Convention Hambourg**

Signé le 31 Mars 1978 sous contrôle des nations unis. Elle est entrée en vigueur en 1992.
Le nombre de pays qui l'ont ratifié sont limité

- **Convention Rotterdam**

Signé en 2008 et en voie de ratification

2.2. Transport Aérien

2.2.1. Caractéristiques et techniques

- Appareils mixtes et tout cargo
- Chargement en ULD (igloos palettes conteneurs)

Avantage

- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention horizontale)
- Emballages peu couteux
- Frais financiers et de stockage moindres

Inconvénients

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur.
- Capacité limitée
- Interdit à certains produits dangereux
- Rupture de charge

2.2.2. l'organisation

Les différents intervenants en transport aérien sont :

- L'agent de fret aérien qui organise le transport principal ;
- Le transitaire, commissionnaire, mandataire qui assure les opérations et les formalités relatives au transport.¹⁴

¹⁴ J BELOTTI, « le transport international des marchandises » Vuibert, paris 1992, p 60

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Concernant le matériel utilisé, deux types d'appareils participent au transport international de marchandises :¹⁵

- Les avions mixtes ;
- Les avions cargo qui ne transportent que des marchandises

2.2.3. La tarification

L'IATA (International Air Transport Association) et l'ATAF (Association des transporteurs aériens de la zone franc) fixent des tarifs auxquels se substitue de fait un « prix de marché » variable en fonction des destinations et des quantités de marchandises expédiées. On distingue quatre types de tarification :

- Le tarif général qui fait intervenir le rapport poids volume de la marchandise ainsi que la règle du « payant-pour »
- Tarif à l'unité de chargement (ULD) palettes, igloos, conteneurs qui s'appliquent de façons forfaitaires.
- Des tarifs spéciaux appelés Corates, SpecificCommodity Rates, s'appliquent à une catégorie particulière de marchandises sur certaines destinations et à l'initiative des compagnies. Les tarifs proposés sont alors avantageux. Cependant leur utilisation est de plus en plus restreinte.
- Enfin des tarifs spécifiques concernent les animaux, les livres, les journaux et les objets de valeur.

2.2.4. le contrat de transport aérien

Obligations du chargeur

- Prévoir un emballage adapté
- Marquages des colis
- Mettre la marchandise à disposition du contractuel

Transporteur au lieu et à la date prévue

- Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes.

Obligations du transporteur

- Charger la marchandise
- Acheminer la marchandise en bon état, dans les délais
- Décharger la marchandise

¹⁵ G.LEGRAND, H.MARTINI, « le petit export » 3^e édition, DUNOD, paris, 2009/2010, P12

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

2.2.5. le document de transport aérien

Le document qui atteste le contrat de transport aérien est la lettre de transport aérien (LTA) qui est émise par l'agent de la compagnie aérienne. la LTA constitue à la fois la preuve de l'existence du contrat, c'est un document non négociable. L'expédition est considérée effective une fois que la compagnie a rempli la lettre de transport en y indiquant la date d'expédition, le numéro du vol, l'aéroport de départ et d'arrivée.

La LTA doit comprendre trois exemplaires :

- Le premier est remis à l'expédition et sert d'accusé de réception ;
- La deuxième est signé par le transporteur et remis au destinataire comme preuve de prise en charge par le transporteur ;
- Le troisième est conservé par le transporteur qui l'émet

2.2.6. convention internationale du transport aérien

Convention de Varsovie : le 12/10/1929 modifié par la convention de Montréal signé en 1999 et entré en vigueur en 2004.

2.2.7. les organismes internationaux

Le transport aérien est organisé par deux organismes internationaux

OACI : organisation de l'aviation civile internationale. Se situe à Montréal. Convention Chicago 1944

IATA : international air transport association se situe à Montréal. Compagnies aériennes sont membres de l'IATA ; elle gère le réseau du transport aérien

2.3. Transport routier

Il permet d'acheminer les marchandises sur une longue distance

2.3.1. Caractéristiques et techniques

Pratique de la conteneurisation et possibilité de combiner rail et route¹⁶

Avantage

- Service en porte à porte, sans rupture de charge
- Délais relativement rapides

Inconvénients

- Sécurité et délais fonction des pays parcourus et des conditions climatiques
- Développé surtout sur l'Europe continentale pour les distances moyennes

¹⁶ G.LEGRAND, H MARTINI « Gestion des opérations import-export », DUNOD, paris 2008, P52

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

2.3.2. L'organisation

Les transporteurs sont des compagnies privées de transport et des artisans camionneurs. Ils sont classés suivant la distance de leurs itinéraires pour les très forts tonnages, une autorisation est exigée. Le transport routier utilise trois types de véhicule :

- Les véhicules d'une pièce (camions)
- Les véhicules articulés (tracteur + semi -remorque)
- Les trains routiers articulés (camions +remorque)

2.3.3. Tarification

Le principe général est celui de la libre négociation des tarifs. Les transporteurs proposent des prix en fonction de zones de départ et d'arrivée, de la distance à parcourir, du poids de la marchandise et de son volume.

Le rapport poids-volume est 1tonne pour 3 m³, ainsi le poids minimum à considérer ne peut être inférieur au produit du nombre de mètre cube par 330kg. Lorsque l'envoi occupe le véhicule sur une longueur déterminée, le poids taxable ne peut être inférieur au produit de cette longueur par 1790kg (rapport poids/mètre linéaire).

2.3.4. convention du transport routier

La principale convention qui régit ce mode de transport est celle de Genève signé en 19 Mai 1956 entré en application le 2juillet 1966. Elle est actuellement entré en vigueur dans la plupart des pays européens dite convention CMR

2.3.5. le contrat et la documentation du transport routier

Le document utilisé est la lettre de voiture CMR (convention relative au contrat de transport par route

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

2.4.le transport ferroviaire

2.4.1. Caractéristiques et techniques

- Expédition par wagon isolé entre (5 et 60 tonnes de marchandises) ou par trains pour des tonnages supérieurs
- Diversité du matériel disponible et utilisation de caisses mobiles permettant la combinaison de différents types de transport

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Avantages

- Développement du transport combiné et possibilité de porte à porte
- Fluidité du trafic et respect des délais ¹⁷
- Adaptation aux longues distances et aux tonnages importants¹⁸

Inconvénients

- Inadapté aux distances courtes
- Limite du réseau ferroviaire
- Nécessite un pré et un post-acheminement en dehors du combiné
- Ruptures de charge

2.4.2. La documentation du transport ferroviaire

Le document utilisé est la lettre de voiture internationale (LVI).

Ce document est établi par l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer

2.4.3. La tarification du transport ferroviaire

Il n'existe pas de tarif international dans ce domaine. Chaque pays applique des tarifs et des prestations qui lui sont propres. Le prix dépend toujours directement du tonnage transporté, du kilométrage, de la nature de la marchandise et de la vitesse demandée

2.5. Transport fluvial

Le transport fluvial est le transport des marchandises par voie d'eau (fleuve et canaux) C'est un mode de transport très économique car il est peu coûteux en énergie, il permet de transporter des tonnages très importants ce qui en fait un moyen de transport massif et polluant, mais il est lent et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport

2.6. le transport intermodal ou multimodal

On fait référence au transport intermodal lorsqu'on utilise deux ou plusieurs modes pour effectuer le mouvement d'une marchandise, soit par Route/Rail, Air/Route, Route/Rail/Mer etc. Même si l'intermodal n'est pas un mode de transport en soi, la combinaison de différents modes de transport pour une même expédition peut créer certains conflits de réglementation, de propriété de marchandises et de documentation

2.7. Services postaux

2.7.1. Caractéristiques et techniques

- Expéditions dans le monde entier de colis et de marchandises en petite quantité
- Simplicité et diversité des services

¹⁷ LEGRAND G et Martina L « management des opérations du commerce international » 6^e édition, paris, 2003, P 65

¹⁸ G.LEGRAND, H MARTINI, le petit export 3^e édition DUNOD, paris, 2009/2010, P14

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Avantages

- Formalités douanières simplifiées
- Possibilité d'utiliser des formules à délais garantis

Inconvénients

- Priorité des envois et des services offerts variant selon les destinations,
- Utilisation limitée aux petits envois

3. La mise en œuvre des opérations de transport

La mise en œuvre des opérations de transport se compose en sept (7) phases

3.1. Les différentes phases

1	Préparation étiquetage et emballage	Vendeur
2	Remise de la marchandise au transporteur	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm
3	Contrôle de la marchandise au départ	Transporteur ou commissionnaire
4	Dédouanement export	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm
5	Contrôle de la marchandise à l'arrivée	Destinataire (acheteur ou transitaire)
6	Dédouanement import	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm
7	Le suivie	Vendeur

Source : par nous même

Phase 1 : la préparation de la marchandise, l'étiquetage et l'emballage

Les opérations de la préparation de la marchandise, d'étiquetage et d'emballage sont toujours à la charge du vendeur. Elles permettent d'identifier la marchandise, de la trouver en cas de perte et de donner des consignes précises concernant leur manutention. L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi et doit répondre à certaines normes.

Pour les documents correspondant à cette phase sont : liste de colisage, note de poids, certificat correspondants aux contrôles exigés par le client (de qualité, quantité etc) documents commerciaux (factures, etc)

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Phase 2 : la remise de la marchandise au transporteur

Obligation vendeur/acheteur : Dans les ventes FOB, FAS, FCA l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition.¹⁹

Dans les ventes CFR, CPT, CIP, CIF l'acheteur doit indiquer les références du consignataire de la marchandise dans les ventes DDP le lieu et les modalités de réception de la marchandise doivent être indiquées.

Documents correspondants : instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur, attestation de remise au transitaire, documents de transport, certificat d'assurances s'il a lieu

Phase 3 : le contrôle de la marchandise au départ

Obligation vendeur/acheteur : le transporteur ou le commissionnaire effectuent des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent

Document correspondants les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notés sur le document de transport

Phase 4 : le dédouanement export

Le dédouanement export est à la charge du vendeur sauf s'il s'agit d'une vente EXW Pour les documents correspondants au dédouanement export sont exigés par la douane

Phase 5 : le contrôle de la marchandise à l'arrivée

Obligation vendeur/acheteur : la réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire. Le contrôle porte sur le nombre, poids, l'état des colis et de la marchandise. En cas d'avaries ou de manquants, des réserves doivent être faites.

Documents correspondant : la signature du document de transport ou du bon de livraison attestant la livraison, les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou sur le bon de livraison. Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans le délai déterminé par la convention

Phase 6 : le dédouanement import

Il est à la charge de l'acheteur sauf s'il s'agit d'une vente DDP

Phase 7 : le suivi

Il est important que l'entreprise s'interroge sur la qualité des prestations logistiques des transporteurs auxquels elle fait appel

3.2.Le conditionnement du transport de la marchandise

¹⁹ LOTH.D l'essentiel des techniques du commerce international, édite PUBLIBOOK, Paris 2009, P60

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

3.2.1. Les conteneurs

Un conteneur est un caisson métallique pouvant contenir des lots de marchandises à transporter par plusieurs moyens de transport, sans rupture de charge. Sa standardisation (selon les normes ISO) et son interchangeabilité en font un moyen de transport extrêmement pratique, surtout lorsqu'il s'agit d'un transport multimodal, c'est-à-dire utilisant plusieurs modes de transport différents (route, mer, aérien)

Il permet :

- D'éliminer les ruptures de charges ;
- De protéger les marchandises des agressions de l'environnement extérieur ;
- D'améliorer la sécurité des marchandises, notamment contre le vol ;
- D'accélérer les opérations de manutention et de transfert

3.2.2. L'emballage

L'emballage est l'objet mais en même temps l'opération qui consiste à envelopper ou à contenir un produit ou un ensemble de produits pendant leurs utilisations, manutention, stockage, transport

En commerce international on ne parle pas d'emballage à être consommé mais on parle d'emballage transport qui veut dire que la marchandise doit être protégée pendant son acheminement vers sa destination, mais aussi lors de sa manutention et de son entreposage. Pour bien emballer la marchandise on doit tenir compte des aspects suivants :

- **La catégorie de produit** certains produits sont fragiles ou périssables doivent être protégés du froid, de la chaleur, de l'humidité, de la sécheresse...²⁰
- **L'aptitude à la manutention** l'emballage doit faciliter le chargement et le déchargement²¹
- **Le mode de transport** le transport aérien requiert moins de mesures de protection que le transport maritime. Sur un navire on doit prévoir les infiltrations d'eau, alors qu'en transport ferroviaire on doit prévoir les vibrations et secousses
- **Le pays de destination** par exemple, certains pays sont reconnus pour le risque élevé de vol des marchandises
- **Les conditions météorologiques** par exemple l'exposition à des températures extrêmes dans le pays de destination peut endommager certaines marchandises

²⁰ MOISE Donald (Dailly), logistique et transport international des marchandises, édition l'harmattan, paris 2013, P 73

²¹ BELOTTI. J « le transport international des marchandises » VUIBERT, Paris 1992, P 55

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

- **Les exigences du client** les acheteurs ont souvent des procédures de réception et de stockage des marchandises qu'il faut respecter. Il convient de sélectionner un emballage résistant et adapter au moyen de transport pour éviter les pertes en cours de transport qui sont dues à des emballages défectueuses car un mauvais emballage peut enduire à : ²²

Premièrement un préjudice commercial, l'aspect extérieur du produit n'étant alors ni valorisant, ni sécurisant quant à la qualité de son contenu

Deuxièmement un préjudice financier lorsque le destinataire refuse le paiement ou la prise en charge de la marchandise

Dernièrement un préjudice au point de vue couverture des risques, car les assurances refusent d'indemniser des avaries dues à des emballages défectueux

3.2.3. le marquage et l'étiquetage de la marchandise

Le marquage et l'étiquetage sont les actions d'inscrire et de cataloguer un ensemble d'information sur l'emballage ou sur le produit directement

Comme l'emballage, le marquage, et l'étiquetage ont une grande importance dans la présentation du produit surtout sur les aspects informationnel, en effet le marquage et l'étiquetage contribuent à :

- l'identification rapide du produit par les consommateurs, concerne essentiellement les produits grand public. Ils apportent des renseignements indispensables pour le consommateur surtout lorsque le produit est vendu en self-service dans de grandes surfaces, sans l'accompagnement de vendeurs. Il donne des informations sur le produit concernant la composition, le poids, l'origine, la durée de conservation, les conditions d'emploi et les conseils d'utilisation
- la publicité du produit, en effet grâce à son pouvoir de séduction et de communication, le marquage et l'étiquetage sont devenus ainsi un facteur prépondérant dans la réussite commerciale d'un produit de grande distribution

Conclusion du chapitre

Les règles Incoterms traduisent les principaux termes utilisés par les opérateurs de commerce international, elles sont donc le choix et une obligation.

²² LOTH D l'essentiel des techniques du commerce international, édite PUBLIBOOK, paris 2009, P66

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liés à la logistique internationale.

Le transport est un élément essentiel à considérer dans toute démarche d'internationalisation et un intervenant essentiel de la chaîne logistique.

Le transport international de marchandises occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays. Il contribue à l'accélération des relations commerciales.

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 coûts et en respectant les délais de livraison.

Pour mettre en pratique les éléments théoriques qu'on vient de voir dans le chapitre précédent, nous avons choisi l'entreprise de logistique et transport NUMILOG, qui sera notre cas d'étude dans le dernier chapitre de notre travail.

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

Introduction

Dans ce chapitre nous allons présenter l'entreprise NUMILOG en première section, la deuxième section repose sur les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique internationale chez NUMILOG et la troisième section portera sur une étude de cas d'une opération internationale chez NUMILOG et la gestion de la chaîne logistique internationale et son optimisation.

Nous avons choisi NUMILOG car c'est une grande entreprise privée exportatrice en Algérie, notre thème est en parfaite adéquation avec cette grande entreprise qui fait de la logistique pour avoir une maîtrise parfaite des coûts, temps et tous les points clés pour être compétitif aussi bien au niveau national qu'international.

Section 1 : présentation de l'entreprise NUMILOG

Nous présenterons dans cette section :

1. La création de la société par action (SPA) NUMILOG

NUMILOG est créée en 2007 par l'industriel ISSAD REBRAD, elle est une filiale du groupe CEVITAL.

NUMILOG est une entreprise Algérienne de la logistique et de la gestion de la chaîne logistique. Avec une implantation sur plusieurs pays tel qu'au Maroc en septembre 2015 et l'inauguration de l'entrepôt moderne en France en avril 2016. NUMILOG est le leader de la logistique en Algérie. Il accompagne les différentes filiales CEVITAL clients dans leur développement, ceci grâce à une équipe d'expert du transport et de la logistique ainsi que des infrastructures et outils modernes (géo localisation, traçabilité, technologie de pointe).

NUMILOG dispose en Algérie de 130.000 m² de surface d'entreposage constituées de trois plateformes à BOUIRA, ORAN, CONSTANTINE, trois agences de transport à BOUIRA, ORAN, et Bejaïa et trente-cinq centres logistiques régionaux .

2. Les activités de la SPA NUMILOG cas de BOUIRA

La plateforme de BOUIRA d'une surface de 75.000m² dont 28.000m² à température dirigée, la plus grande en Afrique. Construite selon les normes internationales, elle permet le chargement et déchargement des camions en moins d'une demi-heure. Près de 380 employés s'activent en permanence afin de permettre l'acheminement des produits entreposés dans un délai de 48H à travers les 48 wilayas.

NUMILOG a investi dans différents endroits pour permettre une distribution et un acheminement des produits qui lui sont confiés en toute sécurité en respectant les délais.

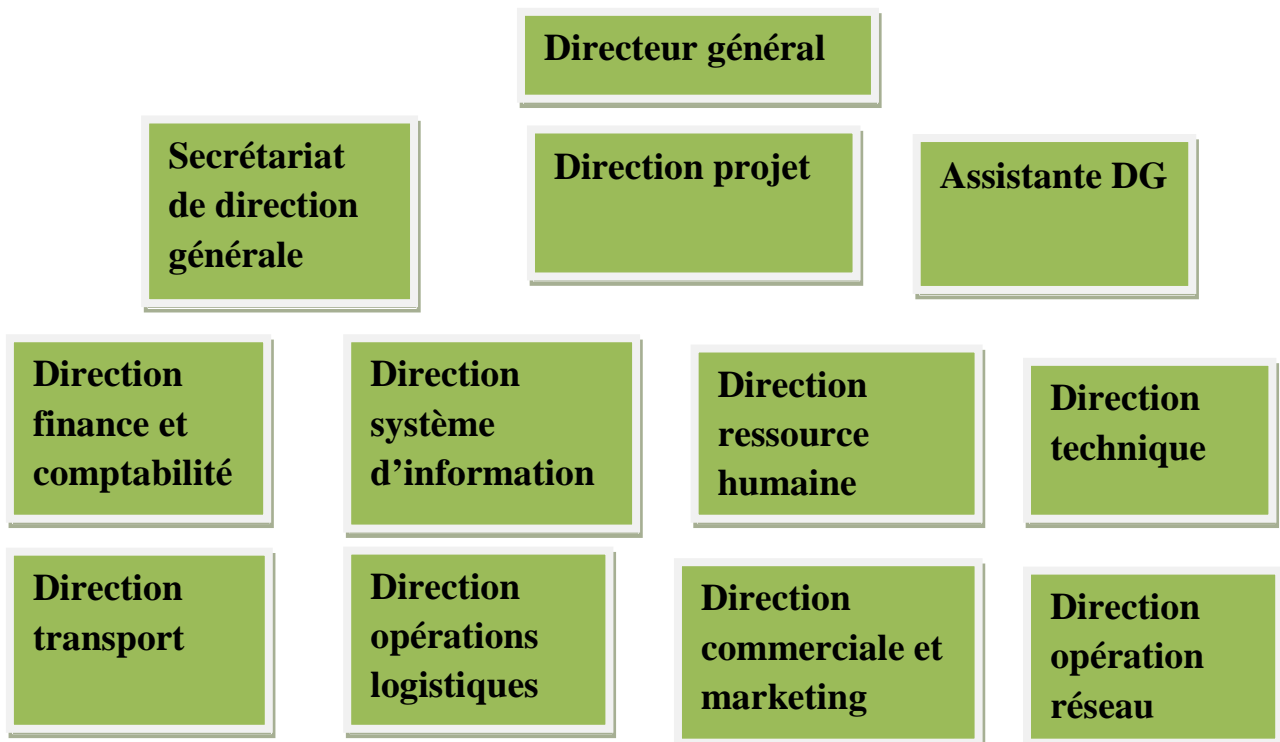
Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

C'est ainsi qu'a été développé le système WMS (reflex) avec lequel toutes les opérations sont informatisées, ce qui permet d'identifier le produit recherché et stocké sur cette zone en optimisant le temps.

3. L'organigramme de la SPA NUMILOG

L'organigramme suivant présente les différentes directions au sein de la SPA NUMILOG

Schémas N2 : l'organigramme de SPA NUMILOG



Source : document interne de NUMILOG

Après avoir présenté l'entreprise NUMILOG nous allons passer maintenant aux indicateurs qui permettent d'optimiser la chaîne logistique internationale.

Section 2 : les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique internationale chez NUMILOG

Chaque opération de transport réalisée par la SPA NUMILOG dépend de trois critères suivants :

1. Les coûts de transport

NUMILOG doit maîtriser et réduire ses coûts pour améliorer la performance du transport en optimisant les réseaux de distribution. NUMILOG doit limiter le transport à vide et réduire les nombres de kilomètres parcourus.

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

Le cout de transport comprend des couts variables qui dépendent de l'activité et des couts fixes.

Les couts variables peuvent inclure le cout du carburant, de l'entretien, des pneumatiques ou encore le montant des péages.

Les couts fixes peuvent inclure les couts de l'achat du véhicule, les salaires des conducteurs, les couts d'assurances ...

Pour NUMILOG les couts fixes sont significatifs. Les couts variables est sensiblement les même pour un véhicule chargé et un véhicule à vide.

Le cout de l'opération se calcule comme suit :

Les couts d'opération de transport = cout du kilomètre * km +cout horaire *H +cout journalier * délaisde route

Tableau N5 : le simulateur des couts des différentes opérations du client X pour le mois de MAI 2020

Désignation	Prix unitaire	montant	Total
Nombre de km	530 km	25 DZD/K	13250 DZD
Délais de route	1J	8000 DZD/J	8000 DZD
Nombre d'heure	10H	200DZD/H	2000 DZD
			23250 DZD

Durant l'opération BOUIRA- CONSTANTINE on constate que le nombre de km parcouru est de 530 km en 10H pour un délai d'un jour de route donc l'opération BOUIRA – CONSTANTINE est estimée à 23250 DZD

Tableau N6 : le simulateur des couts des différentes opérations du client Y pour le mois de MAI 2020

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

Désignation	Prix unitaire	montant	Total
Nombre de km	230 km	25 DZD/K	5750 DZD
Délais de route	1J	8000DZD/J	8000 DZD
Nombre d'heure	8H	200 DZD/H	1600 DZD
			15350 DZD

Pour l'opération BOUIRA-ALGER le nombre de km parcouru est de 230km en 8h pour un délai d'un jour de route donc l'opération BOUIRA – ALGER est estimée à 15350 DZD

2. Le délai

Il s'agit pour l'exportateur d'obtenir les délais d'acheminement compatibles avec les caractéristiques des marchandises et la demande de l'importateur. La durée totale du transport et le respect des délais sont des facteurs clés de succès de plus en plus importants. De plus certains produits périssables ou de grande valeur ne supportent que des temps d'immobilisation très courts. Par conséquent, ces marchandises seront transportées par des moyens de transport rapide (l'avion). Il est en de même pour certains produits plus ou moins fragiles pour lesquels le transport aérien représente le plus de sécurité.

L'exportateur doit tenir compte du délai de l'ensemble de l'opération export.

Les délais de route dépendent des kilomètres parcourus par les camions sur des trajets différents. Son optimisation dépend des rotations des camions, et des repos des chauffeurs.

3. La sécurité

Il faut commencer par choisir le moyen adéquat pour déplacer une marchandise afin que la marchandise arrive dans de meilleures conditions. On sécurise les marchandises pour éviter les dégâts, vols ...

4. Les différents enjeux de l'optimisation de la chaîne logistique chez NUMILOG

L'optimisation d'une opération de transport réalisée par la SPA NUMILOG offre de nombreux avantages à ces clients que l'on peut résumer à travers les points suivants :

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

4.1. Réduire les coûts

Avec un processus et un outil décisionnel, les tournées sont optimisées en fonction de : l'ordre de passage, du nombre, durée et la longueur des tournées.

4.2. Gain du temps

Avec une optimisation d'une opération de transport la rentabilité augmente. Le processus de suivi de cette opération par le système informatique permet le traitement des tâches, doté d'un outil d'analyse avec ses tableaux de bord :

L'équipe logistique contrôle la rentabilité de transport avant le départ des véhicules ; La réactivité est ensuite quasi immédiate face aux modifications des ordres, des commandes ou des véhicules

4.3. Amélioration de la satisfaction clientèle

Les exigences clients sont intégrées et prises en compte dans l'opération de transport afin de satisfaire sa demande par le respect : des horaires de livraison, la capacité du chargement, la disponibilité des véhicules

Section 3 : étude de cas d'une opération internationale chez NUMILOG et la gestion de la chaîne logistique internationale et son optimisation

Notre étude de cas pratique portera sur deux opérations d'exportation à l'étranger.

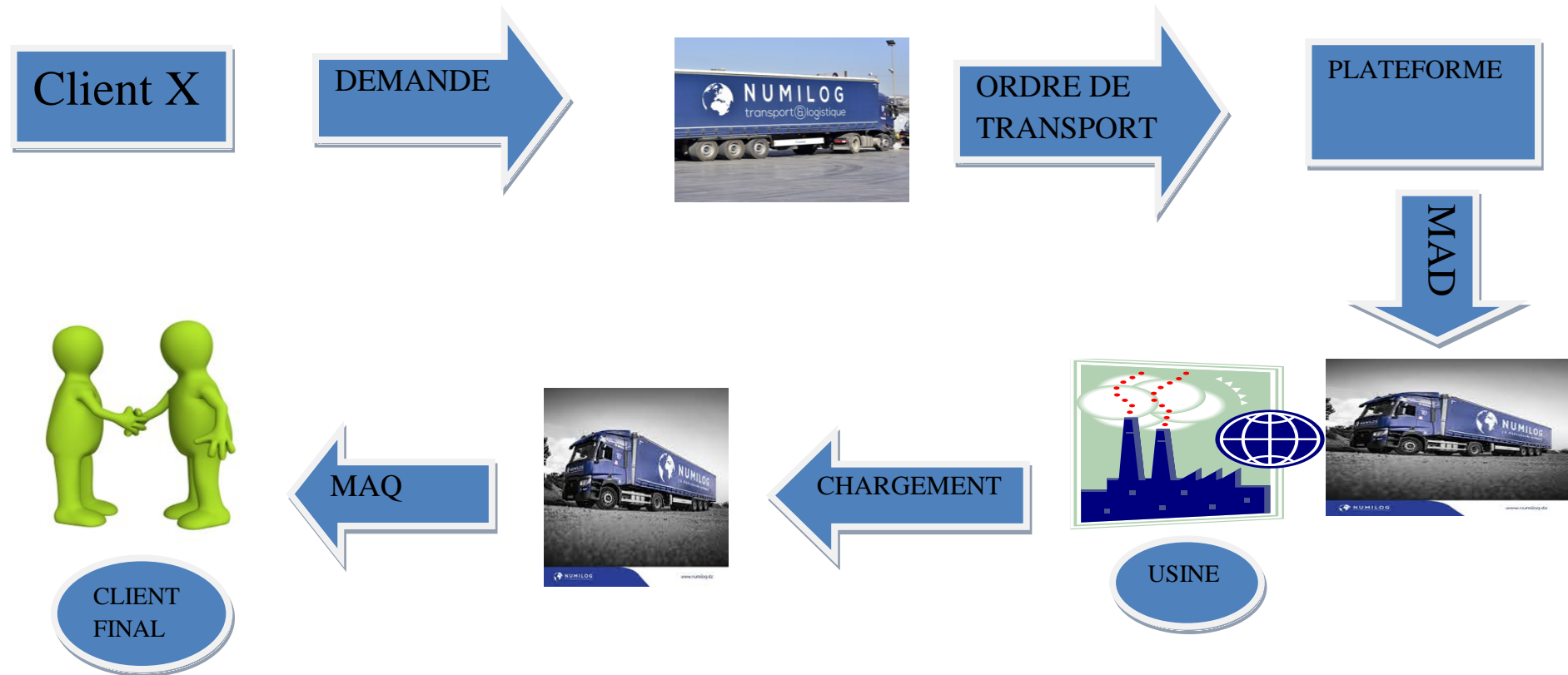
1. Présentation du cas

1^{er} cas : le client X

L'exportation des dattes vers la Tunisie est assurée par NUMILOG par voie terrestre. Le client X passe la commande à l'entreprise NUMILOG et NUMILOG à son tour affecte les ordres de transport aux responsables de la plateforme pour mettre à disposition des moyens adéquats pour la sécurité de la marchandise jusqu'au client final.

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

Schémas N°3 : l'opération de l'exportation des dattes

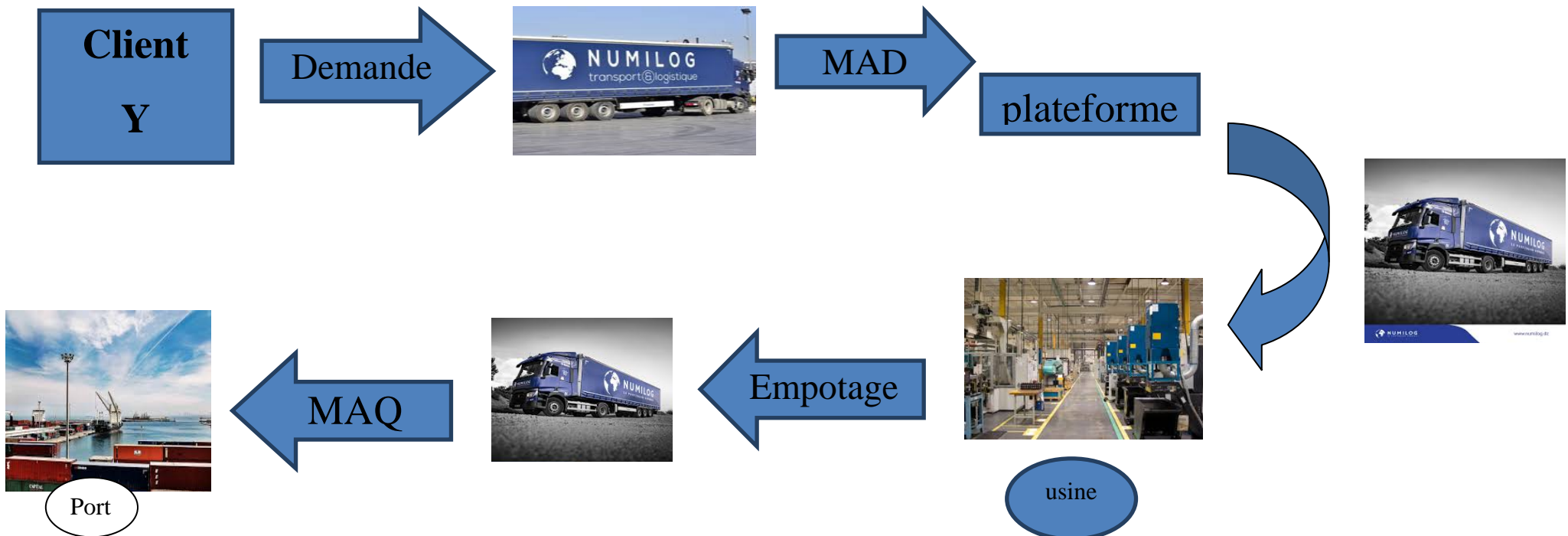


Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

2° cas : le client Y

Schémas N°4 : L'opération de l'exportation des huiles d'olive en France

Dès que le client Y demande à NUMILOG d'assurer le transport d'exportation des huiles d'olive vers le port, NUMILOG affecte les ordres de transport aux responsables des plateformes pour la mise à disposition des conteneurs à vide à l'unité de chargement pour empotage, puis la mise à quai du conteneur empoté vers la plateforme à conteneur pour dédouanement et attendre l'arrivage du navire pour embarquement.



Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

2. Les indicateurs utilisés par NUMILOG

L'entreprise NUMILOG adopte plusieurs paramètres pour optimiser les différentes expéditions.

2.1. Les systèmes et supports informatique

La maîtrise des nouvelles technologies de l'information et de la communication, les différents systèmes informatiques permettent la maîtrise et le contrôle des activités et des normes de travail.

Le système d'informatique concerne l'introduction des données, l'infrastructure, la chaîne de transport et les relations avec le client.

2.2. Le TMS (transport management system)

Le TMS est un logiciel de gestion et de suivi qui permet de traiter une information et émettre les documents nécessaires afin d'optimiser et améliorer l'organisation du transport.

Le TMS couvre pour ces transporteurs des fonctionnalités comme la gestion d'une flotte de camions et de chauffeurs, l'organisation des plannings de chargement, les livraisons, leurs déchargements et la facturation.

Le TMS a trois fonctions principales qui sont : l'analyse et l'aide à la prise de décisions, les suivis opérationnels des tournées de transport et cela dans l'avantage d'optimisation et de conception des schémas de transport (network design), le choix et optimisation des fournisseurs en coûts et délais, mais aussi la planification et l'optimisation des tournées et des chargements.

Le TMS est l'équivalent de WMS (Warehouse management system- gestion de l'entrepôt) pour le transport. Même assez récemment le TMS prend plus de place en couvrant des fonctionnalités offertes par le WMS comme le pilotage de la préparation de commande.

2.3. Transwide

Le transwide est un logiciel qui permet de bien gérer la flotte des camions et de bien suivre leurs positions en même temps dans les unités de production, et au niveau des agences de NUMILOG transport. Il permet également de bien définir les responsabilités de chaque partie et de détecter les problèmes.

Le transwide transforme la façon dont collaborent les expéditeurs, les gestionnaires de la logistique et les transporteurs. En rationalisant la recherche, la planification, l'exécution, le règlement et l'analyse, le logiciel TMS transwide fournit une intégration harmonieuse et une visibilité internationale.

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

Son logiciel TMS permet aux professionnels du transport de gérer l'exécution du transport de marchandise dans le monde entier, et tout au long de la chaîne logistique.

2.4.La géo- localisation

L'entreprise de transport NUMILOG effectue ses missions par tournés. Durant le trajet elle regroupe les livraisons par zone géographique pour éviter les aller -retour inutiles et coûteux. En améliorant le suivi de ses flottes de véhicules, l'entreprise de transport cherche donc à optimiser ses tournées afin d'augmenter son efficacité et de réduire ses coûts.

L'optimisation du suivi est rendu possible grâce à la géo- localisation de la flotte automobile de l'entreprise qui peut à tout moment savoir où est localisé chaque véhicule et adapter son itinéraire en temps réel pour répondre à tous les aléas.

Optimiser le plan de tourné signifie l'utilisation de moins de véhicules, garantir une livraison des clients dans les meilleurs délais, augmenter le nombre des chauffeurs, des livreurs, et réduire la consommation en carburant.

2.5.Le courrier électronique (messagerie)

Les emails sont des supports de communication dans l'entreprise NUMILOG ce qui permet l'échange d'informations en courte durée et en sécurité.

2.6.La puissance de la flotte

NUMILOG a investis dans différents endroits pour permettre une distribution et un acheminement des produits qui lui sont confiés en toute sécurité en respectant les délais.

C'est ainsi qu'a été développé le système WMS (reflex) avec lequel toutes les opérations sont informatisées, ce qui permet d'identifier le produit recherché et stocké sur une zone en optimisant le temps. Optimiser le temps mais aussi les efforts humains.

2.7.La flotte humaine

NUMILOG est devenu depuis son ouverture en début d'année 2007 un partenaire économique incontournable, elle se focalise sur la gestion des hommes, qui est connu comme la nouvelle politique pour une meilleure optimisation de la productivité. Le bon choix des ressources humaines reste un point clés du succès pour atteindre un certain niveau de performance.

Pour une meilleure et bonne gestion de la ressource humaine, NUMILOG veille à positionner les conducteurs des camions divers sur tous les sites selon leurs adresses personnels dans le but de les rapprocher des lieux de travail pour éviter les retards et les charges de plus.

Chapitre III : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale du groupe CEVITAL

2.8.La flotte matérielle

La machine est l'un des points clés du succès et un bon déroulement des activités logistiques du fait que le transport est un maillon principal de la chaîne logistique internationale.

L'entreprise met à la disposition de ses clients des moyens matériels diversifiés. L'un des objectifs principaux est de professionnaliser le métier du transport.

Conclusion du chapitre

Au terme de ce chapitre constituant le cas pratique ou nous avons essayé de voir la réalité pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG, nous pouvons avancer que l'optimisation de la chaîne logistique internationale dans son maillon principal qui est le transport est une préoccupation majeure de cette entreprise. La finalité étant l'attente d'un triptyque coût- délais- sécurité.

Le cas étudié concernant l'exportation des dattes et des huiles d'olive des deux clients dont le transport est assuré par NUMILOG est édifiant quant à la prise en compte des indicateurs d'optimisation chez NUMILOG.

Il semble finalement que la réduction des coûts est gérée dans le cadre des TIC sous forme d'un logiciel en plus des moyens de sécurité permettant même de localiser les livraisons coûteuses dans les camions en suivant leurs itinéraires instantanément.

Enfin il y'a lieu de soulever les contraintes exigentes qui influent négativement sur la performance logistique de cette entreprise tel que les conditions climatiques, des lenteurs bureaucratiques et administrative au niveau des douanes et ports.

Au terme de ce travail, il est nécessaire de rappeler que ce mémoire avait pour objet d'expliquer la manière dont la logistique internationale peut être un moyen d'optimisation des opérations du commerce international.

A travers la partie théorique et pratique, nous avons vu l'importance de la logistique et du transport international.

L'importance de la logistique dans les échanges internationaux est liée à sa capacité de facilitation des échanges et la réduction des coûts.

Lorsqu'une entreprise maîtrise ses coûts sa lui permet d'avoir un avantage concurrentiel.

Pour une meilleure optimisation de la chaîne logistique il faut optimiser tous les composants de la SUPPLY CHAIN.

Les éléments de la chaîne logistique permettent de réaliser un transport de bout en bout dans les meilleures conditions possible, de sécurité, et d'efficacité.

Le transport est un élément très important. Le transport peut accroître la compétitivité des entreprises, améliorer les niveaux de services, accélérer la circulation des marchandises et promouvoir le développement économique ce qui est très important dans le commerce international. S'il n'y a pas de transport, il n'aura certainement pas de commerce international.

Le choix du mode de transport est très important dans la prise de décision du système logistique. Il se fait en fonction des moyens qu'on a et en fonction de la nature de la marchandise.

C'est dans ce contexte que nous avons pu dresser une étude empirique consistant à mettre en œuvre les éléments théoriques portant sur les indicateurs d'optimisations de la chaîne logistique internationale.

A ce titre, l'étude du cas d'une entreprise spécialisée dans la logistique à savoir NUMILOG, nous a permis d'une part de comprendre l'enchaînement des étapes de la chaîne logistique internationale et la place qu'occupe le transport dans cette opération pour la conclusion du contrat de commerce à l'internationale (exportation).

En outre, les critères devant servir pour l'optimisation de la chaîne logistique internationale utilisée par l'entreprise étudiée s'avèrent pertinents pour la réduction des coûts logistiques et surtout assurer la livraison des marchandises dans les délais fixés et dans la sécurité totale.

D'autant plus qu'aujourd'hui cette optimisation s'opère par l'utilisation des technologies de l'information et de la communication avancé et avec des logiciels dédiés à cet effet.

Conclusion générale

C'est ce qui nous a permis de répondre à notre problématique consistant en l'étude de l'importance de la chaîne logistique internationale et son optimisation. D'ailleurs, nos hypothèses sont confirmées.

Enfin, pour une meilleure optimisation de la chaîne logistique internationale, il sera plus intéressant de s'intéresser également à toutes les étapes de la chaîne pour réapprécier l'importance de la logistique dans le commerce international.

C'est pourquoi, il est recommandé aux logisticiens de s'intéresser à ce volet pour réaliser une performance économique aux entreprises et à l'économie nationale.

Bibliographie :

Les ouvrages :

- LYONNET Barbara, SENKEL Marie- Pascale, la logistique, ED DUNOD, Paris, 2015
- NOUMEN Robert, « les éléments de base de la logistique internationale », MENAIBUC, Paris, 2004
- LASARY, « le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005
- MEDAN Pierre et GRATACAP Anne « logistique et SUPPLY Chain management », DUNOD, Paris, 2008
- JOEL SOHIER, « la logistique », Vuibert, 2^e édition, Paris, 2002
- Naji JAMMAL, « commerce international, mondialisation, enjeux et applications » édition du renouveau pédagogique INC, 2^e édition, Canada, 2009
- LE MOIGNE Rémy, SUPPLY Chain management, DUNOD, Paris, 2013
- LOTH Désiré, l'essentiel des techniques du commerce international, édition PUBLIBOOK, Paris 2009
- Charles C. Poirier et Stephen E. REITER, la SUPPLY Chain, DUNOD, Paris, 2001
- HADDAD.S, les incoterms 2000, ED pages bleues, 2009
- Corinne Pasco, « commerce international », DUNOD, 4^e édition, Paris, 2002
- KARL MIVILLE DE CHAENE, le commerce international, par contact monde
- V. MEYER, C. ROLIN, « techniques du commerce international », Nathan, Paris, 2000
- LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, management des opérations du commerce international, 6^e édition, DUNOD, MAI 2003
- J.BELOTTI, « le transport international des marchandises », Vuibert, Paris, 1992
- G. LEGRAND, H. MARTINI, « le petit export », 3^e édition DUNOD, Paris, 2009/2010
- G.LEGRAND, H MARTINI, « gestion des opérations import-export », DUNOD, Paris, 2008
- LEGRAND G et Martina L « management des opérations du commerce international » 6^e édition, Paris, 2003
- MOISE Donald (DAILLY), logistique et transport international des marchandises, édition l'harmattan, Paris, 2013
- YVES(Pimor) et MICHEL(Fender), « logistique, production, distribution, soutien », édition DUNOD, Paris, 2008

Les sites internet :

www.logistiqueconseil.org

<https://objectif-import-export.fr>

Liste des tableaux

Tableau N°1 : incoterms 2020 applicable à tout mode de transport.....	24
Tableau N°2 : incoterms 2020 applicable au transport maritime et au transport fluvial.....	25
Tableau N°3 : répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat.....	27
Tableau N°4 : répartition des risques entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat.....	28
Tableau N°5 : le simulateur des coûts des différentes opérations du client X pour le mois de MAI 2020	52
Tableau N°6 : le simulateur des coûts des différentes opérations du client Y pour le mois de MAI 2020	53

Liste des schémas

Schémas N°1 : les composantes de la logistique internationale.....	8
Schémas N°2 : l'organigramme de la SPA NUMILOG.....	51
Schémas N°3 : l'opération de l'exportation des dattes.....	56
Schémas N°4 : l'opération de l'exportation des huiles d'olive.....	57

Annexes N° 01

La présentation de l'interface du logiciel TMS

Requêteur

Page 1 | Page 2

<input checked="" type="checkbox"/> Sélection sur date de	<input checked="" type="radio"/> Départ	<input type="radio"/> Arrivée
<input checked="" type="checkbox"/> Période	<input type="text" value="01/10/2010"/>	ou <input type="text" value="01/10/2010"/>
<input type="checkbox"/> L'et logistique	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> N° Commande	<input type="text"/>	<input type="radio"/> enlèvement <input type="radio"/> commande <input type="radio"/> contient <input type="radio"/> se termine
<input type="checkbox"/> N° Dossier	<input type="text"/>	<input type="radio"/> enlèvement <input checked="" type="radio"/> commande <input type="radio"/> contient <input type="radio"/> se termine
<input type="checkbox"/> Réf Cde Client	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Expéditeur	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Destinataire	<input type="text"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Client	<input type="text" value="LEVITAL SPA"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Adhérent	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Société d'affectation	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Agence d'affectation	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Service d'affectation	<input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> Commune chargement	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Annexes N° 03

Le suivie géo-locale de la destination de l'ensemble des camions de Numilog sur le territoire algérien.



Annexes N° 04

Le suivi géo-local des camions mise en route ou parqués

Afficher par		Groupé	Type	Drag a column header and drop it here to group by that column									
✓	Stat	Code	Matr. date	Marque	Modèle	Chauffeur	Date	Pressé	Direction	Coordonnées	Adresse		
✓	●	TR-000867	001254-E14-16	Renault Truck	Premium		09/02/2013 12:16	77	Nord-Est	4408-8	Boulevard AH-Defa		
✓	●	TR-000865	001245-E13-16	Renault Truck	Premium		09/02/2013 12:16	79	Nord-Est	449633	RN4 AH-Defa, AH-Defa		
✓	●	TR-000860	001263-E14-16	Renault Truck	C Road	SILVANE CHIBO	09/02/2013 12:17	79	Nord-Est	448244	Autoroute En-Court, 3 Carrefour Ota		
✓	ⓘ	TR-000842	001259-E14-16	Renault Truck	C Road	NAM CHEMAL et ABOSLOUM FEGROUNE	09/02/2013 12:17	0	Est	427549	R26 Ouhla Boule		
✓	●	TR-001266	000263-E13-16	Renault Truck	C Road		09/02/2013 12:17	12	Sud-Ouest	471803	Autoroute En-Court AH Turcouan		
✓	ⓘ	TR-001169	001200-E14-16	Renault Truck	C Road		09/02/2013 12:17	0	Nord-Ouest	452815	Carrefour Ben Bassi Constantine		
✓	●	TR-000860	001200-E14-16	Renault Truck	C Road		09/02/2013 12:17	45	Sud-Est	367541	Deuxième Raccord Sud, 18088, Finca		
✓	●	TR-000274	001127-E13-16	Renault Truck	Premium		09/02/2013 12:16	6	Nord	487969	Carrefour Hassi Boumediene		
✓	●	TR-000846	001103-E14-16	Renault Truck	C Road		09/02/2013 12:16	14	Nord	4199-6	Carrefour, Boule		
✓	●	TR-001365	000221-E13-16	Renault Truck	C Road	ABDELKACER BELMANSOUR	09/02/2013 12:16	60	Ouest	254615	A1 El Agnam Boule		
✓	●	TR-000846	001131-E13-16	Renault Truck	Premium	RACHED TURQUE	09/02/2013 12:16	59	Nord-Ouest	325637	RN13, RN Laoul Boule		
✓	●	TR-000460	001252-E14-16	Renault Truck	C Road	AKEL SANDOUH	09/02/2013 12:16	5	Est	458279	Autoroute En-Court Jourd'ad, A n		
✓	●	TR-001205	000261-E13-16	Renault Truck	C Road	BOUALEM BENOUGH	09/02/2013 12:16	69	Sud	2583-5	Tram-Sana A n Dize, Boule		
✓	●	TR-000466	001127-E14-16	Renault Truck	C Road	AMAR OUCI BELADOUN	09/02/2013 12:15	78	Sud	446315	RN4 Ouest D'ar Boule		
✓	ⓘ	TR-000481	001197-E13-16	Renault Truck	Premium		09/02/2013 12:15	2	Est	327537	Autoroute de l'Est 18035, Carrefour Boule		

Page 1 of 1

Annexes N° 05

Les caractéristiques d'un camion à travers le logiciel de géo-local



Annexes N° 06

Ordre de transport

ORDRE DE TRANSPORT

N° 052801 / _____

Appel du : _____ Heure : _____

Transport prévu le : _____ Heure : _____

Nom du malade : _____ Tél : _____

Son adresse : N° _____ Rue : _____ Bât. _____ Esc. _____

Étage : _____ (avec/sans ascenseur) Commune : _____

Destinataire : _____

Heure de prise en charge : _____

Raison du transport : Hospitalité Sortie Consult. Transfert

Heure de rendez-vous : _____

Mode de transport : Ambul. V.S.L.

Renseignements particuliers : _____

Nom du client de bord : _____ Véhicule n° _____

Date de transport : _____ Heure de départ : _____ Heure de retour : _____

Km effectués : _____

Annexes N° 06

Lettre de voiture internationale

4 Souche à conserver
Counterfoil to be kept

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

CMR

INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

V 171801

Page/Coatras

<p>1 Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)</p> <p>2 Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)</p> <p>3 Place de chargement des marchandises / Loading place for goods City / Place</p> <p>Date / Date Date d'arrivée / Date of arrival Date de départ / Date of departure</p> <p>Mode de transport / Mode of transport Type of vehicle / Type of vehicle Description of goods / Description of goods</p> <p>4 Lieu de destination / Destination of the goods City / Place</p> <p>Point de destination de départ / Destination opening point</p> <p>Classification de la marchandise / Classification of the goods</p> <p>Net weight / Net weight Gross weight / Gross weight Volume / Volume Number of packages / Number of packages</p> <p>5 Conditions de transport / Conditions of transport Special services</p>	<p>6 Destinataire (nom, adresse, pays, code postal) Consignee (name, address, country, postal code)</p> <p>7 Transporteur (nom, adresse, pays) Carrier (name, address, country)</p> <p>Signature / Signature</p> <p>8 Mention de la lettre de voiture CMR / Mention of the CMR consignment note</p> <p>9 Conditions de transport / Conditions of transport</p>
--	--

10 Numéro de la lettre de voiture / Consignment note number	11 Numéro de colisage / Consignment number	12 Date de chargement / Loading date	13 Date de réception des marchandises / Date of receipt of goods	14 Date de livraison / Delivery date	15 Date de fin de transport / End of transport date
--	---	---	---	---	--

16 Conditions particulières entre l'expéditeur et le transporteur / Special conditions between sender and carrier

17 Type de transport / Type of transport

18 Autres informations / Other information

19 Signature de l'expéditeur / Signature of sender	20 Signature du transporteur / Signature of carrier	21 Signature du destinataire / Signature of consignee
---	--	--

22 Conditions de transport / Conditions of transport

23 Conditions de transport / Conditions of transport

24 Conditions de transport / Conditions of transport

25 Conditions de transport / Conditions of transport

26 Conditions de transport / Conditions of transport

27 Conditions de transport / Conditions of transport

28 Conditions de transport / Conditions of transport

Annexes N° 08

Carte du réseau routier



Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale	1
Chapitre 1 : la logistique internationale : présentation théorique et les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique	
Introduction	3
Section 1 : cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale	3
1. La logistique	3
1.1.Définition de la logistique	3
1.2.Objectif de la logistique	4
2. Logistique internationale	5
2.1.Définition, finalités et caractéristiques de la logistique internationale	5
2.1.1. Définition de la logistique internationale	5
2.1.2. Finalités de la logistique internationale	6
2.1.3. Les caractéristiques de la logistique internationale	6
2.1.3.1.Les enjeux de la logistique internationale	6
A- multiplicité des intervenants	6
B- multi modalité des opérations de transport	6
C- diversité des textes réglementaires	6
D- maîtrise de temps logistiques	6
E- maîtrise des coûts logistiques	6
F- maîtrise des risques	7
3. Les contraintes de la logistique internationale	7
3.1. contraintes liées aux marchandises	7
3.2.contraintes réglementaires	7
3.3. contraintes géographiques	7
3.4.contraintes techniques	7
4. Les professionnels de la logistique internationale	8
4.1.Transitaire	8
4.2.Acconier	8

4.3.	Consignataire.....	8
4.4.	Courtier.....	8
4.5.	Commissionnaire.....	9
4.6.	Courtier international.....	9
5.	Les missions du logisticien international.....	9
Section 2 : les indicateurs d'optimisation de la chaine logistique.....		11
1.	La composition de la chaine logistique.....	11
1.1.	Le niveau stratégique	11
1.2.	Le niveau tactique.....	11
1.3.	Le niveau opérationnel.....	11
2.	Les flux d'une chaine logistique.....	11
2.1.	Les flux informationnels.....	11
2.2.	Les flux physiques.....	12
2.3.	Les flux financiers.....	12
3.	Les étapes de la chaine logistique.....	12
3.1.	L'approvisionnement.....	13
3.2.	La production.....	13
3.3.	Le stockage.....	13
3.4.	Distribution et transport.....	14
3.5.	La vente.....	14
4.	Les indicateurs d'optimisation.....	15
4.1.	réaliser l'exportation au moindre cout.....	15
4.2.	livrer la marchandise à destination juste à temps.....	15
4.3.	la sécurité.....	15
5.	Les avantages de l'optimisation logistique.....	15
5.1.	cout de stockage réduit.....	15
5.2.	optimisation des livraisons (délais et frais.....	16
5.3.	amélioration de la traçabilité.....	16
5.4.	gestion des risques plus performante.....	16
Conclusion du chapitre.....		16

Chapitre II : la logistique internationale au service du commerce international

Introduction	17
---------------------------	-----------

Section1 : les incoterms, présentation, un outil facilitateur du contrat de commerce international.....	18
1. les incoterms : présentation.....	18
1.1. définition des incoterms.....	18
1.2. Principes régissant des incoterms.....	18
1.3. Intérêt des incoterms.....	19
1.4. Nouveaux incoterms 2020.....	19
1.5. Comment utiliser les incoterms 2020 ?.....	19
1.6. Quels sont les incoterms introduits en 2020 ?.....	20
1.6.1. Incoterms 2020 applicable à tout mode de transport.....	20
1.6.2. Incoterms 2020 applicable au transport maritime et au transport fluvial.....	21
1.6.3. Répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterms négocié dans le contrat.....	22
1.6.4. Répartition des risques entre le vendeur et l'acheteur selon l'incoterms négocié dans le contrat	23
2. La signification des différents incoterms	24

Section 2 : le transport international des marchandises comme maillon de la chaine logistique internationale.....	31
1. Le choix du mode de transport.....	31
1.1. Premier point.....	31
1.2. Deuxième point.....	31
1.3. Troisième point.....	32
1.4. Quatrième point.....	32
2. Les différents modes de transport internationaux.....	32
2.1. Le transport maritime.....	32
2.1.1. Caractéristiques techniques.....	32
2.1.2. L'organisation.....	33
2.1.3. Tarification.....	33
2.1.4. Contrat du transport maritime.....	33
2.1.5. Documentation.....	34

2.1.6. Convention international du transport maritime.....	35
2.2. Transport aérien.....	35
2.2.1. Caractéristiques techniques.....	35
2.2.2. L'organisation.....	35
2.2.3. Tarification.....	36
2.2.4. Le contrat du transport aérien.....	36
2.2.5. Le document de transport aérien.....	37
2.2.6. Convention internationale du transport aérien.....	37
2.2.7. Les organismes internationaux.....	37
2.3. Transport routier.....	37
2.3.1. Caractéristiques et techniques.....	37
2.3.2. L'organisation.....	38
2.3.3. Tarification.....	38
2.3.4. Convention du transport routier.....	38
2.3.5. Le contrat et la documentation du transport routier.....	38
2.4. Transport ferroviaire.....	38
2.4.1. Caractéristiques techniques.....	38
2.4.2. La documentation du transport ferroviaire.....	39
2.4.3. La tarification du transport ferroviaire.....	39
2.5. Transport fluvial.....	39
2.6. Transport intermodal ou multimodal.....	39
2.7. Services postaux.....	39
2.7.1. Caractéristiques et techniques.....	39
3. La mise en œuvre des opérations de transport.....	40
3.1. Les différentes phases.....	40
3.2. Le conditionnement du transport de la marchandise.....	42
3.2.1. Les conteneurs.....	42
3.2.2. L'emballage.....	42
3.2.3. Le marquage et l'étiquetage de la marchandise.....	43
Conclusion du chapitre.....	44

Chapitre 3 : la pratique de la logistique internationale au sein de l'entreprise NUMILOG filiale de CEVITAL

Introduction	45
Section 1 : présentation de l'entreprise NUMILOG.....	45
1. La création de la société par action (SPA) NUMILOG	45
2. Les activités de la SPA NUMILOG cas de BOUIRA.....	45
3. L'organigramme de la SPA NUMILOG.....	45
Section 2 : les indicateurs d'optimisation de la chaîne logistique internationale chez NUMILOG.....	46
1. Les coûts de transport.....	46
2. Le délai.....	48
3. La sécurité.....	48
4. Les différents enjeux de l'optimisation de la chaîne logistique chez NUMILOG.....	48
4.1.Réduire les coûts.....	49
4.2.Gain du temps.....	49
4.3.Amélioration de la satisfaction clientèle.....	49
Section 3 : étude de cas d'une opération internationale chez NUMILOG et la gestion de la chaîne logistique internationale et son optimisation.....	49
1. Présentation du cas.....	49
2. Les indicateurs utilisés par NUMILOG.....	52
2.1. Les systèmes et supports informatique.....	52
2.2. Le TMS (transport management system).....	52
2.3.Transwide.....	52
2.4. La géo- localisation.....	53
2.5. Le courrier électronique (messagerie).....	53
2.6. La puissance de la flotte.....	53
2.7. La flotte humaine.....	53
2.8.La flotte matérielle.....	54
Conclusion	54
Conclusion générale	55

Références bibliographiques

Liste des tableaux

Liste des schémas

Liste des annexes