

UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-OUZOU

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



Mémoire fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème

*Le dédouanement digitalisé comme élément intégrant dans
l'optimisation des opérations de la logistique internationale*

Cas : EURL YOUSRA TRANSIT

Réalisé par :

BOURAS Sofia

Sous la direction de :

Mme DJELLOUT Fatima

Jury :

Président : Mr. OUALIKENE Selim. Professeur. UMMTO.

Examineur : Mr. AKKOUL Jugurtha. MCA UMMTO.

Rapporteuse : Mme DJELLOUT Fatima MAA UMMTO.

Date de soutenance : 27/06/2024

Promotion 2023/2024

Remerciements

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à mon encadrante, Madame DJELLOUT Fatima pour son accompagnement, sa disponibilité, ses conseils précieux et son soutien indéfectible tout au long de l'élaboration de ce travail. Sa rigueur intellectuelle et ses encouragements constants ont été d'une aide inestimable pour la conduite de mes recherches.

Mes remerciements vont également aux membres du jury qui ont accepté d'évaluer ce travail.

Un merci particulier s'adresse aux enseignants qui ont contribué à ma formation et qui m'ont transmis leurs connaissances et leur passion.

J'exprime toute ma reconnaissance à ma famille, dont le soutien inconditionnel et la patience ont été inestimables. Leur amour et leur encouragement ont été un pilier tout au long de ce parcours académique.

Je tiens aussi à remercier le gérant de l'EURL, Monsieur OURAMDANE Ahmed, pour ses conseils constructifs et l'aide appréciable accordée tout au long de mon stage.

Liste des abréviations

AMR	Autonomous Mobile Robots
ASLOG	Association Française pour la Logistique
ALCESS	ALgerian Customs Electronic System
B\L	Bill of Lading
BIC	Bank Identifier Code
CLMP	Council of logistics management professionnel
CMS	Customs Management System
EDM	Electronic Document Management
ERP	Enterprise Resource Planning
EURL	Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée
IA	Intelligence Artificielle
IoT	Internet of Things
NIF	Numéro d'Identification Fiscale
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
RFID	Radio Frequency Identification
SARL	Société à Responsabilité Limitée
SH	Système Harmonisé
SIGAD	Système d'Information et de Gestion Administrative et Documentaire
SCM	Supply Chain Management
SWIFT	Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TMS	Transport Management System
WMS	Warehouse Management System

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau n°1 : Évolution historique de la logistique	7
Tableau n°2 : Logistique internationale vs Logistique nationale.....	13
Tableau n°3 : Avantages et inconvénients de la logistique nationale et internationale.....	15
Tableau n°4 : Utilisation des technologies par les Transitaires.....	40

*Liste des figures et des
schémas*

Liste des schémas

Schéma 1 : les composantes de la logistique internationale	17
Schéma 2 : Schéma simplifié d'un réseau logistique	26
Schéma 3 : organigramme de l'EURL YOUSRA TRANSIT	45

Liste des figures

Figure 1 : Représentation des flux de la Supply Chain.....	23
Figure 2 : Les fonctions de la chaîne logistique.....	25

Sommaire

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale	
Section 1 : concepts clés de la logistique internationale	5
Section 2 : les opérations logistiques : les fonctions de la chaîne logistique	20
Chapitre II : La digitalisation des processus de la logistique internationale	
Section 1 : la digitalisation des processus logistique	29
Section 2 : l'intégration de la digitalisation dans les opérations de transit	35
Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit	
Section 1: présentation de l'organisme d'accueil	44
Section 2: analyse des résultats	48
Conclusion générale	59

Introduction générale

Introduction générale

Dans un contexte de mondialisation croissante, le commerce international s'est imposé comme un pilier essentiel de l'économie mondiale. Cette expansion s'est accompagnée d'une intensification des flux de marchandises et de services entre les pays, stimulant la croissance économique et l'interdépendance des nations. Cependant, cette dynamique a également engendré de nouveaux défis pour les entreprises qui doivent désormais composer avec des marchés complexes et fragmentés. Toutes ces conditions rendent une gestion plus efficace, entre autres celle de la chaîne logistique internationale, cruciale pour optimiser les coûts et garantir la compétitivité sur un marché globalisé.

En effet, la logistique est un levier stratégique pour la compétitivité, elle se définit comme l'ensemble des activités concourant à l'acheminement des produits du point d'origine au point de consommation finale et joue un rôle central dans la gestion des coûts à l'international. Elle englobe une multitude d'opérations, telles que le transport, l'entreposage, le traitement des commandes et la gestion des stocks, qui impactent directement la performance économique des entreprises.

Historiquement caractérisée par des processus manuels et des chaînes d'approvisionnement complexes, la logistique internationale a longtemps souffert de manque d'efficacité, de transparence et de communication. Cependant, avec l'avènement des technologies numériques, notamment la digitalisation qui fait référence au processus de conversion des informations analogiques en un format numérique. Ces défis traditionnels ont commencé à être relevés grâce à l'intégration de solutions innovantes. En adoptant la digitalisation, les entreprises peuvent non seulement améliorer leur efficacité, mais aussi offrir un meilleur service à leurs clients, réduire leurs coûts et minimiser leur impact environnemental.

Cette transformation numérique se traduit par une meilleure visibilité sur l'ensemble de la chaîne logistique, facilitant ainsi la prise de décision et améliorant la réactivité face aux imprévus.

De leur côté, les transitaires jouent un rôle indispensable en assurant la coordination entre les différents acteurs de la chaîne logistique et en facilitant les opérations de transport international. Ils agissent en tant qu'intermédiaires, gérant les formalités administratives et douanières, et veillant à la conformité des expéditions. Grâce à l'intégration de la digitalisation

Introduction générale

dans leurs opérations, les transitaires peuvent désormais offrir des services plus rapides, précis et transparents, renforçant ainsi leur rôle clé dans le commerce international.

Alors que les échanges commerciaux internationaux se multiplient, la sécurisation des transactions et la fluidification des formalités douanières sont devenues des enjeux majeurs pour le développement économique. La digitalisation apporte des solutions innovantes pour surmonter ces défis, transformant la logistique internationale en un secteur de plus en plus agile et compétitif, réduisant ainsi les délais et les coûts associés.

En résumé, la digitalisation représente une transformation majeure pour la logistique internationale, offrant des opportunités significatives pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la transparence et la durabilité des chaînes logistiques, tout en renforçant la compétitivité des entreprises à l'échelle mondiale.

Objectif de la recherche

L'objectif de cette étude est de comprendre comment la digitalisation intervient dans l'optimisation des opérations de la logistique internationale, en explorant ses effets sur l'efficacité des processus, la réduction des coûts et l'amélioration de la compétitivité des entreprises dans un contexte de mondialisation économique croissante.

Problématique

S'agissant de ce travail de recherche, une attention particulière est portée à l'adoption de la digitalisation par un acteur clé de la logistique internationale à savoir celle des transitaires et tout particulièrement celui de l'EURL YOUSRA TRANSIT. La problématique qui en découle, dans ce cas, se présente comme suit : **"dans quelle mesure la digitalisation des opérations de transit contribue-t-elle à l'optimisation de la chaîne logistique internationale ?**

De la problématique découlent les sous-questions suivantes :

- Quel est le rôle des transitaires dans la logistique internationale ?
- Comment peut-on digitaliser les processus logistiques ?
- Quelles sont les conséquences de la digitalisation des processus de la logistique internationale et des opérations de transit en particulier ?

Intérêt et choix de sujet

Le choix du thème est dicté essentiellement par le fait qu'il cadre avec la formation en master, option « Finance et Commerce International ». De plus, la digitalisation est une tendance majeure dans tous les secteurs économiques, y compris la logistique. Étudier son impact dans ce domaine permet de comprendre comment les entreprises s'adaptent aux nouvelles technologies pour rester compétitives sur un marché globalisé. Choisir ce sujet, en l'occurrence, permet d'explorer un domaine en pleine transformation, où les innovations technologiques sont cruciales pour répondre aux défis contemporains de la mondialisation économique et pour saisir les opportunités de croissance dans un environnement commercial de plus en plus complexe et interconnecté.

Méthodologie de la recherche

Pour répondre à notre problématique et aux questionnements précédemment soulevés, nous avons adopté une démarche méthodologique en deux étapes. Dans un premier temps, nous présentons les aspects théoriques de la logistique internationale et de la digitalisation de ses processus dans le but de mieux cerner les concepts qui s'y rattachent à travers une recherche documentaire incluant la consultation de livres, d'articles de revues scientifiques, de rapports et de sites web spécialisés etc. Dans un deuxième temps, une étude empirique est menée au sein de la société de transit EURL YOUSRA TRANSIT, cette étude repose sur une méthodologie qui comprend l'analyse du dédouanement digitalisé et l'utilisation du système ALCES (Algerian Customs Electronic System). Afin de recueillir des données pertinentes et approfondies, un guide d'entretien a été élaboré pour structurer les discussions et obtenir des informations plus détaillées.

Structure du mémoire

Trois chapitres structurent ce mémoire. **Le premier** est consacré au cadre conceptuel du sujet. Nous présentons une description de la logistique internationale, ses différentes étapes, ses acteurs, ainsi que la chaîne logistique et ses fonctions. **Le deuxième** porte sur la digitalisation des processus de la logistique internationale, les différentes technologies utilisées et leurs impacts ainsi que le rôle des transitaires et l'intégration de la digitalisation dans leurs opérations. **Le troisième** et le dernier chapitre constitue la partie recueil des travaux des stages pratiques ultérieurs.

Chapitre I

Cadre théorique de la logistique internationale

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Introduction

Le monde d'aujourd'hui est défini par l'interconnexion et les échanges internationaux. Les entreprises, grandes et petites, s'étendent au-delà des frontières nationales pour développer des réseaux complexes de production et de distribution. Dans ce contexte dynamique, la logistique s'impose comme un élément crucial dans le succès du commerce mondial.

Ce chapitre introduit les concepts fondamentaux de la logistique internationale, en mettant l'accent sur les aspects théoriques et opérationnels qui sous-tendent la gestion efficace des chaînes d'approvisionnement nationales et internationales.

Section 1 : concepts clés de la logistique internationale

Cette section présente les différentes acceptation du concept "logistique" , son évolution historique, sa typologie ainsi qu'une comparaison entre la logistique nationale et la logistique internationale selon différents critères.

1- Origine et évolution du concept "logistique"

À fin de mieux cerner notre thème il est impératif de comprendre le sens du concept "logistique". Pour cela nous revenons sur l'origine de ce dernier.

Selon Lyonnet, & Senkel (2015), le mot "logistique" révèle une histoire riche et complexe. En effet, le terme possède une double étymologie; l'une relevant du domaine mathématique et l'autre du champ militaire.

Du côté mathématique, le terme "logistique" est dérivé du grec "logistikos", qui signifie "relatif au calcul" ou "qui concerne le raisonnement". Cette association avec le calcul et la logique mathématique s'explique par l'emploi initial du terme pour désigner l'art du calcul et du raisonnement dans la grèce antique. Le mot « logistikos » a été employé par Platon afin de distinguer le calcul pratique de l'arithmétique théorique. Selon lui, la logistique était le domaine qui se concentrait sur l'utilisation du calcul dans la résolution de problèmes concrets..Il s'agissait aussi des problèmes liés à la logistique militaire, tels que l'organisation des approvisionnements et le transport des troupes. Ce sens mathématique du mot « logistique » a subsisté pendant des siècles. Au Moyen Âge, le terme "logistica" était utilisé pour désigner l'art du calcul et de la logique. Les marchands l'utilisaient principalement pour évaluer les dépenses et les bénéfices de leurs opérations, c'est au XVIIe siècle que le mot a commencé à prendre son sens moderne de "science de l'organisation et de la gestion des flux de biens et de services"

Du côté militaire, le mot "logis" signifie "campement militaire". La logistique militaire faisait partie intégrante de l'art de la guerre qui se chargeait de l'organisation et de la gestion des approvisionnements, du transport des troupes et de l'équipement militaire. Les logisticiens militaires grecs et romains avaient pour mission de veiller à la bonne exécution des opérations logistiques. Ils assuraient que tout était prêt pour les besoins de la guerre.¹

¹ Lyonnet, B., & Senkel, M.-P. (2015). *La logistique* (pp. 8-21). Paris: Dunod.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

La logistique militaire était une mission compliquée mais essentielle au succès des armées grecques et romaines.

Avec le temps, la logistique a évolué pour englober les moyens et méthodes relatifs au transport, la manutention, et le ravitaillement, non seulement dans le contexte militaire mais aussi dans le domaine civil. Il est devenu un synonyme d'organisation et de gestion des flux de marchandises et d'informations. Ainsi, la logistique est devenue la fonction transversale par excellence, une composante essentielle du management contemporain, un avantage concurrentiel pour certaines entreprises et un élément essentiel de performance pour d'autres.

Pour une meilleure compréhension voici un tableau résumant l'évolution historique de la logistique :

Tableau n°1 : Évolution historique de la logistique

Période	Événements clés
Antiquité	- Développement des premières techniques de transport et de stockage en Égypte antique. - Construction d'un réseau routier et maritime par l'Empire romain.
XVIe siècle	- Carl von Clausewitz introduit la notion moderne de logistique dans le domaine militaire.
1838	- Antoine-Henri Jomini utilise le terme "logistique" dans l'art de la guerre".
Époque contemporaine	- La logistique évolue pour répondre aux besoins changeants de la société et aux progrès technologiques . - Changements dans les méthodes de transport, de stockage et de gestion pour améliorer l'efficacité et la circulation des biens et des services. (un pilier central de la gestion des opérations et de la supply chain).

Source : Élaboré par moi-même, à partir de : Mecalux. (2023, août 31). *Histoire de la logistique : contexte, origine et évolution*. Disponible sur <https://www.mecalux.fr/blog/histoire-logistique>, consulté le 08\05\2024.

2- Définition de la logistique

Il existe différentes définitions du concept "logistique" dépendamment des auteurs et des contextes. Une sélection est présentée dans ce qui suit en respectant l'ordre chronologique.

Lièvre (2007) maintient que la logistique consiste à élaborer, organiser, superviser et mettre en place les flux physiques de marchandises, depuis l'approvisionnement jusqu'à la distribution, afin de répondre au mieux aux besoins des clients, tout en respectant les contraintes économiques, sociales et environnementales. ²

² Lièvre, P. (2007). *La logistique*. Paris : Éditions La Découverte. pp. 11-27.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

D'après Sohier, & Sohier (2017) :

"La logistique consiste à structurer de manière économique les flux de matières premières et de marchandises. Il s'agit de l'art de livrer le produit approprié, au bon lieu et au bon moment."³

Selon Christopher, Martin (2011) :

"La logistique est la gestion des flux physiques de marchandises et des informations qui les accompagnent depuis le point d'origine jusqu'au point de consommation final, en vue de satisfaire les besoins des clients de manière efficace et rentable."⁴

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme "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, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées dès la livraison."⁵

Au regard des définitions précédentes, on peut déduire que la logistique ne se résume pas seulement à la gestion des flux physiques de marchandises, mais elle inclut aussi la gestion des flux d'informations, la gestion des stocks, la gestion des transports, la gestion des entrepôts, et bien d'autres activités encore. Elle a pour objectif est de réduire les dépenses tout en garantissant la satisfaction du client, en s'assurant que les produits soient disponibles là où et quand ils sont requis, dans les quantités et les conditions appropriées, et ce, de manière économique.

³ Sohier, J., & Sohier, D. (2017). *Logistique* (8ème éd.): Vuibert, Paris. p. 3.

⁴ Christopher, M. (2011). *Logistique et management de la chaîne d'approvisionnement* (3ème édition). Pearson Education France, p. 21.

⁵ Tixier, D., Mathe, H., & Colin, J. (1983). *La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux*. Dunod. Paris : P. 12.

2-1 Les différents types de la logistique

Selon Primor, Fender (2008)⁶, on peut distinguer 8 types de logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes:

2-1-1 Une logistique d'approvisionnement

Qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.

2-1-2 Une logistique d'approvisionnement général

Qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple).

2-1-3 Une logistique de production

Qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

2-1-4 Une logistique de distribution

Celle des distributeurs, qui consiste à apporter consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui les produits dont il a besoin.

2-1-5 Une logistique militaire

Qui vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.

2-1-6 Une logistique de soutien

Née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc., qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance.

⁶ Primor, Y, Fender.M. *Logistique production, distribution, soutien*, Dunod, 5ème édition, Paris, 2008, p. 4

2-1-7 Une activité dite de service après vente

Assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l'expression "management de services" pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes du soutien différents du fabricant et de l'utilisateur et dits Third Party Maintenance

2-1-8 Des reverse logistics

Parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes.

Outre cette classification, Pimor et Fender (2008)⁷ mettent en avant également l'importance de la **logistique amont** et de la **logistique aval** telles que présentées dans ce qui suit :

a. La logistique amont

Elle se définit comme l'ensemble des activités qui permettent à l'entreprise de se procurer les ressources nécessaires à sa production.

Activités principales: Gestion des approvisionnements, gestion des stocks, et transport amont.

Enjeux: Assurer un approvisionnement continu et fiable, optimiser les coûts, réduire les délais, maintenir un niveau de qualité satisfaisant.

b. La logistique aval

Elle se définit comme l'ensemble des activités qui permettent à l'entreprise de faire parvenir ses produits finis aux clients.

Activités principales: Gestion des commandes, gestion des stocks produits finis, et transport aval.

⁷ Primor, Y., & Fender, M. (2008). *Logistique production, distribution, soutien* (5e éd.). Dunod. Paris. pp. 56-62.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Enjeux: Livrer les bons produits au bon moment et au moindre coût, respecter les délais, maintenir un niveau de service client satisfaisant, gérer les retours et réclamations.

L'intégration amont-aval permet d'avoir une vision globale de la chaîne d'approvisionnement, optimiser les flux de marchandises, réduire les coûts logistiques et d'améliorer le niveau de service client.

2-2 les défis de la logistique dans l'entreprise

Les enjeux de la logistique dans les entreprises sont cruciaux pour leur efficacité et leur compétitivité sur le marché. Voici les principaux défis auxquels elles sont confrontées : ⁸

a. Économies de coûts sur le transport

L'augmentation des prix du carburant est un défi majeur pour les entreprises, car cela entraîne une hausse des coûts de transport. Les entreprises doivent souvent attribuer ces frais supplémentaires aux clients, ce qui peut impacter les revenus et les bénéfices. L'incapacité à maîtriser ces coûts peut conduire à des pertes pour l'entreprise.

b. Optimisation des procédures commerciales

Adapter les processus logistiques aux avancées technologiques et aux changements du marché est essentiel pour améliorer le services l'efficacité opérationnelle, en dépendant sur des partenaires compétents financièrement stables.

c. Amélioration du service client

Les attentes clients sur les délais de livraison et la qualité de service sont de plus en plus élevés.

d. Relations avec les fournisseurs

Gérer les relations avec les fournisseurs pour assurer un approvisionnement stable et de qualité.

⁸ Institut NEMO (2023, février 6). *Les 10 principaux enjeux de la logistique en 2023*. Disponible sur <https://www.institutnemo.com/actualites/enjeux-logistique-2023/>, consulté le 09\05\2024

e. Logistique inversée

Les attentes clients sur les délais de livraison et la qualité de service sont de plus en plus élevées.

f. Pénurie de chauffeurs, et le manque de main-d'œuvre qualifiée

Cela représente un problème croissant pour le secteur.

g. Réglementation gouvernementale

Les entreprises doivent se conformer à une législation en constante évolution.

h. Réglementation environnementale

Les entreprises doivent s'adapter à des pratiques logistiques respectueuses de l'environnement.

i. Barrières technologiques

L'intégration de nouvelles technologies peut représenter un obstacle pour les entreprises qui n'ont pas les ressources et l'expertise nécessaires.

Tous ces enjeux montrent que la logistique est un secteur complexe qui demande une grande capacité d'adaptation pour maintenir la compétitivité.

3- La logistique au niveau international

La logistique à l'échelle internationale est étroitement liée à la logistique nationale, mais elle présente des caractéristiques et des défis supplémentaires dus à la dimension internationale des opérations.

Noumen (2004) définit la logistique comme : "L'ensemble des opérations qui ont pour but d'organiser et de piloter les flux physiques de marchandises et d'informations entre différents pays."⁹

⁹ Noumen, R. (2004). *Éléments de base de la logistique internationale*. Menaibuc. Paris :P. 5.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

La perspective de Noumen, pourrait être comprise comme la discipline qui coordonne et optimise les opérations transfrontalières, assurant le mouvement efficace et sécurisé des marchandises et des informations entre les pays. Cela implique une série d'activités stratégiques et opérationnelles visant à faciliter le commerce international et à répondre aux exigences des marchés mondiaux.

3-1 La logistique internationale VS la logistique nationale

Le tableau qui suit établit une comparaison exhaustive entre la logistique nationale et internationale en se basant sur un certain nombre de critères.

Tableau n°2 : Logistique internationale vs Logistique nationale

Caractéristiques	Logistique internationale	Logistique nationale
Environnement logistique	- Mondial - Chaîne d'approvisionnement complexe et étendue	- National - Chaîne d'approvisionnement simple et courte
Complexité	- Plus complexe - Nombreuses parties prenantes - Réglementations et documents divers	- Moins complexe - Moins de parties prenantes et de réglementations
Transport	- Modes de transport multiples (maritime, aérien, terrestre) - Itinéraires plus longs	- Souvent un seul mode de transport - Itinéraires plus courts
Formalités administratives	- Documents de douane et autres documents complexes - Conformité aux réglementations internationales	- Documents et réglementations nationaux moins complexes
Risques	- Risques plus élevés (retards de douane, dommages pendant le transport, fluctuations monétaires, instabilités politiques, changements de réglementation, etc.)	- Risques généralement moins importants (retards de livraison, dommages pendant le transport)

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Visibilité et traçabilité	- Plus difficile en raison de l'implication de plusieurs parties prenantes, de systèmes disparates et de la traversée de frontières internationales	- Plus facile en raison d'une infrastructure et de processus familiers
Distances et délais	- Distances plus longues - Délais de transport plus longs et risques accrus (retards de douane, dommages pendant le transport)	- Distances généralement plus courtes et délais plus serrés
Coûts	- Coûts plus élevés (distances plus longues, formalités administratives complexes, multiples modes de transport, taxes et frais d'assurance internationaux)	- Coûts généralement inférieurs
Communication et collaboration	- Communication multilingue, plus sophistiquées - Compréhension des différentes cultures commerciales - Équipes et partenaires dispersés	- Communication généralement monolingue - Compréhension culturelle plus simple, plus faciles en raison de la langue, et des fuseaux horaires partagés
Expertise	- Nécessite une expertise plus approfondie en commerce international - Réglementation douanière, transport international et gestion de la chaîne d'approvisionnement mondiale	- Expertise nationale suffisante
Flexibilité	- Doit être plus flexible pour s'adapter aux changements inattendus	- Plus rigide face aux changements
Technologie	- Utilise souvent des technologies plus avancées pour le suivi, la gestion des documents et la communication	- Technologie nationale suffisante

Source : Élaborée par moi même, à partir de : Mecalux. (2023, 13 septembre). *Qu'est-ce que la logistique internationale ? Comment optimiser ses opérations ?*, <https://www.mecalux.fr/blog/logistique-internationale>.

consulté le 11/05/2024.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Remarque :

- Ce tableau présente un aperçu global des principales disparités entre la logistique nationale et la logistique internationale. Il est possible que la complexité et les particularités diffèrent selon les pays, les produits et les entreprises individuelles.
- Les deux types de logistique ont leurs propres avantages et inconvénients. La décision de choisir la logistique nationale ou la logistique internationale est influencée par les besoins particuliers de l'entreprise et les produits qu'elle expédie.

3-2 Les avantages et les inconvénients de la logistique internationale VS la logistique nationale

Les deux types de logistique représente des avantages et des inconvénients, résumés dans le tableau qui suit :

Tableau n°3 : Avantages et inconvénients de la logistique nationale et internationale

Critères	Logistique Internationale	Logistique Nationale
Avantages	<ul style="list-style-type: none">- Accès à un marché mondial plus vaste- Réduction des coûts grâce a l'économie d'échelle- Diversification des sources d'approvisionnement	<ul style="list-style-type: none">- Simplification des procédures douanières.- Délai de livraison plus courts
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none">- Complexité des opérations- Risque de rupture de stock	<ul style="list-style-type: none">- Marché limité au territoire national- Moins de opportunités d'économie d'échelle

Source : Élaboré par moi-même, a partir de plusieurs lecteurs.

3-3 Les composantes de la logistique internationale

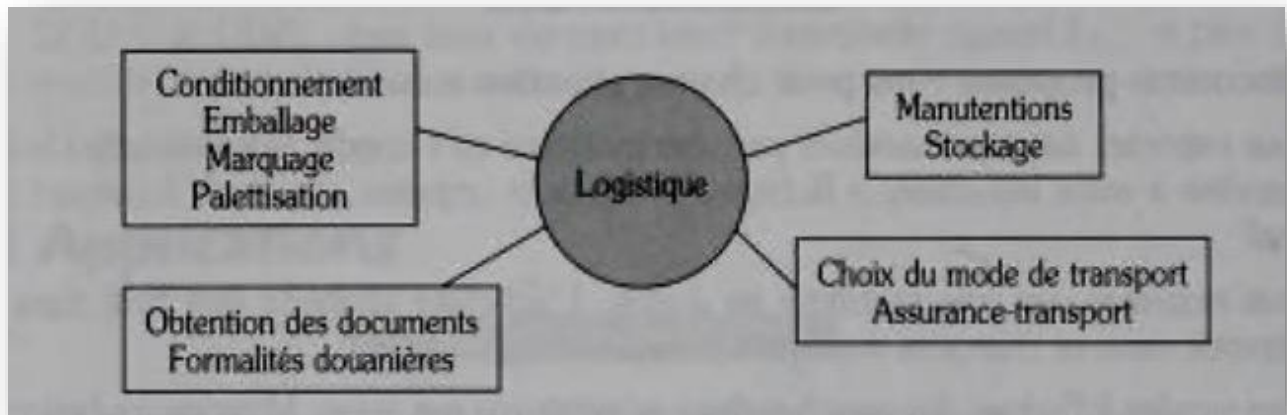
La logistique internationale ne se résume pas uniquement au transport des marchandises mais elle englobe également une série d'éléments indissociables qui assurent le bon déroulement de ce processus tels que : ¹⁰

- L'emballage et le chargement des marchandises pour garantir leur sécurité durant le transport ;
- Le choix du mode de transport (routier, maritime, aérien ou ferroviaire) ;
- Le stockage sous douane avec le respect des réglementations ;
- Les opérations de dédouanement complexes, doivent être réalisées par des experts, tant à l'exportation ou à l'importation ;
- La livraison vers le client international, en veillant au respect des incoterms, des délais convenus, et à la satisfaction du client ;
- La souscription d'assurances marchandises pour couvrir les risques liés au transport ;
- Ainsi La mise en place de systèmes de paiement sécurisés pour gérer les transactions financières liées au commerce international.

Cela sera schématisé pour une meilleure compréhension :

¹⁰ Études et Analyses. (2017, août 21). Logistique internationale : Rôle du logisticien. Disponible sur <https://www.etudes-et-analyses.com/blog/decryptage-economique/logistique-internationale-role-logisticien-cours-21-08-2017.html>, consulté le 11\05\2024

Schéma 1 : les composantes de la logistique internationale



Source : Pasco, C. (2002). *Commerce international* (4e éd.). Paris : Dunod, p. 66.

3-4 Les acteurs de la logistique internationale

Les différents acteurs de la logistique internationale sont essentiels pour assurer le bon déroulement des activités d'importation et d'exportation à travers le monde. Les acteurs principaux sont :¹¹

3-4-1 Les expéditeurs ou les affréteurs

Les entreprises ou les individus qui expédient les marchandises. Ils sont responsables de l'emballage, de l'étiquetage et de la préparation des documents d'expédition.

3-4-2 Les transitaires

Les Intermédiaires qui organisent le transport et la documentation nécessaire des marchandises.

3-4-3 Les transporteurs ou les armateurs

Les entreprises responsables du transport physique des marchandises que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne.

¹¹ L'équipe du Manager Ocean, (2024, avril 27). *La logistique internationale : guide détaillé et exemples*. Disponible sur <https://www.managerocean.com/logistique-internationale/>, consulté le 11\05\2024

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

3-4-4 Les commissionnaires en douane

Les spécialistes du dédouanement des marchandises.

3-4-5 Les manutentionnaires

Les entreprises ou les individus qui chargent et déchargent les marchandises.

3-4-6 Les prestataires logistiques

Les entreprises qui gèrent le stockage, la distribution et parfois l'emballage des marchandises.

3-4-7 Le destinataire

L'entreprise ou l'individu qui reçoit les marchandises. Il est responsable du déchargement et de l'inspection des marchandises, ainsi que du paiement des frais de transport et d'autres frais associés.

En plus des acteurs principaux, d'autres acteurs secondaires interviennent également :

3-4-8 Les douanes

Les autorités qui contrôlent le passage des marchandises à travers les frontières.

3-4-9 Les assureurs

Les fournisseurs de couverture d'assurance pour le transport des marchandises.

3-4-10 Les banques

Les Institutions financières qui facilitent les transactions internationales.

Tous ces acteurs travaillent en coordination pour assurer le transport, le stockage et la distribution de marchandises à l'international, en tenant en compte les réglementations et les défis spécifiques de chaque pays.

En outre, il existe d'autres intervenants dans la logistique internationale, et cela en fonction de la nature du métier ou du mode de livraison comme le marine, le remorqueur,... etc.

3-5 Les processus de la logistique internationale

La logistique internationale comporte trois principaux processus qui sont présentés dans ce qui suit:¹²

3-5-1 Gestion des flux de marchandises

La logistique internationale repose sur la gestion des flux de marchandises. Elle consiste à organiser, coordonner et surveiller les flux de marchandises entre les divers acteurs de la chaîne d'approvisionnement, en prenant en considération les contraintes de temps, de coûts et de capacités de transport.

3-5-2 Optimisation des coûts et des délais

Afin de maintenir la compétitivité sur le marché mondial, les entreprises doivent toujours chercher à maximiser leurs dépenses et leurs délais logistiques. Cela implique la sélection des moyens de transport, une négociation efficace des tarifs et des incoterms, ainsi la gestion efficace des stocks et des commandes.

3-5-3 Gestion des documents et des formalités douanières

La logistique à l'échelle internationale nécessite de multiples documents et démarches administratives, comme les factures, les certificats d'origine ou les déclarations douanières. Il est crucial de gérer rigoureusement les documents et de bien connaître les procédures douanières afin de garantir le bon déroulement des opérations logistiques.

¹² Logistique Internationale, (2023, mars 14). *Définition, défis, enjeux...* Disponible sur <https://blog.monprestatairelogistique.com/logistique-internationale/>, consulté le 11\05\2024

Section 2 : les opérations logistiques : les fonctions de la chaîne logistique

Cette section explore en détail la chaîne logistique, en mettant en lumière ses principales fonctions et leur importance pour le bon fonctionnement de l'ensemble du processus logistique. Nous examinerons comment chaque fonction contribue à l'efficacité et à l'optimisation des flux de marchandises, de l'approvisionnement en matières premières à la livraison des produits finis.

1-De la logistique à la chaîne logistique (supply chain)

La logistique et la chaîne logistique sont souvent employées de manière interchangeable, mais il s'agit de deux concepts distincts, bien que complémentaires.

De son côté, le Moigne (2013) définit la chaîne logistique comme :

" Une supply chain est un réseau d'organisations (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) qui participent à la fabrication, la livraison et à la vente d'un produit à un client. Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent "13

D'après Hugos (2018) :

"La gestion de la chaîne d'approvisionnement est la coordination de la production, des stocks, de l'emplacement et du transport entre les participants d'une chaîne d'approvisionnement afin d'obtenir le meilleur mélange de réactivité et d'efficacité pour le marché desservi."14

On peut déduire que la logistique est une partie de la chaîne d'approvisionnement. En d'autres termes la chaîne d'approvisionnement est le système global, tandis que la logistique est l'une des nombreuses fonctions qui contribuent à son bon fonctionnement.

2- La gestion de la chaîne logistique (supply chain management)

Arrivée à maturité, la supply chain a poursuivi son intégration dans l'entreprise. C'est ainsi qu'au début des années 90, le terme de supply chain management (SCM) a fait son apparition.

Littéralement, la traduction peut en être pilotage de la chaîne logistique.

¹³ Le Moigne, R. (2013). *Supply chain management*. Dunod, Paris, p. 9.

¹⁴ Hugos, M. (2018). *Essentials of Supply Chain Management* (4e éd.). John Wiley & Sons, États-Unis, p. 4.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Cependant de très nombreuses définitions ou approches existent dans la littérature anglosaxonne.

Nous avons sélectionné les définitions suivantes :

Selon Stadtler, et Kilger (2005) :

"La tâche de la gestion de la chaîne d'approvisionnement consiste à intégrer les unités organisationnelles tout au long de la chaîne d'approvisionnement et à coordonner les flux physiques et d'informations afin de répondre à la demande des clients finaux, tout en améliorant la compétitivité globale de la chaîne".¹⁵

D'après le council of supply chain management professionals (CSCMP) :

"Le Supply Chain Management englobe la planification et la gestion de toutes les activités liées à l'approvisionnement et à l'achat, à la transformation et à toutes les activités de gestion logistique. Il inclut également la coordination et la collaboration avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, qui peuvent être des fournisseurs, des prestataires logistiques et des clients. En substance, le Supply Chain Management intègre la gestion de l'offre et de la demande au sein et entre les entreprises."¹⁶

Le Supply Chain Management vise à coordonner toutes les activités de la chaîne d'approvisionnement pour minimiser les coûts tout en maximisant la satisfaction client. Son objectif est d'intégrer efficacement les processus logistiques et d'approvisionnement afin d'optimiser la performance globale de l'entreprise.

3- Les flux de la chaîne logistique

Il existe trois flux transversaux dans la chaîne logistique : flux d'information, flux physique et flux financier.

¹⁵ Stadtler, H., & Kilger, C. (2005). *Supply chain management and advanced planning: Concepts, models, software, and case studies* (5th ed.). Berlin, Germany: Springer, p.512.

¹⁶ CSCMP (s. d.) *SCM Definitions and Glossary of Terms*. Disponible sur https://cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx, consulté le 12\05\2024

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Selon FRONCOIS (2007)¹⁷, trois flux peuvent découler des règles stipulées dans le contrat de partenariat. En effet, des contrats définissent les relations entre chaque entreprise de la chaîne logistique, prévoyant notamment des pénalités en cas de retard de livraison d'un fournisseur ou de rupture de stock, déterminant qui gère le transport et les stocks entre deux « maillons » de la chaîne,

a. Le flux d'information

Le flux d'information englobe tous les échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique, y compris les informations commerciales comme les commandes et les données techniques telles que les paramètres du produit et les capacités de production. Les progrès des technologies de l'information ont accéléré ces flux, mais ils sont limités par la nécessité de confidentialité et les risques liés à la qualité des données. Les clients exigent de plus en plus de transparence, cherchant à suivre l'état d'avancement de leurs commandes, renforçant ainsi le principe de traçabilité.

b. Le flux physique

Le flux physique représente le déplacement des marchandises depuis les matières premières jusqu'aux produits finis, en passant par les différentes étapes des produits semi-finis. Il nécessite l'organisation d'un réseau logistique comprenant les sites de production, les moyens de transport pour les relier, et les espaces de stockage pour gérer les aléas et servir de tampon entre les étapes successives. En somme, le flux physique englobe toutes les activités de manutention et de transformation des produits, quelle que soit leur phase de production, et est généralement considéré comme le plus lent des trois types de flux.

c. Le flux financier

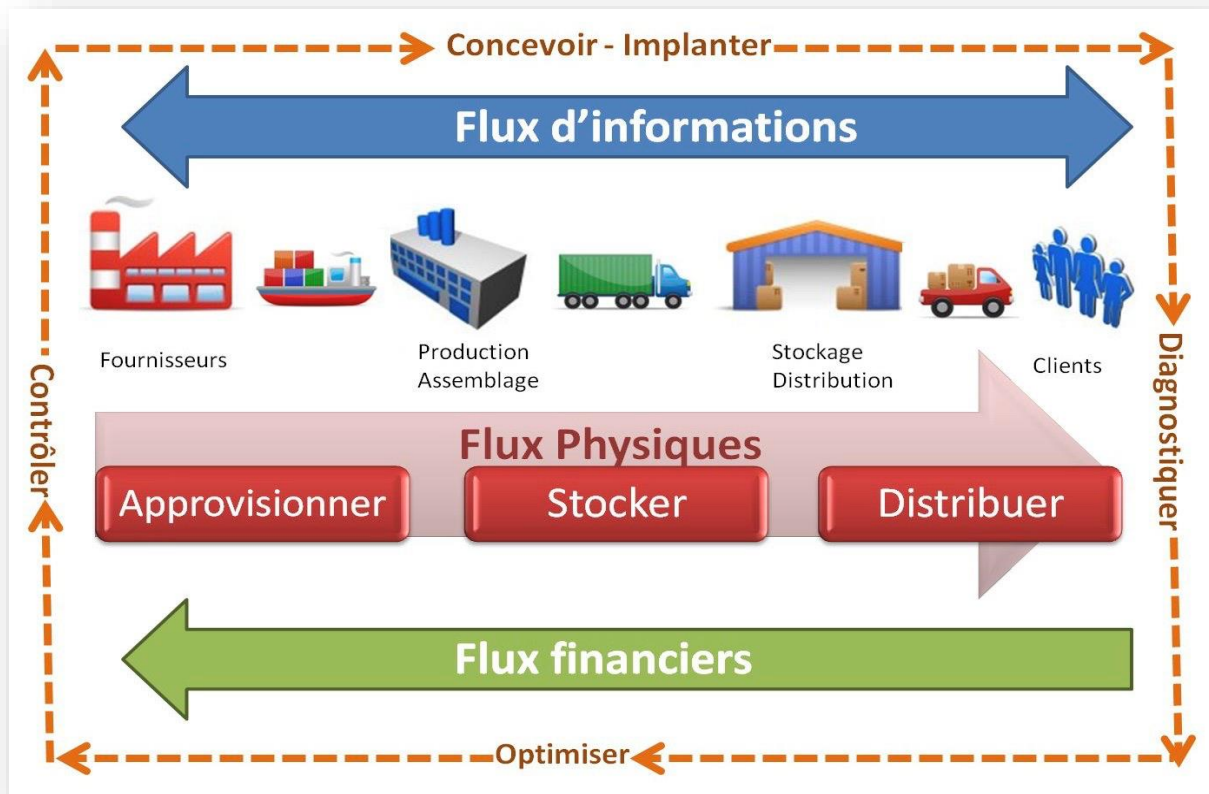
Le flux financier couvre toutes les transactions monétaires de l'entreprise, incluant les ventes de produits, les achats de composants et de matières premières, ainsi que l'acquisition d'outils de production, d'équipements divers, et la location d'entrepôts. Il englobe également le paiement des salaires des employés. Ce flux est généralement géré de manière centralisée par le service financier ou comptable de l'entreprise, en coordination avec les services achats et commerciaux. À long terme, il inclut les investissements importants tels que la construction

¹⁷ M.JULIEN FRONCOIS (2007). *Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance* (Doctoral dissertation, Université Bordeaux 1), p. 33.

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication, souvent en collaboration avec des institutions bancaires externes.

Figure 1 : Représentation des flux de la Supply Chain



Source : English Transport. (2012, December 3). *Supply chain management*. Disponible sur <http://englishtransport.canalblog.com/archives/2012/12/03/25429316.html>, consulté le 12\05\2024

4- Les fonctions de la chaîne logistique

La chaîne logistique est réseau complexe d'entreprises et d'activités qui permet d'acheminer un produit de l'approvisionnement à la livraison finale au client.

Voici les quatre fonctions principales au sein de la chaîne logistique :¹⁸

¹⁸ AR Racking, (2024, 22 janvier). *Chaîne logistique ou supply chain : qu'est-ce que c'est ?*. Disponible sur <https://www.ar-racking.com/fr/blog/chaine-logistique-ou-supply-chain-que-est/>, consulté le 12\05\2024

a. Approvisionnement

Elle consiste à obtenir les matières premières et composants nécessaires à la production des produits. Cela implique de bien planifier la disponibilité, les quantités et les délais des matériels

b. Production

La production regroupe toutes les opérations de transformation des matières premières en produits finis. C'est l'étape de création et d'élaboration des produits

c. Le stockage

Il constitue une étape essentielle de la chaîne logistique. Elle implique la conservation temporaire des marchandises dans des entrepôts ou des centres de distribution. L'objectif est de maintenir la qualité et la quantité des produits dans un espace déterminé tout en optimisant les flux d'entrée et de sortie pour maximiser la rentabilité de l'entreprise.

Une gestion efficace du stockage prend en compte plusieurs facteurs :

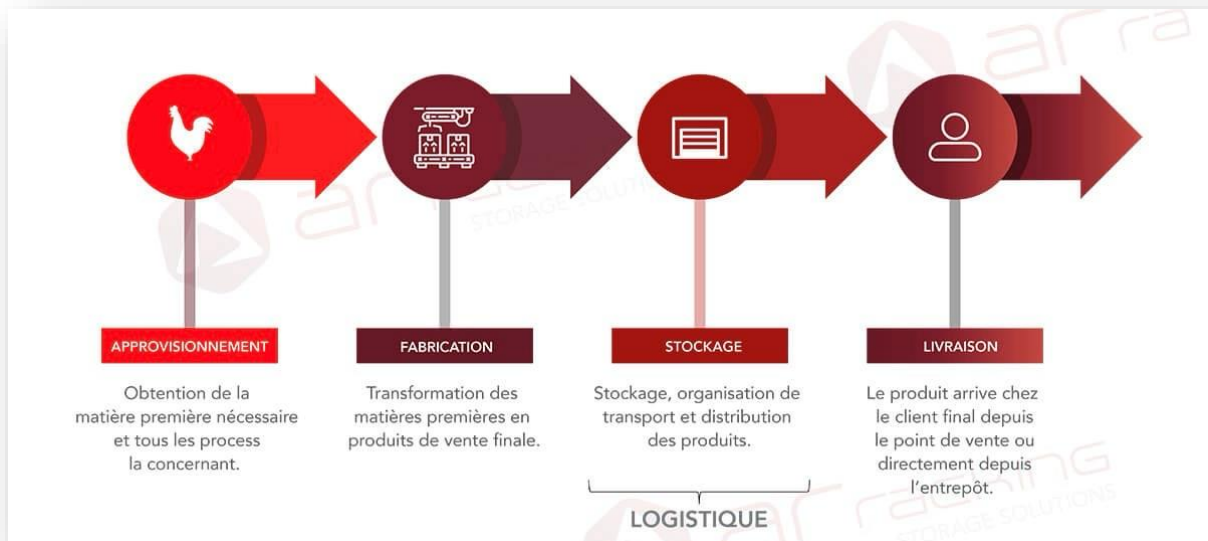
- Anticipation des variations de production et de demande pour ajuster le stock en conséquence.
- Maîtrise des coûts de stockage et de provision pour éviter d'augmenter le coût final du produit ou du service.
- Choix judicieux du système de rayonnage industriel pour optimiser l'espace de stockage et faciliter l'accessibilité des marchandises.

Une bonne gestion du stockage contribue à une chaîne logistique performante et à la réussite de l'entreprise.

d. Distribution et vente

Elle constitue l'étape finale de la chaîne logistique, la livraison commence à la sortie de l'entrepôt et s'achève lorsque le produit est dans les mains du client final. L'objectif est de garantir une livraison en bon état et dans les délais convenus.

Figure 2 : Les fonctions de la chaîne logistique

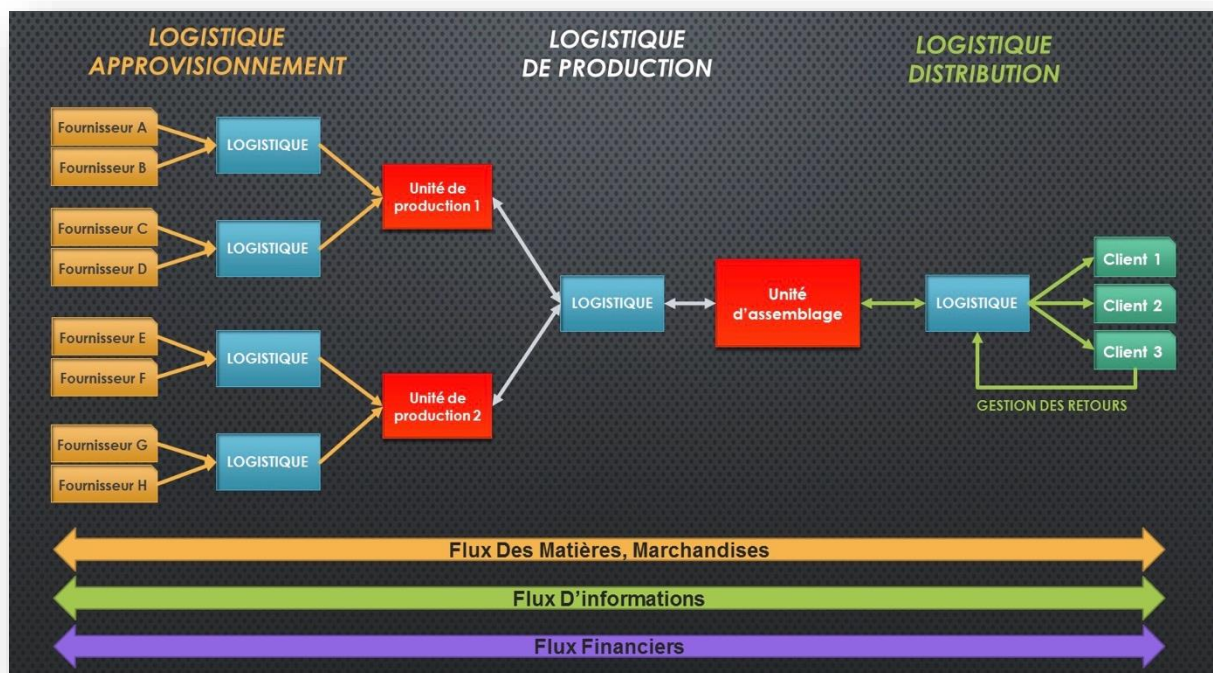


Source : AR Racking, (2024, 22 janvier). *Chaîne logistique ou supply chain : qu'est-ce que c'est ?*. Disponible sur <https://www.ar-racking.com/fr/blog/chaine-logistique-ou-supply-chain-que-est/>, consulté le 12/05/2024

Remarque:

Une autre étape peut être ajoutée à la fin de la chaîne logistique : les retours. Dans ce cas, le client retourne le produit à l'entreprise. L'essor du e-commerce a obligé les chaînes logistiques à s'adapter à cette nouvelle réalité, pour cela, on met en avant le schéma suivant :

Schéma 2 : Schéma simplifié d'un réseau logistique



Sources : Les secteurs d'activités - MEEF. (s. d.). Disponible sur <http://metiers-shs.net/specificite-secteur-transport-logistique-a91>, consulté le 12/05/2024

Conclusion

Durant l'élaboration de ce chapitre nous avons constaté que la logistique joue un rôle crucial dans le succès des entreprises opérant sur la scène mondiale, et qu'une compréhension approfondie des concepts clés et des opérations logistiques est essentielle pour une gestion efficace de la chaîne d'approvisionnement.

De plus Les entreprises doivent faire face à une multitude de défis dans le contexte de la logistique internationale, notamment des réglementations douanières complexes, des différences culturelles et des infrastructures de transport variées, et que la mise en œuvre de stratégies logistiques efficaces peut donner aux entreprises un avantage concurrentiel important sur le marché international.

Chapitre II

La digitalisation des processus de la logistique internationale

Chapitre II : La digitalisation des processus de la logistique internationale

Introduction

L'avènement des technologies digitales a transformé la façon dont les marchandises traversent les frontières, de la gestion des stocks à la livraison finale. Ces outils innovants permettent d'optimiser la chaîne d'approvisionnement, d'améliorer l'efficacité et de répondre aux exigences croissantes des clients.

La digitalisation révolutionne tous les secteurs d'activité, y compris le transit et le dédouanement. Les sociétés de transit spécialisées dans le transport et le dédouanement de marchandises diverses adoptent de plus en plus de technologies numériques pour optimiser leurs processus.

Section 1 : la digitalisation des processus logistique

La digitalisation des processus logistiques représente une révolution transformative dans le domaine de la gestion des flux de marchandises. Cette section vise à fournir une vue d'ensemble de la manière dont la digitalisation redéfinit la logistique internationale, offrant ainsi aux entreprises les outils nécessaires pour rester compétitives dans un environnement global en constante évolution.

1- Les technologies utilisées dans la digitalisation de la logistique Internationale

Il existe de nombreux exemples concrets de digitalisation des processus logistiques. Parmi les plus courants, on peut citer :

1-1 les technologies émergentes

Les technologies émergentes sont des innovations récentes qui promettent de transformer divers aspects de notre vie et de nos industries, en introduisant de nouvelles possibilités et en améliorant les processus existants, parmi celles-ci, on trouve :

1-1-1 Internet des Objets (IoT)

L'internet des objets est une technologie qui permet de connecter et d'interagir des objets physiques avec des systèmes informatiques pour améliorer l'efficacité et la précision des opérations logistiques.¹⁹

1-1-2 Blockchain

La blockchain est une technologie de stockage et de transmission d'informations, transparente, sécurisée, et fonctionnant sans organe central de contrôle. Elle permet de partager des données sans intermédiaire, ce qui permet à chacun de vérifier la validité de la chaîne.²⁰

¹⁹ Orange. (s. d.). *Quelles applications de l'IoT dans la logistique*. IoT Journey. Disponible sur <https://iotjourney.orange.com/fr-FR/explorer/les-solutions-iot/iot-dans-la-logistique> consulté le 29\05\2024

²⁰ Oracle. (s. d.). *Qu'est-ce que Blockchain ?*. Disponible sur <https://www.oracle.com/dz/blockchain/what-is-blockchain/>, consulté le 31\05\2024

1-1-3 L'intelligence artificielle (IA)

L'intelligence artificielle est une technologie qui permet aux ordinateurs et aux appareils numériques d'apprendre, de lire, d'écrire et de résoudre des problèmes de manière autonome, en imitant les capacités cognitives du cerveau humain pour analyser des données massives et prédire des tendances.²¹

1-2- les plates-formes de collaboration et de communication

Les plates-formes de collaboration et de communication simplifient les interactions et le partage d'informations, tels que :

1-2-1 Assistant digital

Un assistant digital est un logiciel conçu pour imiter une conversation avec les utilisateurs. Cela inclut les chatbots, les e-mails, et autres outils de communication destinés à répondre aux questions des utilisateurs.²²

1-3- La robotique

C'est l'utilisation des machines programmable capable d'effectuer des tâches complexes ou répétitives, en imitant des actions humaines, tels que :

1-3-1 Robots Autonomes Mobiles (AMR)

Les robots mobiles autonomes (AMR\ Autonomous Mobile Robots) sont des chariots de transport intelligents et autonomes qui peuvent circuler en toute autonomie dans un environnement défini. Ils sont utilisés pour automatiser et dynamiser le transport interne de marchandises dans les entrepôts et les centres logistiques. Les AMR améliorent la sécurité en évitant les accidents et les erreurs humaines.²³

²¹ RAJA. (2023, janvier 11). *Intelligence artificielle en logistique : Où en est la technologie ? RAJA Blog*. Disponible sur <https://blog.raja.fr/intelligence-artificielle-logistique>, consulté le 03\06\2024

²² Oracle. (s. d.). *What is a Digital Assistant*. Disponible sur <https://www.oracle.com/fr/chatbots/what-is-a-digital-assistant/>, consulté le 03\06\2024

²³ Omron. (s. d.). *Autonomous Mobile Robot*. Disponible sur <https://industrial.omron.fr/fr/products/autonomous-mobile-robot> consulté le 03\06\2024

1-4 - Les systèmes de gestion informatique

Les systèmes de gestion informatique englobent une variété d'outils spécialisés conçus pour optimiser et administrer efficacement différentes facettes des opérations au sein des organisations. Parmi eux, nous avons sélectionné les suivants :

1-4-1 Systèmes de Gestion des Transports (TMS)

Le Transport Management System (TMS) est un logiciel de gestion des opérations de transport qui aide les entreprises à planifier, exécuter et optimiser le mouvement physique des marchandises.²⁴

1-4-2 Systèmes de Gestion d'Entrepôt (WMS)

Le Warehouse Management System (WMS) est un logiciel conçu pour gérer les activités d'un entrepôt, permettant ainsi aux entreprises de rationaliser et de robotiser leurs procédures de stockage et de livraison.²⁵

1-4-3 Les systèmes de gestion électronique des documents (EDM\GED)

Les systèmes de gestion électronique des documents (EDM\ Electronic Document Management) sont des solutions informatiques qui permettent de gérer et de stocker des documents électroniques de manière efficace et sécurisé, réduisant ainsi la taille du papier.²⁶

1-4-4 Les systèmes de gestion des douanes (CMS)

Un système de gestion des douanes (CMS\ Customs Management System) est un outil informatique qui permet de gérer les formalités douanières, telles que les déclarations, les paiements et les vérifications. Il est utilisé par les entreprises pour faciliter les échanges internationaux et réduire les coûts et les délais.²⁷

²⁴ Oracle. (s. d.). *What is a Transportation Management System*. Disponible sur <https://www.oracle.com/uk/scm/logistics/transportation-management/what-is-transportation-management-system/> consulté le 05/06/2024

²⁵ Mintsoft. (s. d.). *Warehouse Management Systems*. Disponible sur <https://www.mintsoft.com/guides/warehouse-management-systems/>, consulté le 05/06/2024

²⁶ Solutions Informatiques DZ. (s. d.). *Gestion Électronique des Documents (GED)*. Disponible sur <https://www.solutionsinformatiques.dz/Gestion-Electronique-des-Documents-GED-DMS-EDM-Document-Management-System?lang=fr>, consulté le 06/06/2024

²⁷ Natalia Recio (s. d.). *Customs optimization: strategies and tools to streamline foreign trade*. Disponible sur <https://cms.law/en/col/publication/customs-optimization-strategies-and-tools-to-streamline-foreign-trade>, consulté le 06/06/2024

Chapitre II : La digitalisation des processus de la logistique internationale

Il convient de noter que la liste des technologies mentionnées n'est pas exhaustive, et il existe bien d'autres innovations technologiques disponibles. Chaque entreprise a la liberté de sélectionner celles qui répondent le mieux à ses besoins spécifiques et à ses objectifs stratégiques, ce qui enrichit le paysage technologique et favorise l'adaptabilité dans un environnement commercial en constante évolution.

Remarque :

Comment se lancer dans la digitalisation des processus logistiques ?²⁸

Pour se lancer dans la digitalisation des processus logistiques cela implique plusieurs étapes :

- Évaluation de la maturité digitale de l'entreprise pour comprendre son niveau actuel et les besoins en matière de transformation.
- Sensibilisation et formation des collaborateurs pour qu'ils soient prêts à adopter les nouvelles technologies et méthodes.
- Définition d'une stratégie digitale basée sur des objectifs clairs pour guider la transformation.
- Adoption d'une démarche test & learn pour tester progressivement les nouvelles solutions et s'adapter en fonction des résultats.
- Utilisation des données pour améliorer l'expérience client et prendre des décisions éclairées.
- Choix d'outils digitaux adaptés qui répondent aux besoins spécifiques de l'entreprise.

2-Impact de la digitalisation sur la logistique internationale

La digitalisation a un impact significatif sur la logistique internationale, apportant une multitude d'avantages aux entreprises et bouleversant les pratiques traditionnelles. Voici quelques points clés :²⁹

²⁸ Jennifer Montéréal (2023, août 3). . *Qu'est-ce que la transformation digitale*. Disponible sur <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-de-projet/qu-est-ce-que-la-transformation-digitale> consulté le 09\06\2024

²⁹ Fulfillment Hub USA. (s. d.). *L'impact de la digitalisation sur la planification logistique : opportunités et défis à venir*. Disponible sur <https://fulfillmenthubusa.com/limpact-de-la-digitalisation-sur-la-planification-logistique-opportunités-et-défis-a-venir/>, consulté le 15\06\2024

2-1 Efficacité opérationnelle et réduction des coûts

Plusieurs stratégies peuvent être mises en œuvre pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les coûts. Ces stratégies incluent :

a. Automatisation des processus

La digitalisation permet d'automatiser les tâches répétitives, ce qui augmente considérablement l'efficacité et réduit les coûts de main-d'œuvre. Les entreprises peuvent ainsi se concentrer sur des activités à plus forte valeur ajoutée.

b. Optimisation des itinéraires

Les logiciels de planification des itinéraires peuvent optimiser les routes de livraison, réduisant ainsi le temps et les coûts de transport. Une planification efficace minimise les distances parcourues et les consommations de carburant, contribuant à une logistique plus verte et plus économique.

c. Gestion des stocks

Les systèmes de gestion des stocks numériques aident à prévenir les excès ou les déficits de stock, ce qui peut entraîner des économies importantes. En fournissant une vue en temps réel des niveaux de stock, ces systèmes permettent une gestion plus précise et réactive des approvisionnements.

2-2 Amélioration de la visibilité la traçabilité et de la conformité

Les entreprises peuvent bénéficier d'une amélioration significative de la visibilité, de la traçabilité et de la conformité. Voici comment ces avantages peuvent se concrétiser :

a. Visibilité en Temps Réel

Les systèmes digitalisés offrent une visibilité en temps réel sur le mouvement des marchandises. Cela permet aux entreprises de suivre leurs expéditions à chaque étape du processus, d'anticiper les retards et de réagir rapidement en cas de problème, optimisant ainsi la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

b. Traçabilité et Transparence

L'utilisation de la blockchain assure une traçabilité accrue et une meilleure gestion des risques. Chaque transaction est enregistrée de manière sécurisée et immuable, ce qui permet de retracer l'origine des produits et de garantir leur authenticité. Cette transparence renforce la confiance des clients et des partenaires commerciaux.

c. Conformité Réglementaire

Le dédouanement digitalisé simplifie les procédures douanières et améliore la conformité. En automatisant les processus de déclaration et en assurant une communication fluide avec les autorités douanières, les entreprises peuvent réduire les erreurs, accélérer les délais de traitement et garantir le respect des réglementations en vigueur.

De plus, la digitalisation des processus logistiques améliore la satisfaction client en garantissant une transparence accrue et un suivi en temps réel des expéditions. Cette transformation numérique permet non seulement d'optimiser l'efficacité opérationnelle, mais aussi de fournir aux clients une visibilité totale sur l'état de leurs commandes, de la préparation à la livraison finale. Les clients bénéficient ainsi d'une expérience plus fluide et fiable, ce qui accroît leur confiance et leur fidélité envers l'entreprise.

En résumé la digitalisation de la logistique internationale offre un potentiel immense pour les entreprises qui souhaitent optimiser leurs opérations, réduire leurs coûts et améliorer leur compétitivité.

Section 2 : l'intégration de la digitalisation dans les opérations de transit

Cette section examine l'intégration de la digitalisation dans les opérations de transit, en soulignant ses multiples avantages ainsi que les défis qu'elle présente. L'objectif est de fournir une vue d'ensemble complète des bénéfices et des difficultés de la digitalisation pour les transitaires, en illustrant comment elle peut transformer positivement leurs opérations quotidiennes tout en nécessitant une gestion stratégique des changements.

1- la digitalisation des opérations de transit

Les transitaires jouent un rôle crucial dans le commerce international, agissant comme intermédiaires entre les expéditeurs et les destinataires pour faciliter le transport des marchandises. Avec l'avènement de la digitalisation, ce secteur connaît une transformation significative.

1-1 Rôle et missions des transitaires

Le rôle d'un transitaire est de s'assurer que les marchandises qui lui sont confiées arrivent à bonne destination dans l'état où il les a reçues.

Les transitaires sont responsables de diverses fonctions logistiques, tels que : ³⁰

1-1-1 Coordination du transport

Les transitaires coordonnent les différentes étapes du processus d'expédition, telles que la collecte des marchandises auprès de l'expéditeur, la réservation des espaces de transport, l'organisation du chargement et du déchargement, et la livraison des marchandises au destinataire final.

1-1-2 Entreposage

Les transitaires peuvent également fournir des services d'entreposage pour stocker les marchandises avant de les expédier, ce qui permet aux entreprises de gérer leur chaîne d'approvisionnement de manière plus efficace.

³⁰ DocShipper, (2023, octobre 27). *Qu'est-ce qu'un Transitaire ? Définition, missions et rôle*. Disponible sur <https://docshipper.fr/transport-logistique/transitaire-definition-missions-role/>, consulté le 17\06\2024

1-1-3 Suivi des expéditions

Ils assurent un suivi en temps réel des expéditions, ce qui permet de réagir rapidement en cas de problème ou de retard et de fournir des informations précises aux clients sur la localisation des marchandises.

1-1-4 Protection des biens transportés

Les transitaires jouent aussi un rôle clé dans la protection des biens transportés en aidant à la mise en place de couvertures d'assurance adaptées. En évaluant les offres de divers assureurs, ils sont en mesure de négocier des contrats d'assurance avantageux, garantissant ainsi une protection financière contre les incidents en cours de transport.

1-1-5 Gestion de la documentation

Les transitaires sont responsables de la gestion des documents liés aux expéditions, tels que les factures, les bons de transport, les listes de colisage, les certificats d'origine, et les documents douaniers, ce qui facilite l'accès aux informations importantes et garantit la conformité réglementaire.

1-1-6 Gestion des formalités douanières

Ils gèrent les formalités douanières et administratives, ce qui inclut la préparation des dossiers de douane et la gestion des réglementations en vigueur dans chaque pays, pour assurer une expédition fluide et conforme aux réglementations internationales.

1-1-7 Rôle d'experts-conseils

En plus de leurs fonctions logistiques habituelles, les transitaires endossent également le rôle d'experts-conseils pour leurs clients. Grâce à leur connaissance approfondie du commerce international, ils fournissent des recommandations stratégiques sur les procédures d'expédition optimales, la gestion efficace des risques et l'adhésion aux réglementations en vigueur.

En somme, les transitaires sont des acteurs indispensables de la logistique internationale, assurant la fluidité et la sécurité des expéditions tout en offrant des conseils précieux pour optimiser les processus logistiques. Leurs rôles s'étendent bien au-delà des simples opérations de transport, englobant la gestion de la documentation, la conformité réglementaire, la protection des biens et la fourniture de solutions logistiques intégrées et numériques.

1-2 Utilisation des technologies par les transitaires

Les transitaires utilisent diverses technologies pour améliorer l'efficacité de leurs opérations et répondre aux besoins croissants du marché de la logistique et du transport. Voici quelques technologies couramment utilisées et leurs applications spécifiques :

1-2-1 Gestion de transport et des entrepôts

Les transitaires utilisent les technologies de systèmes de gestion du transport (TMS) et systèmes de gestion d'entrepôt (WMS) pour optimiser leurs processus logistiques. Voici comment ils les utilisent :

Le TMS offre aux transitaires une visibilité complète sur leurs expéditions, leur permettant de planifier des itinéraires optimisés, de sélectionner les modes de transport les plus adaptés, de suivre l'état des livraisons en temps réel et de piloter les relations avec les transporteurs.³¹

Le WMS permet aux transitaires d'optimiser les flux de marchandises au sein de leurs installations, en gérant efficacement la réception, le stockage, la préparation de commandes et l'expédition des produits.

1-2-2 Suivi et traçabilité des expéditions

Les transitaires utilisent diverses technologies de traçabilité et de suivi tels que :³²

- L'internet des objets (IoT) pour le suivi efficace des expéditions grâce à des capteurs.
- Les codes-barres RFID pour l'identification précise des marchandises.
- Logiciels de traitement des données (WMS, TMS).

³¹ Liliane Monfort (2024, mars 22). *Le rôle des transitaires internationaux dans le commerce mondial*. Shiptify. Disponible sur <https://www.shiptify.com/logtech/le-rôle-des-transitaires-internationaux-dans-le-commerce-mondial> consulté le 20\06\2024

³² Supply Chain Info (s. d.). *Les nouvelles technologies pour l'optimisation logistique*. Disponible sur <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/les-nouvelles-technologies-service-optimisation-logistique/>, consulté le 20\06\2024

1-2-3 Réception des documents clients

Les transitaires utilisent des systèmes de gestion électronique des documents (EDM\GED) pour recevoir, stocker et gérer les documents de leurs clients de manière efficace. Ces systèmes permettent la soumission électronique des documents nécessaires au transport et au dédouanement des marchandises, et favorisent ce qui suit :³³

- La réduction des erreurs
- Un traitement plus rapide des documents
- Une meilleure organisation
- Un accès facilité aux informations.

1-2-4 Digitalisation du processus de dédouanement

Les systèmes électroniques permettent aux transitaires de soumettre directement les déclarations douanières, les procédures basées sur les documents papier sont remplacées par des opérations électroniques, créant un environnement douanier plus efficace et moderne.

Ces technologies combinées, transforment le transit en le rendant plus transparent, efficace et résilient face aux défis d'un monde en constante évolution.

Remarque :

Comment choisir le bon transitaire?³⁴

Pour sélectionner un transitaire adéquat, il est crucial de trouver un partenaire qui allie qualité, rapidité et efficacité. Une évaluation approfondie des compétences du transitaire international est nécessaire, en prenant en compte son expérience dans le transport international, sa maîtrise des procédures douanières et de la documentation requise, ainsi que le rapport qualité/prix de ses services. Un fournisseur proposant une gamme complète de services, incluant conseils en manutention et gestion des stocks, sera un atout considérable.

³³ Print Value (s. d.). *Pourquoi mettre en place une GED ?*. Disponible sur <https://print-value.fr/guide-ged/avantages>, consulté le 21\06\2024

³⁴ ATM Solutions (2023, janvier 23) . *Découvrez le Rôle d'un Transitaire International ! ATM Solutions - ASSISTANCE TRANSPORT MULTIMODAL*. Disponible sur <https://www.atm-solutions.fr/quel-est-le-role-dun-transitaire/>, consulté le 24\06\2024

2- Avantages et défis de l'intégration de la digitalisation dans les opérations de transit

À l'ère de la digitalisation, le secteur du transit évolue rapidement grâce à l'intégration des technologies numériques dans ses opérations, offrant des avantages considérables tout en relevant de nombreux défis.³⁵

2-1 Avantages de la digitalisation dans les opérations de transit

Les transitaires peuvent tirer divers avantages en digitalisant leurs opérations. Citons notamment :

- Les processus automatisés réduisent les délais d'exécution, les erreurs humaines, les tâches répétitives, et aussi les coûts.
- Le suivi en temps réel offre une meilleure visibilité sur l'emplacement et l'état des marchandises pendant l'expédition, ce qui permet de réagir rapidement en cas de retards ou de problèmes potentiels.
- Amélioration de l'expérience client en offrant des services personnalisés répondant aux besoins spécifiques de chaque client.

2-2 Défis de la digitalisation dans les opérations de transit

Malgré les nombreux avantages qu'elle présente, la digitalisation de la logistique internationale se heurte à certains défis :

- L'adoption de nouvelles technologies nécessite une formation adéquate et une mise à jour continue des compétences des employés, ainsi que l'intégration harmonieuse des nouveaux systèmes avec les anciens.
- La digitalisation augmente les risques de cyberattaques, exigeant des mesures de protection rigoureuses pour garantir la confidentialité et l'intégrité des données.
- La digitalisation intensifie la concurrence en ouvrant la porte à de nouveaux acteurs sur le marché, ce qui pousse les transitaires à offrir des conseils personnalisés, des services à valeur ajoutée et à innover en permanence pour rester compétitifs et optimiser leurs coûts.

³⁵ Eursped Pro. (2024, mai 23). *Les Défis et Opportunités du Métier de Transitaire Commissionnaire en Douane à l'Ère de la Digitalisation*. Disponible sur <https://eursped-pro.fr/les-defis-et-opportunités-du-métier-de-transitaire-commissionnaire-en-douane-a-lere-de-la-digitalisation/>, consultée le 21\05\2024

Chapitre II : La digitalisation des processus de la logistique internationale

Il est important de noter que ces défis ne sont pas exhaustifs et que la difficulté de la digitalisation pour un transitaire international dépendra de sa taille, de ses activités et de ses ressources.

Pour une étude plus complète, il est important de mettre en avant une analyse basée sur les données présentées dans la section 1, qui traite des technologies utilisées dans la digitalisation de la logistique internationale, et d'examiner comment ces technologies sont utilisées par les transitaires. Voici un tableau explicatif :

Tableau n°4 : Utilisation des technologies par les Transitaires

Technologie	Utilisation par les Transitaires	Points Clés de l'Analyse
Internet des Objets (IoT)	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi en temps réel des cargaisons. - Maintenance prédictive des équipements de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliore la visibilité et réduit les risques de pertes - Assure la fiabilité grâce à la maintenance prédictive.
Blockchain	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation et transparence des transactions - Suivi des contrats et documentation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduit les risques de fraude - Simplifie les processus de vérification et de conformité.
Intelligence Artificielle (IA)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation des itinéraires - Prévion de la demande - Automatisation du service client. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmente l'efficacité opérationnelle - Réduit les coûts - Améliore la satisfaction client.
Assistant Digital	<ul style="list-style-type: none"> - Assistance aux opérations via des interfaces conversationnelles . 	<ul style="list-style-type: none"> - Fournit un support rapide et précis - Améliore l'efficacité des opérations.
Systèmes de Gestion des Transports (TMS)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation du transport - Suivi des expéditions - Gestion des coûts de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantit un transport efficace et rentable - Améliore le suivi des expéditions.
Systèmes de Gestion	<ul style="list-style-type: none"> - Automatisation des opérations d'entrepôt 	<ul style="list-style-type: none"> - Maximise l'utilisation de l'espace

Chapitre II : La digitalisation des processus de la logistique internationale

d'Entrepôt (WMS)	- Gestion des stocks, expéditions et réceptions.	- Minimise les erreurs de gestion des stocks.
Robots Autonomes Mobiles (AMR)	- Automatisation du déplacement et du tri des marchandises dans l'entrepôt.	- Augmente l'efficacité des entrepôts - Réduit le temps et les efforts nécessaires pour déplacer les marchandises.
Systèmes de Gestion Électronique des Documents (GED\EDM)	- Numérisation et gestion électronique des documents commerciaux et logistiques.	- Simplifie la gestion des documents - Améliore l'accès aux informations et réduit les erreurs.
Systèmes de Gestion des Douanes (CMS)	- Simplification et accélération des procédures douanières grâce à l'échange électronique d'informations.	- Réduit les délais et les coûts de dédouanement - Assure une meilleure conformité.

Sources : Élaboré par moi-même à partir de plusieurs lectures.

Remarque :

Ce tableau synthétise les technologies utilisées par les transitaires, leurs applications spécifiques et les points clés de l'analyse, permettant une vue d'ensemble claire et structurée des bénéfices apportés par chaque technologie.

Conclusion

La digitalisation des processus logistiques s'impose comme un levier majeur pour optimiser les coûts à l'international. En effet, les technologies digitales telles que l'intelligence artificielle, l'internet des objets (IoT) et les systèmes de gestion avancés transforment radicalement la manière dont les entreprises gèrent leurs chaînes d'approvisionnement. Elles permettent une meilleure traçabilité des marchandises, une anticipation plus précise des besoins et une gestion en temps réel des stocks et des flux de transport.

Les plateformes logistiques intégrées et les outils de gestion numérique facilitent la communication et la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne logistique, qu'il s'agisse des fournisseurs, des transporteurs ou des clients finaux. Cela se traduit par une réduction significative des délais et des erreurs, ainsi qu'une amélioration de la qualité du service. De plus, l'expertise des transitaires, désormais enrichie par l'utilisation de ces technologies avancées, joue un rôle crucial dans cette transformation. Ils peuvent offrir des solutions personnalisées et optimiser les itinéraires de transport, ce qui permet de réduire les coûts et d'accélérer les délais de livraison.

En investissant dans la digitalisation de leurs processus logistiques, les entreprises sont en mesure d'accroître leur efficacité opérationnelle et leur réactivité face aux fluctuations du marché. Cela leur permet non seulement de réduire leurs coûts, mais aussi d'améliorer leur compétitivité sur la scène internationale, en répondant plus rapidement et de manière plus flexible aux demandes de leurs clients.

Et enfin, la digitalisation des processus logistiques et l'expertise des transitaires constituent des atouts indispensables pour les entreprises souhaitant s'imposer sur le marché global. En adoptant ces technologies et en misant sur des partenaires spécialisés, elles se dotent des moyens nécessaires pour relever les défis de la mondialisation et maximiser leurs performances économiques.

Chapitre III

***Étude de cas d'intégration
de la digitalisation dans une
société de transit***

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Introduction

Ce chapitre explore l'intégration pratique des activités dans une société de transit, soulignant les stratégies et les outils essentiels pour optimiser la logistique et les opérations quotidiennes. Il examine les processus clés, de la gestion des flux de marchandises à la coordination avec les partenaires. En adoptant une perspective globale, ce chapitre vise à améliorer l'efficacité et la rentabilité des services de transit.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Section 1: présentation de l'organisme d'accueil

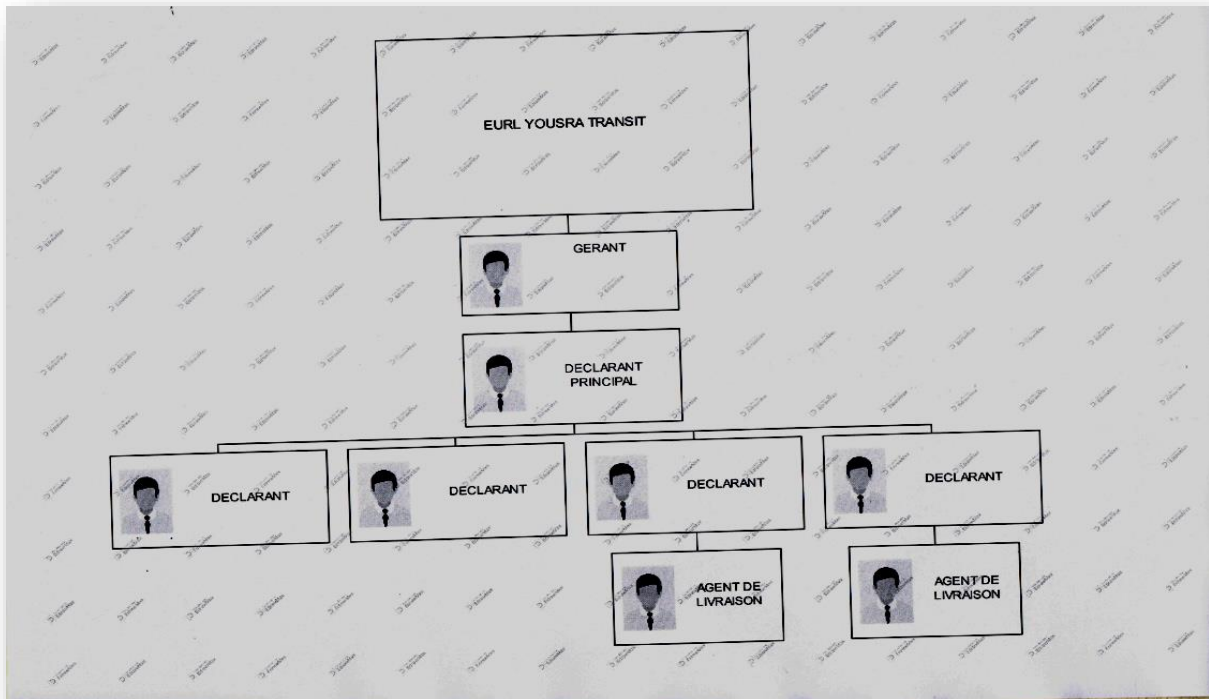
L'élaboration de notre stage s'est déroulée au sein d'une entreprise de transit renommée. Cette section vise à présenter en détail l'organisme d'accueil, en mettant en lumière sa mission fondamentale, sa structure organisationnelle, ainsi que ses atouts majeurs. Nous explorerons comment cette entreprise joue un rôle clé dans la logistique internationale en facilitant le transport de marchandises à travers les frontières, tout en soulignant les éléments qui la distinguent dans son secteur. Nous examinerons également la manière dont son infrastructure, ses processus innovants et ses capacités de gestion contribuent à son efficacité et à sa réputation d'excellence.

1- Présentation de L'EURL YOUSRA TRANSIT

EURL YOUSRA TRANSIT, dont l'activité est basée à Alger, cité 618 logements, Bt 9A N°09 Mohammadia, dispose d'un effectif de 08 personnes spécialisé dans le transit et le dédouanement de différents types de marchandises.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Schéma 3 : organigramme de l'EURL YOUSRA TRANSIT



Source : document interne de l'EURL

EURL YOUSRA TRANSIT propose un service complet de dédouanement, de manutention, de transport, de conseil logistique national et international, offrant à sa clientèle un service global adapté à des besoins aussi variés que spécifiques dans les domaines suivants:

- Dédouanement Import et Export
- Conseils et assistance pour tout type de régime douanier
- Manutention
- Entreposage
- Etude de projets logistique
- Autorisations (Douane, Ministérielle, et Autres)

Nos services opérationnels sont basés à Alger et à Jijel, mais nous sommes disposés à mettre en place des équipes dédiées en fonction de la localisation des différents projets de nos clients.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Notre vision réside dans notre capacité à offrir un service adapté aux besoins de nos clients avec souplesse et réactivité.

Nos clients bénéficient d'interlocuteurs dédiés qui les accompagnent et les assistent dans leurs différentes démarches en temps réel, avec un esprit de collaboration et de partenariat.

1-1 Mission principale de l'EURL

- Offrir des services de qualité répondant aux attentes de nos clients.
- Développer et adapter les modèles logistiques aux besoins de nos clients.
- Accompagner nos clients et partenaires dans leur travail en leur prodiguant conseils et support en matière d'import-export.

1-2 Les partenaires de l'EURL

Nous établissons des partenariats durables avec nos clients, notre clientèle diversifiée comprend des entreprises de toutes tailles et de tous les secteurs d'activité, tels que :

- TOYOTA ALGERIE
- LEGRAND ELECTRIC ALGERIE
- BOLLORE LOGISTICS ALGERIE
- HYUNDAI ALGERIE
- EMIN AUTO
- NUOVO PIGNONE
- SONATRACH

1-3 Le potentiel de l'EURL

L'EURL présente un fort potentiel pour les entrepreneurs qui souhaitent se lancer en affaires :

- Effectif disponible 24 heures sur 24, prêt à répondre aux exigences du client et à assurer le dédouanement des dossiers.
- Effectif disposant d'un accès à la messagerie (e-mail) 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, capable de répondre aux différentes demandes des clients en temps réel.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

- Équipe disposant de moyens de transport tels que véhicules de service, scooters et motos, permettant un déplacement efficace sur le territoire algérois et algérien pour la satisfaction du client.
- Disposant d'un entrepôt sous douane et de stockage libre au niveau de la wilaya de Jijel sous l'entité **SARL Yousra Entrepôt**.

L'EURL YOUSRA TRANSIT est prête à investir en moyens humains et matériels en fonction des besoins et du volume d'activité du client.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Section 2: analyse des résultats

Cette section porte sur les différentes étapes d'une transaction commerciale internationale impliquant une remise documentaire dans le contexte du transport maritime, et l'établissement de la déclaration en douane par un transitaire expérimenté.

1- Les étapes du déroulement d'une transaction commerciale internationale

Le processus est complexe. Nous détaillons ici les différentes étapes :

1-1 Commande et facturation

Voici les étapes du déroulement :

a. Bon de commande

Le client envoie un bon de commande au fournisseur, spécifiant les marchandises qu'il souhaite acheter, la quantité, le prix et les conditions de paiement.

b. Facture pro forma

Le fournisseur établit une facture pro forma, qui est une estimation du prix total de la commande. Le client utilise cette facture pour obtenir une autorisation de paiement de sa banque. (**Voir annexe 2**)

c. Facture commerciale finale

Une fois que le client a reçu l'autorisation de paiement, le fournisseur établit une facture commerciale finale. Cette facture indique le prix final de la commande, y compris les frais d'expédition et d'assurance (**Voir annexe 3**). La facture doit inclure les informations suivantes :

- Le numéro de facture
- La date de facture
- Les noms et adresses de l'exportateur et de l'importateur
- La description détaillée des marchandises
- La quantité de chaque marchandise
- L'unité de mesure

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

- Le prix unitaire et le prix total
- Les conditions de paiement
- Les conditions de livraison (l'incoterm)

1-2 Établissement du Swift bancaire

Les deux parties (client et fournisseur) établissent un Swift bancaire auprès de leurs banques respectives.

Le SWIFT³⁶ (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication) est une société privée de droit belge qui offre une plateforme de messagerie sécurisée pour les institutions financières. Elle permet la transmission d'informations nécessaires à la réalisation de virements bancaires internationaux. Le réseau SWIFT est utilisé par plus de 11 000 organisations bancaires et financières dans plus de 200 pays. Il ne gère pas de comptes ni ne détient de fonds, mais facilite le transport des messages contenant des instructions de paiement entre les institutions financières.

Les établissements adhérents à SWIFT sont identifiés par leur code BIC (Bank Identifier Code), aussi appelé code SWIFT, qui est nécessaire pour effectuer des transactions internationales. Ce code est composé de 8 à 11 caractères qui identifient le pays, la banque et la filiale où un compte est enregistré.

1-3 Préparation et expédition des marchandises

Cela implique plusieurs étapes :

a. Emballage des marchandises

Le fournisseur prépare et emballe les marchandises conformément à la commande, Il choisit une compagnie de transport et déclare l'expédition, en précisant le nom du client et la destination de la marchandise.

³⁶ SWIFT : *Signification en finance, code...* (2020, avril 10). Disponible sur <https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-comptable-et-fiscal/1445170-swift-signification-en-finance-code/>, consulté le 12\06\2024

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

b. Rédaction de la liste de colisage

L'exportateur est responsable de la création de la liste de colisage, en s'assurant qu'elle est complète, exacte et conforme aux marchandises expédiées (**Voir annexe 4**). Elle doit inclure des informations telles que :

- Le numéro de référence de la commande
- Le nom et l'adresse de l'exportateur et de l'importateur
- La date d'expédition
- La description détaillée de chaque colis, y compris le poids, les dimensions, le nombre d'unités et les marques d'identification
- Le nombre total de colis
- La signature de l'exportateur

c. Le certificat d'origine

Le certificat d'origine doit être présenté aux douaniers afin qu'ils authentifient l'origine des marchandises et appliquent les règles en vigueur. L'acheteur peut également le demander pour s'assurer de l'origine des marchandises. Il s'agit d'un document officiel qui atteste du lieu, du pays où ont été fabriquées les marchandises, voire transformées. Pour chaque marchandise est établi un certificat d'origine par une Chambre de Commerce et d'Industrie (**Voir annexe 5**).

Les 7 champs obligatoires qui doivent figurer sur un certificat d'origine sont :

- Le destinataire
- L'expéditeur
- Le pays d'origine,
- Les différents moyens de transport successifs,
- La désignation douanière
- Le poids de la marchandise
- Les spécificités s'il y a lieu.

d. Établissement de connaissance maritime

La compagnie de transport établit un document de transport maritime, connu sous le nom de connaissance (B/L) (**Voir annexe 6**). Il doit inclure des informations telles que :

- Le nom du navire
- Le numéro de voyage

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

- Ports de chargement et de déchargement
- Nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire
- Description détaillée des marchandises
- Quantité et valeur des marchandises

e. Établissement de l'avis d'arrivée

L'agent maritime est responsable de la création de l'avis d'arrivée, en s'assurant qu'il est complet, exact et conforme aux informations concernant le navire et sa cargaison (**Voir annexe 7**). Il doit inclure des informations telles que :

- Le nom du navire
- Le numéro d'immatriculation du navire
- Le nom de l'armateur
- Le port d'origine
- Le port de destination
- La date d'arrivée estimée
- La description détaillée de la cargaison, y compris le type de marchandises, le nombre de conteneurs ou de colis, et les marques d'identification
- Le nom et les coordonnées des consignataires des marchandises

Ce document informe le client que les marchandises sont en route et qu'elles devraient arriver à destination sous peu.

1-4 Remise et contrôle des documents

Dans le cadre d'une remise documentaire, tous les documents relatifs à la transaction passent par le canal bancaire.

- Le fournisseur remet les documents suivants à sa banque :

- La facture commerciale finale
- Le connaissement (B\L)
- La liste de colisage
- Le certificat d'origine
- Tout autre document pertinent : Selon la nature de la transaction et les instructions de l'acheteur, d'autres documents peuvent être requis.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

- La banque de l'exportateur contrôle les documents et s'assure de leur conformité aux instructions du Swift bancaire.
- La banque de l'exportateur envoie les documents à la banque de l'importateur.
- La banque de l'importateur contrôle aussi les documents et s'assure de leur conformité au Swift bancaire.

Remarque :

- Il est important de noter que le fournisseur ne doit jamais envoyer les documents originaux à l'acheteur directement. En effet, les documents originaux sont nécessaires pour que la banque puisse les présenter à l'acheteur contre paiement. Si le fournisseur envoyait les documents originaux à l'acheteur, l'acheteur pourrait prendre possession des marchandises sans payer, ce qui constituerait un risque pour le fournisseur.
- Le fournisseur remet les documents originaux à sa banque. Il peut également envoyer des copies des documents à l'acheteur par courrier ou par voie électronique.
- L'envoi de copies des documents à l'acheteur est uniquement à titre informatif cela peut être utile pour le suivi de la marchandise.

1-5 Paiement

Si les documents sont conformes

La banque de l'importateur effectue le paiement au fournisseur selon les instructions du Swift bancaire. Ensuite La banque de l'importateur remet les documents à l'importateur.

Si les documents ne sont pas conformes

La banque de l'importateur refuse de les remettre à l'importateur, les documents sont renvoyés à la banque de l'exportateur. L'exportateur peut alors rectifier les documents ou négocier avec l'importateur.

Remarque :

L'importateur peut régler la facture directement à la banque de l'exportateur (paiement au comptant), comme il peut accepter une lettre de change tirée par l'exportateur (paiement à terme).

Dans ce cas, la lettre de change est remise à l'importateur contre les documents. L'importateur a un certain délai pour accepter et régler la lettre de change.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

1-6 Facture domiciliée

La banque de l'importateur peut établir une facture domiciliée à la demande de l'importateur, qui est un document indiquant que le paiement a été effectué.

2- Les étapes de la déclaration en douane par le transitaire après remise des documents par l'importateur

En confiant la déclaration en douane à un commissionnaire en douane expérimenté après réception des documents, l'importateur s'assure d'un processus fluide, sécurisé et conforme aux exigences douanières.

2-1 Mandat et communication des informations

L'importateur établit un mandat officiel précisant les marchandises concernées, les incoterms, les instructions spécifiques et les documents reçus. Ensuite il transmet au transitaire la facture domiciliée et les autres documents reçus (BL, liste de colisage, la carte fiscal (NIF), copie de registre de commerce, les certificats, etc.) et toutes les informations pertinentes pour la déclaration en douane.

Remarque :

Le NIF³⁷ attribué par les services de l'administration fiscale, est mentionné sur des cartes magnétiques ou sur des attestations d'immatriculation.

En règle générale, le NIF comporte quinze (15) positions. Néanmoins, il s'étale sur vingt (20) positions, lorsqu'il s'agira d'immatriculer un démembrement d'une personne morale ou d'une entité administrative (Unités , Etablissements secondaires , Entités secondaires , Succursales , etc) constituant ainsi, un sujet fiscal à part entière. **(Voir annexe 8)**

2-2 Analyse et classement douanier

Le transitaire analyse minutieusement les documents fournis par l'importateur pour identifier la nature exacte des marchandises, leur valeur et leur origine, puis il détermine le code tarifaire douanier adéquat pour les marchandises en se basant sur la nomenclature harmonisée du système douanier (SH).

³⁷ Numéro d'identification fiscale « NIF » . (s. d.). Disponible sur <https://cnrcinfo.cnrc.dz/numero-didentification-fiscale-nif/>, consulté le 24\06\2024

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Remarque :

Le Système Harmonisé (SH) est une nomenclature internationale pour la classification des marchandises. Élaboré par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), le SH est structuré en codes à six chiffres, permettant une classification uniforme des produits à travers le monde. Il est utilisé par plus de 200 pays pour les tarifs douaniers et les statistiques commerciales internationales.

Le SH aide à harmoniser les procédures douanières et commerciales, facilitant ainsi le commerce international. Il est également utilisé pour déterminer les droits et taxes, élaborer des politiques commerciales, et surveiller le commerce de certaines marchandises réglementées.³⁸

2-3 Calcul des droits et taxes de douane

Le transitaire établit la base de calcul des droits et taxes de douane, en tenant compte de la valeur en douane des marchandises, du code tarifaire et des éventuels régimes préférentiels applicables. Il applique les taux de droits et taxes de douane en vigueur pour le code tarifaire déterminé, afin d'obtenir le montant total des droits et taxes exigibles.

2-4 Établissement de la déclaration en douane

Le transitaire saisit l'ensemble des informations requises dans le système informatique de la douane, en veillant à l'exactitude et à la cohérence des données.

La déclaration en douane est transmise par voie électronique à l'administration douanière via le système dédié.

³⁸ Organisation mondiale des douanes. (s. d.). Disponible sur <https://www.wcoomd.org/fr/topics/nomenclature/overview/what-is-the-harmonized-system.aspx>, consulté le 13\06\2024

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Remarque :

Dans le cas de l'Algérie :

Le système ALCES (ALgerian Customs Electronic System) et le système SIGAD sont deux systèmes informatiques utilisés par l'Administration des douanes algériennes pour la gestion et le contrôle des opérations de dédouanement des marchandises.

Le système SIGAD est l'ancien système d'information des douanes, tandis qu'ALCES représente le nouveau système d'information. Le passage de SIGAD à ALCES se fait de manière progressive pour assurer une transition en douceur et minimiser les perturbations opérationnelles.

ALCES³⁹ vise à moderniser et à digitaliser les procédures douanières, offrant aux usagers de l'administration douanière la possibilité d'accomplir les formalités douanières et de bénéficier des services offerts par l'administration via ce système. Il est conçu pour être plus accessible et convivial, avec des inscriptions pour l'attribution de comptes électroniques permettant un accès facilité aux services douaniers (**Voir annexe 9**).

En résumé, ALCES est le système plus récent et avancé qui remplace progressivement SIGAD pour améliorer l'efficacité et la transparence des opérations douanières en Algérie.

2-5 Suivi du dédouanement et paiement des droits et taxes

Le transitaire assure le suivi du dossier auprès de l'administration douanière pour obtenir le statut du dédouanement et les éventuels contrôles physiques ou documentaires. Ensuite il s'acquitte des droits et taxes de douane pour le compte de l'importateur, conformément aux modalités de paiement convenues.

2-6 Restitution des documents et mainlevée des marchandises

Une fois le dédouanement finalisé, le transitaire obtient la mainlevée des marchandises auprès de l'administration douanière et restitue à l'importateur l'ensemble des documents originaux et une copie de la déclaration en douane validée.

³⁹ Alces douane : Révolution digitale en algérie (2024, avril 30).TA. *TRANSITAIRE Algérie*. Disponible sur <https://www.transitairealgerie.com/alces-systeme-douanier-algerien/>, consultée le 15\06\2024

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

L'importateur peut alors prendre possession de ses marchandises, généralement au terminal de déchargement ou à l'entrepôt de douane.

Remarque :

- Le transitaire peut proposer des services complémentaires de transport et de logistique pour acheminer les marchandises vers leur destination finale.
- Il peut également fournir des conseils et une assistance à l'importateur en matière de réglementation douanière, de procédures d'importation et de conformité douanière.
- Le choix d'un transitaire agréé est crucial pour garantir un dédouanement efficace et conforme à la réglementation.
- L'importateur doit fournir au transitaire tous les documents requis en temps voulu pour faciliter le processus.

3- Méthodologie de recherche

La digitalisation joue un rôle crucial dans la transformation des processus logistiques internationaux, offrant des opportunités significatives pour améliorer l'efficacité, la traçabilité et la conformité. Dans ce contexte, nous avons effectué un stage au sein d'une société spécialisée dans le transit de marchandises, pour observer de près l'impact de la digitalisation sur les processus logistiques.

3-1- Contexte et objectifs du stage

Nous avons effectué un stage de quatre mois (du 2 février 2024 au 20 mai 2024) au sein de la société EURL YOUSRA TRANSIT. L'objectif principal de ce stage était de collecter des données nécessaires pour notre étude sur " la digitalisation comme élément intégrant dans l'optimisation des processus de la logistique internationale".

3-2- Encadrement et étude de cas

Encadrés par un déclarant en douane de l'entreprise, nous avons étudié en détail les étapes d'une transaction commerciale internationale impliquant une remise documentaire dans le contexte du transport maritime et l'établissement de la déclaration en douane par un transitaire avec les formalités de dédouanement associées.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

3-3- Documents et confidentialité

L'encadrant nous a présenté tous les documents nécessaires pour le dédouanement. Cependant, la société a refusé de fournir des données quantitatives, invoquant des clauses de confidentialité signées avec leurs clients.

3-4- Guide d'entretien et résultats

Nous avons préparé un guide d'entretien (**Voir annexe 1**) comprenant 15 questions : 10 questions binaires et 5 questions directes. Les résultats ont montré que la majorité des réponses binaires étaient négatives, sauf concernant l'adoption des systèmes de dédouanement digitalisés. Les questions directes ont mis en lumière les difficultés rencontrées par la société dans l'adoption des systèmes de digitalisation de ses processus.

3-5- Analyse des Observations

La digitalisation des processus de dédouanement simplifie et accélère les procédures douanières, réduit les délais et les coûts, et améliore la traçabilité et la conformité. Cependant, notre stage a révélé des défis significatifs pour EURL YOUSRA TRANSIT dans l'adoption de ces systèmes.

Défis Identifiés

- La réticence à adopter de nouveaux systèmes peut être liée à une résistance au changement, un manque de formation et des coûts élevés de mise en œuvre.
- L'importance de la confidentialité des données clients semble être un obstacle majeur.
- Les processus de dédouanement sont intrinsèquement complexes et la digitalisation nécessite une intégration harmonieuse de plusieurs systèmes et parties prenantes.

Malgré ces défis, l'adoption de la digitalisation offre de nombreux avantages, tels que :

- Réduction des délais de traitement et optimisation des flux de travail.
- Meilleure gestion des documents et des formalités douanières, assurant une conformité accrue aux régulations internationales.
- Suivi en temps réel des expéditions et des statuts douaniers, permettant une meilleure gestion des risques et une réaction rapide en cas de problème.

Le stage à EURL YOUSRA TRANSIT a mis en lumière à la fois les défis et les opportunités de la digitalisation des processus de la logistique internationale.

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

En somme, bien que des défis persistent, la digitalisation des processus douaniers et logistiques représente une avancée indispensable pour rester compétitif dans le commerce international moderne.

Conclusion

En s'appuyant sur une étude de cas détaillée, ce chapitre a illustré l'application pratique des concepts théoriques abordés. Cette étude de cas a éclairé les concepts clés du commerce international en les mettant en pratique, mettant ainsi en évidence l'importance d'une planification méticuleuse, d'une communication efficace et d'une maîtrise des réglementations en vigueur.

En fournissant un outil pédagogique précieux, ce chapitre a démontré la capacité à concrétiser les concepts théoriques et à illustrer les défis et les enjeux auxquels les entreprises font face dans leurs opérations d'import-export.

Conclusion générale

Conclusion générale

La digitalisation des processus logistiques représente une transformation essentielle et en constante évolution, redéfinissant les dynamiques du commerce international, de la logistique internationale et des chaînes d'approvisionnement complexes. Cette transition vers les technologies numériques offre des avantages considérables tout en posant des défis importants, ayant des répercussions majeures sur la mondialisation et le rôle des acteurs traditionnels tels que les transitaires.

La mondialisation a entraîné une interconnexion croissante des économies, augmentant la complexité et le volume des échanges commerciaux. L'adoption de technologies innovantes joue un rôle crucial en simplifiant cette complexité, facilitant une gestion plus efficace et transparente des flux de marchandises. Ces avancées renforcent la visibilité et améliorent la coordination des opérations à travers les frontières, permettant aux chaînes d'approvisionnement de devenir plus réactives et résilientes face aux défis du marché globalisé.

Les transitaires jouent un rôle crucial dans la facilitation du commerce international, en gérant efficacement la documentation, les formalités douanières et le transport des marchandises à travers les frontières. La digitalisation des opérations de transit transforme leur rôle en intégrant des systèmes innovants. Cela permet une coordination accrue avec les clients et les partenaires, réduisant ainsi les délais de traitement et améliorant la précision des informations échangées.

Notre problématique de recherche consiste à examiner dans quelle mesure la digitalisation des opérations de transit contribue à l'optimisation de la chaîne logistique internationale.

L'étude empirique sur la digitalisation des processus logistiques chez l'EURL YOUSRA TRANSIT a clarifié comment l'intégration des technologies facilite la coordination et la gestion des flux internationaux, bien que l'entreprise ait principalement digitalisé le processus de dédouanement. Cela nous a ainsi permis de répondre aux sous-questions préalablement posées, comme suit :

- Les transitaires sont indispensables dans la logistique internationale en organisant et en facilitant le transport des marchandises entre les pays. Leur rôle inclut la gestion des formalités douanières, de la documentation et du choix des modes de transport, assurant ainsi une livraison efficace et conforme aux réglementations en vigueur.

Conclusion générale

- La digitalisation révolutionne le secteur, améliorant l'efficacité opérationnelle grâce à une meilleure visibilité et une gestion des données plus rapide. Elle favorise l'innovation par l'automatisation des tâches et l'optimisation des itinéraires, réduisant ainsi les coûts et les délais.
- Les transitaires digitaux sont mieux équipés pour répondre aux exigences croissantes du commerce international, offrant des services plus performants et une valeur ajoutée indéniable à leurs clients.

Cela donc souligne l'importance stratégique de la digitalisation pour l'EURL YOUSRA TRANSIT tout en mettant en perspective les bénéfices tangibles pour l'efficacité opérationnelle et la satisfaction client.

Bibliographie

Ouvrages

Ballou, R. H. (2004). *Business Logistics/Supply Chain Management: Planning, Organizing, and Controlling the Supply Chain* (5ème éd.). Pearson. États-Unis

Blanchard, D. (2021). *Supply Chain Management Best Practices* (3ème éd.). Wiley. États-Unis.

Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2019). *Supply Chain Logistics Management* (5ème éd.). McGraw-Hill Education. États-Unis.

Christopher, M. (2016). *Logistics & Supply Chain Management* (5ème éd.). Pearson. Royaume-Uni.

Chopra, S., & Meindl, P. (2019). *Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation* (7ème éd.). Pearson. États-Unis.

Dubois, P. L., & Fredouet, C. (2017). *Logistique et gestion des stocks : Principes, méthodes, mises en œuvre* (6ème éd.). Vuibert. France.

Foss, J., & Wilson, T. L. (2020). *Global Supply Chain Management: Leveraging Processes, Measurements, and Tools for Strategic Corporate Advantage* (2nd ed.). Routledge. United Kingdom.

Harrison, A., & Van Hoek, R. (2021). *Logistics Management and Strategy: Competing through the Supply Chain* (6ème éd.). Pearson. Royaume-Uni.

Hugos, M. (2018). *Essentials of Supply Chain Management* (4e éd.). John Wiley & Sons, États-Unis.

Kern, J., & Sullivan, M. (2021). *The Digital Transformation of Logistics: Demystifying Impacts of the Fourth Industrial Revolution* (1ère éd.). Wiley. États-Unis.

Langley, C. J., Novack, R. A., & Gibson, B. J. (2020). *Managing Supply Chains: A Logistics Approach* (10ème éd.). Cengage Learning. États-Unis.

Lambert, D. M., & Stock, J. R. (2017). *Gestion de la chaîne logistique : Concepts, stratégies, management* (6ème éd.). Pearson Education France. France.

Le Moigne, R. (2013). *Supply chain management*. Dunod, Paris.

Lièvre, P. (2007). *La logistique*. Éditions La Découverte. Paris.

Lyonnet, B., & Senkel, M.-P. (2015). *La logistique*. Dunod. Paris.

Mangan, J., & Lalwani, C. (2016). *Global Logistics and Supply Chain Management* (3ème éd.). John Wiley & Sons. États-Unis.

Mora-Camino, F. (2018). *La logistique enjeux et réalités : Pilotage global et optimisation des flux* (2ème éd.). Eyrolles. France.

Murphy, P. R., & Knemeyer, A. M. (2021). *International Logistics: Global Supply Chain Management* (4th ed.). McGraw-Hill Education. United States.

Noumen, R. (2004). *Éléments de base de la logistique internationale*. Menaibuc. Paris.

Pasco, C. (2002). *Commerce international* (4e éd.). Dunod. Paris.

Piot-Lepetit, I. (2017). *Logistique et supply chain management : Intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale* (3ème éd.). Dunod. France.

Primor, Y., & Fender, M. (2008). *Logistique production, distribution, soutien* (5e éd.). Dunod. Paris.

Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2022). *The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding the Supply Chain* (6ème éd.). Kogan Page. Royaume-Uni.

Sanders, N. R. (2020). *Digital Supply Chain Management and Digital Transformation: Digitalization as a Competitive Advantage in Supply Chain Management* (1ère éd.). Wiley. États-Unis

Siebel, T. M. (2019). *Digital Transformation: Survive and Thrive in an Era of Mass Extinction*. Rosetta Books.

Simchi-Levi, D., Kaminsky, P., & Simchi-Levi, E. (2021). *Designing and Managing the Supply Chain: Concepts, Strategies, and Case Studies* (4ème éd.). McGraw-Hill Education. États-Unis.

Sohier, J., & Sohier, D. (2017). *Logistique* (8ème éd.). Vuibert. Paris.

Stadtler, H., & Kilger, C. (2005). *Supply chain management and advanced planning: Concepts, models, software, and case studies* (5th ed.). Berlin, Germany: Springer.

Sweeney, E. M., & Grasso, L. (2018). *Global Logistics and Supply Chain Management* (3rd ed.). John Wiley & Sons. United States.

Tixier, D., Mathe, H., & Colin, J. (1983). *La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux*. Dunod. Paris

Valette, L. (2019). *Supply chain management : Le guide pratique pour gérer une chaîne logistique globale et optimisée*(3ème éd.). Editions d'Organisation. France.

Waters, D. (2020). *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management* (8th ed.). Kogan Page. United Kingdom.

Wieland, A., & Handfield, R. B. (2018). *Digital Supply Chains: A Conceptual Framework* (1ère éd.). Kogan Page. Royaume-Uni.

Wood, D., & Barone, M. (2019). *International Logistics: The Management of International Trade Operations* (5th ed.). Cengage Learning. United States.

Revues

Chae, H. C., Kohli, R., & Lai, V. S. (2014). Information technology assimilation in supply chain management: An empirical assessment. *Journal of Operations Management*, 32(3), 115-128.

Fosso Wamba, S., Akter, S., Edwards, A., Chopin, G., & Gnanzou, D. (2015). How 'big data' can make big impact: Findings from a systematic review and a longitudinal case study. *International Journal of Production Economics*, 165, 234-246.

González-Benito, J., & González-Benito, Ó. (2006). A review of determinant factors of environmental proactivity. *Business Strategy and the Environment*, 15(2), 87-102.

Ivanov, D., & Dolgui, A. (2020). A digital supply chain twin for managing the disruptions risks and resilience in the era of Industry 4.0. *Production Planning & Control*, 31(10), 824-840.

Ivanov, D., & Sokolov, B. (2019). The impact of digital technology and Industry 4.0 on the ripple effect and supply chain risk analytics. *International Journal of Production Research*, 57(3), 829-846.

Lee, H. L., & Whang, S. (2001). Winning the last mile of e-commerce. *MIT Sloan Management Review*, 42(4), 54-62.

Lim, J., & Petersen, K. J. (2009). The impact of supplier selection criteria and supplier involvement on manufacturing performance. *International Journal of Production Research*, 47(23), 6373-6389.

Li, S., Ragu-Nathan, B., Ragu-Nathan, T. S., & Subba Rao, S. (2006). The impact of supply chain management practices on competitive advantage and organizational performance. *Omega*, 34(2), 107-124.

Martínez-Sánchez, A., Pérez-Pérez, M., & de-Luis-Carnicer, P. (2011). Information technology adoption in the logistics sector. *Industrial Management & Data Systems*, 111(3), 470-487.

Ma, L., Zhang, Z., & Bai, Y. (2019). The impact of blockchain on food supply chain traceability: A case study of Walmart. *International Journal of Production Economics*, 211, 107-120.

Qrunfleh, S., & Tarafdar, M. (2016). Supply chain information systems strategy: Impacts on supply chain performance and firm performance. *International Journal of Production Research*, 54(1), 239-252.

Prajogo, D. I., & Olhager, J. (2012). Supply chain integration and performance: The effects of long-term relationships, information technology and sharing, and logistics integration. *International Journal of Production Economics*, 135(1), 514-522.

Sin, C. H., & Yim, C. K. (2017). Assessing the impacts of green practices in logistics and supply chain management. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 101, 200-214.

Yang, C. C. (2017). The impact of international logistics performance on international trade and the importance of international logistics in international business. *The International Journal of Logistics Management*, 28(3), 761-782.

Wu, Z., & Pagell, M. (2011). Balancing priorities: Decision-making in sustainable supply chain management. *Journal of Operations Management*, 29(6), 577-590.

Thèses du doctorat

M.JULIEN FRONCOIS (2007). Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance (Doctoral dissertation, Université Bordeaux 1).

Webographie

Alces douane : *Révolution digitale en Algérie* (2024, avril 30). TA. TRANSITAIRE Algérie. Disponible sur <https://www.transitairealgerie.com/alces-systeme-douanier-algerien/>,

AR Racking, (2024, 22 janvier). *Chaîne logistique ou supply chain : qu'est-ce que c'est ?*. Disponible sur <https://www.ar-racking.com/fr/blog/chaine-logistique-ou-supply-chain-que-est/>.,

CSCMP (s. d.). *SCM Definitions and Glossary of Terms*. Disponible sur https://cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx,

DocShipper, (2023, octobre 27). *Qu'est-ce qu'un Transitaire ? Définition, missions et rôle*. Disponible sur <https://docshipper.fr/transport-logistique/transitaire-definition-missions-role/>,

English Transport. (2012, December 3). *Supply chain management*. Disponible sur <http://englishtransport.canalblog.com/archives/2012/12/03/25429316.html>,

Études et Analyses. (2017, août 21). *Logistique internationale : Rôle du logisticien*. Disponible sur <https://www.etudes-et-analyses.com/blog/decryptage-economique/logistique-internationale-role-logisticien-cours-21-08-2017.html>,

Eursped Pro. (2024, mai 23). *Les Défis et Opportunités du Métier de Transitaire Commissionnaire en Douane à l'Ère de la Digitalisation*. Disponible sur <https://eursped-pro.fr/les-defis-et-opportunités-du-métier-de-transitaire-commissionnaire-en-douane-a-lere-de-la-digitalisation/>,

Fulfillment Hub USA. (s.d.). *L'impact de la digitalisation sur la planification logistique : opportunités et défis à venir*. Disponible sur <https://fulfillmenthubusa.com/limpact-de-la-digitalisation-sur-la-planification-logistique-opportunites-et-defis-a-venir/>

Institut NEMO (2023, février 6). *Les 10 principaux enjeux de la logistique en 2023*. Disponible sur <https://www.institutnemo.com/actualites/enjeux-logistique-2023/>,.

Jennifer Montéréal (2023, août 3). *Qu'est-ce que la transformation digitale*. Disponible sur <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-de-projet/qu-est-ce-que-la-transformation-digitale>,

L'équipe du Manager Ocean, (2024, avril 27). *La logistique internationale : guide détaillé et exemples*. Disponible sur <https://www.managerocean.com/logistique-internationale/>,

Les secteurs d'activités - MEEF. (s. d.). Disponible sur <http://metiers-shs.net/specificite-secteur-transport-logistique-a91>

Logistique Internationale, (2023, mars 14). Définition, défis, enjeux.... Disponible sur <https://blog.monprestatairelogistique.com/logistique-internationale/> .

Mecalux. (2023, août 31). *Histoire de la logistique : contexte, origine et évolution*. Disponible sur <https://www.mecalux.fr/blog/histoire-logistique>,.

Mecalux. (2023, 13 septembre). *Qu'est-ce que la logistique internationale ? Comment optimiser ses opérations ?*, <https://www.mecalux.fr/blog/logistique-internationale>,

Mintsoft. (s.d.). *Warehouse Management Systems*. Disponible sur <https://www.mintsoft.com/guides/warehouse-management-systems/>,

Natalia Recio (s.d.). *Customs optimization: strategies and tools to streamline foreign trade*. Disponible sur <https://cms.law/en/col/publication/customs-optimization-strategies-and-tools-to-streamline-foreign-trade>,

Numéro d'identification fiscale « NIF » . (s. d.). Disponible sur <https://cnrcinfo.cnrc.dz/numero-didentification-fiscale-nif/>,

Omron. (s.d.). *Autonomous Mobile Robot*. Disponible sur <https://industrial.omron.fr/fr/products/autonomous-mobile-robot>

Orange. (s. d.). *Quelles applications de l'IoT dans la logistique. IoT Journey*. Disponible sur <https://iotjourney.orange.com/fr-FR/explorer/les-solutions-iot/iot-dans-la-logistique>

Oracle. (s.d.). *What is a Digital Assistant*. Disponible sur <https://www.oracle.com/fr/chatbots/what-is-a-digital-assistant/>,

Oracle. (s.d.). *What is a Transportation Management System*. Disponible sur <https://www.oracle.com/uk/scm/logistics/transportation-management/what-is-transportation-management-system/>

Oracle. (s. d.). *Qu'est-ce que Blockchain ?*. Disponible sur <https://www.oracle.com/dz/blockchain/what-is-blockchain/>,

Organisation mondiale des douanes. (s. d.). Disponible sur <https://www.wcoomd.org/fr/topics/nomenclature/overview/what-is-the-harmonized-system.aspx>,

Print Value (s. d.). *Pourquoi mettre en place une GED ?*. Disponible sur <https://print-value.fr/guide-ged/avantages>,

RAJA. (2023, janvier 11). *Intelligence artificielle en logistique : Où en est la technologie ?* RAJA Blog. Disponible sur <https://blog.raja.fr/intelligence-artificielle-logistique>,

Solutions Informatiques DZ. (n.d.). *Gestion Électronique des Documents (GED)*. Disponible sur <https://www.solutionsinformatiques.dz/Gestion-Electronique-des-Documents-GED-DMS-EDM-Document-Management-System?lang=fr>,

Supply Chain Info (s. d.). *Les nouvelles technologies pour l'optimisation logistique*. Disponible sur <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/les-nouvelles-technologies-service-optimisation-logistique/>,

SWIFT: Signification en finance, code... (2020, avril 10). Disponible sur <https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-comptable-et-fiscal/1445170-swift-signification-en-finance-code/>,

ATM Solutions (2023, janvier 23) . *Découvrez le Rôle d'un Transitaire International ! ATM Solutions - ASSISTANCE TRANSPORT MULTIMODAL*. Disponible sur <https://www.atm-solutions.fr/quel-est-le-role-dun-transitaire/>,

Liliane Monfort (2024, mars 22). *Le rôle des transitaires internationaux dans le commerce mondial*. Shiptify. Disponible [surhttps://www.shiptify.com/logtech/le-rôle-des-transitaires-internationaux-dans-le-commerce-mondial](https://www.shiptify.com/logtech/le-rôle-des-transitaires-internationaux-dans-le-commerce-mondial),

Annexes

Annexe 1 : Guide d'entretien

Ce guide a pour objectif d'évaluer votre niveau de maturité digitale en matière de gestion de la chaîne logistique.

Partie 1 : Utilisation des Technologies Digitales

Questions binaires

Questions	Réponse
Utilisez-vous des systèmes IoT (Internet des objets) pour améliorer la traçabilité de vos marchandises en temps réel?	Non
Avez-vous mis en place des systèmes de blockchain pour sécuriser et simplifier les transactions de vos clients ?	Non
Utilisez-vous des logiciels d'intelligence artificielle pour optimiser les itinéraires de transport et prévoir la demande ?	Non
Avez-vous mis en place des systèmes TMS pour planifier, exécuter et optimiser les mouvements physiques de marchandises ?	Non
Votre entreprise utilise-t-elle des systèmes WMS pour gérer efficacement les opérations d'entrepôt, y compris la réception, le stockage et l'expédition des produits ?	Non
Utilisez-vous des robots autonomes mobiles (AMR) pour automatiser le transport interne de marchandises dans vos entrepôts ?	Non
Avez-vous intégré des assistants digitaux comme des chatbots, emails, etc... pour améliorer le support client et répondre aux questions de manière automatique ?	Non
Votre entreprise utilise-t-elle des systèmes EDM\GED pour gérer électroniquement et efficacement les documents commerciaux et logistiques ?	Non
Avez-vous adopté des systèmes de dédouanement digitalisés pour simplifier les procédures douanières et améliorer la conformité réglementaire ?	Oui
Utilisez-vous le Tracking des marchandises pour vos clients ?	Non

Commentaires

- Nous n'utilisons pas d'assistants digitaux, mais nous disposons d'un effectif disponible 24 heures sur 24, prêt à répondre aux besoins du client.
- Le système de dédouanement digitaliser utilisé, c'est ALCESS (ALgerian Customs Electronic System)

Partie 2 : Processus et Défis de Digitalisation

Questions directes

1- Quels processus logistiques de votre entreprise sont actuellement digitalisés ?

- Actuellement, nous avons digitalisé le processus de dédouanement.

2- Quels défis principaux rencontrez-vous dans la digitalisation de vos opérations logistiques ?

- Les principaux défis incluent le coût initial d'investissement, l'intégration des nouveaux systèmes avec les anciens et la formation des employés pour qu'ils adoptent ces nouvelles technologies.

3- Quels sont vos objectifs en matière de digitalisation de vos processus logistiques ?

- Nos objectifs incluent la réduction des délais et des coûts du dédouanement, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, et de la satisfaction des clients.

4-Quelles actions seraient nécessaires pour surmonter les obstacles à la digitalisation de vos processus logistiques ?

- Nous envisageons de renforcer la formation continue des employés et de développer des partenariats avec des fournisseurs de technologies spécialisées.

5- Quels types d'outils digitaux seraient utiles à adopter selon vous ?

- Les outils tels que les systèmes de gestion des entrepôts (WMS) et les systèmes de gestion des transports (TMS), seraient particulièrement utiles.

Ce guide d'entretien structuré permet d'explorer de manière systématique l'utilisation actuelle des technologies digitales par la société, les défis rencontrés, et les objectifs futurs en matière de digitalisation.

Source : Élaboré par moi-même

Annexe 2 : Facture pro-forma

NOM DE VOTRE ENTREPRISE

Slogan de votre entreprise

Adresse

Ville, État, Code postal

Téléphone 123.456.7890 Fax 123.456.7891

DATE

Nom
Entreprise
Adresse
Ville, État, Cod Postal
Téléphone

Numéro Facture N°: 100

Code client:

Proforma valide jusqu'au:

Préparé par:

Facture proforma

Commentaires ou Indications particulières: : Aucun

VENDEUR	NUMERO B.C.	DATE EXP.	TRANSIT	POINT F.O.B.	MODALITÉS
					D0 à la livraison.

QUANTITE	DESCRIPTION	PRIX UNITAIRE	TVA	MONTANT
			TOTAL HT	\$ -
			TVA	
			MONTANT DEDUIT	-
			AUTRES	-
			TOTAL	\$ -

Si vous avez une question concernant la présente facture, n'hésitez pas à nous contacter [NOM/ N° TEL /EMAIL]

NOUS VOUS REMERCIONS DE NOUS AVOIR CHOISIS

Source : Document interne de la société

Annexe 3 : Facture commerciale

COMMERCIAL INVOICE FACTURE COMMERCIALE						
Date of Exportation Date de l'exportation	Invoice Number Numéro de facture	Export References Renseignements sur l'expédition		Related Parties - Parties liées Yes Oui _____ No Non _____		
Shipper/Exporter (complete name and address) Expéditeur/Exportateur (nom et adresse)		Consignee (complete name and address) Destinataire (nom et adresse)		Tax I.D. Number No. d'identification aux fins de l'impôt		
Country of Export/Pays d'exportation		Terms of Sale Conditions de vente		Currency of Sale Devise de la vente		
Country of Manufacture Pays de fabrication		Importer (if other than consignee) Acheteur (si différent du destinataire)				
Country of Ultimate Destination Pays de destination finale						
International Air Waybill Number Numéro de lettre de transport aérien internationale					(NOTE: All shipments must be accompanied by a Federal Express International Air Waybill.) NOTA: Tous les envois doivent s'accompagner d'une lettre de transport aérien internationale de FedEx.	
Marks & No.'s, No. of Pkg.'s, Type of Packaging, Full Description of Goods Marques et numéros, No. de colis, Type d'emball., Description de la marchandise	Quantity Quantité	Unit of Measure Unité de mesure	Weight Poids (kg)	Unit Value Valeur par unité	Total Value Valeur totale	
Total Number of Packages Nombre total de colis		Total Weight Poids brut		Check one: /Cochez une entrée F.O.B. _____ C&F _____ CIF _____		
These commodities, technology or software were exported from Canada in accordance with the Export Administration Regulations. Diversion contrary to Canadian law prohibited. Ces marchandises, technologies ou logiciels ont été exportés du Canada conformément aux règlements administratifs sur l'exportation des Etats-Unis. Tout agissement contraire à la loi canadienne est strictement interdit.				Packing Costs Frais d'emballage		
It is hereby certified that this invoice shows the actual price of the goods described, that no other invoice has been issued, and that all particulars are true and correct. Je certifie par la présente que les prix indiqués sur cette facture sont exacts, qu'aucune autre facture commerciale n'a été produite et que tous les renseignements fournis sont véridiques.				Freight Costs Frais de transport		
				Insurance Costs Frais d'assurance		
				Other Costs Autres frais		
				Total Invoice Value Montant total de la facture		
SIGNATURE _____		TITLE - TITRE _____		DATE _____		

Source : Document interne de la société

Annexe 4 : liste de colisage

LISTE DE COLISAGE DES COMMANDES

DATE : _____

DESTINATAIRE	EXPÉDITEUR	DATE D'EXPÉDITION :
		EXPÉDITION VIA :
		F.O.B. POINT D'EMBARQUEMENT :
		COMPTE NO. :
		COMMANDE NO. :
		DÉPARTEMENT :

TERMES - PAS DE PRÉVISION

QUANTITÉ COMMANDÉE	QUANTITÉ EXPÉDIÉE	NBRE DE PRODUITS	DÉSIGNATION	POIDS UNITAIRE	POIDS TOTAL	TOTAL EN MÈTRE CUBE
		TOTAUX		TOTAUX		

COMMENTAIRES

Source : Document interne de la société

Annexe 5 : Certificat d'origine

Formulaire de certificat d'origine d'origine d'origine 2, paragraphe 1, Annexe V


(1) Show net weight (kg) and also quantity in the unit provided for category where other than net weight - Indiquer le poids net et leogrammes dans les unités prévues pour la catégorie
 (2) In the currency of the sale contract - Dans la monnaie du contrat de vente.

1. Exporter (name, full address, country) Exportateur (nom, adresse complète, pays)	ORIGINAL		3. N°
	3. Quota year Année contingente	4. Category number Numéro de catégorie	
5. Consignee (name, full address, country) Destinataire (nom, adresse complète, pays)	CERTIFICATE OF ORIGIN (Textile products)		
	CERTIFICAT D'ORIGINE (Produits textiles)		
6. Place and date of shipment - Means of transport Lieu et date d'embarquement - Moyen de transport	6. Country of origin Pays d'origine	7. Country of destination Pays de destination	
	8. Supplementary details Données supplémentaires		
10. Marks and numbers - Number and kind of packages - DESCRIPTION OF GOODS Marques et numéros - Nombre et nature des colis - DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	11. Quantity (1) Quantité (1)	12. FOB value (2) Valeur FOB (2)	
	13. CERTIFICATION BY THE COMPETENT AUTHORITY - VISA DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE I, the undersigned, certify that the goods described above originated in the country shown in box 6 in accordance with the provisions in force in the European Community. Je soussigné certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case 6, conformément aux dispositions en vigueur dans la Communauté européenne.		
14. Competent authority (name, full address, country) Autorité compétente (nom, adresse complète, pays)	AI - A 04 - B (Signature) (Shamp - Cachet)		

Source : Document interne de la société

Annexe 6 : Connaissance maritime

CONNAISSANCE DE TRANSPORT COMBINE N°

Chargeur		 <p style="margin: 10px 0;">SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX</p> <p style="font-size: small; margin: 5px 0;">SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 138.450.000 F SIÈGE SOCIAL : 16, AVENUE MATIGNON - 75008 PARIS REGISTRE DU COMMERCE PARIS B 542 110 481</p> <p style="font-size: x-small; margin: 5px 0;">Reçu pour expédition en état et conditionnement apparemment bons (sauf ce qui peut être inscrit ci-dessous) : — container (s) remis fermé (s) et plombé (s) et déclaré (s) par l'expéditeur contenir les marchandises ci-dessous indiquées (1) — les marchandises indiquées ci-dessous. La remise de la marchandise à la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux et la déclaration faite par l'expéditeur de cette marchandise sur le présent connaissance valent acceptation de sa part des clauses figurant au verso, même en l'absence de sa signature. Le présent connaissance a été établi en un nombre d'exemplaires négociables précisés ci-dessous, l'un des exemplaires négociables étant accompli, l'autre est ou les autres sont de nulle valeur.</p> <p style="font-size: x-small; margin: 0;">N° 60 (F) IMP JANVARY 95 LES LILAS</p>		
Destinataire				
<p>CONNAISSANCE "CONTENEURS"</p> <p>ou à son Ordre</p> <p>à notifier à</p>				
Lieu de prise en charge				
Navire prévu	Port de chargement	Fret payable à	Nbre de Connaissances :	
Port de déchargement	Lieu de livraison			
Marques, Numéros	nombre, genre des colis	Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur	Poids des Marchandises	Volume des Marchandises

Source : Document interne de la société

Annexe 7 : Avis d'arrivée



AVIS D'ARRIVEE

Messieurs

Veillez trouver ci-après un état des marchandises arrivées au port de BIZERTE sur la navire : MARTINE A le : 04.11.2020 Escale : 4387 en provenance de : MARPORT manifestées à votre adresse.

NAVIRE CONNAISSMENT : LTS39N20

B.L : ARKIS10000304381

Tunis le : 06.11.2020

FILDAIR SARL

ROUTE BIZERTE KM 10 MNIHLA
TUNUSIA ID NUMBER : 821442
EAM000 TEL:+21671537111
N/REF:

Traité par: BOUTHEINA KHACHLOUF

Rub	Marque & Numéro	Colis	Désignation de la marchandise	Poids
91	S/M	20	GLASS MOSAIC	24300
	ARKU2363222	1	CHTR VIDE	2200,00

Code	Intitulé	Montant H.T.
06	AVIS D'ARRIVER/SON A DELIVER	15,000 TND
07	ISPS	27,000 TND
16	HAM	15,000 TND
17	DEBARQUEMENT (THC)	150,000 TND
24	MANIFEST ET SUMI	20,000 TND
74	TAXE SCANNER DOUAHE	100,000 TND
103	FRAIS DE DOCUMENTATION	10,000 TND
140	DECLARATION U/C	45,000 TND
188	COMMUNICATION TELEX/FAX	20,000 TND
704	FRAIS RESTITUTION (MTY RETURN)	75,000 TND
713	LOGISTIQUE ET GESTION	35,000 TND

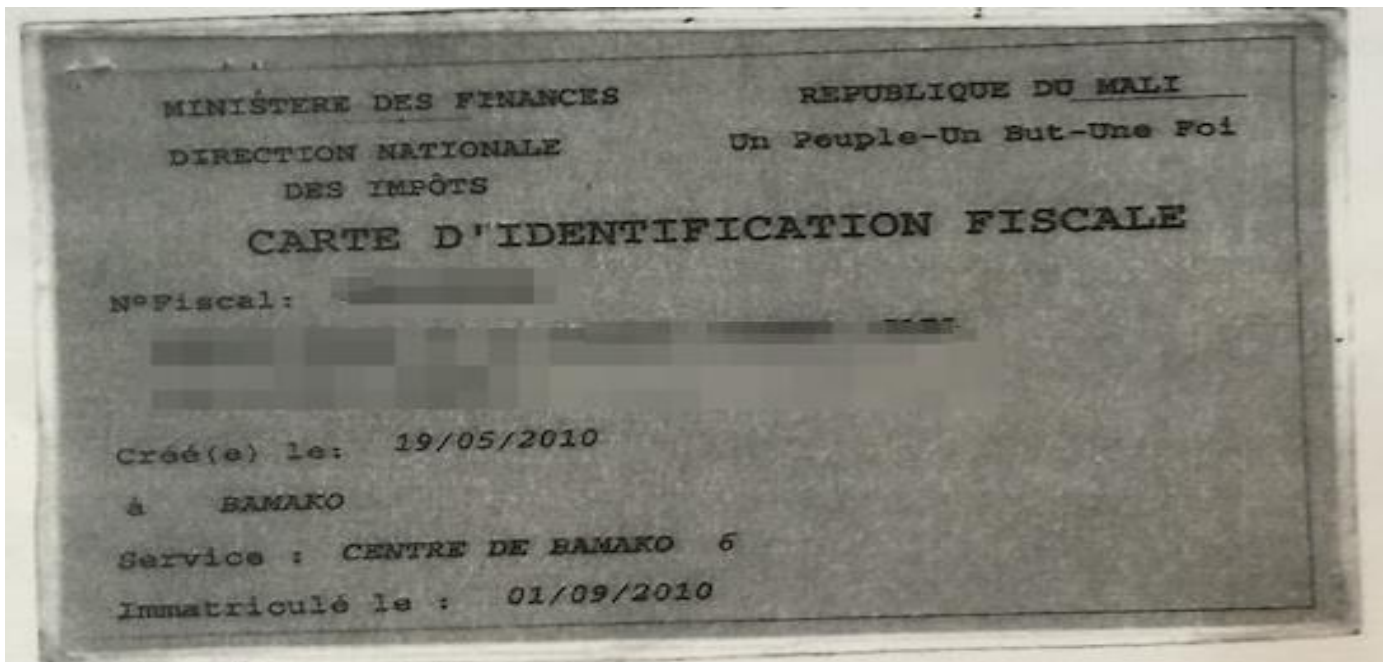
AVANCE SUR FRAIS
CONTENEUR ET AUTRES
:

Timbre Fiscal	Total H.T.	Total T.V.A.	Total T.T.C.
0,60	512,000	76,260	588,260

ARKAS TUNISIE SA ZONE PORTUAIRE RADIS 2040 TÈL (+216) 71449184 Fax: (+216) 71449187 / (+216) 79400482

Source : Document interne de la société

Annexe 8 : La carte fiscal (NIF)



Source : Document interne de la société

Annexe 9 : Le système ALCES

The screenshot displays the ALCES External Portal interface. The browser address bar shows the URL: dev-ept.s.douane.gov.dz/ctr/sdr/ded/ctr0014-q1. The page contains a form for a customs declaration with the following details:

- N° de référence de la déclaration:** H0001-2023-DED-000967-E
- Type déclaration:** IM4 | Importation
- Date Déclaration:** 27/09/2023
- IDD:** 510010000
- Inspection divisionnaire ALGER-COMMEF:** Inspection divisionnaire ALGER-COMMEF
- Bureau de douane:** 510010100
- Bureau de douane Alger-Port:** Bureau de douane Alger-Port

The form is divided into several sections:

- Général:** EPC (40XX), mise à la consommation directe, Dédouanement partiel (A | Non-partiel), Timing de dédouanement (PMD | Déclaration après l'arrivée des marchandises (P...)), Type d'opération (REVENTE EN L'ETAT), Nature de la déclaration (G | Définitive), Nombre d'articles (1), Nombre de colis (2 000), Conteneur (Y | Oui), Poids brut (kg) (80 000), Poids net (kg) (80 000).
- Info du transport:** Mode de transport (10), Transport maritime, Numéro d'identification du moyen de transport (2356), Nationalité du moyen de transport (AL), ALBANIE, Nom du moyen de transport (KRETA), CRN (23A0073000104ICS-0001), N° Titre de transport (1350), Date d'arrivée (02/08/2023), Date de titre de transport (01/08/2023), Lieu de chargement (FR22A), Castelreng, Nombre de TC (2).

Source : Document interne de la société

Table des matières

Table des matières

Remerciements.....	I
Liste des abréviations	II
Liste des tableaux	III
Liste des figures et des schémas	IV
Sommaire.....	V
Introduction générale.....	1

Chapitre I : Cadre théorique de la logistique internationale

Introduction	4
Section 1 : concepts clés de la logistique internationale	5
1- Origine et évolution du concept "logistique"	5
2- Définition de la logistique	7
2-1 Les différents types de la logistique	9
2-1-1 Une logistique d'approvisionnement	9
2-1-2 Une logistique d'approvisionnement général	9
2-1-3 Une logistique de production	9
2-1-4 Une logistique de distribution	9
2-1-5 Une logistique militaire	9
2-1-6 Une logistique de soutien	9
2-1-7 Une activité dite de service après-vente	10
2-1-8 Des reverse logistics	10
2-2 les défis de la logistique dans l'entreprise	11
3- La logistique au niveau international	12
3-1 La logistique internationale VS la logistique nationale	13
3-2 Les avantages et les inconvénients de la logistique internationale VS la logistique nationale	15
3-3 Les composantes de la logistique internationale	16
3-4 Les acteurs de la logistique internationale	17
3-4-1 Les expéditeurs ou les affréteurs	17

3-4-2 Les transitaires	17
3-4-3 Les transporteurs ou les armateurs	17
3-4-4 Les commissionnaires en douane	18
3-4-5 Les manutentionnaires	18
3-4-6 Les prestataires logistiques	18
3-4-7 Le destinataire	18
3-4-8 Les douanes	18
3-4-9 Les assureurs	18
3-4-10 Les banques	18
3-5 Les processus de la logistique internationale	19
3-5-1 Gestion des flux de marchandises	19
3-5-2 Optimisation des coûts et des délais	19
3-5-3 Gestion des documents et des formalités douanières	19
Section 2 : Les opérations logistiques : les fonctions de la chaîne logistique	20
1-De la logistique à la chaîne logistique (supply chain)	20
2- La gestion de la chaîne logistique (supply chain management)	20
3- Les flux de la chaîne logistique	21
4- Les fonctions de la chaîne logistique	23
Conclusion.....	27

Chapitre II : La digitalisation des processus de la logistique internationale

Introduction	28
Section 1 : la digitalisation des processus logistique	29
1- Les technologies utilisées dans la digitalisation de la logistique Internationale.....	29
1-1 les technologies émergentes	29
1-1-1 Internet des Objets (IoT)	29
1-1-2 Blockchain	29
1-1-3 L'intelligence artificielle (IA)	30
1-2- les plates-formes de collaboration et de communication	30
1-2-1 Assistant digital	30
1-3- La robotique	30
1-3-1 Robots Autonomes Mobiles (AMR)	30
1-4 - Les systèmes de gestion informatique	31

1-4-1 Systèmes de Gestion des Transports (TMS)	31
1-4-2 Systèmes de Gestion d'Entrepôt (WMS)	31
1-4-3 Les systèmes de gestion électronique des documents (EDM\GED)	31
1-4-4 Les systèmes de gestion des douanes (CMS)	31
2-Impact de la digitalisation sur la logistique internationale	32
2-1 Efficacité opérationnelle et réduction des coûts	33
2-2 Amélioration de la visibilité la traçabilité et de la conformité.....	33
Section 2 : l'intégration de la digitalisation dans les opérations de transit	35
1- la digitalisation des opérations de transit	35
1-1 Rôle et missions des transitaires	35
1-1-1 Coordination du transport.....	35
1-1-2 Entreposage	35
1-1-3 Suivi des expéditions	36
1-1-4 Protection des biens transportés	36
1-1-5 Gestion de la documentation	36
1-1-6 Gestion des formalités douanières	36
1-1-7 Rôle d'experts-conseils	36
1-2 Utilisation des technologies par les transitaires	37
1-2-1 Gestion de transport et des entrepôts	37
1-2-2 Suivi et traçabilité des expéditions	37
1-2-3 Réception des documents clients	38
1-2-4 Digitalisation du processus de dédouanement.....	38
2- Avantages et défis de l'intégration de la digitalisation dans les opérations de transit.....	39
2-1 Avantages de la digitalisation dans les opérations de transit.....	39
2-2 Défis de la digitalisation dans les opérations de transit	39
Conclusion	42

Chapitre III : Étude de cas d'intégration de la digitalisation dans une société de transit

Introduction	43
Section 1: présentation de l'organisme d'accueil	44
1- Présentation de L'EURL YOUSRA TRANSIT	44
1-1 Mission principale de l'EURL.....	46

1-2 Les partenaires de l'EURL	46
1-3 Le potentiel de l'EURL	46
Section 2: analyse des résultats	48
1- Les étapes du déroulement d'une transaction commerciale internationale	48
1-1 Commande et facturation	48
1-2 Établissement du Swift bancaire	49
1-3 Préparation et expédition des marchandises	49
1-4 Remise et contrôle des documents	51
1-5 Paiement	52
1-6 Facture domiciliée	53
2- Les étapes de la déclaration en douane par le transitaire après remise des documents par l'importateur	53
2-1 Mandat et communication des informations	53
2-2 Analyse et classement douanier	53
2-3 Calcul des droits et taxes de douane	54
2-4 Établissement de la déclaration en douane	54
2-5 Suivi du dédouanement et paiement des droits et taxes	55
2-6 Restitution des documents et mainlevée des marchandises	55
3- Méthodologie de recherche	56
3-1- Contexte et objectifs du stage	56
3-2- Encadrement et étude de cas	56
3-3- Documents et confidentialité	57
3-4- Guide d'entretien et résultats	57
3-5- Analyse des Observations	57
Conclusion.....	58
Conclusion générale	59
Bibliographie.....	61
Annexes	70
Table des matières	81
Résumé.....	85

Résumé

Face à la mondialisation croissante et à la complexification des chaînes logistiques internationales, la digitalisation s'impose comme un levier crucial pour optimiser les coûts et garantir la compétitivité des entreprises. En effet, elle permet d'automatiser les tâches, d'améliorer la visibilité des flux de marchandises, de fluidifier la communication entre les acteurs et de sécuriser les transactions. Les entreprises qui adoptent des solutions digitales peuvent ainsi améliorer leur efficacité, réduire leurs délais de livraison et offrir une meilleure satisfaction à leurs clients. Les transitaires, quant à eux, jouent un rôle essentiel dans cette transformation en facilitant la coordination entre les maillons de la chaîne logistique et en proposant des services digitalisés innovants. La digitalisation de la logistique internationale est un processus en cours qui offre de nombreuses opportunités aux entreprises pour se démarquer sur un marché globalisé et en constante évolution.

Mots clés : Mondialisation, Logistique internationale, Chaînes logistiques internationales, Digitalisation, Transitaires.

Abstract

In the face of growing globalization and the increasing complexity of international supply chains, digitalization has become a crucial lever for optimizing costs and ensuring business competitiveness. It enables the automation of tasks, improves the visibility of goods flows, streamlines communication between stakeholders, and secures transactions. Companies that adopt digital solutions can thus enhance their efficiency, reduce delivery times, and offer better customer satisfaction. Freight forwarders play a key role in this transformation by facilitating coordination between the links in the supply chain and offering innovative digitalized services. The digitalization of international logistics is an ongoing process that presents numerous opportunities for businesses to stand out in a constantly evolving global market.

Keywords: Globalization, International Logistics, International Supply Chains, Digitalization, Freight Forwarders

ملخص

في ظل العولمة المتزايدة وتعقيد سلاسل التوريد الدولية، تفرض الرقمنة نفسها كرافعة حاسمة لتحسين التكاليف وضمان تنافسية الشركات. فهي تتيح أتمتة المهام، وتحسين رؤية تدفقات البضائع، وتسهيل التواصل بين الأطراف، وتأمين المعاملات. الشركات التي تعتمد الحلول الرقمية يمكنها تحسين كفاءتها، وتقليل أوقات التسليم، وتقديم رضا أفضل لعملائها. يلعب وكلاء الشحن دورًا أساسيًا في هذه التحول بتسهيل التنسيق بين حلقات سلسلة التوريد وتقديم خدمات رقمية مبتكرة. الرقمنة في مجال اللوجستيات الدولية هي عملية جارية تقدم العديد من الفرص للشركات للتميز في سوق عالمي متطور باستمرار.

الكلمات الدالة : العولمة، اللوجستيات الدولية، سلاسل التوريد الدولية، الرقمنة، وكلاء الشحن.