

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUE, COMMERCIALES
ET DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire

En vue de l'obtention du diplôme de Master académique en Sciences
commerciales

Option « Commerce et finance internationale »

**La gestion de la chaîne logistique internationale.
Cas du transport de marchandises par voie maritime,
« Port d'Alger ».**

Présenté par :

AIT MALEK Farida

RAMI Malika

Dirigé par :

M^r. OUALIKENE Selim

Soutenu devant le jury composé de:

Président: Monsieur CHENAN Arezki

(Maitre de conférences A) à l'UMMTO

Rapporteur: Monsieur OUALIKENE Selim

(Maitre de conférences A) à l'UMMTO

Examineur : Monsieur OULD TALEB Ouramdan

(Doctorant) à l'UMMTO

Examineur: Monsieur HAMDAD Toufik

(Maitre assistant A) à l'UMMTO

Année universitaire 2016-2017

Remerciements

Merci à dieu de nous avoir donnée la force et le courage de mener a terme ce travail

En tien a exprimer nos sincère reconnaissance et nos vifs remerciement a :

- Monsieur OUALIKENE Selim, notre promoteur et chef de spécialité qui nous a entretenus durant les deux années master et CFI avec beaucoup de connaissances et de savoir.
- Monsieur AOUDIA Mahmoud, directeur du control postérieur de la direction générale des douanes Alger, que nous remercieront pour son aide et ces orientations précieuse pour la réalisation du stage pratique au niveau du port d'Alger, ainsi que sa sœur Djamila qui nous a toujours encourager.
- Monsieur ALLALI Karim, inspecteur du bureau du compte d'escale et son équipe.
- Monsieur DAHIA Bouzid, inspecteur principal aux sections et qui est notre dirigeant et encadreur au niveau de la direction régionale du port d'Alger.
- Monsieur RIHAN Abd Almalek, et madame Fatiha SAHRAOUI, et leurs équipes du service d'agent du contrôle physique de l'IPOC-C.
- Mademoiselle Saliha, et Saliha NAILI, les inspecteurs vérificateurs du service IPOC-C qui nous en fait visiter le port sec (EPAL, DP WORLD DUBAI).
- Monsieur MAHMOUDI et madame la divisionnaire chef du département de l'IPOC central pour nous avoir permet d'accéder au niveau de chaque brigade.
- Monsieur CHALA, chef de brigade conteneur, et monsieur CHAREF Bachir, chef de brigade commercial « export », qui nous ont entretenu est expliquer les étapes de la chaine logistique.
- Sofiane SIZIANI, du service finance « compte d'escale », qui nous a invité a leur entreprise maritime étranger « CMA-CGM », pour avoir expliqué et corriger la méthodologie de notre travail.
- Monsieur BAHMED Mohamed divisionnaire du service du bureau technique, et Mr BOUDELIOUA Abd Arezki sous-directeur de l'information et de la communication de la direction régional de douane « port d'Alger », qui nous ont alimenté avec des annexes et articles et donnée des explications dur la situation actuelle du transport maritime en Algérie.
- Tout le personnel de la direction régionale de la douane du port d'Alger.
- Nous remerciment s'adressent également au membre du jury, pour avoir accepté d'évaluer ce travail.
- Nous remercions enfin nos proches et nos amies qui nous ont toujours soutenus et encourages dans ces moments difficiles au cours de la réalisation de ce mémoire, en particulier nos professeurs du master CFI, avec qui nous avons partagé moment s inoubliables et capitalisé du savoir et des connaissances indispensables a la rédaction de ce travail de recherche.

Farida et Malika

Dédicace

C'est avec une profonde gratitude et mes sincères mots que Je dédie ce modeste travail avant tout à mes chers parents la raison de ma réussite et de mon courage :

Qui

Ont sacrifié leur vie pour ma réussite et pour arriver là, éclairer mon Chemin par leurs conseils judicieux.

J'espérais qu'un jour je vais leur rendre un peu de ce qu'ils ont faits pour moi, que Dieu leur prête bonheur et longue vie.

Je dédie aussi ce travail, à mon grand frère Nassim, qui ma toujours Conseil d'aimer les études et de suivre jusqu'à ce que je serais Doctorante et cadre de l'État.

À mes chères sœurs, Nouara et Salima, qui mon tellement aider et Défendu et conseiller durant mon processus universitaire.

À Kamal Lamrouss, et ses parents ainsi que toute sa famille : Karima; Samia, Souhila, Younes, Nassira, Salim et sa sœur Celia.

À mes amis, Ghania et sa sœur Dibia, Mohamed, et Kader, Dibia Kaneb et Lydia, Lynda, Kahina, Farida, Sadia, Saliha.

Et à ma camarade celle avec qui j'ai réussi à faire ce travail Rami Malika, malgré les disputes et le stress qu'on a eu mais en a réussi et appris à devenir et rester des bonnes amis.

Tous mes professeurs qui m'ont enseigné depuis ma première année jusqu'à ma dernière année de master, plus précisément monsieur Oualikane Selim, et monsieur Abidi, Mr Tessa, Monsieur Sahali et mademoiselle Bel Kaïd Lynda.

Et à tous ceux qui sont chers.

Farida

Dédicace

C'est avec une profonde gratitude et mes sincères mots que Je dédie ce modeste travail avant tout à mes chers parents la raison de ma réussite et de mon courage :

Qui

Ont sacrifié leur vie pour ma réussite et pour arriver là, éclairer mon Chemin par leurs conseils judicieux.

J'espérais qu'un jour je vais leur rendre un peu de ce qu'ils ont fait pour moi, que Dieu leur prête bonheur et longue vie.

Je dédie aussi ce travail, à mes frères, qui mon toujours Conseil d'aimer les études et de suivre jusqu'à ce que je serais Doctorante et cadre de l'Etat.

À ma chère sœur, Djadjia, qui mon tellement aider et Défendu et conseiller durant mon processus universitaire.

À mes chères amis Sada, Djamila, Hanna, Farida, Khalil, Khalifa, Idir, Sahim, mon oncle Rabah et ma meilleur amie Lynda.

Et à ma camarade celle avec qui j'ai réussi à faire ce travail AIT MALEK Farida, malgré les disputes et le stress qu'on a eu mais en a réussi et appris à devenir et rester des bonnes amis.

Tous mes professeurs qui m'ont enseigné depuis ma première année jusqu'à ma dernière année de master, plus précisément monsieur Oualikane Selim, et monsieur Abidi, Monsieur Sahali et mademoiselle Ouandi Lynda.

Et à tous ceux qui sont chers.

Malika

Abréviations

Liste des abréviations

ACD	Agence de Développement Social
ACP	Analyse en Composantes Principales
AID	Association International de Développement
ANEM	Agence Nationale d'Emploi
ANGEM	Agence nationale de gestion du micro crédit
ANSEJ	Agence national de soutiens à l'emploi des jeunes
BIT	Bureau International de Travail
B/L	Bill of Lading (le connaissance maritime)
BIRD	Banque Internationale pour la Reconstruction et Développement
BMT	
BRICS	Brasille Russe Irlande Chine South Afrique
CASNOS	Caisse National de Sécurité Sociale des Non-Salariés
CATI	Centres d'Aide au Travail Indépendant
CCI	Chambre de Commerce Internationale
CFR	Cost and Freight (Cout et Fret)
CFPA	Centre de Formation Professionnelle et d'Apprentissage
CFI	Contrat de Formation d'Insertion
CIRDI	Centre International pour le Règlement des différends Relatives aux Investissements
CIF	Cost Insurance and Freight (Cost, Assurance et Fret)
CID	Contrat d'Insertion des Diplômest
C.I.M	Lettre de Voiture Ferroviaire.
CIP	Carriage and Insurance Paid To (Port paye, Assurance Comprise jusqu'à)
CIRDI	Centre International pour le Règlement des Différends relatives aux Investissements
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement –Compagnie Générale maritime
CNAC	Caisse Nationale d'Assurance Chômage
CNIS	

CNR	Caisse Nationale des Retraites
CNAS	Caisse National des Assurances Social des travailleurs Salariés
CNUCED	conférence des nations unies sur le commerce et développement
COSCO	
CRE	Centres de Recherche d'Emploi
CRM	Costumer Relation Ship Management
C.M.I	Comité Maritime International
C.M.R	Lettre de transport routier (lettre de voiture ou connaissance routier)
CNEPD	Centre National d'Enseignement Professionnelle à la Distance
COTIF	Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires
CPT	Carriage Paid To (Port Payé jusqu'a)
CREDOC	Crédit Documentaire
CSCMP	
CTCA	Code Taxes sur le Chiffre d'Affaire
D/A	Documentaire contre Acceptation
DAF	Delivered At Frontier (Rendu Frontière)
DAIP	Dispositif d'aide à l'insertion professionnelle
DEW	Direction d'Emploi de la Wilaya
DIPJ	Dispositif d'Insertion Professionnelle des Jeunes
DAS	Direction de l'Action Sociale et de Solidarité
DD	droit de douane
DDP	Delivred Duties Paid (Rendu Droits Acquittés)
DDU	Delivred Duty Unpaid (Rendu Droits)
DES	Delivered Ex Ship (Rendu Ex Ship)
DEQ	Delivered Ex Quay (Rendu à Quai)
DGD	
DIT	Division Internationale du Travail
D/P	Documentaire contre Paiement
DPW	
DTS	Droit de Tirage Spécial

HCM	
HOS	Heckser, Ohlin et Samuelson
ENIEM	Entreprise Nationale des Industries de l'Ectroménager
FNSEJ	Fonds National de Soutien à l'Emploi des Jeunes
EPAL	
EPA	
EPA	
ERP	Entreprise Ressource Planning
EVP	Equivalent Vingt(20) pieds
EURL	Entreprise Uni Personnel à Responsabilité limité
EXW	Ex Works (à l'usine)
FAS	Free Alogside Ship (Franco le Long du Navire)
FCA	Free Carrier (Franco Transporter)
FCL	Full Container Load
MAERSK	
MIGA	Agence Multilatérale de Garantie des Investissements
MSC	
FMI	Fonds Monétaire International
FMN	Firme Multinationale
FOB	Free On Board (Franco à bord)
FOFO	Float-On Float-Off
IBS	Impôt sur les Bénéfices des Sociétés
IFC	Association International de Développement
Incoterms	International Commercial Terms (la Chambre de Commerce Internationale)
IPS	Inspecteur Principale aux Sections
IRG	Impôt sur le Revenu Globale
ISO	International Oganization of Standardisation (organisation internationale de normalisation)
GAM	
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (accord générale sur les tarifs et le commerce)

GMA	
GRH	Gestion des Ressources Humaines
LCL	Less than a Container Load
LOLO	Lift-On Lift-Off
LTA	Lettre de transport Aérien
LVI	Lettre de voiture international
NACHKO	
OACI	Organisation de l'aviation Civile Internationale
OCDE	Organisation Coopérative de Développement Economique
OIT	Organisation Internationale du Travail
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
ONAMO	Office National de la Main d'Œuvre
ONP	
ONU	Organisation Nation Unie
ONS	Office Nationale des statistiques
PEJ	Programme d'Emploi des Jeunes
PIB	Produit Intérieur Brut
PID	Programme d'Insertion des Diplômés
MIGA	Agence Multilatérale de Garantie des Investissements
NCPDM	National ceuncil of physical Distribution Management
PNUD	Program des Nations Unies pour le développement
PME	Petite Moyenne Entreprise
PNR	Prêt Non Rémunéré appelé
PV	Procès Verbale
PVD	Pays en Voie de Développement
RH	Ressources Humaines
Ro-Ro	Roll -On – Roll -Off (Roulage)
SIGAD	Système Informatique de Gestion Automatique des Douanes
SCE	Supply Chaine Execution
SCEM	Supply Chaine Event Management

SCM	Supply Chain Management
SCP	Supply Chain Planning
SH	
SLOMAN	
SMI	Système Monétaire International
SMIC	Salaire Minimum de Croissance
SNTR	
SPA	Service Public Administratif
SPA	Société Par Action
SPIC	Service Public Industriel et Commercial
SWIFI	
TAP	Taxe sur l'Activité Professionnelle
TCO	
TCH	
T.O	Tizi Ouzou
TS	Technicien Supérieur
TVA	Taxe sur la Valeur Ajouté
TC	Conteneur
TCLS	Montant de Taxe sur les Céréales et les Légumes secs
TIC	Taxe Intérieur de Consommation
TPP	Montant de la Taxe les Produits Pétroliers
TVA	taxe sur la Valeur Ajoutée
SWIFT	Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication's
VGM	
USA	Etats-Unis
UTI	Unités de Transport Intermodal
ZALE	Zone Arabe de Libre-échange

Sommaire

Sommaire

Introduction générale.....	01
CHAPITRE I : Évolution de la chaine logistique internationale.....	06
Introduction	07
Section 1 : Le commerce international : approche théorique.....	08
Section 2 : Le développement de chaine logistique internationale : concepts, historique, et objectifs.	22
Conclusion.....	39
CHAPITRE II : Les éléments la logistique du commerce international.....	40
Introduction	41
Section 1 : Les facilitations liées à la transaction internationale.....	41
Section 2 : Les différentes modalités de dédouanement	75
Conclusion.....	91
CHAPITRE III : La gestion de la chaine logistique internationale de marchandises en Algérie : cas d'une entreprise publique : le port d'Alger.....	92
Introduction	93
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil	93
Section 2 : La logistique du commerce international par voie maritime à partir du port d'Alger	109
Conclusion.....	125
Conclusion Générale	127
Liste des abréviations	
Références Bibliographiques.	
Liste des annexes.	
Liste des tableaux.	
Liste des figures.	
Liste des organigrammes.	
Table des matières.	
Résumé.	

Introduction générale

Aujourd'hui, nous assistons au développement des échanges de grands flux des marchandises dans le monde, où ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produit telle que les matières premières, les produits semi fini et les produits fini.

À ce stade le commerce international inclus toutes les transactions du marché mondial et regroupe l'ensemble des pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers et qui s'opère par une chaîne logistique internationale; qui définit la suite les étapes de production et de distribution internationale d'un produit depuis l'exportateur jusqu'au client importateur, dans les bonnes et meilleure condition, tout en tenant compte des frontières géographiques, et des barrières commerciales, et la mobilité des facteurs et tout ce qui concerne la réalisation du contrat d'échange entre partenariats dans un contexte de globalisation voie mondialisation, à savoir la nécessité de mettre en place des enjeux stratégiques pour le développement et la protection de l'économie et le territoire des pays émergents et des pays en voie de développements, or l'échange international qui dépend d'une exportation et une importation nécessaire car les pays ne peut produire l'ensemble des biens et des services dont ils ont besoin.

Les échanges internationaux doivent être menés par des réseaux de facilitations et de transport à l'international permettant aux produits de circuler librement depuis leur point de départ vers une destination visée. Ce réseau a été développé par la mise en place de mécanismes et des moyens de contrôle et de suivi des échanges.

Depuis 18^{ème} siècle à nos jours le commerce international prouve une progression et croissances à partir des nouvelles techniques logistiques telles que le développement du transport maritime international (machine à voile dans les années 1860 qui passent au grand navire spécialisé et non spécialisé tel que le Ferry, le port conteneur... etc. Ce qui a permis une double et triple flotte), le développement de l'emballage logistique, les conditions qui précisent les droits, les obligations des risques partagés d'un importateur et d'un exportateur et développement de l'organe de contrôle (Système Informatique de Gestion Automatique des Douanes SIGAD).

L'Algérie, marque le développement de son économie après une colonisation française d'un siècle et trente-deux(32) ans par instaurer des cadres, des ouvriers spécialisés, des organismes de contrôle et de protection territoriale, des banques et tout secteur qui touche à son économie d'endettement afin de pouvoir passer à une économie du marché basée sur l'ouverture de l'économie mondiale.

Depuis les années 1965 où l'Algérie crée le ministère de transport, qui a accordé la priorité à l'entreprise publique et le privilège du transport maritime.

Pour l'Algérie la quasi-totalité des échanges extérieurs passent par les infrastructures portuaires, ce qui permet de donner l'importance pour les activités portuaires et les activités de réception des navires, du fait de son utilité de développement économique des échanges extérieurs de marchandise.

Actuellement, l'armateur étranger domine le pôle du commerce international du transport maritime en Algérie de 98% de navire étranger et de 02% assuré par les compagnies maritimes algériennes (GMA, NACHKO) et ceci vu la détérioration de ces navires et la non-réparation due à certains problèmes techniques vus le manque des techniciens spécialisés dans ce domaine.

L'État Algérien a prévu un système de développement de son commerce extérieur, par ce tournée ou prêté des institutions mondiales comme le fonds monétaire international(FMI) et autres pour une demande d'aide et son inclusion dans les organisations mondiales tel que l'organisation mondiale du commerce(OMC)dont ce dernier a une mission plus large que le général agreement tarif and Trade(GATT) substituer en 1995.

Les objectifs de l'organisation mondiale de commerce (OMC) étaient d'assurer le respect des règles commerciales internationales, de surveiller et réprimer les pratiques déloyales, fixer le programme du travail, développer les échanges, prises de décision et leur contrôle, négociation et amélioration, protection des territoires des pays pratiquant le commerce international, or elle ne produit pas de règles et ne fait que gérer les accords conclus entre les membres par autorisation et gère les normes établies par l'organisation mondiale des douanes(OMD).

Concernant l'OMD cette dernière a pour objectif de favoriser la modernisation de l'administration douanière en renforçant les capacités des managers, et en améliorant un réseau douanier susceptible de soutenir la mise en œuvre de l'accord de facilitation des échanges (AFE).

L'administration douanière a pour mission de lutter contre la fraude commerciale, le banditisme et toutes opérations de commerce extérieur non conforme à la réglementation en vigueur.

La mise en place de cet organe étatique douanier prend une place prépondérante dans l'économie de notre pays et s'appuie sur des formalités logistiques du commerce international.

Son objectif principal est de prévoir une meilleure régulation des importations et des exportations diverses dans un contexte des échanges et de libéralisation économiques entre les nations

D'où la nécessité de formaliser notre problématique en ces termes :

▪ **Problématique**

« Quelles sont les procédures de facilitation destinées à accomplir une opération de logistique internationale dans le cas du transport de marchandises par voie maritime à partir du port d'Alger ? »

▪ **Questions secondaires**

- Quelles sont les contraintes rencontrées par les opérateurs économiques algériens pendant la réalisation d'une opération logistique à l'international ?
- Comment peut-on apprécier la situation du trafic maritime en Algérie actuellement ?
- Quelle sera l'utilité d'une administration douanière ?
- Quelles sont les formalités préliminaires à remplir permettant aux opérateurs du commerce extérieur d'effectuer le dédouanement des marchandises ?

▪ **Hypothèses**

Notre travail de recherche repose sur les hypothèses suivantes, que nous tenterons de vérifier :

- **H1)** La chaîne logistique internationale adoptée par les opérateurs du commerce international a pour objectifs de satisfaire les besoins des clients dans les meilleures conditions aux moindres coûts et dans les meilleurs délais.
- **H2)** La douane est considérée comme une administration régaliennne destinée à assurer le contrôle des flux de marchandises a fin de sécuriser les frontières du territoire, donc de l'économie nationale dans son ensemble.
- **H3)** Le transport maritime est le moyen le plus utilisé dans le commerce international de notre pays pour la quasi-totalité des marchandises et ceci est entretenu à partir d'un emballage logistique appelé conteneurisation d'où ce dernier permet l'arrivée de la marchandise au lieu de destination en bon état, et ce type d'emballage dépend de la nature de la marchandise à transporter.

▪ **Méthodologie du travail**

Pour réaliser ce travail et apporter les éléments de réponse à notre problématique nous somme basé sur une méthodologie orientée a partir des étapes suivantes :

- Consultation des différents documents nécessaires pour la compréhension des concepts et des théories relatives à notre thématique (logistique internationale, commerce international).
- Lecture de plusieurs articles spécialisés dans la gestion de la chaîne logistique à l'international et du transport maritime à l'international.
- Visité une compagnie maritime étrangère (compagnie maritime d'affrètement-compagnie générale maritime « CMA-CGM ») fusionnés en 2005, les responsables de ces compagnies nous ont invités pour nous expliquer les différentes étapes de la logistique suivie par ces conteneurs (affrètement, embarquement, débarquement, manutention, entreposage.)
- Consulter les différents textes législatifs et réglementaires tels que le code maritime, le code des douanes en Algérie, en rapport avec les ministres de tutelle (ministre des finances, du transport, du commerce extérieur).
- Exploitation des divers documents fournis par la Direction générale des douanes à Alger et sous-direction régionale des douanes, accompagnées par des entretiens avec les responsables du port d'Alger, ainsi que les divisionnaires et les inspecteurs des sections de la Direction générale et la direction régionale des douanes, commencent par le bureau de l'inspection principale aux sections (IPS), ensuite l'inspection principale aux brigades (IPB) Brigade commerciales, après l'inspection principale aux opérations du commerce – centrale IPOC-C, et le bureau de recette RPR, enfin le bureau BTDF.

▪ Objectifs

L'objectif de ce travail est d'essayer de comprendre et analyser les étapes logistiques que l'opérateur économique doit suivre pour réaliser une opération de commerce international (import, export) en Algérie, analyser les contraintes logistiques qui sont à l'origine de certaines dépenses et pertes pour le client ainsi que l'opérateur économique et qui seront un guide pour les futurs managers d'entreprise qui auront à effectuer des opérations dans le cadre du commerce extérieur.

Pour essayer de répandre à notre problématique, nous avons estimé qu'il était nécessaire de scinder notre travail de recherche en trois chapitres :

- Le premier chapitre : sera consacré à l'analyse de « L'évolution de la chaîne logistique à l'international » à partir d'une approche théorique du commerce international (section 01) , puis l'analyse de développement de la chaîne logistique internationale à partir d'un certain nombre de concepts, objectifs, contraintes (section 02).

- Le second chapitre intitulé : « les éléments de la logistique du commerce international » auront pour préoccupation de rechercher, d'identifier des facilitations liées à la transaction internationale (section 01), ainsi qu'une présentation des différentes étapes et modalités de dédouanement.
- Le dernier chapitre empirique, est réservé à notre cas pratique centré sur « la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises par voie maritime en Algérie à partir de l'exemple d'une entreprise économique publique « le port d'Alger » ; la première section se limite à une présentation de l'organisme d'accueil, tandis que la deuxième section consacrée au traitement de l'étude expérimentale qui s'appuie sur l'analyse de la logistique du commerce international par voie maritime « port d'Alger », en précisant qu'auparavant nous avons procédé à un examen approfondi des contraintes, techniques, financières, ressources humaines qui entravent le bon déroulement des opérations du commerce extérieur.

Chapitre I

Evolution de la chaine logistique internationale

Introduction

Les opérations du commerce international impliquent des conditions de livraison qui tiennent compte des besoins des consommateurs tels que des obligations de transport, vu l'éloignement géographique du vendeur et du transporteur et qui confèrent une dimension internationale.

Alors le terme logistique dans le commerce international est indispensable à l'activité économique des pays à l'international.

L'ouverture des frontières à l'international, c'est du fait des distances accrues, des différents systèmes administratifs et légaux rendent cette fonction encore plus importante dans la détermination de la compétitivité de l'entreprise.

Dans un premier point du premier chapitre nous avons fait une étude et une analyse sur l'histoire du concept logistique et son contexte commerce international, objectifs, ainsi les méthodes du renforcement d'une logistique, par la suite intégrer les termes clés et essentiels liés à notre thématique qui confère l'étude de la gestion d'une chaîne logistique internationale.

SECTION 1 : Commerce international

La mondialisation est un vecteur de croissance du commerce international et qui définit les échanges entre les nations, ce processus est un mouvement qui permet l'élargissement du champ d'activité d'une économie ou delà du territoire national par le biais d'importations et d'exportation des biens, des capitaux, d'information, des hommes et de leurs modes de vie.

1-1- Le commerce international

Dans la littérature économique des auteurs utilisent les expressions « commerce extérieur » et « commerce international » comme étant synonyme¹.

Le commerce international peut-être défini comme toute activité économique entre le pays vis-à-vis de l'extérieur.

Le commerce international est le résultat d'une division du travail qui s'opère à l'échelle du monde, d'où sa nécessité a lieu parce que aucun pays ne dispose de toutes les ressources (matières premières) et facteur de production (terre, capital, travail et technologie) sur son propre territoire et aussi pour profiter des différences de coût de production entre les pays, ce qui entraîne une certaine spécialisation internationale (Division international de travail DIT).

Les termes qui incluent le commerce international sont « l'importation » et « l'exportation » de biens et services, la concession de licences dans d'autres pays et les investissements étrangers pour élargir les débouché et d'écouler la production.

L'acte de commerce international nous fait comprendre que le vendeur et l'acheteur doivent se mettre obligatoirement d'accord sur les conditions d'achat et de vente du besoin exprimé.

D'où à l'intérieur du contrat en trouve certaines conditions telles que :

- Les conditions de paiement ;
- Les conditions de vente ;
- La date de validité du contrat ;
- La désignation de la marchandise ;
- La date limite d'expédition ;
- Les conditions de transport et d'assurances ;

¹rédigé par Moussaoui Celia et Lakal Nassima : « la logistique du transport maritime de marchandise », Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention de diplôme de master en sciences commerciales, dirigé par Mr Dr Hadjou Lamara , promotion 2015-2016, p9.

- Les documents exigés ;
- Le délai de paiement ;
- La désignation du tribunal en cas du conflit.

1-2- Histoire de l'évolution du commerce international

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

1-2-1- Les échanges internationaux (1800-1975)**1-2-1-1- période 1800-1913 :**

Forte hausse du commerce international de la révolution industrielle est parmi les pays qui dominent dans cette période, on trouve les pays bas qui s'appuient sur un capitalisme marchand et financier et la Grande-Bretagne mais aussi la France qui s'occupe sur un capitalisme manufacturier, et malgré le protectionnisme le commerce international augmente au rythme supérieur à celui de la production².

- 1860-1880, extension du libre-échange entre les économies Européennes et le protectionnisme renforce les Etats-Unis suite à la guerre de succession (guerre civile appelée Civile War).
- l'ouverture de canal de Suez en 1869.
- 1880-1913, retour et renforcement du protectionnisme en Europe central et libre-échange du Royaume-Uni et renforcement du protectionnisme aux USA (57% de droit de douane à pays en 1897).

Dans cette période, la croissance des échanges internationaux s'explique par l'abaissement du coût de transport maritime (diffusion de la machine à vapeur) et l'internationalisation avancée qui touche les capitaux ainsi que les personnes (finance d'infrastructure et elle que les chemins de fer et construction de ports).

Et parmi les facteurs dus aux développements des échanges³:

- Innovation dans le textile, la vapeur, l'industrie, le fer et les chemins de fer ce qui permet aux entreprises de bénéficier d'une avance technique à exporter pour rentabiliser leurs productions ;
- La croissance économique, achat de consommation intermédiaire à l'étranger pour produire (externalisation) ;
- Les innovations du transport, la marchandise flote en double en 1860 du fait de remplacement de la marine à voile par la marine à vapeur ;

²Joël Hermet: « L'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle » septembre 2010, P.5.

³Idem.

- La mise en place d'une monnaie inspirant confiance (étalon-or).

1-2-1-2- Période 1913-1937 :

Le commerce international dans cette période est dominé par l'Europe et qui représentait 40% des flux qui fait 67% exportation et 60% des importations mais qui passe en 1938 à 29% du commerce mondial. Le Royaume-Uni 17.6% du commerce mondial, les États Unies 10.3% du commerce mondial, l'Allemagne 12.5% du commerce mondial et ceci grâce à ses positions fortes dans la chimie⁴.

La première Guerre mondiale entraînait une baisse des échanges internationaux.

- 1919-1929, le commerce international augmente moins vite que la richesse mondiale alors les exportations très faibles.
- Le renouveau du protectionnisme plus particulièrement à partir de la crise 1929 (renforcement des protections tarifaires). Cette guerre touche le cœur du commerce international de l'Europe en particulier le pourcentage est devenu 29% en 1938.

1-2-1-3- La période 1939-1945 :

L'Amérique du Nord assure 22% du commerce mondial, alors durant cette période les USA deviennent le pôle commercial du monde, d'où l'Europe connaît un déficit commercial (endetter vis-à-vis des USA).

1-2-1-4- La période 1945-1975 :

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'au milieu des années 1970, le commerce mondiale progresse à un rythme plus rapide que celui de la production mondiale et ceci dans un contexte de stabilité de taux de change et la croissance économique soutenu par le l'aide de Marshall entre 1948-1952.

Les pays en voie de développement restent stables dans leurs commerces extérieurs durant cette période.

Les pays tiers monde dénoncent la domination dont ils sont victimes et réclament l'établissement d'un nouvel ordre économique international.

Le plan de Marshall a permis d'amorcer les flux d'échanges, une ouverture commerciale et la fin de l'autarcie coloniale et l'action du General Agreement Tariffs and Trade GATT, ainsi la modernisation des transports par exemple la baisse des coûts de transport des avions et des bateaux.

⁴Joël Hermet: « l'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle », septembre 2010, p.7.

Le développement des firmes multinationales et la création d'espaces économiques régionaux (CEE).

Le point négatif de cette période était le choc pétrolier en 1973, le prix du pétrole passe de 2 à 14 dollar.

1-2-2- Le commerce mondial à partir 1992 jusqu'à 2015

1-2-2-1- La période 1992-1994 :

Le commerce international augmente fortement en 1994 (+ 11%), après plusieurs luttes relative à la stagflation, la hausse s'explique par une reprise économique en Europe après une année particulière mauvais en 1993, où ya eut la mise en place du marché unique et qui a permis la liberté de circulation des biens, des services, des personnes et des capitaux, qui est négocié par le traité de Maastricht en 1992 dont il dépasse l'objectif économique initial de la communauté et il donne vocation politique et monétaire au marché commun et il marque une étape dans le processus plus étroit entre les peuples de l'Europe⁵.

Les points principaux à ce traité sont :

- Naissance d'une citoyenneté Européenne ;
- Elargissement des politiques communes ;
- Coopération en matière de justice d'affaire intérieure ;
- Union monétaire.

Cette période est aussi caractérisée par la chute du mur de Berlin qui permit une ouverture des frontières entre l'Allemagne de l'Ouest et celle de l'Est.

1-2-2-2- La période 1994-1998 :

Les échanges internationaux augmentent fortement de 7% par an et ce grâce à la baisse des coûts de communication et de transport ainsi la libéralisation des échanges commerciaux dans le cadre de l'OMC crée en 1995 et aussi le phénomène de délocalisation des firmes multinationales des pays industrialisés vers les pays émergents, et la fusion-acquisition entre les rives de l'Allemagne⁶.

- 1998, la crise asiatique qui a entraîné une rupture de dynamique des échanges, c'est-à-dire la sortie des capitaux de ce pays asiatique va prolonger dans une violente récession.

⁵L'économiste, 26/06/2014 : « évolution du commerce international depuis 1991 ».

⁶Ibid.

1-2-2-3- La période 2000-2001 :

Cette période fait intervenir la crise de la bulle internet.

En 2001 l'intégration de la Chine au sein de l'OMC ce qui marque le début d'une nouvelle ère du commerce international en 2003.

En même temps les pays émergents développent leur stratégie basée sur le faible coût de leur main-d'œuvre pour attirer les multinationales afin qu'elles produisent chez eux pour les réexporter dans les pays industrialisés.

Ainsi que la chaîne de valeur qui s'allonge, se fragmente et se complexifie, ce qui oblige l'intervention de plusieurs intermédiaires et la multiplication des échanges entre les pays.

1-2-2-4- La période Les années 2002-2015 :

La chute due à la récession économique aux États-Unis causés par la crise globale 2007-2008 et qui a résulté un effondrement brutal du commerce international, qui a entraîné une récession de l'économie mondiale et qui a touché beaucoup plus les pays développés et ceux par la baisse de la demande de produits manufacturés et des matières premières comme stopper encore la dynamique qui prévalait jusque-là depuis 2003.

2010-2011, reprise des échanges dans une économie globale relative accentuée par le phénomène effet de base.

Le commerce international évolue en 2012 ou dessous de son rythme moyen observé à la cour de la période précédente crise, alors en 1992-2007 le moyen augmente à 7.5% et depuis 2012 elle augmente à 3.3% de rythme de croissance mondial, alors depuis 2015 le Commerce international à progresser à un rythme inférieur à celui de PIB⁷.

1-3- Les théories du commerce international

Le commerce international fondé sur les théories suivantes :

1-3-1- Le mercantilisme

Le MERCANTILISME, philosophie économique des 16^{ème} et 17^{ème} siècle⁸.

Cette doctrine économique associée à une puissance politique, implique que l'échange international et un « jeu à somme nulle »⁹ entre les nations est ce qui explique le fondement de leurs théories est :

⁷Ibid.

⁸Naji Jammal et Shophie Fournier, « commerce international, théories, technique et applications », Edition du renouveau pédagogique Tnc, Canada, 2005, p.18.

⁹www. MONDIALISATION- COMMERCE INTERNATIONAL ».Fr, p.1.

- la richesse d'un pays s'évalue par la quantité d'or ;
- un excédent commercial fait rentrer de l'or dans le pays et permet d'enrichir la nation ;
- le commerce international est un jeu somme nulle, l'idée explique que chaque pays cherche à obtenir un excédent commercial au détriment des autres.

Alors ils concédèrent que la puissance économique se mesure par l'accroissement des stocks d'or et d'argent qu'un pays détient, ce qui fait une limite à des importations et un développement des exportations.

Leurs théories critiquées par ADAM SMITH, dit-elle fait plus de mal que du bien ¹⁰ c'est-à-dire lorsqu'un pays limite ses importations et oblige à gaspiller ses ressources dans une production de bien pour laquelle il n'est pas expert, alors cette inefficacité de production réduit la richesse d'un pays même si ses trésoreries augmentent.

1-3-2- Théories classiques

1-3-2-1- Les avantages absolus (ADAM SMITH)

Un avantage absolu est de permettre à une entreprise ou un pays de produire un bien ou un service en utilisant moins de ressources qu'à l'étranger.

Ce concept établi en 1776 par ADAM SMITH dont il implique que :

Chaque État a intérêt à se spécialiser dans la production et l'exportation de produits pour lequel il dispose d'avantages absolus.

Alors pour ADAM SMITH l'ouverture des marchés a deux effets bénéfiques, il démontre ceci par l'exemple et deux (02) pays qui disposent de 300 heures de travail et deux produits le vin et le drap, les coûts de production évalués en heures de travail et se résume dans le tableau suivant ¹¹:

Tableau N° 01 : exemple d'avantage absolu chez Adam Smith

Produit \ Pays	Angleterre	Portugal
1 tonneau de vin	200h	100h
1 drap	100h	200h

Source : élaboré par nous d'après des données d'un article de Joël Hermet « l'évolution et théorie des échanges internationaux depuis la révolution industrielle »

Alors ADAM SMITH explique qu'en Angleterre ;

¹⁰Naji Jammal et Shophie Fournier, « commerce international, théorie, technique et applications », Édition du renouveau pédagogique Tnc, Canada, 2005, p.18.

¹¹Joël Hermet, septembre 2010 : « l'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle », p.21.

1 tonneau de vin → 200 heures

1 drap → 100 heures

Ou Portugal :

1 tonneau de vin → 100 heures

1 drap → 200 heures

Si avant spécialisation, chaque pays peut produire un(01) tonneau de vin et un(01) drap à 300 heures de travail alors, après la spécialisation si le Portugal import le drap de l'Angleterre il aura gagné deux (02) unités de plus de drap qu'avant spécialisation.

Et l'Angleterre aura deux (02) unités de plus de vin s'il import du Portugal qui les produit à 100 heures.

Alors Smith définit la richesse d'un pays par la production non pas par la quantité d'or, alors dans sa théorie le commerce et un jeu somme positive.

Mais Adam Smith critiqué par le fait qu'il exclut les pays qui n'ont pas d'avantage absolu du commerce international. DAVID RECARDO à complet par la suite.

1-3-2-2- L'avantage comparatif (DAVID RECARDO)

RECARDO s'adresse au mercantiliste et corriger l'aider d'Adam Smith, bien qu'il explique que la spécialisation s'explique non pas par l'avantage absolu mais plutôt par une analyse d'avantage comparatif.

Il implique qu'un pays a intérêt à se spécialiser là où est comparativement le meilleur ou le moins mouvant, son raisonnement et entretenu de valeur de travail évaluer en (homme/ et année).

Et que le flux d'échange réciproque dépend de la seule différence des rapports de coût entre les deux pays.

Son raisonnement repose sur les fondements suivants :

- Les coûts de transport sont nuls ou négligeables ;
- Les facteurs immobiliers au plan international et parfaitement mobile à l'intérieur du pays ;
- Les coûts relatifs sont différents à l'intérieur de chaque pays avant ouverture au commerce international.

Exemple de David Ricardo pour illustration de sa théorie¹².

¹²www.inverséco.Webly.com, programme : « avantage comparative, spécialisation, dotation factorielle, gain à l'échange.

Tableau N° 02 : tableau de l'avantage comparatif avant spécialisation

Produit \ Pays	Angleterre	Portugal
Vin	80	120
Drap	90	100

Source : élaborer par nous même après plusieurs lectures.

Alors : 200 pour produire du vin et 190 pour le drap.

Angleterre utilise 170 travailleurs et le Portugal 220 travailleurs.

Par rapport à la théorie d'Adam Smith en va conclure que dans ce tableau le Portugal exclu du commerce international (pas d'avantage absolu), mais David Ricardo préconise que l'Angleterre doive se spécialiser dans la production du vin dans elle est dispose d'avantage relatif le plus grand (le vin) et le Portugal dans le bien d'où un avantage relatif le moins grand et qui est le drap.

David Ricardo explique sa théorie après la spécialisation dans le tableau suivant :

Tableau N° 03 : tableau d'avantage comparatif après spécialisation

Produit \ Pays	Angleterre	Portugal
Vin	160	0
Drap	0	200

Source : élaborer par nous même après plusieurs lectures

Pour David Ricardo conclu que les gains d'échange et lier aux économies des travailleurs.

1-3-3-L'approche néo- classique

L'analyse néo-classique et la suivante :

1-3-3-1- Le modèle HOS

Les analystes HECKSER, OHLIN et SAMULSON qui s'intéressent au fondement de l'échange par reformuler la théorie ricardienne implique :

Le prix de produit ou le facteur de production et abondant il sera relativement moins élevé que le produit dans laquelle le facteur de production est rare.

Alors ils disent qu'un pays intérêt à exporter des produits intensifs en facteur de production abondant et importer ceux qui sont intensifs en facteur de production rare.

Exemple de HO :

Les États unie abandonnent relative du capital → coût relatif capital faible → Les voitures relativement moins chères.

Mexique abondance du travail → coût relatif faible salaire → textile relativement bon marché.

Samuelson a énoncé que la hausse du prix d'un bien entraîne la hausse du prix du facteur intensément utilisé dans ce bien que le prix de l'autre facteur diminuait relativement si les pays ne sont pas totalement spécialisés il affirme aussi que le commerce international tend vers une législation des rémunérations des facteurs de production entre les différents pays.

1-3-3-2- Le paradoxe de LEONTIEF (cas des USA en 1953)

Leontief a cherché une vérification empirique du modèle HOS à partir de l'analyse des échanges commerciaux des États-Unis qui dispose d'une abondance dans la capitale et une rareté dans le facteur travail¹³.

Alors Leontief après vérification du modèle HOS il a constaté après le calcul de consommation en capitale est en travail des exportations et des importations américaines que ;

Ya plus de capital dans l'importation des États-Unis que dans leurs exportations et plus de travail dans leurs exportations que dans leur importations.

Il affirme que le travailleur Américain est trois fois plus productif que le travailleur étranger en raison d'une meilleure organisation du travail, d'une gestion efficace de la production est un climat productif plus favorable.

Alors les USA caractérisaient du travail par niveau de qualification, approche néo- factorielle.

1-3-4- Les nouvelles théories du commerce international

Correspond a :

1-3-4-1- Les avantages technologiques (l'écart technologique)

L'écart technologique facteur de performance à l'exportation, cette analyse est considérée comme perfectionnement du modèle Ricardo, d'où les différences de technologie entre pays.

Alors forte corrélation entre les performances à l'exportation et les brevets ou la recherche et développement.

Alors l'écart technologique est une dynamique de l'innovation et les pays qui innovent bénéficient provisoirement d'un avantage monopolistique jusqu'à ce qu'il soit imité par d'autres.

¹³Article, Joël Hermet: « l'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle », septembre 2010, p.28.

Donc M^r Porter souligne qu'une économie nationale dotée d'un taux d'investissement élevée est en mesure de mettre en œuvre de nouveau procédés de fabrication qui conduisent à des situations de monopole.

Et Paul Krugman affirme que dans beaucoup d'industries, l'avantage compétitif ne semble être déterminé ni par les caractéristiques nationales ni par l'avantage statistique de production sur grande échelle mais plutôt par les connaissances engendrées par les firmes à travers les recherches et développements et l'expérience¹⁴.

1-3-4-2- Le cycle de vie du produit (R Vernon)

Vernon reprend l'idée de monopole technologique et la combine avec le cycle de vie de produit et qui dispose de quatre (04) phases de diffusion du produit auprès du consommateur, l'exemple pris aux États-Unis :

- Lancement : le produit n'est pas standardisé, fabriqué et consommé aux États-Unis car la population possède des revenus assez élevés pour acheter un nouveau produit, le commerce international est faible.
- La croissance : production standard, le coût unitaire et le prix de vente baissent alors consommation massive aux USA.

Intégration de marchés étrangers, flux d'exportation des USA vers l'Europe.

- La maturité : la firme innovatrice délocalise la production en Europe car les coûts de production sont moindres (salaire plus faible) et pour déjouer le protectionnisme

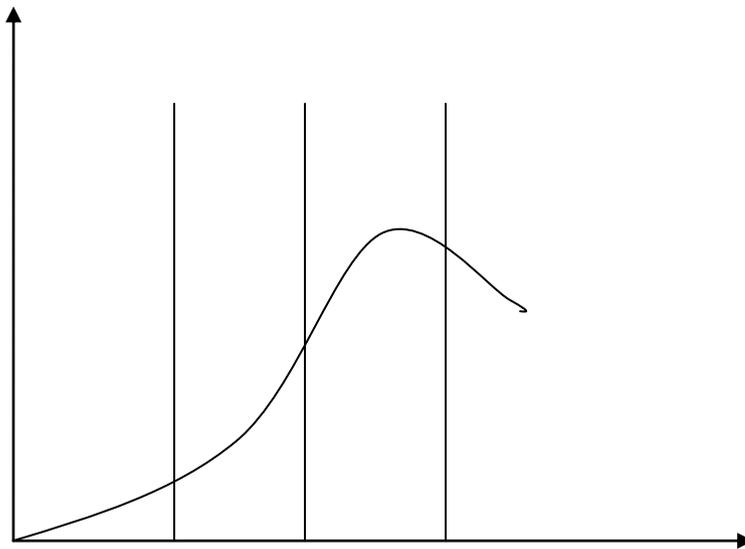
Alors les USA deviennent l'importateur et l'Europe l'exportateur.

- Le déclin : la production délocalisée au pays en voie de développement qui exporte vers l'Europe où elle stagne.

¹⁴Article, Joël Hermet, : « l'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industrielle », septembre 2010.

Figure N°01 : Graphique cycle de vie du produit de R .Vernon

Vente de produit



Nouveauté croissance maturité déclin Temps

Source : élaboré par nous même à partir de l'ouvrage de MUCCHIELLI Jean-Louis intitulé : « relation économiques internationales », 4^{ème} édition HACHETTE LIVRE, Paris, 2005.

La critique de cette théorie sur le fait que les firmes multinationales (FMN) n'adaptent pas leurs produits selon la séquence USA /Europe/ Japon, mais produisent des biens standardisés directement à l'échelle mondiale a fait apparaître l'analyse suivante.

1-3-4-3- L'échange intra-branche ; échange croisé des produits similaires

C'est une transaction qui consiste à un échange de produits similaire (de même secteur d'activité).

La croissance des échanges internationaux s'explique par l'existence d'un certain nombre de marchés de type oligopolistique et qui nécessitent de fort investissement.

Le commerce intra-branche repose sur la similitude des économies, expliqué par le comportement de la demande, les économies d'échelles, la différenciation des produits, l'existence de coûts fixes en recherche et développement.

1-4-Mesure du commerce international

Le commerce international annuel est mesuré par la somme des exportations mondiales des biens et des services, qui est naturellement égale à la somme des importations, il pose des problèmes de financement puisque chaque pays utilise une monnaie différente, la

raison pour laquelle le système monétaire international a pour but de faciliter les échanges internationaux grâce à l'existence d'une monnaie internationale (or, dollar et DTS) et grâce au marché des changes qui permet la conversion des monnaies nationales entre elle.

1-4-1- La balance des paiements

Dispositif et document comptable qui retrace les transactions des relations d'un pays avec le reste du monde, elle mesure les échanges (gestion des opérations de débit et de crédit du commerce international).

La balance des paiements inclut le commerce des produits tel que les biens manufacturés, les matières premières et les produits agricoles, le commerce des services tel que les voyages et le transport.

Elle se divise :

2- La balance commerciale :

C'est la différence entre la valeur des biens et services qu'un pays exporte et la valeur des biens et services qu'il importe.

Si les exportations d'un pays dépassent c'est importation, alors il ya un excédent commercial.

3- Solde des capitaux :

Constitue une énoncer plus large des mouvements monétaires internationaux et qui comprennent les mouvements des revenus de placement et d'investissement.

Les pays dont le commerce extérieur est déficitaire ne pourront régler son déficit sauf s'ils puisent sur ses réserves de change, soit emprunter auprès des autres organisations internationales t'elle le fonds monétaire international(FMI), de même un pays à excédent commercial verra ses réserves de change augmenter aux ses prêts à l'étranger (placements et investissement extérieure).

Pour remédier à un déséquilibre prolongé, le pays déficitaire pourra pratiquer une politique plus protectionniste, mais qui risque de provoquer des représailles affectant ses exportations en change fixes, ou la laisser se dévaloriser, en changes flottants administrés, ce qui renchérira et freinera ses importations et rendra ses exportations moins chères et les stimulera si elles sont également élastiques.

Enfin le pays déficitaire pourra mener une politique de déflation interne, la baisse de la consommation nationale provoquant une baisse des importations et dégageant des ressources qui pourront permettre d'accroître les exportations, si le déficit n'est pas corrigé le pays devra continuer à emprunter à l'extérieur et verra la dette externe s'accroître.

Un pays excédentaire pourra pratiquer les politiques inverses.

1-4-2- Le régime de change

Les échanges entre pays impliquent :

L'existence de mécanisme de change entre la monnaie des différents pays et qui varient en fonction des régimes de change.

Exemple ; dans le système de change fixe des parités des monnaies entre elles doivent rester quasi fixes et les Banque veillent à cette quasi-fixité.

Dans le système de change variable la fixation des taux de change dépend de l'offre et la demande sur le marché des changes.

1-5- Le cadre institutionnelle du commerce international

Après le désordre économique lié à la faiblesse de guerre et de crise, ainsi que la mauvaise gestion des taux de change, la mondialisation a permis d'accélérer les flux des biens et services et des capitaux et le progrès technique à moindres coûts et à la tête de sa réglementation on trouve les organisations et les institutions suivantes mises en place :

1-5-1- L'organisation nation unie (ONU)¹⁵

Apparue en 1942, la charte des nations unies fit élaborer et signer par les représentants de 50 pays à la conférence des nations unies sur l'organisation internationale à San Francisco en juin 1945.

La charte est l'instrument constitutif qui fixe les droits et obligations des États membres et crée ses organes et ces procédures.

L'ONU a pour objectifs :

- Maintenir la paix et la sécurité dans le monde ;
- Favoriser l'établissement des relations harmonieuses entre les nations du monde ;
- Rendre les coopérations internationales possibles en résolvant les problèmes d'ordres internationaux économiques, sociale, culturel ;
- Constitue le centre de réunion et de discussions ou s'harmonise les efforts des nations vers ces buts communs.

Et parmi ces organes qui touchent le commerce international :

Conférence des nations unies sur le commerce et développement (CNUCED), créée en 1964 et qui le principal organe du commerce et développement et ses objectifs est :

¹⁵Naji Jammal et Sophie Fournier, « commerce international, théories, technique et application », Édition du nouveau pédagogique Tnc, Canada, 2005, p.40.

- Aider les pays en voie de développement à tirer les meilleurs parts des possibilités du commerce et d'investissement et de développement.
- Et la programme des Nation Unies pour le développement(PNUD), réseaux de développement interviennent dans le monde entier pour mettre en rapport les pays donateur et réceptionnaire¹⁶.

1-5-2-Le fonds monétaire international (FMI)

Institution financière internationale et qui regroupe 184 pays, créé en 1945 ont pour but de favoriser une économie mondiale forte et de prévenir les crises systémiques, ainsi que rétabliront et soutenir la stabilité économique et monétaire des pays qui les sollicitent en cas de crise et surveillance du système monétaire international(SMI).

1-5-3-Le groupe de banque mondiale

Née des accords de Breton Wood en 1944, la banque mondiale comptait cinq(05) organisations la BIRD (banque internationale) pour la reconstruction et développement, lasociété financier international(IFC), l'association internationale de développement(AID), le centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements(CIRDI), l'agence multilatérale de garantie des investissements(MIGA), alors le rôle principal de la banque mondial et :

- Trouver des moyens de financement, ainsi que des aides les pays en voie de développement dans l'agriculture, santé, éducation et l'industrie.

1-5-4- L'organisation de coopération et de développement économique (OCED)

Centre d'observation des clubs de pays riches, cette organisation européenne de coopération économique a pour mission :

- Renforcer et rendre plus efficace l'économie des pays qui sont membres, par promouvoir l'économie du marcher et favoriser l'essor de libre-échange entre les pays ;
- Examiner les questions qui affectent directement la vie des gens telle que, les coûts des impôts, ainsi que la sécurité sociale (ex : préparer les jeunes à la vie moderne).

1-5-5- La chambre du commerce international(CCI)

Fondée en 1919, représente et regroupe des milliers d'entreprises, elle joue deux rôles :

- Ils coordonnent les appréciations des membres lier aux enjeux relatifs au commerce international et les transmettre au secrétariat international ;
- Ils communiquent aux gouvernements locaux les positions finales adoptées par la CCI.

¹⁶Idem, p.41.

Alors il reste à dire que c'est le port parole des entreprises, et caractérise par autorité de mise de règle régissent le commerce international, ex : les incoterms.

1-5-6-L'organisation mondiale du commerce (OMC)

Organisations intergouvernementale, qui s'occupent des règles qui régissent le commerce international entre les pays, sa fonction principale est de favoriser autant possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges.

Section 02 : Le développement de la chaîne logistique international

Le terme logistique à vue plusieurs définitions chronologiques et selon plusieurs auteurs et associations et les plus importants sont :

- En 1948, le comité de l'American Marketing Association définit le terme logistique « mouvement de marchandises du point de production au point consommation ou utilisation »¹⁷.

Le National council of physical Distribution Management(NCPDM) en 1972 propose une nouvelle définition de celle des années 1963 :

- « Terme décrivant l'intégration de deux activités (ou plus) dans le but de planifier, mettre en œuvre et contrôler un flux efficace de matières premières, produits semi-finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure, sans que la liste soit exhaustive, le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après-vente et des pièces détachées, le choix des emplacements d'usines et d'entrepôts, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation des éléments récupérables ou mis à la ferraille, l'organisation de transports et le transport effectif des marchandises ainsi que l'entreposage et le stockage»¹⁸.

Selon l'économiste ASLOG se situe dans sa définition sur l'impératif de performance :

- « La logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre cout, 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

¹⁷Pierre Medanne et Anne Gratacap, « logistique et supply chain management », Dunod, paris 2008 :p.9.

¹⁸*Idem*, p.10.

encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transports et tournées de livraison¹⁹.»

- la définition générale, la logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnements de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens.

2-1-Évolution du concept logistique

Logistique est d'une origine militaire, sa pratique remonte au temps de l'antiquité, l'objectif est de faciliter le commerce, elle définit l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps.

Alexandre le grand, comme Jules César puis Napoléon, ont organisé la logistique en lui donnant une certaine forme d'autonomie. Sous Alexandre, le général Parménion avait le commandement d'un corps logistique chargé des activités de soutien ; appartenant à l'état-major, il participait à l'élaboration des plans de bataille.

L'Empire romain avec Jules César qui fut le premier à intégrer la fonction appelé « logiste » au sein de ses légions. Celle-ci était représentée par un officier qui avait pour mission de s'occuper des mouvements de l'armée pour pouvoir organiser le campement et l'approvisionnement en nourriture (maîtrise des flux de marchandise nécessaire au négoce de Rome)²⁰.

Logistique vient du grec *logistikos* « relatif au raisonnement » ou *logisteuo* « administrer », les entreprises appliquent ce terme, et considérées comme étant l'art de bien gérer les flux de produit, tout en mettant l'accent sur la minimisation des coûts et en assurent les meilleurs services à ses clients, mais aussi des flux informatiques qui permettent de prévoir, organiser, réorganiser les flux physiques depuis le fournisseur initial jusqu'au client final.

¹⁹*Idem*, p.12.

²⁰Rédigé par Ait Kaci Meriem et Ait Mohand Lynda, Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme académique master en science commerciale « management de la logistique du transport de marchandise par voie maritime ; transport d'un produit pharmaceutique par swissport », Dirigé par Mr, Hadjou Lamara, promotion 2015-2016.

Au 19^{ème} siècle le terme logistique est défini comme « l'art des troupes »²¹, d'où ce terme désigne l'art de combiner tous moyens de transport, de ravitaillements et de logements de troupes la raison pour laquelle ce terme associé dans les firmes, d'où ils font l'objet d'un livre, « précis de l'art de la guerre » écrit par le général JOMINI (général d'empire d'origine suisse au service de NAPOLEON 1er et qui fut le premier à expliciter le rôle de la logistique dans la conduite d'opération militaire), celui-ci met l'accent sur l'existence entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace ,

Pour Jomini, la logistique n'est pas moins que la quatrième des six parties de « l'art de la guerre »²² après 'la politique', 'la stratégie', et 'la grande tactique des batailles' sont avant l'art de 'l'ingénieur' et 'tactique de détail'²³, cet acteur a issu sa recherche d'optimisation de détail sur le terrain des entreprises d'une logistique opérationnelle dédiée à la manutention aux transports et à l'entreposage.

NAPOLEON à son époque a créé le train d'artillerie en 1800, le train du génie et le train des équipages en 1807, en raison de la taille croissante de l'armée napoléonienne, et l'inefficacité des compagnies civiles privées, main ainsi éloignement des champs de bataille, alors cette nouvelle innovation mise en œuvre au sein de la Grande armée et ces changements d'organisation logistique préfigurent de l'évolution qui sera plus tard constatée au sein des entreprises.

Le grand bouleversement de la logistique donc a été vu durant la 2^{ème} guerre mondiale. Dans l'entreprise, les premiers spécialistes à avoir pris en compte des aspects logistiques sont certainement les hommes du marketing, l'un des 4P étant place la distribution physique incluse comme problématique marketing, et en 1922 des auteurs économiques ont insisté sur les fonctions de transport et de stockage.

Cependant c'est surtout à partir des années soixante dix que l'entreprise a découvert la logistique et a commencé à s'y intéresser et ceci pour plusieurs raisons :

- L'évolution normale de la pratique du management ;
- L'évolution de l'économie mondiale, dans un monde d'aujourd'hui caractérisé par la globalisation et l'élimination est suppression des barrières nationales devant les échanges ;
- La mondialisation de l'économie et son évolution dans une libéralisation des échanges ont accéléré et augmente les délais, quantité et les distances ;

²¹*Ibid.*

²²Article jacques colin: « les origines historique de la logistique », centre de recherche sur le transport et la logistique, 25 mars 1996, p.101.

²³*Ibid.*

- La concurrence mondiale.

2-1-1- Définitions de la logistique

La logistique est définie comme suite :

2-1-1-1- La logistique

La logistique est le processus qui permet d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution matériels, d'information et de service afin de satisfaire complètement et rapidement la commande ou l'ordre passé par le client ou coût le plus juste.

Elle concerne les domaines touchant aux flux physiques et au flux d'informations c'est-à-dire, le transport, l'entreposage, l'import et l'export, l'informatique, le déplacement des personnes et des objets, l'origine et la base de son apparition pour que les entreprises s'y intéressent dépendent du transport et d'entreposage.

2-1-1-2- La supply Chain

La supply chain n'est pas une fonction de l'entreprise, non plus un service achetable à un prestataire de services, n'est un module informatique, en est fait une démarche de fonctionnement qui vise à assurer une gestion et une synchronisation de l'ensemble des processus qui permet à un ou plusieurs système client/ fournisseurs de prendre et de répondre aux attentes des clients finaux (du fournisseur du fournisseur au client du client).²⁴

Dans les années 1980, la supply chain contient et regroupe toutes les activités associées aux flux et à la transformation des biens, depuis les matières premières jusqu'au produit fini livré au client, en parallèle le flux d'informations associées.

Alors autour de la distribution physique des produits qui constitue de la logistique externe et de la gestion des matières d'approvisionnements et du stockage qui constitue la logistique interne, la supply Chain, intervient dans toutes les phases de l'entreprise, de la conception jusqu'à l'après vente.

En trouve dans la supply Chain :

2-1-1-2-1- Les types de fonction produits

- Planification (SCP= supply Chain planning) et qui servent à planifier les processus de la chaîne logistique ;
- La mesure (SCM= supply Chain event management) et qui vont aider dans l'implication à piloter et à contrôler la chaîne logistique ;

²⁴Michel Finder et Yves, « la logistique supply Chain », DUNOD, 6^{ème} édition, paris, 2013, p.8.

- L'exécution (SCE= supply chain exécution) dont les outils permettent de gérer l'exécution des opérations logistiques (achats, approvisionnements, production, stock, gestion des opérations de transport).

2-1-1-2-2- Les facteurs clés de la mise en place d'une supply Chain

- Démarche progressive, vérifier l'atteinte des objectifs, et obtenir un consensus global des différents services de l'entreprise ;
- Faire le ménage chez soi avant de commencer à intégrer les fournisseurs et les clients, la rigueur et les méthodes ne pourront être imposés que lorsque cela sera bien implanté en interne ;
- Créer un système de référentiel (langage commun entre tous les acteurs de la supply Chain) ;
- Faire communiquer simplement les systèmes d'information (en interne et en externe) via l'EDI ou un système d'EAI ;
- Former les hommes, les sensibiliser à un comportement collectif et à une culture du partage ;
- Régulariser la gestion dans le cas de variation des demandes client.

2-1-1-2-3- Les niveaux de la supply Chain :

Stratégique : définition de l'offre de produits et de services, dimensionnement de l'outil industriel et logistique, négociation de contrat, partenariat avec les fournisseurs et les clients.

Tactique : prévisions de vente, et planification, programmation et calcul des besoins, règles d'approvisionnements et règles de gestion des stocks.

Opérationnel : gestion des commandes clients, ordonnancement des opérations et de gestion des aléas, exécution des commandes production, distribution et facturation.

2-1-1-3- La supply Chain management

La supply Chain management, processus permet de gérer les flux physiques et d'information dont l'entreprise fait face à la quantité avec ses différents partenaires.

2-1-1-3-1- De la logistique à la supply chain management

Après une étude méthodologique de la notion logistique, la définition de SCM provient de l'entreprise qui focalisait à combiner la stratégie et les activités, les processus et la perception de la supply Chain management (SCM).

L'expression supply Chain s'utilise pour d'écrire la chaîne d'approvisionnement d'une entreprise, et son évolution causée par un environnement concurrentiel et globalisé.

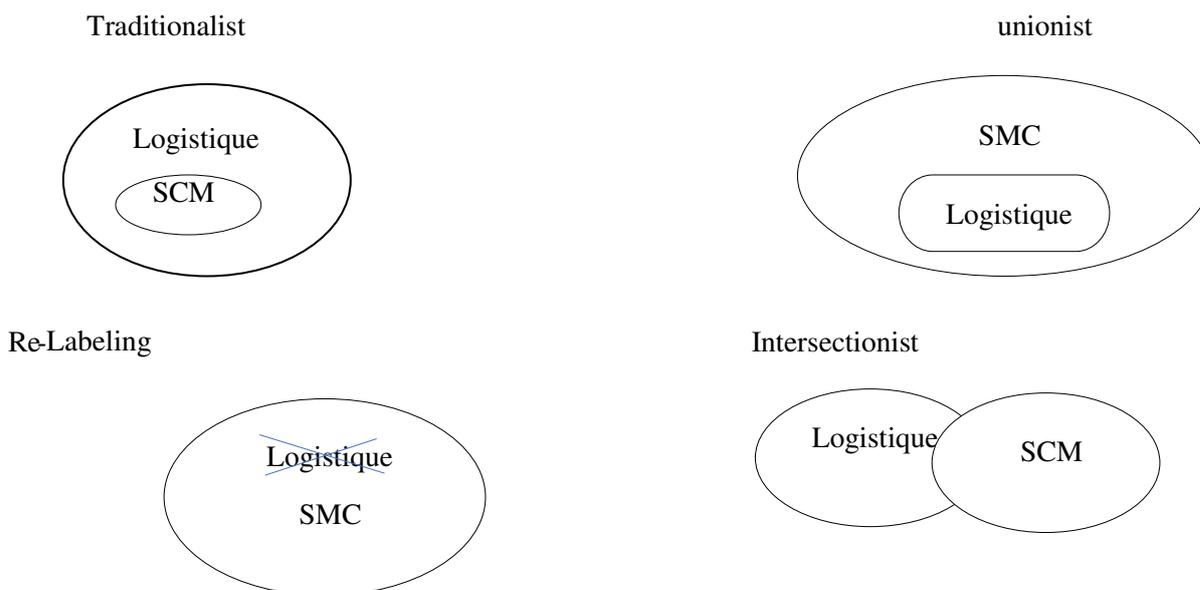
Le CSCMP définit la supply Chain management comme ²⁵:

« La Supply Chain Management englobe la planification et la gestion de toutes les activités relevant de la recherche de fournisseurs, de l’approvisionnement et de la transformation, ainsi que toutes les activités logistiques. Cela inclut notamment une coordination et une collaboration entre les partenaires de la chaîne, qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires de services et des clients. Fondamentalement, le supply Chain management intègre donc la gestion de l’offre et la gestion de la demande dans l’entreprise et entre les entreprises ».

2-1-1-3-2 La supply chaîne management

Selon l’auteur Larson et Halldorsson, en 2004 ont posé leurs quatre (04) visions possibles pour lier la logistique de la SCM, alors qu’en 2007 les mêmes chercheurs reprenaient cette analyse reposée à la figure suivante :

Figure N°02 : Les quatre visions de la logistique versus supply chaîne management



Source : Schéma reconstituer par nous même à partir des informations contenu dans l’ouvrage Anne Gratacap et Pierre Médane, « la logistique et supply chaîne management », paris, 2008, p7.

Alors cette figure indique les quatre perspectives suivantes²⁶ :

- La vision des traditionalistes, qui considèrent que le SCM fait partie, est englobée dans la logistique ;

²⁵Pierre Médane, et Anne Gratacap, « la logistique et supply chaîne management », DUNOD, Paris, 2008, p.31.

²⁶Idem, p.7.

- La vision des unionistes, à l'opposé de la précédente, qui présente la logistique comme un élément du management de la supply chaîne ;
- La vision des partisans d'un changement de nom, le contenu restant identiques ;
- La vision des intersectionnistes qui considèrent que les deux termes ne recouvrent pas le même contenu, malgré quelques éléments en commun.

Alors La logistique et la supply chaîne management, deux termes qui recouvre des objectifs et quelques éléments communs malgré leur point de différenciation d'où ce dernier nommé SCM recouvre des concepts, des organisations, des modes de fonctionnement et de coordination qui n'existe pas dans le cadre de la logistique.

La naissance de la supply Chain management, est la période la plus récente, où la logistique subie des transformations par l'intégration de développement durable dans les réorientations stratégiques et par l'internationalisation des activités, et la stratégie de sous-traitance,

L'évolution de la logistique dans les entreprises a conduit à une évolution de la recherche sur l'entreprise de la manière à concevoir la gestion de la chaîne logistique depuis une vision technicienne égocentrée jusqu'à une approche plus globale par les processus, afin de remédier à la chaîne dans son ensemble avec intérêt particulier par l'articulation des entreprises entre elle.

En résumé, la Supply Chain Management nécessite de passer d'une gestion de fonctions cloisonner, en silos, a une gestion de processus intégrée et dont laquelle le management supérieur est un coût moindre sur l'ensemble de la chaîne logistique.

La maîtrise de l'ensemble de la chaîne logistique correspond au développement de nouvelles techniques d'information et de communication jusqu'à ce que la logistique devienne une supply Chain management.

2-1-1-4- La logistique internationale

Lorsqu'une marchandise est exportée, le principal souci de l'exportateur réside dans l'étape de distribution de la marchandise, et son arrivée au bon port sans dégradations, ni blocage lié à la réglementation des pays traversés et destiné, dans les délais prévus et selon le coût estimé.

La mobilisation des acteurs externes, partenaires de la firme au sein d'une chaîne complexe, fait l'objet de la logistique externe, d'où cette mobilisation implique les prestataires ,fournisseurs et même clients, qui détiennent l'information initiale de

déclenchements de l'ensemble des processus logistique, d'où cette dernière et le plus souvent mise en place à l'initiative d'une entreprise pivot qui s'appuie sur un réseau entendu de fournisseurs, de la PME local, et grandes entreprises qui détiennent une technique particulière, mais ainsi qualifier d'une logistique interprofessionnelle dans le cas de grande distribution ou elle peut s'appréhender vers la répartition des acteurs sur plusieurs pays, dont on parle alors d'une logistique à l'international.

La logistique internationale anticipe le désir des clients à l'international dû fait de processus de mondialisation qui permet de faciliter cette procédure, et vue l'innovation technologique dans les modes de transport divers et l'implication de nouveau système de contrôle et de gestion, ce qui permet de procurer les ressources pour réaliser les désirs et volonté des clients ou bons endroits, tout en optimisant les coûts pour les entreprises pour une meilleure performance.

Alors la logistique internationale est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise située dans un pays à un client situé dans un autre État.

On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale aux transports de la marchandise. Il faut inclure sous cette appellation de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, Conditionnement, Manutention, assurance-transport, Obtention des documents, le choix et le chargement des moyens de transport, (le transport routier, maritime, aérien, ou ferroviaire) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée et les systèmes de paiement.

Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois et arrêtées traitant du commerce international de chaque pays ainsi que dans l'observation des obligations définies dans toutes les conventions traitant des transports internationaux.

La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes : commissionnaire, transitaire, transporteur, banque, assurance, douanier...etc.

2-1-2- Les phases de l'évolution de la logistique

On trouve trois (03) phases principales de l'évolution de la logistique :

2-1-2-1- Phase préparatoire et de démarrage les années (1950-1970)

La logistique cloisonnée est apparue dans l'entreprise après la deuxième guerre mondiale, furent probablement tenté de transposer le savoir-faire au problème rencontré par les entreprises, alors c'est la phase préparatoire de l'émergence d'une entreprise à l'horizon court terme, dominé par les tâches de reconstruction d'urgence (EX : pour l'Europe), cette phase est marquée par une recherche opérationnelle et des premières techniques d'optimisation, appliqués ou problèmes de transport et d'entreposage²⁷.

Les années 70, début d'une stabilisation de l'économie, l'offre de biens était largement inférieure à la demande, alors il fallait produire des quantités importantes pour les vendre dans le contexte d'une gestion manuelle.

Les années (1970-1980) il y avait recherche d'optimisation des stocks et leurs mouvements, sous l'influence des contraintes Marketing qui a vu sa mission s'élargir à la coordination des différentes fonctions participant à la circulation des flux au sein de l'entreprise.

2-1-2-2-Phase de croissance les années (1980-1990)

Appelée phase intégrée, l'objectif est de réduire les coûts et les délais logistiques, à moyen terme.

Elle est reconnue comme un véritable levier concurrentiel permettant de piloter les flux trans-fonctionnels et trans-organisationnel physiques, d'information et financier, dans les meilleures conditions de coûts de qualité et de services.

En cette phase croissante des années 80-90, la logistique change de nature et se préoccupe prioritairement de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise qui concurrencent la mise en circulation des flux (retrait, service après-vente, distribution, production, achat, conception) en procédant à leur décloisonnement à partir de l'arrivée des premières entreprises Resource planning (ERP).

On trouve aussi des outils mathématiques développés afin de réduire les coûts logistiques (ex : détermination des quantités à produire avec l'outil MRP).

Alors la logistique va se traduire par un regroupement des « opérations amont » et « logistiques aval », même de nouvelle évolution et notions marquées durant les années 80

²⁷ Article Jaques Colin, 25 mars 1996 : « les origines historiques de la logistique », p.103.

Telles que « partenariat », « supplier Relationship management (SRM)», et « customer Relationship management(CRM) » qui font leur apparition.

2-1-2-3-La phase de maturité à partir des années 1990

Phase Prétendue a la notion de la logistique collaborative/ SCM.

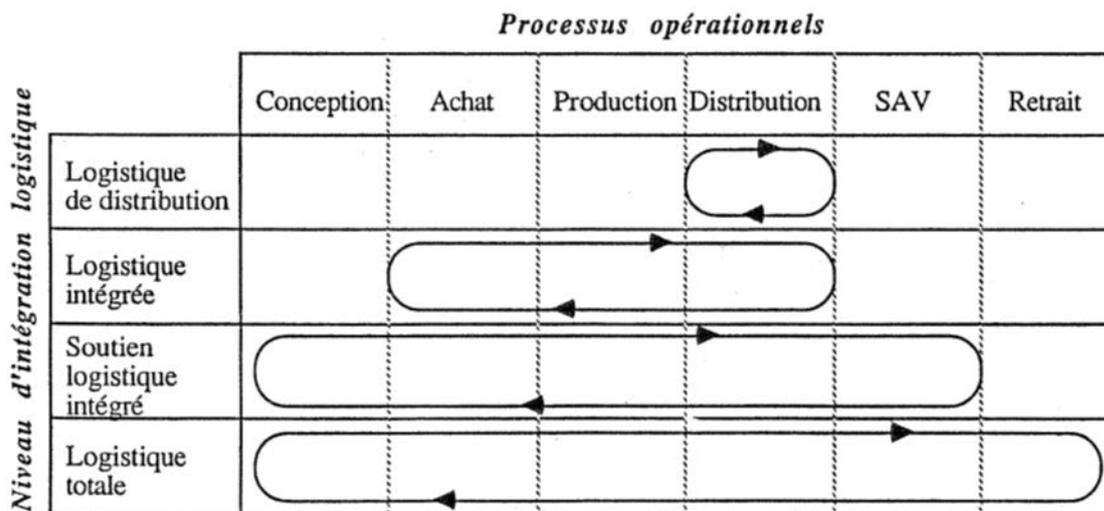
La logistique privilégie sa dimension transversalité qui lui permet de mobiliser toutes les ressources internes et surtout externes, nécessaire à la mise en œuvre d’une chaîne logistique complexe, et un partage important de l’information.

La logistique devient une culture organisationnelle de la complexité et de l’effective, qui face aux risques de désagrégation de ses processus confronter aux extrêmes turbulences de l’environnement, recherche de l’adhésion de tous les acteurs.

Cette phase caractérisée par une baisse de la demande et une forte situation concurrentielle, d’où le comportement incertain des consommateurs, alors le producteur sera obligée de mener l’idée de trouver de nouveau marcher, et fournir des produits de bonne qualité, mais ainsi réduire si couts et ceux en créant du partenariat avec les fournisseurs.

Alors ces obligations, réussi face à des évolutions déjà appurent dans les années 80 telles que ERP ET CRM, et à partir de là en constate que le rôle de la logistique dans l’entreprise revêt un caractère stratégique dont en peu l’appeler « la colonne vertébrale »²⁸.

Tableau N°04 : L’évolution du champ d’action de la logistique :



Source : Tableau extrait d’un article de Jaques Colins, 25 mars 1996, « les origines historique de la logistique ».

²⁸Www. Actu-transport-logistique.fr, article, logistique magazine, « la supply chaîne, véritable colonne vertébral de l’enseigne starbuck coffee ». Publier 01/07/2009.

2-2-Modalité de renforcement de la chaîne logistique à l'international

Pour jouer pleinement son rôle, la logistique assure une coordination intra-organisationnelle et d'inter-organisationnelle d'où ce contexte a permis d'élargir l'évolution de ce processus, l'objectif est d'assurer la compétitivité par l'optimisation des coûts.

La logistique est devenue une fonction vitale à l'entreprise et une fonction créatrice de service est ceci est renforcé par les modalités suivantes :

2-2-1-Nouvelles fonction au sein de l'entreprise

Aujourd'hui les entreprises suivent une certaine stratégie de coordination de leurs activités aux niveaux inter-organisationnel et intra-organisationnel, cette nouvelles fonction s'agit d'une vente à l'international, et qui est d'une importance qui permet l'étroitement la recherche de l'innovation en matière de service logistique.

La fonction logistique est forte lorsque la firme liée avec de multiples établissements dans l'objective principale de cette entreprise et une amélioration de la productivité et bénéficier d'une bonne maîtrise des flux nationaux et internationaux, est possibilité de mettre en place une véritable politique logistique.

2-2-2-Le choix industriel**2-2-2-1- La délocalisation des producteurs**

Cette forme du commerce international, est développé dans les années 1970, et touche tous les secteurs d'activité, dont l'objectif principal et de créer un produit de qualité par réduire les coûts de la main-d'œuvre qui va influencer les coûts de production.

Les délocalisations ont permis à multiplier les opérations d'importation, et de faire propager les flux de marchandise sur de longues distances, alors les transporteurs et les logisticiens ont dû essayés de maîtriser les flux afin de réaliser et protéger les économies réalisées au niveau de production.

Ces délocalisations ont permis une remise à plat de l'organisation logistique dans de nombreuses firmes.

2-2-2-2- La spécialisation des usines

La diversification de l'offre peut provoquer la réduction des produites en quantité. Alors pour protéger leurs réalisations de l'économie d'échelles et pour retrouver des volumes de production, les entreprises adoptent l'idée de spécialisations des usines, ex : usine par pays ne fabriquant qu'une seule famille de produit, mais pour l'ensemble du continent où l'usine est implantée²⁹.

²⁹Jaques Paveau et François Duphil, « exporter », 4^{ème} Édition Foucher, 2013.p.253.

Cette solution modifiée donnée en matière logistique, puis elle a conduit à multiplier les flux à l'intérieur des zones, ex : création de vastes plateformes.

2-2-2-3- La différenciation

Afin de maintenir la compétitivité est de retrouver un accord entre la flexibilité des produits et particularité de chaque marché dû à la différenciation retarder qui se généralise dans de nombreux secteurs d'activité, alors les usines produisent des articles standardisés qui ensuite font l'objet d'adopté à chaque marché au plus près des clients.

Cette organisation industrielle a des conséquences importantes au niveau de la logistique, d'où elle conduit à massifier de nouveau un certain nombre de flux.

Notamment se concernant les produits standard, d'autre part, elle amène ainsi les opérateurs logistiques à fournir des prestations allant bien au-delà des simples transports et stockage.

2-2-2-4- Le juste-à- temps

Le Domaine logistique étendu par la nécessité de dépasser les frontières de l'entreprise pour mettre en place des collaborations avec les fournisseurs comme avec les clients est ceci en exigeant des livraisons plus fréquentes pour des fournisseurs en matière de stocke et matière première et demi-produit grâce à des fabrications de la demande.

2-2-3- L'externalisation, de la logistique

La logistique fonction vitale dans l'entreprise est une fonction créatrice de service (de valeur) et ceci-ci relèvent de la rapidité de livraison et de la qualité des prestataires de service après-vente, et la fiabilité des délais aux clients.

Les entreprises externalisent toutes les fonctions périphériques et grandes, celle de base, dont la logistique offre de nombreux avantages :

- Concentrer l'activité sur les métiers de base ;
- Favoriser le développement d'avantage concurrentiel ;
- Développer d'un système information performant pour assurer le contrôle de la chaîne logistique et des prestataires extérieurs ;
- L'externalisation conduit en général au plus fiable coût logistique total, grâce à la pression exercée sur les sous-traitants elle dispense d'acquérir et développer un savoir-faire dans le domaine logistique de plus en plus technique.

Et ces difficultés sont comme suite :

- Difficulté de contrôler de coordonner des flux, de la chaîne logistique globale ;

- Difficulté de mise en œuvre d'un système d'approvisionnement ou de livraison en juste à temps ;
- On a constaté que la recherche d'un gain de productivité par l'externalisation des industries qui va s'allier avec des partenaires va permettre à la prestation de s'élargir et de devenir une véritable architecte de solution logistique.

2-2-4- Centralisation de l'entreposage³⁰

L'ouverture des Frontières conduit les entreprises à s'interroger sur le niveau pertinent d'organisation de leur logistique. Avoir centralisé les productions sur un seul marché unique permet des flux massifs.

Les avantages d'un système de distribution centralisée sont nombreux, tout d'abord une réduction des stocks ainsi que des opérations de manutention et donc un allègement des coûts, d'entreposage, mais aussi une plus grande facilité de communication entre le commercial et la logistique, et une rapidité dans les livraisons.

Mais aussi la centralisation soulève quelques problèmes :

Accroissement des coûts et des volumes de transport puisque la distance moyenne entre l'entreprise centrale et les clients augmentent.

2-3- Les références comparatives dans une chaîne logistique

La gestion de la chaîne logistique est devenue un élément-clé dans la stratégie des entreprises, ce qui fait l'objet d'un ensemble d'enjeux liés à l'optimisation de ce dernier.

La logistique dans son ensemble influence le secteur transport d'où son développement génère des restructurations chez les acteurs du secteur transport, mais ainsi le développement régional, ou l'implantation des entreprises dans des régions dotées de solides infrastructures, et l'environnement scientifique et technique par développer et généraliser de la robotique et qui d'une création et une gestion informatique.

2-3-1-La croissance de l'entreprise

Une logistique performante augmente la rentabilité et la flexibilité de l'entreprise.

2-3-2-La maîtrise des coûts

La logistique permet d'éviter tous les gaspillages, dans ce cas la logistique intégrée et particulièrement efficace est ceci pour une meilleure connaissance de l'environnement.

³⁰Jaque Paveau et François Duphil, « exporter », 4eme Édition Foucher, Malakoff, 2013.p.255.

2-3-3- Les possibilités d'externalisation de l'entreprise

L'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale et ce en confiant à des spécialistes certaines opérations comme le transport ou le stockage des marchandises.

2-3-4- La diversifications de l'entreprise

La maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.

2-3-5- Les décisions de localisation, d'agencement de l'entreprise

Elles ont pour objectifs de réduire les coûts de transport externe et de manutention grâce à des choix réalistes d'implantations géographiques et d'organisations internes des unités de production.

2-3-6- Le risque

La réduction du risque, est un enjeu majeur de l'optimisation de la chaîne logistique, le risque est en effet bien souvent la variabilité la plus impactant dans la vie d'une entreprise et celle étant la plus difficile à évoluer.

L'entreprise possède une vision complète et fiable de sa chaîne logistique, elle permet de pouvoir réagir rapidement en cas de problème, et surtout, d'anticiper au maximum les risques liés à la chaîne logistique, cela peut-être ainsi par exemple la défaillance d'un fournisseur ou encore l'arrivée de pics de volumes de commande imprévue.

La diminution de risque est donc un enjeu phare dans la recherche d'optimisation de sa chaîne logistique qui ne peut être obtenue sans la visibilité optimale de ces derniers.

2-3-7- La satisfaction du client

Un client satisfait est un client dont la commande est rapidement traitée. À cet effet, il est ainsi primordial de parfaitement maîtriser la chaîne logistique dans sa totalité. Cette maîtrise permet alors de fiabiliser les prévisions de vente, avoir une gestion efficace des stocks en une parfaite connaissance de leur état, et une maîtrise de la traçabilité des produits.

Ceci permet de pouvoir arriver en fin à une réduction du temps de préparation des commandes, et de façon commerciale, une meilleure fidélisation de la clientèle.

2-4- Les différents types de la chaîne logistique

Dans le premier lieu on trouve la chaîne logistique directe qui contient un consommateur qui effectue sa demande auprès de l'entreprise qui est-elle tournée vers le fournisseur pour faire sa commande selon le besoin du client, les flux de la chaîne logistique directe se montrent dans la figure suivante :

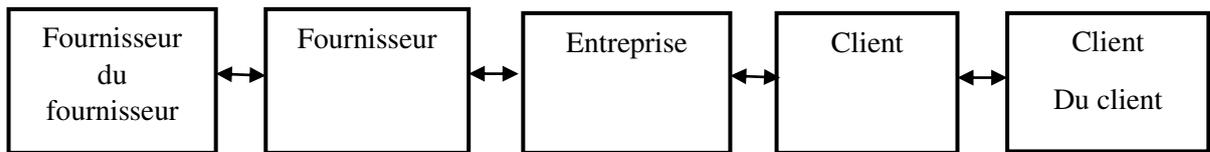
Figure N° 03 : Chain logistique direct



Source : élaboré par nous-mêmes, après plusieurs lectures.

Pour la deuxième position, on trouve la chaîne logistique élargie, qu'on trouve dans plusieurs entreprises qui se mettent en collaboration, ou l'une de ces entreprises joue un rôle dominant et central, cette chaîne est représentée dans la figure suivante :

Figure° 04 : chaîne logistique élargie

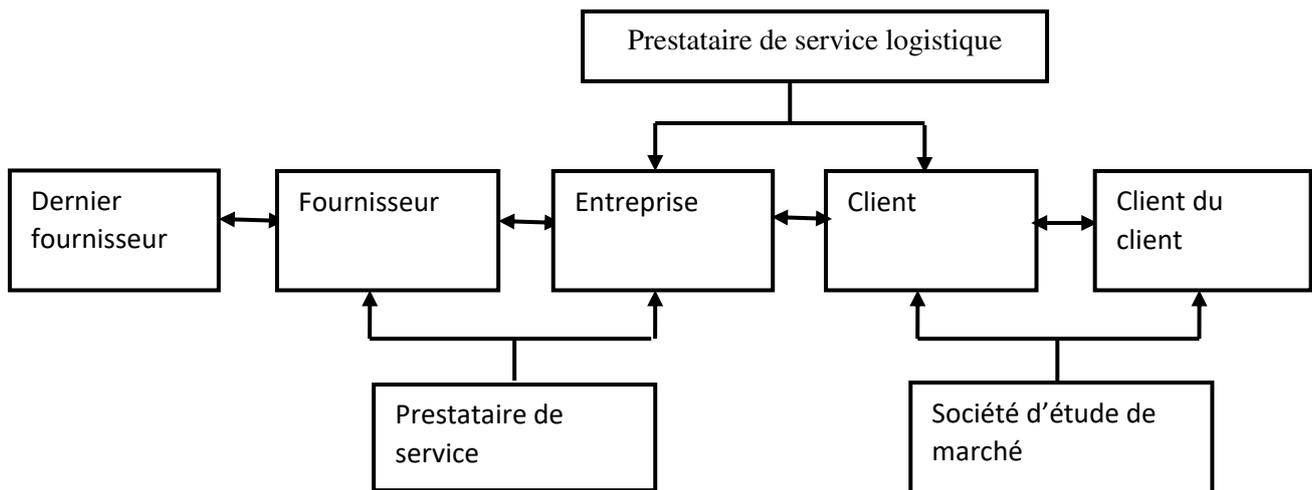


Source : élaboré par nous-mêmes d'après des images de la chaîne logistique élargie recherchées sur Google.

Pour le troisième type nommé la chaîne logistique globale, où les acteurs sont localisés dans différents pays.

Certaines des chaînes logistiques permettent de faire intervenir plusieurs acteurs externes à l'entreprise qu'elle soit importatrice ou exportatrice, la figure ci-dessous montre le mécanisme d'une logistique globale :

FigureN° 05 : chaîne logistique globale



Source : élaboré par nous-mêmes après une image extraite de Google sur la chaîne logistique globale.

2-5-Importance et objectifs, contrainte de la supply Chain**2-5-1-Importances de la supply Chain**

- La logistique est un service appart entière dans la plupart des entreprises de moyenne et grande taille ;
- La logistique importante pour toutes les acteurs de l'entreprise car elle influence son activité, c'est dans la plupart des entreprises une fonction transversale qui cerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible ;
- la logistique est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objet commun satisfaction des clients. Dans certains secteurs d'activité la logistique peut constituer un avantage concurrentiel.

2-5-2-Objectifs de la supply chaine

- la logistique est l'activité qui a pour objectifs de gérer les flux physiques d'une organisation, mettant ainsi à disposition des ressources correspond aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminer dans des conditions de sécurité et de sureté satisfaisant ou besoins clients ;
- la logistique représente donc l'ensemble des activités qui permettent de mettre à disposition la bonne quantité de produits à moindres coûts au moment et à l'endroit ou une demande existe ;
- l'objet de la logistique porte à la fois sur de court terme (optimisations des flux physiques quotidiens) et sur moyen et long terme (mise en place de plans d'action pour optimiser les paramètres de production et de stockage) ;
- l'objectif de la fonction logistique est de coordonner les produits en circulations de manier à ce que les produits circulent en continu (pour diminuer les délais de livraison) et regrouper les produits (pour diminuer les coûts) ;
- maintenir un niveau de qualité face à une complexité croissante ;
- assurer le juste-à-temps entre la production et la vente ;
- pouvoir résister aux mutations affectant du commerce mondial ;
- optimisations les acheminements vers les magazines, ainsi les approvisionnements pour éviter les différenciations des produites de l'entreprise et les ruptures de stock.

2-5-3- Les contraintes de la supply chaîne**2-5-3-1-Contrainte liées aux marchandises**

Selon la nature des produits denrées alimentaires, marchandise périssable, marchandise dangereuse, il convient de prendre des dispositions et adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie peut découler des propriétés mêmes des marchandises (recommandation réglementaire), respect des conditions de transport.

2-5-3-2- Contrainte réglementaire

Obligation documentaire liées à la nature des produits importés (licence, certificats d'origine, certificat de circulation et contingent). Obligation documentaire liée douane est des régimes douaniers horaires de travail dans les pays d'escale, réglementation applicable en cas de litiges.

2-5-3-3-Contraintes géographique

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

2-5-3-4-Contraintes techniques

Absence des moyens de manutention adéquate dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencés par de nombreux facteurs.

Conclusion

En conclusion pour ce premier chapitre, on notera que l'évolution du commerce international est le contexte et raison de l'évolution des procédures et facilitation logistique et ce qui est réciproque pour la croissance et l'élargissement des échanges à l'international.

Alors, un opérateur économique qu'il soit importateur ou exportateur pour réaliser une opération du commerce international il doit tout d'abord comprendre et maîtriser le terme logistique et ces procédures lui permettant de minimiser les coûts et les délais afin que son entreprise soit compétitive.

L'ensemble de ces facilitations est à expliquer et analyser dans le chapitre suivant, élément par élément.

Chapitre II

Les éléments de la logistique du commerce international

Introduction

La réalisation d'une transaction commerciale à l'international nécessite la maîtrise de l'ensemble des procédures et formalités en commençant par la conclusion de la transaction commerciale elle-même et l'existence d'un bouquet de facilitations accordées par les institutions qui interviennent par la suite, soit en ce qui concerne le rôle vital joué par la banque en tant que source de financement et les sociétés d'assurance l'accompagnement notamment les opérateurs exportateurs en mettant à leur service des garanties d'assurance contre les risques qui peuvent empêcher la réussite de l'opération.

La douane comme étant un organe de contrôle joue un rôle important dans le traitement rapide et accéléré de marchandises importées ou exportées dans un cadre sécurisé et ce, en coordination avec les sociétés chargées de transport (maritime, aérien et terrestre), les entreprises portuaires et les entrepreneurs des activités portuaires et tous les autres intervenants au sein de la chaîne logistique tels que les services de contrôle de conformité aux frontières, les transitaires et les commissionnaires en douane.

Aussi, la douane a mis en place certaines facilitations pour accélérer les procédures de dédouanement et a procédé à la conclusion de confiance avec des opérateurs économiques en accordant de maximum de facilitations pour l'enlèvement rapide des marchandises et les soumettre au contrôle à posteriori par la suite sur site.

Section 01 : Les facilitations liées à la transaction internationale

1-1 Les Incoterms

Les Incoterms (contraction des mots anglais International Commercial TERMS) sont des termes normalisés qui ont pour but de définir les « droits et devoirs » des acheteurs (importateur) et des vendeurs (exportateurs) qui participent à des échanges commerciaux internationaux et nationaux.

Ils ont été créés en 1936 par la Chambre de Commerce Internationale ou CCI (International Commercial Chamber « ICC » en anglais) à Paris, dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux.

La réglementation applicable est édictée et publiée par cette même chambre.

1-1-1- La dernière version des Incoterms

Avant l'année 2010 il existe 13 Incoterms qui sont :

EXW(Ex Works), CIF(Cost, insurance, and freight), CER(Cost, and Freight), CIP(Carriage and Insurance Paid to), CPT(Carriage Paid to), CER(Cost and Freight),

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

FOB(Free On Board), FAS(Free, Alongside, Ship), FCA(Free Carrier), DDU(Delivered Duty Unpaid).

DDP (Delivered Duty Paid), DES(Delivered ExShip), DEQ(Delivered Ex Quay) et chaque incoterm recouvre une série d'obligation précise pour le vendeur et pour l'acheteur, ainsi les incoterms définissent de façons uniforme les points de transfert de frais et les points de transfert les risque.

En 2010, la chambre de commerce internationale diminue le nombre des incoterms pour atteindre le nombre onze (11) les dernières modifications portent sur la suppression de quatre (04) incoterms.

DEQ est remplacé par le DAT et les incoterms (DAF/DES/ DDE) sont remplacés par le DAP.

La dernière réglementation reprise dans la version 2010, entrée en vigueur le premier janvier 2011, s'appelle Incoterms 2010 en remplacement de celle de 2000, ainsi les incoterms (EXW,CIF,CER,CIP,CPT,CER,FOB,FAS, FCA, DAP, DAT).Sont applicables aux opérations du commerce international jusqu' à nos jours.

Remarque

Il faut savoir que ce n'est pas la chambre de commerce internationale (CCI) qui invente les règles.

La pratique du commerce international a changé en 10 ans (de 2000 à 2010) et les incoterms doivent refléter la pratique du commerce en général et du commerce international en particulier. Le travail de sensibilisation fait par l'OMC, l'OCDE et les pays BRICS dans le cadre de la mondialisation des échanges a fait adhérer tous les acteurs du commerce international aux nouvelles règles pour aboutir à la version « Incoterms 2010 ».

Les incoterms 2010, sont appliqués ensuite de façon mondiale comme une loi dans la mesure où ils sont intégrés dans le contrat de vente international et national et sont intègres comme une clause contractuelle transposable dans le droit de chaque pays.

1-1-2- Présentation générale des incoterms

La nouvelle version des incoterms 2010 permet de les classer par types de vente, par groupe et par mode de transport.

1-1-2-1- Classement des incoterms par types de vente

On peut classer les incoterms par types de vente, on distingue les incoterms, de vente au départ et ceux de vente à l'arrivée :

Lorsqu'une vente dit au départ, la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls de l'acheteur. En cas de sinistre durant le transport, l'acheteur devra faire le nécessaire auprès du transporteur et/ou de la compagnie d'assurance le cas échéant pour obtenir le remboursement des marchandises manquantes ou abimées.

Lorsqu'une vente dit à l'arrivée, la marchandise voyage, sur le transport principal, aux risques et périls de vendeur. En cas de sinistre durant le transport, vendeur devra faire le nécessaire auprès du transporteur et/ou de la compagnie d'assurance... ici, le client ne paie pas au vendeur que la marchandise en bon état ; le vendeur se chargera d'obtenir le remboursement du sinistre¹.

1-1-2-2- Classements par groupe

La nouvelle version des incoterms 2010 permet de les classer en 04 groupes :

- Groupe E : EXW (obligation minimale du vendeur).
- Groupe F : FAC, FOB, FAS (le remise au transport met fin aux obligations du vendeur).
- Groupe C : CFR, CIF, CPT, CIP (le vendeur paie dans tous les cas le transport principal quelque fois l'assurance mais ne supporte aucun des risques liés à l'acheminement).
- Groupe D : DAP, DDP, DAT (incoterms vente à l'arrivée).

1-1-2-3- Classements par mode de transport

La nouvelle version des incoterms 2010 permet de les classer en deux modes de transport :

¹ NGUYEN-THE, (Madeleine) : international pratique, N°715, janvier, 2014, p.26.

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

Tableau N° 05 : Les incoterms multimodale²

Incoterms	Emballage	Changement sur véhicule départ	Douane export et sécurité	Préacheminement	Déchargement véhicule à plateforme multimodale départ	Chargement sur moyen de transport	Transport principal (international)	Assurance-transport	Déchargement plateforme arrivée	Douanes import et sécurité	Poste-acheminement	Déchargement Entrepôts destinataire
EXW...départ usine	V	A	A	A	A	A	A	A.2	A	A	A	A
FCA... franco transporteur ou franco locaux du vendeur	V	V	V	V sauf si FCA locaux du V	A	A	A	A.2	A	A	A	A
CPT...port payé jusqu'à	V	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A	A ou V.4	A
CIP...port payé, assurance comprise jusqu'à	V	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A ou V.4	A
DAT...rendu au terminal	V	V	V	V	V	V	V	V.2	V	A	A	A
DAP...rendu au lieu de destination	V	V	V	V	V	V	V	V.2	A ou V.3	A	A ou A.4	A
DDP...rendu droit acquittés	V	V	V	V	V	V	V	V.2	A ou V.3	V.5	A ou V.4	A

V : vendeur A : acheteur

1. Douane, si applicable.
2. Assurance-transport ad-valorem non obligatoire.
3. A l'arrivée des marchandises au lieu convenu, les frais de déchargement du véhicule d'arrivée sont à la charge de l'acheteur, sauf si inclus dans le contrat de transport, si demandé par l'acheteur, ou si livraison porte à porte.
4. Le vendeur peut être livré en porte à porte.
5. Le vendeur peut décider de ne pas prendre en charge la TVA étranger = DDP without TVA.

² Madeleine, (N) : Importer, 4^{ème}, Edition, 2011, P.63.

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

Tableau N°06 : Les incoterms maritimes³

Incoterms	Emballage	Chargement sur véhicule au départ	Préacheminement	Douane export et sécurité.1	Embarquement sur navire	Transport maritime	Assurance-transport	Débarquement port d'arrivée	Douane import et sécurité.1	Post-acheminement	Déchargement entrepôt destinataire
FAS... franco le long du Navire	V	V	V	V	A	A	A.2	A	A	A	A
FOB... franco à bord	V	V	V	V	V	A	A.2	A	A	A	A
CFR... coût et fret	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A	A	A
CIF... coût assurance et Fret	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A	A

Source : Madeleine, (N) : Importer, 4^{ème}, Edition, 2011, P.63.

³Idem, Madeleine, (N), P.64.

1-1-3- L'utilité des incoterms

Une opération de vente ou d'achat à l'internationale passe par plusieurs étapes (plusieurs rupture de charge) et le but des deux parties est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur, au cours d'un commerce international (ou national). Plus précisément cela signifie qu'ils définissent à quel moment la marchandise passe de la charge du vendeur à celle de l'acheteur. Par ailleurs, être responsable des biens sous-entend : assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés ou les vols. En bref, les incoterms 2010 définissent, sans aucune ambiguïté possible, quand et qui doit assumer l'assurance du transport de marchandises c'est-à-dire les incoterms précisent brièvement qui paie qui, qui paie quoi et qui le responsable de quoi.

1-1-3-1- Le rôle des incoterms

Les Incoterms jouent un rôle très important en commerce international de ce fait ils servent à :

- Situer le point critique du transfert des risques du vendeur à l'acheteur dans le processus d'acheminement des marchandises (risque de perte, détérioration, vol des marchandises) permettant ainsi à celui qui supporte ces risques prendre ses dispositions quant à l'assurance.
- Indiquer que de vendeur ou de l'acheteur doit souscrire le contrat de transport.
- Préciser qui prend en charge l'emballage, le marquage, les opérations manutention, de chargement et de déchargement des marchandises ou l'emportage et le dépotage des conteneurs ainsi que les opérations d'inspection.
- Fixer les obligations respectives pour l'accomplissement des formalités d'exportation et / ou d'importation, le règlement des droits et taxes d'importation ainsi que la fourniture des documents.
- L'un des avantages reconnus à travailler avec les incoterms est de pouvoir constituer le prix de vente des marchandises⁴.

1-1-3-2- Le choix des incoterms

C'est au moment de la réalisation du contrat, que l'acheteur et le vendeur déterminent l'ensemble d'incoterms qui régira leur transaction en termes d'obligations de chacun. Les incoterms ne sont en rien liés à un protocole officiel astreignant leur utilisation en fonction

⁴KHIAL, (Ahmed) : la chaîne logistique en commerce international facilitations, réalités et perspectives : cas de l'Algérie, mémoire de magistère de l'économie et de management, Ecole Doctorale d'Economie et de management, Oran, 2014, p .54.

d'une situation précise. Le choix de l'incoterm se fait par négociation de façons à satisfaire les deux parties et à éviter tout malentendu et différend.

La majorité des contrats de commerce international c'est l'importateur qui choisit l'incoterm, et pour choisir un bon incoterm au moment de négociation entre les deux parties (l'acheteur et le vendeur), il faut prendre en considération : les frais, les risques le mode de transport qui va utiliser, la marchandise qui va exporter ou importer, la quantité, et le moment de passer la responsabilité d'une partie à une autre.

1-1-3-3- Les limites des incoterms

Les incoterms ne définissent pas le moment du transfert de propriété, mais seulement le moment du transfert des risques correspondant à la livraison et du moment du transfert des frais du vendeur à l'acheteur.

Ils définissent notamment qui de vendeur et l'acheteur doit, éventuellement supporter l'assurance du transport des marchandises.

Les incoterms ne se sont pas un remède miracle à tous des opérations de commerce extérieur.

Ils ont pour but de régler :

- La répartition des frais.
- Le transfert des risques.

1-2- Le transport international des marchandises

Le transport international des marchandises est un système logistique constitué de nombreux intermédiaires, répondant à de très nombreuses contraintes et règles mettant en œuvre en interrelation plusieurs intervenants, ainsi que d'énormes moyens regroupent des opérations de transport, de stockage, de distribution et de dédouanement, et qui est inclus à partir d'un contrat de transport qui est défini comme un accord de volet qui lie deux à plusieurs personnes et qui précise les droits et les obligations des différentes parties, le transport international des marchandises présente quatre modes de transport.

1-2-1- Le transport maritime international des marchandises

Le transport maritime est considéré en volume de marchandise transporté, comme étant le premier moyen de transport utilisé dans le monde, en particulier pour les destinations lointaines.

Le transport maritime dans le développement est étroitement lié à celui de transport de commerce international.

1-2-1-1- Les caractéristiques générales

- Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires rouliers, polyvalent sous spécialisés).
- Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances.
- **Les avantages**
 - Taux de fret avantageux sur certaines destinations ;
 - Possibilités de stockage dans les zones portuaires ;
 - Il existe de nombreuses catégories de navires, conçus selon la marchandise à transporter.
- **Les inconvénients**

Les principaux inconvénients du transport maritime sont les suivants :

- Les délais de livraison sont importants.
- Encombrement portuaire de certaines zones ;
- Certaines lignes maritime ne sont pas conteneurisées ;
- Ruptures de charge et manutention source d'avaries ;
- Assurance plus élevée et emballage plus onéreux que celui des autres modes de transport.

1-2-1-2- Le navire

Du point de vue juridique, le navire est considéré comme tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation.

Le navire de commerce étant aussi un engin flottant effectuant une navigation maritime, est considéré du point de vue économique, comme un outil de transport par voie maritime à usage essentiellement commercial.

- **Les types de navires**

Il y a deux types de navires :

a- Les navires spécialisés il en existe trois grandes catégories

- Les vraquiers (bulkers) : ce sont des navires citernes tels que pétroliers, transporteurs de gaz liquéfié, les minéraliers, les céréaliers ;
- Les navires polythermes (reefers) : ce sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous température contrôlée, et destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navires tend à disparaître au profit des conteneurs reefers ;
- Les navires spéciaux : ce sont notamment les car-ferries, les grumiers, etc.

b- Les navires non spécialisés peuvent transporter toutes sortes de marchandises

Classés selon leur mode de manutention principale, ces navires sont :

- Les cargos conventionnels : ils disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans) ; les marchandises sont chargées en cale ;
- Les porte-conteneurs : ils adaptés au volume des conteneurs, certains peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs de 20 pieds, certains ont leurs propres grues⁵ ;
- Les navires rouliers : ils sont équipés de rampes arrière ou latérales relevables prenant appui sur les descentes du port ; on les appelle RoRo (Roll On - Roll Off (Roulage) ; ils permettent la manutention de tous les types de marchandises ; on y charge des roulants (voitures, engins, etc.) ou des marchandises diverses à l'aide de roulants les permettant la manutention de tous les types de marchandises.
- Les navires mixtes RoRo et porte-conteneurs : on recherche de nos jours la souplesse, ce qui pousse les armateurs à s'équiper de navire mixtes afin de combiner les différentes techniques de manutention ;
- Les porte-barges destinées au transport combiné fluvial/maritime, ainsi ils peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flottage (Float-On Float-Off) des barges ou des péniches de capacité variables, on s'en sert surtout sur les ports engorgés ou pour réaliser du transport fluviomaritime⁶.

1-2-1-3- Les conventions internationales

Aujourd'hui, Parmi les principaux législatifs régissent le domaine du transport maritime, en peut citer trois instruments internationaux sont entrés en vigueur et applicables aux Etats membres : la Convention de Bruxelles de 1924, ses deux protocoles de 1968 et de 1979, et la convention des nations unies dit Hambourg de 1978 et la convention de Routarde⁸.

⁵ KSOURI, (Idir) : Les opérations de commerce international, Editions BERTI, Alger, 2014, P.65.

⁶ *Ibid*, P.65.

▪ **La Convention de Bruxelles**

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, élaborées sous l'égide du Comité Maritime International (C.M.I.), a été signée à Bruxelles le 25 août 1924 et est entrée en vigueur le 2 juin 1931. Adoptée dans la foulée de la mise en œuvre du Harter Act aux États-Unis, elle correspond à la prise en considération des intérêts des chargeurs face à l'hégémonie des transporteurs. Elle a reçu un grand succès, puisque elle a été ratifiée par plus de cent Etats. Par ailleurs, elle connaît un rayonnement universel par son application dérivée, car certains pays incorporent dans leur législation la Convention de Bruxelles.

Le Protocole modificatif du 23 février 1968, la Convention de Bruxelles, est appelé également « Règles de Visby ». Il concerne principalement l'élévation du montant de limitation de réparation et l'intégration de dispositions relatives au transport par conteneurs.

Le second Protocole du 21 décembre 1979, résultant de la modification du système monétaire, a pour objet de substituer le DTS (droit de tirage spécial) au franc point carré. Ces deux protocoles ont été ratifiés par 22 pays, ainsi sont appliqués uniquement dans les pays signataire⁷.

▪ **La Convention des Nations Unies dit Hambourg**

Mieux connue sous la dénomination de "Règles de Hambourg", la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, adoptée le 31 mars 1978, est le fruit de la revendication des pays en voie de développement (PVD). Le véritable motif de cette revendication est le régime juridique de responsabilité du transporteur maritime. Les PVD, considérant que la Convention de Bruxelles de 1924 et ses modifications avaient été élaborées par les grandes puissances maritimes en faveur des transporteurs, souhaitaient une nouvelle convention dans le cadre des Nations Unies.

Malgré l'enthousiasme que son adoption a suscité, son entrée en vigueur n'interviendra que le 1er novembre 1992 (soit quatorze ans plus tard) avec la ratification (la 20ème) de la Zambie.

La notion du « transporteur maritime », comme les deux protocoles de la Convention de Bruxelles ne l'ont pas modifiée, les seuls textes définissant cette notion sont actuellement la Convention de Bruxelles de 1924 et les Règles de Hambourg de 1978. Ces deux derniers ont fixé leurs propres conditions. Le premier article de la Convention de Bruxelles indique

⁷Document inter remise par la direction régionale du port d'Alger, 2012, P.19.

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

que « Transporteur comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur ». Apparemment, cette définition est simple et claire, mais elle a créé les problèmes suivants.

Tout d'abord, selon cette définition, le « Transporteur » sera tantôt le propriétaire, tantôt l'affréteur. Cependant, en raison que le mot « Comprend » est une façon d'énumérer, le « transporteur », conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles, pourrait probablement être une autre personne que le propriétaire et l'affréteur, qui concluent un contrat avec le chargeur.

Dans ce cas-là, la conclusion d'un contrat avec le chargeur devient le seul élément pour définir le transporteur. L'article 1 de la Convention impose qu'« un contrat de transport s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement ».

La convention n'a pas donné la définition juridique d'un contrat de transport, mais seulement ce dernier lie au connaissement ou aux autres documents similaires. Les Règles de Hambourg rétablissent un nouveau système : la responsabilité commune de ce qu'elle appelle le transporteur « contractuel » et le transporteur « substitué ».

Dans les définitions de cette convention, il existe deux notions :

« Transporteur » et « Transporteur substitué ». L'article 1 indique que « le terme transporteur désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandise par mer est conclu avec un chargeur ».

En indiquant toute personne, cet article parfait la notion de transporteur au sens de la Convention de Bruxelles. De plus, le plus important est que cette convention inaugure un nouveau terme transporteur substitué dans le domaine maritime.

L'alinéa deux (02) du même article stipule qu'ils « désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confié par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée ».

On ne trouve pas de définition propre du « Transporteur maritime » dans le code maritime Algérien (CMA). L'Algérie étant cependant signataire de la convention de Bruxelles de 1924, on en vient à considérer que le Transporteur maritime, désigne toute personne par

laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandise par mer est conclu avec un chargeur.

▪ **La convention de Routarde**

Adoptée par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008, la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ("Règles de Rotterdam") établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

La Convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 août 1924) ("les Règles de La Haye"), et ses Protocoles ("les Règles de La Haye-Visby"), et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978) ("les Règles de Hambourg").

Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes.

1-2-1-4- Le contrat de transport maritime

Le contrat de transport maritime est un contrat par lequel le chargeur s'engage à payer le prix de transport au transporteur qui lui, s'engage à acheminer la marchandise d'un port d'embarquement vers un port de débarquement.

▪ **Les parties au contrat**

Les parties au contrat du transport maritime sont le transporteur maritime qui peut être représenté par le Capitaine du navire, le consignataire du navire ou l'agent maritime et le chargeur qui représente soit le transitaire, soit l'exportateur et soit l'importateur.

▪ **Les obligations des parties**

a- Les obligations du chargeur

Le chargeur doit :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir la nature, le conditionnement et l'emballage, le poids et le volume de la marchandise ;
- Payer le fret ;
- Emballer de manière appropriée pour que la marchandise soit protégée pendant la manutention et le transport ;
- Etiqueter et marquer les colis (le nom de l'expéditeur et de l'importateur, le numéro du colis et indiquer les ports de départ et d'arrivée).

b- Les obligations du transporteur

Le transporteur doit :

- Mettre son navire en bon état de navigabilité, nautique et commercial ;
- Prendre en charge la marchandise pendant la durée du contrat ;
- Charger et arrimer la marchandise avec le soin nécessaire ;
- Émettre un connaissement et les documents de transport ;
- Emettre un avis d'arrivé pour la réception ;
- Transborder si nécessaire en cas d'empêchement de poursuivre le voyage ;
- Charger et décharger la marchandise ;
- Livrer la marchandise au destinataire final.

1-2-1-5- Le document de transport maritime

Les documents liés au transport international sont établis par les prestataires extérieurs tels que commissionnaires ou transitaires ou les transporteurs eux-mêmes. Ces documents permettent d'assurer le suivi logistique de l'opération, dates, état de la marchandise au départ, à l'arrivée, prestataires, expéditeurs et destinataires. Ils sont importants pour prouver les différentes responsabilités ainsi que les contrats de transport, mettre en œuvre les assurances transport.

Chaque mode de transport donne lieu à l'établissement d'un document de transport particulier :

a-Lettre de transport maritime

Le connaissement ou bille of lading est un document de transport maritime le plus fréquemment utilisé, établi par le transporteur maritime ou son représentant et délivré au chargeur. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties de la transaction internationale, les marchandises à transporter, les éléments de voyage à effectuer et le fret à payer.

a-1 Les fonctions de connaissement

Le connaissement remplit trois fonctions :

- Il est la preuve écrite de contrat de transport maritime ;
- Il consiste réception sur les marchandises confiées en transporteur ;
- Le connaissement transfère son prospérité sur la marchandise.

a-2 Les formes de connaissement

Le connaissement peut revêtir trois formes :

- Connaissement à personne dénommée : ce connaissement précise le nom et l'adresse du réceptionnaire de la marchandise et par conséquent seule la personne ou l'entreprise désignée comme destinataire peut prendre livraison de la marchandise.
- connaissement au porteur : la personne qui présente le connaissement au capitaine du navire prend livraison de la marchandise c'est une formule dangereuse en cas de perte du vol (c'est un connaissement risqué.
- connaissement à ordre : c'est la formule la plus utilisée surtout dans les procédures de paiement documentaire.

1-2-1-6- Les catégories de contrat maritime

En transport maritime, il existe deux catégories de contrats :

▪ Le contrat de transport sur les lignes régulières

Le contrat de transport sur les lignes régulières, selon lequel le chargeur s'engage à payer un tarif déterminé et le transporteur s'engage à acheminer la marchandise du point de départ au point d'arrivée.

▪ Le contrat d'affrètement

On appelle le contrat d'affrètement un contrat de location d'un navire qui lie deux parties (Fréteur et Affréteur), selon lequel les parties intéressées conviennent de louer un navire et son équipage soit pour une période donnée (affrètement à temps), soit pour une expédition donnée (affrètement au voyage).

Les contrats d'affrètement s'effectuent grâce à un document appelé charte partie doit-il existe plusieurs selon les organisations professionnels.

En vertu d'une charte-partie, le propriétaire de navire (fréteur) met à la disposition de la partie qui loue le navire (affréteur de navire) un navire et son équipage pour le transport de marchandises.

Selon le contrat d'affrètement à coque nue, le fréteur fournit à l'affréteur un navire peu ou pas du tout équipé en matériel et en personnel. C'est l'affréteur qui paie tous les frais

afférents au transport, à la marchandise, à l'équipage, aux réparations et à l'assurance maritime.

Selon le contrat d'affrètement à temps, le fréteur fournit à l'affréteur un navire équipé en matériel et en personnel pour une période déterminée. Cet affrètement est considéré comme le plus souple.

Selon le contrat d'affrètement au voyage, selon lequel le fréteur fournit à l'affréteur un navire, ainsi il concerne le contrat un seul voyage ; une seule cargaison (la marchandise) et une seule destination.

L'affréteur est responsable de la cargaison alors que le fréteur est responsable d'un navire.

1-2-2- Le transport aérien

Le transport aérien ne représente que 1% en poids, mais 25% en valeur du commerce international. Sa part de marché croît régulièrement. Ce mode de transport est le plus rapide, le plus sécurisé, mais aussi le plus coûteux. Par conséquent, les opérateurs le réservent aux marchandises à haute valeur ajoutée, fragile, légères, peu volumineuses, peu encombrantes, aux petites expéditions et aux envois urgents⁸.

1-2-2-1- Les caractéristiques générales

- Appareils mixtes et tout cargo.
- **Les avantages**
 - Rapidité, sécurité pour la marchandise à cause de la manutention horizontale qui permet de réduire le risque de dommage causé à la marchandise.
 - Emballage de la marchandise coûte moins cher que les autres modes de transport ;
 - Les frais financiers et de stockage et à l'assurance sont réduits ;
 - Le transport aérien est régulier et fiable.
- **Les inconvénients**
 - Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises de faible valeur.
 - La capacité est plus limitée que dans les autres modes de transport.
 - Le transport aérien de certains produits dangereux est interdit.
 - Rupture de charge.

1-2-2-2- Le contrat de transport aérien

⁸ MASSABIE- FRANCOIS, (Martine) : Commerce international, Edition BREAL, France, 2008, P.34.

Le contrat de transport aérien se négocie entre le transporteur et le chercheur, celui-ci pouvant être le transitaire ou l'intervenant qui paye le coût du transport et il se matérialise par la lettre de transport aérien (LTA)⁹.

1-2-2-3- Les obligations des parties

▪ Les obligations du transporteur sont les suivantes

Il est responsable de la marchandise de la prise en charge au déchargement.

En cas de pertes financières liées à un retard, il est responsable des dommages, à moins que des réserves n'aient été émises.

En cas de dommage ou de pertes, il est responsable des dommages. Le destinataire doit signaler les dommages par courrier recommandé dans les 14 jours suivant la réception.

▪ Les obligations du chargeur sont les suivantes

- Prévoir un emballage adapté.
- Marquage des colis.
- Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue.
- Émettre la lettre de transport international : responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instructions fournie par la compagnie aérienne.
- Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes¹⁰.

1-2-2-4- Le document de transport aérien

Le document qui atteste le contrat de transport aérien est la lettre de transport aérien (LTA), qui émise par l'agent de la compagnie aérienne. C'est un document non négociable mais remplir toutes les informations relatives à l'expéditeur, le transporteur, la marchandise, le tarif appliqué, l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée le numéro et la date de vol et le destinataire.

1-2-2-5- Les conventions de transport aérien

Parmi les principaux législatifs régissent le transport aérien, on peut citer deux conventions internationales :

▪ La convention de Varsovie

La Convention de Varsovie est une convention internationale qui régit tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre

⁹NAJI, (Jammal) : Commerce international, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005, P.279.

¹⁰LEGRAND (Ghislaine) et MARTINI (Hubert) : Commerce international, Edition DUNOD, Paris, 2008, P.46.

rémunération. Cette convention signée à Varsovie, le 12 octobre 1929 dite convention de Varsovie en vue de simplifier, harmoniser les documents utilisés en transport aérien de marchandises.

▪ **La convention de Chicago**

La Convention relative à l'aviation civile internationale, connue aussi sous le nom de Convention de Chicago, a instauré l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une agence spécialisée des Nations unies qui est chargée de la coordination et de la régulation du transport aérien international.

1-2-3- Le transport routier

Le transport routier élément incontournable d'une chaîne logistique, il permet de réaliser des expéditions en porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable des autres moyens de transport.

1-2-3-1- Les caractéristiques générales

- Pratique de la conteneurisation et possibilité de combiner rail et route.

▪ **Les avantages**

Le transport routier est très flexible, ses principaux avantages sont les suivants :

- Il est très adopté aux petits colis.
- Service en porte à porte, sans rupture de charge et du transport multimodal par conteneur.
- Les délais de livraison sont relativement rapides grâce à l'infrastructure routière et la simplicité des procédures douanières.

▪ **Les inconvénients**

Les principaux inconvénients du transport routier sont les suivants :

- Les conditions climatiques peuvent influencer sur les délais de livraison.
- Selon les pays parcourus, l'infrastructure routière peut faire défaut et la sécurité de la marchandise peut être menacée.

1-2-3-2- Les conventions internationales

La convention de Genève dite C.M.R. (Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route) règle les conditions de transport et la responsabilité des différentes parties au contrat de transport (Donneur d'ordre, Chargeur, Transporteur, Destinataire). La C.M.R. fut signée le 19 mai 1956 à Genève et mise en œuvre en 1958.

Les dispositions de cette convention internationale, sont applicables de plein droit au transport entre deux pays, dont au moins l'un est un pays contractant¹¹.

1-2-3-3- Le contrat de transport routier

Le contrat de transport routier établit clairement les principes de base, les droits et les obligations des parties et tout autre élément essentiel d'une opération commerciale.

▪ Les obligations de transporteur

- Prendre en charge la marchandise après vérification du nombre de colis et de l'état apparent (masse et contenu si le chargeur le demande) ;
- Livrer la marchandise au destinataire au lieu prévu ;
- Assurer le chargement pour les envois de moins de 3 tonnes (messagerie) ;
- Émettre le document de transport, pour le compte de l'exportateur ;
- Régulariser les opérations de transit.

▪ Les obligations de l'expéditeur

- Emballer et étiqueter la marchandise ;
- Respecter les réglementations diverses (marchandises dangereuses par exemple) ;
- Remettre dans les délais convenus la marchandise ;
- Informer le transporteur des particularités de la marchandise ;
- Procéder au chargement pour les envois de plus de 3 tonnes ;
- Veiller à la rédaction du document de transport international ;
- Acquitter le prix du transport en « port payé »¹².

1-2-3-4- Le document de transport routier

La lettre de transport routier (lettre de voiture ou connaissance routier) est le document essentiel en transport international de marchandise par route, c'est en quelque sorte la preuve du contrat de transport.

Le document de transport émis dans le cadre d'un transport international routière est une lettre de voiture C.M.R. Il est signé par le transporteur et l'expéditeur.

Le rôle de la lettre de voiture est la confirmation des instructions données au transporteur, ainsi la C.M.R prévoit les champs obligatoires suivants : le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire ; la nature, le poids et la désignation des objets¹³.

¹¹Ghislain (LEGRAND) et Hubert (MARTINI) : commerce international, édition DUNOD, Paris, 2008, P.52.

¹²Document inter remise par la direction régionale du port d'Alger, 2012, P.23.

¹³NAJI, (Jammal) : Commerce international, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005, P.279.

1-2-4- Le transport ferroviaire

Ce mode de transport est adopté aux transports massifs et aux gros tonnages. Il nécessite des infrastructures adaptées et harmonisée pour le transport international, en particulier des écartements de rails identiques d'un pays à l'autre. Il peut utiliser en pré et post- acheminement.

1-2-4-1- Les caractéristiques générales

Le transport ferroviaire présente l'avantage d'une plus grande sécurité dans l'acheminement et les délais et cela est d'autant plus vrai que la distance à parcourir est grande. Cependant, ce mode de transport directement concurrent pour des distances et pour des tonnages moyens. Il peut être également associé dans le transport combiné.

▪ Les avantages

Les principaux avantages du transport ferroviaire sont les suivants :

- On peut profiter des installations de transport multimodal.
- On peut recourir au transport de porte à porte.
- En général, le trafic ferroviaire est fluide et les horaires sont respectés, ce qui permet de planifier les délais de livraison.
- Le transport ferroviaire est très bien adopté aux longues distances.
- Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions, notamment celles qui peuvent faire l'objet d'un train entier.

▪ Les inconvénients

Les principaux inconvénients du transport ferroviaire sont les suivants :

- C'est un mode de transport peu adapté aux courtes distances.
- Il faut s'en tenir aux limites de l'infrastructure du réseau ferroviaire.
- Quand l'expéditeur et le destinataire n'ont pas d'embranchements particuliers, il faut recourir au camionnage pour compléter l'acheminement des marchandises.

1-2-4-2- Le contrat de transport ferroviaire

Le contrat est conclu lorsque le chemin de fer a accepté la marchandise et apposé le timbre de la gare expéditrice sur la lettre de voiture internationale. La conclusion du contrat ne crée pas d'obligations particulières à la charge de l'expéditeur si ce n'est la fourniture d'un emballage adéquat et le chargement des marchandises pour les envois de plus de 3 tonnes¹⁴.

▪ La responsabilité de transporteur

¹⁴Ghislain (LEGRAND) et Hubert (MARTINI) : commerce international, Edition DUNOD, Paris, 2008, p.55.

Les chemins de fer ont une responsabilité collective pour la totalité du parcours. Il y a présomption de responsabilité en cas de perte totale ou partielle, d'avaries ou retards, depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'au moment de la livraison¹⁵.

1-2-4-3- Le document de transport ferroviaire

La Lettre de voiture ferroviaire (LVI) établie en partie par le chargeur et en partie par le et portant les timbres des gares de départ et d'arrivée .Document non négociable qui constitue la preuve du contrat de transport.

La lettre de voiture ferroviaire est le document qui atteste la prise en charge des marchandises et l'acceptation de les livrer au destinataire ainsi c'est un document qui atteste le contrat, entre l'expéditeur et le transporteur, de transport ferroviaire.

1-2-4-4- La convention de transport ferroviaire

La convention de Berne, révisée en 1980 par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée par 34 pays.

1-2-5- Le transport multimodal

Le transport multimodal est la combinaison d'au moins deux modes de transport pour une même expédition, dont la plus grande partie se fait soit par transport ferroviaire, soit par transport aérien.

1-2-5-1- Les caractéristiques générales

▪ Les avantages

Les principaux avantages du transport multimodal sont suivants :

- En général, les couts sont avantageux.
- On peut mieux résoudre les problèmes géographiques de certains trajets.
- On peut bénéficier des infrastructures de plus d'un système de transport.
- Le matériel de transport est normalisé.
- On évite les transbordements et les ruptures de charge.
- La sécurité de la marchandise est plus grande.

▪ Les inconvénients

Les principaux inconvénients du transport multimodal sont suivants :

- Dans certaines circonstances, il arrive que les couts ne soient pas avantageux.

¹⁵*Idem*, p.56.

- La tarification ne permet que le chargement complet.
- Il faut conteneuriser pour plusieurs modes de transport, donc transporté une tare supplémentaire.
- La chaîne logistique n'est pas toujours fiable.
- L'acheminement des marchandises est plus lent.

1-2-5-2- Le contrat de transport multimodal

Le chargeur signe un contrat avec un seul transporteur, qui est responsable de la marchandise pendant tout acheminement.

1-2-5-3- Le document de transport multimodal

Le document utilisé en transport est le connaissement de transport combiné.

Le connaissement de transport combiné est un document unique couvrant l'acheminement d'une marchandise par deux ou plusieurs moyens de transport successifs¹.

1-2-5-4- Les techniques de transport multimodal

Parmi les techniques de transport multimodal, on a le gerbage, le ferroutage, le système LASH, et le roulage.

- Le gerbage : c'est une technique qui consiste à superposer les conteneurs sur deux ou trois hauteurs dans des wagons prévus à cet effet permet de doubler ou de tripler la capacité de fret d'un train à peu de frais, ce qui rend le transport ferroviaire plus compétitif par rapport au transport uniquement routier, particulièrement sur de longues distances.
- Le ferroutage : consiste à transporter les remorques et les semi-remorques routière par chemin de fer, dans des wagons spéciaux.
- Le système LASH : consiste à embarquer des chalands chargés sur un navire qui est conçu à cet effet et qu'on appelle navire porte-barges.
- Le roulage : c'est une technique de chargement ou déchargement des navires à l'aide de rampes d'accès qui permettent aux véhicules d'embarquer et de débarquer en roulant, c'est-à-dire sans la nécessité de grues. Il n'y a donc aucune manutention de marchandise¹⁶.

1-3- L'emballage logistique

En commerce international, quand il est question d'emballage, on ne fait pas allusion à l'emballage de produits de consommation, mais bien à l'emballage de transport.

¹⁶NAJI, (Jammal) : Commerce international, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005, p.279.

1-3-1- Définitions l'emballage logistique

L'emballage logistique est facteur important et incontournable d'une logistique fiable, notamment afin d'assurer des fonctions telles que la protection de la protection du produit, la sécurité, le transport, la mise à disposition en linéaire.

1-3-2- Les différents types de l'emballage logistique

L'emballage logistique de commerce international contient l'emballage récupérable et l'emballage non récupérable.

1-3-2-1- L'emballage récupérable

Ces emballages sont confinables. Il s'agit des emballages conservés provisoirement par le client, puis restitués au fournisseur dans des conditions prédéfinies. Il existe deux types de l'emballage récupérable :

- **L'emballage récupérable identifié (identifiable) :** c'est un emballage qui contient un numéro de série, ainsi c'est un emballage réutilisable et enregistré dans le compte des immobilisations.

Exemple les conteneurs

Un conteneur est une caisse dimension normalisées destinée au stockage, à la manutention et au transport de matière, de lots d'objet, de marchandises ainsi un conteneur est un moyen de transport.

Un conteneur est une boîte pour le stockage et le transport de dimensions normalisées, le plus souvent fermée, permanente, réutilisable et étanche, pourvue d'au moins une porte et susceptible d'être manutentionnée et déplacée au moyen de l'équipement terrestre et maritime d'un transporteur¹⁷.

▪ Les types des conteneurs

Les types de conteneurs les plus courants sont :

- **Les conteneurs standards :** est entièrement fermé et dispose de ports aux extrémités ; il existe des variantes, en particulier le conteneur à chargement latéral ; les ports latéraux servent, par exemple, à charger ou décharger un conteneur placé sur wagon.
- **Les conteneurs spécialisés :** pour répondre aux exigences de certaines marchandises, les fabricants ont conçu diverses catégories de conteneurs ; on peut les répartir en quatre (4) grandes catégories.
 - Conteneur citerne pour liquide : il sert au transport des liquides ou les pulvérulents en vrac. Certains sont conçus pour le transport des matières

¹⁷MIANI, (Patrick) et VENTURELLI, (Nadine) : transport logistique, 8ème édition, France, 2014, p.166.

dangereuses et peuvent présenter des risques d'explosion, surtout lors des retours à vide s'ils ne sont pas bien nettoyés.

- Conteneurs pour le transport en vrac des céréales, des produits chimiques, etc.
- Conteneur réfrigéré (ou conteneur réfrigérant) : il est isolé et muni d'un système de réfrigération intégré qui fonctionne soit à l'électricité, soit à l'aide d'une génératrice diesel. Il peut aussi utiliser un moyen de réfrigération, tel que la glace ou la neige carbonique.
- Conteneur ventilé : il est muni d'un système de ventilation conçu pour accélérer et augmenter la convection naturelle de l'atmosphère à l'intérieur. On l'utilise pour la marchandise qui produit de la chaleur ou qui nécessite une protection contre la condensation. Le système de ventilation peut être motorisé

En revanche, ils partagent le même système de fixation, par pièces de coin présentes sur les huit sommets du parallélépipède et verrous tournants fixés sur les châssis des véhicules ou les engins de manutention (twist-lock en anglais)¹⁸.

▪ Les séries des conteneurs

Il y a trois grandes séries de conteneurs dont la longueur est respectivement de 20 pieds, 40 pieds et 45 pieds. Tous les conteneurs de ces trois séries ont la même hauteur, 8 pieds (2,438m), ce qui a permis le développement des navires porte-conteneurs.

Dès 1965, l'organisation internationale de normalisation (ISO) a recommandé des normes en la matière, ce qui a eu pour effet de faciliter l'utilisation généralisée du conteneur, d'abord aux États-Unis, ensuite dans le reste du monde. En fait, l'utilisation du conteneur a permis de désengorger les ports et a participé à la croissance des échanges commerciaux internationaux.

Le système d'unités de mesure anglo-saxonne obligeant, la taille et la désignation des conteneurs sont en pieds. Les conteneurs standards mesurent 20 pieds (6.06m) et 40 pieds (12.19m) ; la capacité des premiers est 33m³ et celle des seconds, de 67 m³. On a aussi mis au point diverses formes et catégories de conteneurs pour diverses catégories de marchandises. L'unité de mesure du conteneur est aujourd'hui l'EVP (équivalent 20 pieds), ainsi la charge utile varie selon les modèles et la taille du conteneur, elle est définie en poids et en volume ; la tare est le poids à vide d'un conteneur.

En Algérie il n'y a que 20 et 40 pieds et 45 pieds (TC frigorifiques).

Les conteneurs font parties de la catégorie des UTI « unités de transport intermodal ».

¹⁸ *Ibid*, p.166.

- **Les types d'expédition par conteneur :** Il en existe principalement quatre :
 - FCL/FCL (CFL=Full Container Load/ Full Container Load) = Conteneur complet). Il ya un seul vendeur au départ et un seul acheteur à l'arrive. La marchandise du vendeur est donc la seule à occuper le conteneur qui est alors livré directement à l'acheteur.
 - LCL/LCL (LCL=Less than a Container Load/ Less than a Container Load=Groupage dans un conteneur). -Il y a plusieurs vendeurs au départ pour plusieurs acheteurs à l'arrivée. Des vendeurs sont obligés d'expédier pour la même destination des marchandises, lesquelles sont alors groupées, puis à destination dégroupées et remises à leurs destinataires respectifs.
 - FCL/LCL (CFL=Full Container Load/ Less than a Container Load). - Un seul vendeur qui doit expédier de la marchandise à plusieurs clients. La marchandise est mise dans un conteneur qui, à l'arrivée, est dégroupé et les marchandises concernées sont remises à leurs destinataires respectifs.
 - LCL/FCL (Less than a Container Load/ Full Container Load). - Un client a acheté des marchandises à plusieurs fournisseurs. Ces derniers après avoir procédé au groupage de leurs produits dans un seul conteneur, font expédier celui-ci à leur client, l'acheteur¹⁹.
- **Le conteneur, ses points faibles**
 - Normalisation des dimensions qui a tendance à se dé standardiser ;
 - Nécessité, dans certains cas, de recourir à des firmes spécialisées pour l'empotage, la fumigation, le traitement phytosanitaire ;
 - Difficultés de dédouanement dans des zones non adhérentes à la Convention Internationale des Conteneurs. En Algérie cette gestion est gérée par la douane du port ;
 - Durées d'attente de mise à quai parfois longues (ou impossible pour certaines dimensions) des ports maritimes mal ou insuffisamment équipés ;
 - Le conteneur ne remplace pas les emballages conventionnels, il est complète ; on peut très bien avoir des marchandises palettisées dans un conteneur.
- **L'emballage récupérable non identifiable :** c'est un emballage qui ne contient pas un numéro de série, ainsi c'est un emballage réutilisable et enregistré dans le compte de stock par exemple les palettes.

Exemple palette

La palette est un rectangulaire sur lequel on entrepose une certaine quantité de marchandises constituant une unité de charge. C'est à la fois un support de stockage, de

¹⁹KSOURI, (Idir) : Les opérations de commerce international, éditions BERTI, Alger, 2014, p.66.

manutention et de transport. Conçue pour être manipulée par chariot élévateur ou transpalette ou autre engins mécaniques adaptés, elle permet de réduire les temps de manutention²⁰.

▪ **Les types de palettes**

- La palette Europe ou EUR : elle est en bois, possède quatre entrées pour une surface de 800 mm+1200mm
- La palette en bois moulé : elle est composée de fines particules de bois agglomérés.
- La palette plastique : elle circule dans des circuits captifs et bien contrôlés, pour des industries qui doivent utiliser des moyens de manutention lavables, non polluants et résistants à l'humidité et aux agents chimiques.
- La palette métallique : Elle est en acier ou en aluminium.
- La palette en carton : Elle est destinée principalement au marché des supports de présentation dans la grande distribution, à la manutention en circuit interne et aux expéditions par voie aérienne²¹.

1-3-2-2- L'emballage non récupérable

Il s'agit d'un emballage destiné à la consommation final.

1-3-3- Les fonctions principales de l'emballage logistique

- La fonction de protection :
- La fonction de transport : réception et livraison des conteneurs à l'importation, en transbordement et à l'exportation ;
- La fonction d'information : c'est le marquage d'un conteneur et fourniture des informations et documents associés aux parties intéressées ;

1-3-4- L'utilité de l'emballage logistique dans les opérations de commerce international

La conteneurisation a pris de plus en plus d'importance dans le transport international de marchandises. Environ 90% du transport mondial de marchandises se fait par conteneur. Grace à ce système on a réduit au minimum la manutention de la marchandise ce qui a augmenté l'efficacité des opérations et la sécurité de la marchandise.

En dépit de quelques contraintes, la conteneurisation est considérée comme la solution technique la plus appropriée en matière de transport international de marchandises, au motif qu'elle permet les couts les moins chers.

²⁰MIANI, (Patrick) et VENTURELLI, (Nadine) : transport logistique, 8ème édition, France, 2014, p.162.

²¹*Ibid*, p.162.

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

La conteneurisation quant à elle, est considérée comme un cas particulier. Le conteneur est la solution technique la plus appropriée, car elle permet les coûts les plus bas, malgré quelques contraintes.

Ils permettent ainsi de diminuer les temps de rupture de charge et de transbordement. Ses adaptations spécifiques permettent de faciliter les opérations de « mise en boîte » des marchandises (= empotage) et de vidage (= dépotage).

Le développement du conteneur est étroitement lié à celui des échanges internationaux par voie maritime, particulièrement des produits manufacturés²².

1-3-5- Les critères de choisir l'emballage logistique

Sur quel critère l'exportateur va choisir l'emballage logistique ?

L'exportateur pour choisir l'emballage logistique doit prendre en considération deux critères principaux :

- Selon la nature de la marchandise ;
- Selon le mode transport. D'autres critères tels que la nature du produit, la qualité et le pays de l'acheteur détermineront le choix du mode de transport principal. Ainsi l'opérateur économique doit aussi prendre en considération les critères secondaires comme le poids, le climat... etc.

1-4- Les moyens de paiement du commerce international

Le secteur bancaire joue un rôle vital dans le financement des transactions du commerce international à travers la facilitation des opérations de paiement et le transfert des fonds ainsi que de garantir les capitaux nécessaires pour leur financement.

1-4-1- Les instruments de paiement en commerce international

L'instrument de paiement est la forme matérielle permettant de simplifier de faciliter les opérations bancaires.

1-4-1-1- Le chèque

Selon le docteur en Droit Raymond Barraine, « le chèque est un mandat formel par lequel une personne (le tireur), qui a des fonds disponibles dans une banque, donne au banquier (le tiré) l'ordre de payer une certaine somme à une autre personne ou à lui-même le bénéficiaire)²³.

Il est régi par les dispositions de la convention de Genève de la 19/03/1931 portant loi uniforme sur les chèques et les articles 472 au 543 du code de commerce algérien.

Il faut distinguer entre deux types de chèques :

²² Documents internes remis par bureau de compte d'escale, 2017, p.18.

²³ R, (Rodière) : Manuel des transports terrestres et aériens, Edition Dalloz, Paris, 1969, p.95.

- Le chèque d'entreprise émis par le titulaire du compte (l'acheteur, importateur) appelé « tireur » sur une banque appelée « tirée » au profit du « bénéficiaire » (le vendeur, l'exportateur). Il peut, pour offrir plus de garantie, être certifié c'est-à-dire que la banque appose sur le chèque un visa attestant qu'il existe une provision suffisante dans le compte lors de son émission et qu'elle bloque cette provision jusqu'à l'expiration du délai légal de présentation.
- Le chèque de la banque émis par une banque, à la demande de l'acheteur et qui représente donc un engagement direct de paiement de celui-ci.

1-4-1-2- La lettre de change

D'après le Docteur, en Droit Raymond Barraine, la lettre de change est un effet de commerce par lequel le créateur ou « tireur » donne l'ordre à une autre personne, le « tiré », de payer une certaine somme à une déterminée, entre les mains d'une troisième personne, le « bénéficiaire »²⁴.

Si la lettre de change est acceptée, le bénéficiaire dispose de trois options :

- Il peut attendre l'échéance, puis encaisser sa traite ;
- Il peut remettre la traite à sa banque, qui va l'escompter ;
- Il peut endosser la traite et la remettre à une tierce personne pour régir une dette.

1-4-1-3- Le billet à ordre

Le billet à ordre est un effet de commerce par lequel le créateur ou « tireur » donne l'ordre à une autre personne, le « tiré », de payer une certaine somme à une date déterminée, entre les mains d'une troisième personne, le « bénéficiaire » un souscripteur (souvent importateur) s'engage à payer, à vue ou à une date déterminée, une somme à un bénéficiaire (l'exportateur). Il comporte les mêmes dispositions que la lettre de change concernant l'échéance, l'endossement, l'aval et le paiement.

Un élément distingue cependant ces deux effets de commerce : alors que la lettre de change est émise sur l'initiative du vendeur bénéficiaire du paiement, le billet à ordre est émis sur l'initiative de l'acheteur qui promet le paiement.

1-4-1-4- Le virement bancaire

Le virement bancaire est considéré comme un instrument de paiement rapide par lequel un importateur (donneur d'ordre) demande de sa banque de transférer une somme de son compte à celui de l'exportateur (bénéficiaire) et ce par la présentation à la banque des

²⁴*Ibid.*, p.27.

documents commerciaux tels que le contrat commercial, la facture ou autres. Cette opération consiste donc à débiter un compte pour en créditer un autre.

Il existe trois modes de virement bancaire : le virement postal, téléx et SWIFT.

▪ **Le virement postal**

Ce virement se fait par mandant postal suite un ordre donné par l'importateur de transférer une somme au profit de l'exportateur en utilisant des formulaires imprimés auparavant. Ce type de transfert international a des inconvénients tels que la possibilité de falsifier les formulaires utilisés et le vol.

Le virement par Téléx : c'est le mode le plus utilisé par lequel l'exportateur perçoit ses sommes pendant une durée de ce fait il est caractérisé par la rapidité dans le transfert et la simplicité mais il a des inconvénients tels que les couts élevés et la possibilité de la piraterie des informations relatives au transfert.

▪ **Le virement par SWIFT**

Le réseau SWIFT, est une abréviation de « Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunications », utilisé par la majorité des banques. Cette société a pour objet de gérer un réseau international de télétransmission des millions de messages entre les banques adhérentes dans le monde entier en toute confidentialité, intégrité, fiabilité, rapidité, et sécurité.

Le SWIFT est un réseau de télétransmission électroniquement des ordres de paiement entre deux banques qui entretiennent de manière bilatérale des liens de correspondants.

1-4-2- Les technique de paiement

La technique de paiement est une procédure de recouvrement permettant de collecter avec plus ou moins de sureté les instruments de paiement.

Il existe deux modes de paiement documentaires peuvent être utilisés dans les relations commerciales internationales à savoir le crédit et la remise documentaire.

1-4-2-1- Le crédit documentaire

Le crédit documentaire est une technique de financement mise en place par les banques en faveur des exportateurs pour obtenir le règlement de leurs opérations. Il tient une place prépondérante et est largement utilisé dans le monde entier.

Le CREDOC peut être défini comme étant un engagement émis par la banque de l'acheteur (banque émettrice) de payer une somme d'argent à une échéance convenue en faveur du vendeur (bénéficiaire) dument avisé par une banque de son pays (banque

notificatrice), contre la présentation de documents strictement conformes à l'ouverture de crédit²⁵.

▪ **Le déroulement d'un crédit documentaire**

- L'acheteur demande à sa banque (banque émettrice) l'ouverture d'un crédit documentaire en faveur de vendeur (bénéficiaire), auprès de sa banque locale (Banque Notificatrice) sur la base des conditions contractuelles. Il doit joindre à sa demande le contrat commercial, ou d'un bon de commande ou d'une facture préforma pour permettre à sa banque d'effectuer les différents contrôles d'usage et accomplir les formalités de domiciliation de l'importation ;
- La banque de l'acheteur transmet cette ouverture de crédit à la banque de vendeur, banque notificatrice, en précisant toutes les conditions d'utilisation et de paiement : montant, date de validité, désignation de la marchandise, date limite d'expédition, condition de vente, de transport et d'assurance, documents exigés, délai de paiement, modalité de paiement (à vue à échéance), documents exigés pour le paiement ;
- La banque notifie l'ouverture du crédit documentaire au vendeur qui doit vérifier que les conditions fixées sont conformes au contrat commercial conclu avec l'acheteur en respectant les clauses de contrat.
- Dès l'expédition de la marchandise, le vendeur doit remettre à sa banque tous les documents fixés dans l'ouverture de crédit documentaire en vue de les transmettre à la banque de l'acheteur tels que la facture originale, certificat d'origine, certificat de libre circulation EUR1, connaissance...
- Après la réception et la vérification des documents envoyés par la banque de vendeur, la banque de l'acheteur remet les documents originaux à l'acheteur contre le paiement de la somme du crédit.
- La banque de l'acheteur procède au transfert de l'argent à la banque de vendeur et celle-ci aussi paie le vendeur.

▪ **Formes de crédit**

Il existe trois formes de crédit documentaire :

▪ **Le crédit documentaire révocable**

C'est un crédit documentaire qui peut être annulé, révoqué ou amendé en tout temps par la banque émettrice, à la demande de l'acheteur et sans avis au vendeur.

▪ **Le crédit documentaire irrévocable**

²⁵MOUSSA, (Lahlou) : Le crédit documentaire, éditions ENAG, page.19.

Ce mode de crédit ne peut être annulé ni amendé sans l'accord de toutes les parties. Cette catégorie de crédits documentaires est donc sûre, puisqu'elle correspond à un engagement.

▪ **Le crédit documentaire irrévocable et confirmé**

Ce crédit documentaire implique non seulement l'engagement de la banque émettrice vis-à-vis le vendeur, mais aussi celui de la banque notificatrice. Comme cette confirmation couvre le risque politique, le vendeur a une garantie totale, pour autant qu'il remplisse ses obligations. C'est la catégorie de crédits documentaires qui offre la meilleure protection au vendeur.

1-4-2-2- La remise documentaire

La remise documentaire est un moyen de paiement par lequel le vendeur (le donneur d'instruction) confie à sa banque (la banque remettante) les documents commerciaux et financiers pour leur transmission à l'acheteur à travers la banque de dernier (banque présentatrice) contre soit le paiement comptant soit l'acceptation ou l'engagement de payer par traite bancaire.

A l'inverse du crédit documentaire, la remise documentaire se déroule du côté du vendeur. Aussi la banque est uniquement mandataire donc elle n'a pas d'obligation de résultat²⁶.

▪ **Déroulement de la remise documentaire**

Le déroulement d'un paiement par remise documentaire comporte huit étapes :

- 1- Le vendeur (donneur d'instruction) et l'acheteur signent un contrat pour convenir que le mode de paiement est la remise documentaire ;
- 2- Le vendeur envoie la marchandise et réunit les documents exigés par l'acheteur ;
- 3- Le vendeur transmet les documents à sa banque (la banque remettante) avec l'ordre d'encaissement correspondant ;
- 4- La banque remettante vérifie l'ordre d'encaissement ainsi que le nombre et l'intitulé des documents reçus, et par la suite elle procède à leur transmission à la banque de l'acheteur (la banque présentatrice) en lui donnant l'instruction de ne délivrer les documents à l'acheteur que contre paiement ;
- 5- Contre paiement ou acceptation d'une traite, la banque présentatrice remet à l'importateur les documents, qui constituent en réalité le titre de propriété des marchandises ;

²⁶N, (Madeleine), *Ibid.*, p.231.

- 6- L'acheteur prend possession de la marchandise ;
- 7- La banque présentatrice transmet le paiement à la banque remettante ;
- 8- La banque remettante transmet le paiement au vendeur après avoir déduit les frais d'encaissement, s'il y a lieu.

▪ **Les types de remise documentaire**

Il y a deux types de remise documentaire, à savoir :

▪ **Remise documentaire contre paiement (D/P)**

Il s'agit des remises dont la banque, chargée de l'encaissement remet les documents à l'acheteur que contre paiement immédiat.

▪ **Remise documentaire contre acceptation (D/A)**

Il s'agit des remises dont la banque, chargée de l'encaissement remet les documents à l'acheteur, qu'après que celui-ci ait accepté une ou plusieurs traites payables à une échéance ultérieure.

1-4-2-3- La lettre de crédit Stand-by

C'est une garantie bancaire à première demande. Elle consiste en l'engagement irrévocable d'une banque d'indemniser son bénéficiaire (vendeur) en cas de défaillance du donneur d'ordre (acheteur). Une fois le contrat commercial signé, l'acheteur demande à sa banque d'émettre une lettre de crédit Stand-by en faveur du vendeur.

L'émission est faite directement par la banque de l'acheteur et peut être confirmée par une banque du pays du vendeur, qui s'engage à payer le vendeur, à première demande de celui-ci, en cas de défaillance de l'acheteur. La lettre de crédit Stand-by est une formalité administrative simple et peu contraignante, elle est indépendante du contrat (c'est un contrat financier) et il s'agit d'une solution rapide de paiement ; mais c'est un outil peu connu par les professionnels et elle n'est pas tout à fait considérée comme technique de paiement mais plutôt comme une garantie de paiement.

1-5- Les assurances du transport de marchandise à l'international

Tout au long de leur acheminement vers le client, les marchandises sont exportées à des risques ordinaires liés à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au transport lui-même.

Des risques particuliers peuvent ajouter tels que les émeutes, le terrorisme, les sabotages et les conflits armés. Ces risques peuvent varier en nombre et en importance, selon la nature et la valeur des marchandises, selon le mode transport et le matériel utilisés ainsi que

selon le professionnalisme du transporteur. La marchandise voyageant aux risques et périls de l'ayant droit, celui-ci doit être garantir.

1-5-1- Contrat d'assurance

Le contrat d'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de dommage couvert par l'accord conclu entre les parties.

1-5-2- Les types de contrat d'assurance

En fonction de la taille et la fréquence des flux de marchandises gérés entre l'assureur et l'assuré, ceux-ci peuvent citer quatre types de police d'assurance.

1-5-2-1- Police au voyage

C'est une police utilisée dans le cas d'un le cas d'un affrètement (location d'un véhicule de transport) et surtout pratiquer pour des expéditions isolées. Cette police permet au chargeur, qui peut être le fournisseur, soit l'acheteur, de souscrire un contrat d'assurance directement auprès d'une compagnie d'assurance pour chaque voyage et pour des risques bien définis.

1-5-2-2- Police d'abonnement ou (flottante)

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

1-5-2-3- Police à alimenter

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

Cependant les dates exactes de départ, la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminée à l'avance. Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi.

La police à alimenter convient pour l'exécution de marché d'importation- exportation important. Elle est parfois appelée « police à éteindre », les envois sont fractionnés, l'assuré doit avertir l'assureur à chaque expédition de marchandises par un document appelé « avis d'aliment ».

1-5-2-4- Police tiers-chargeur

Le transitaire peut à la demande du chargeur faire bénéficier l'intérêt assuré de sa propre police. La garantie de la police tiers-chargeurs est prolongée de 15 jours après la date de réception²⁷.

1-5-3- Le rôle de contrat d'assurance

- L'assurance transport permet de couvrir en totalité ou en partie le dommage subi par la marchandise et compense les plafonds d'indemnités versées soit par le transitaire pour faute personnelle, soit par les transporteurs. Lorsque ceux-ci sont exonérés de toute responsabilité, l'assurance permet d'obtenir une indemnisation égale au préjudice subi.
- Les assurances définissent de façon presque uniforme les risques assurés et les risques exclus ainsi que certains principes de fonctionnement.
- Les polices couvrent tous les types de marchandises en dehors du moyen de transport lui-même.
- Les risques exclus sont presque les mêmes dans chaque garantie. C'est à l'assureur d'établir l'existence de l'exclusion qu'il désire invoquer.

1-5-4- Différentes assurances transport

Il existe une autre classification de l'assurance transport des marchandises à l'international qui prend en considération le mode de transport utilisé. Elles sont au nombre de trois : L'assurance transport maritime, l'assurance transport terrestre et l'assurance transport aérien.

1-5-4-1- L'assurance des marchandises transportées par voie maritime

Quand on souscrit à une police pour le transport de marchandises par voie maritime, cette assurance couvre les dommages que les marchandises peuvent subir, non les dommages que le navire qui les transporte peut subir. L'entreprise se procure donc une assurance sur facultés et le transporteur, une assurance sur corps.

L'assurance maritime sur facultés couvre les dommages suivants : la perte totale, les avaries particulières et les avaries communes.

- **La perte totale :** cette catégorie de garantie couvre tous les risques maritimes éventuels durant le voyage, soit la perte totale, l'avarie commune et l'avarie particulière. Mais on ne doit pas d'illusionner, malgré son nom, cette garantie n'offre pas une protection contre tous les risques certains entre eux sont exclus. A titre d'exemple, elle ne couvre pas les dommages découlant d'un retard dans l'arrivée des marchandises, les risques de guerre

²⁷KSOURI, (Idir) : Les opérations de commerce international, Editions BERTI, Alger, 2014, p.81.

ou de soulèvement. Ces risques particuliers doivent être expressément mentionnés dans la police d'assurance pour être couverts.

- **Les avaries particulières :** ce sont les événements très fréquents qui peuvent toucher les marchandises d'une partie de la cargaison d'un navire comme le dommage a un caractère accidentel, fortuit, inattendu, indépendant de la volonté. Concerne les dommages subis accidentellement ou causés par la faute d'un tiers.
- Les conséquences d'un navire particulier sont supportées entièrement par les parties qui ont subi le dommage.
- **Les avaries communes :** résulter d'une décision du capitaine quand un danger menace l'équipage, le navire ou le reste de la cargaison. Une perte qualifiée d'avarie commune touche tous les intérêts de la cargaison qui se trouve à bord du navire, le fret aussi bien que le navire lui-même l'avarie commune est tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été fait la volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret du danger commun²⁸.

1-5-4-2- L'assurance des marchandises transportées par voie terrestre ou aérienne

La police d'assurance terrestre (pour le transport routier ou ferroviaire) ou aérienne prévoit trois catégories de garanties.

- **Garantie tous les risques**

Cette garantie couvre les risques et les dégâts matériels dans le poids et la quantité ainsi que le vol et la perte des marchandises. Cependant, la soustraction des marchandises qui se trouvent dans des conteneurs et colis, ne peut fait l'objet de couverture qu'après la confirmation que cette opération a été effectuée pendant le transport.

- **Garantie du risque de guerre et de mines.**
- **Garantie des accidents caractérisés**

Cette garantie couvre toutes les pertes matérielles se rapportant au poids et quantité d'une marchandise à cause d'un accident pendant le transport aérien ou terrestre.

Section 02 : Les différentes modalités de dédouanement

²⁸ NAJI, (Jammal) : Commerce international, éditions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005, p.314.

La direction des douanes est une administration régaliennne mise en place dans l'objectif est de protégé le territoire national et ceci suite aux déférentes étapes de contrôle résumé en dessous.

2-1- La présentation de douane

La douane est une administration d'état autrement dit, la douane c'est un service administratif responsable de l'application de la législation douanière et de la réception des droits et taxes, elle chargée de remplir certains fonction et l'application d'autre lois et règlements relatifs aux opérations du commerce extérieur (à l'importation, à l'exportation, à l'acheminement ou au stockage des marchandises).

2-1-1- Les missions de la douane

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière et spécifiées par l'article 3 du Code des Douanes.

D'autres textes à caractère législatif ou réglementaire chargent l'administration des douanes de l'application de dispositions relatives au contrôle, notamment des marchandises, aux frontières, notamment celles régissant les secteurs du commerce, des finances, de la défense nationale, de l'agriculture, de l'industrie, de la santé, des transports, du tourisme, de l'information et de la culture.

Le développement du commerce international et l'ouverture des frontières ont amené les Etats à confier à la douane des missions de protection de la santé publique, la morale publique, la sécurité publique et les droits de propriété industrielle, commerciale et intellectuelle. Ainsi, la douane algérienne exerce actuellement les trois principales missions suivantes.

2-1-1-1- Mission Fiscale

La mission fiscal de la douane consiste à :

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation et, exceptionnellement, à leur exportation ;
- Recouvrer les redevances douanières spécifiques (redevance pour prestation de services et redevance d'utilisation du système d'information et de gestion automatisées des douanes SIGAD) ;
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures ;
- Recouvrer les pénalités (amendes et confiscations) dues à la violation des lois et règlements que l'administration est chargée d'appliquer ;

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

- Assurer l'application de la loi douanière régissant la circulation des marchandises à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier, y compris par les voyageurs et les populations frontalières et réprimer tous les actes des personnes morales ou physiques qui enfreignent cette loi ;
- Assurer la surveillance douanière générale dans le rayon des douanes et dans les zones sous douane ;
- Veiller à l'application de la législation des changes lors du passage physique des frontières ou en matière de valeur en douane des marchandises déclarées à l'importation ou à l'exportation ;
- Lutter contre la fraude douanières par justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes ;
- Appliquer les mesures de rétorsion édictées à l'encontre des pays qui pourraient soumettre les produits nationaux à des mesures discriminatoires et moins favorables que celles appliquées à d'autres pays (surtaxes) ;
- Lutte contre le trafic illicite des stupéfiants, la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale crime organisé transfrontalier ; trafic de cigarettes, trafic de drogues ...etc.

2-1-1-2- Mission Economique

Cette mission a pour but :

- Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant la circulation transfrontalière des marchandises ;
- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet ;
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et de promotion de la production nationale ;
- Assister et conseiller les entreprises économiques en mettant à leur disposition l'expertise et les facilitations offertes par la législation douanière ;
- Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable (mission d'aide à la prise de décision) ;

- Contrôler l'authenticité de l'origine des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences commerciales et tarifaires sont conclues avec un pays
- Appliquer les mesures de prohibitions édictées tant à l'importation qu'à l'exportation aussi bien à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs pays (mission de protection) ;

2-1-1-3- Mission d'assistance des institutions de l'état

La responsabilité de l'administration douanière est de :

- Veiller à l'application de mesures édictées en matière de protection de la santé des personnes et des animaux pour éviter l'introduction de germes susceptibles de contaminer les produits alimentaires importés, y compris les animaux vivants (contrôle phytosanitaire, vétérinaire et de la qualité)²⁷ ;
- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité (ex : produits pharmaceutiques et vétérinaires, jouets, appareils électriques, appareils de mesure, etc.) ;
- Lutter contre le trafic des stupéfiants et veiller à la sécurité des personnes et des biens en participant à la recherche des marchandises prohibées à titre absolu (armes, explosifs) ou des matières et substances chimiques dangereuses pour la santé ou l'enivrement ;
- Assurer la protection du patrimoine national en matière de la flore et de la faune aux frontières,
- Assurer la protection du patrimoine artistique, culture, historique, archéologique ou naturel ;
- Contrôler la circulation aux frontières des écrits et autres supports aux contenus contraires à la moralité et à l'ordre publics²⁹.

2-1-2-Le rôle de la douane

- Vérifier les marchandises et les documents y afférents ;
- Percevoir les droits et taxes ;
- Relever et verbaliser les infractions ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations.

2-2- Les éléments de la taxation douanière

La taxation douanière contient trois (03) éléments fondamentaux : l'espèce tarifaire, l'origine de la marchandise, et à la fin la valeur en douane.

²⁹ Document internes remis par notre encadreur de douane, 2017, p.5.

2-2-1- La valeur en douane

Représente le prix payé au à payer par l'acheteur ou vendeur plus certains élément tel que : les frais de transport et d'assurance ainsi que d'autre frais éventuel (manutention, magasinage et courtage...etc.

D'après l'organisation mondiale de commerce (l'OMC) la valeur en douane doit être la valeur transactionnelle c'est la base imposable pour toutes les marchandises en provenance de l'étranger signifier la base des calcule des droits de douane et taxes.

2-2-2- L'espace tarifaire

Il s'agit d'une dénomination attribué aux marchandises conforment à nomenclature qui répartir l'ensemble des marchandises non pas par lettre alphabétique mais à la fonction de l'origine que peut être animal, végétal ou minérale.

L'espace tarifaire de la marchandise de traduit par la codification et la dénomination attribuée par le tarif douanier à une marchandise.

Au plan douanier, une marchandise se classe en fonction de l'espace tarifaire, selon la désignation et la codification de la nomenclature du système harmonisé(SH).

Il est constitué d'un nom codé attribué à chaque marchandise, constitué huit(08) chiffres plus une lettre clé.

Le système harmonisé(SH) permet d'accélérer les opérations de dédouanement, faciliter la collecte et le traitent des statistiques du commerce extérieur et de déterminer le montant des droits et taxes à payer à l'administration des douanes.

La nomenclature douanière des marchandises est internationale et celle qu'on appelle système harmonise élaboré par l'organisation mondiale de douane adapté en par la plus part des pays.

- Le système harmonisé est composé de 97 chapitres répartis en 21 sections.
- Le Chapitre 77 est réservé à une utilisation future.
- Les notes des sections ou des chapitres y compris des sous-positions.
- Le système harmonisé(SH) est un instrument qui permet de désigner et de codifier les marchandises au niveau mondial.

Le système harmonisé comprendre :

- Des règles générales pour l'interprétation de ce système.
- Des notes de sections et /ou de chapitre.
- Une liste de position et sous position.

Véritable langage du commerce international, le système harmonisé constitue un nomenclature polyvalent et structurée qui permet de classer les marchandises actuelles et futures.

L'examen de la structure du système harmonisé montre que les marchandises sont classées selon :

- L'origine (animal, végétale, minérale) ;
- La branche industrielle (chimie, horlogerie....) ;
- La matière constitutive (cuire, papier, textile...) ;
- Le degré d'ouvrison (produits bruts, semi fini...).

2-2-3- L'origine de la marchandise

L'origine de la marchandise désigne le pays où elle à extraites ou transformée ou en fin ayant reçu suffisamment de transformation, l'origine en quelque sorte la nationalité économique des marchandises dans le commerce international. On distingue deux types d'origine de marchandise :

- Origine préférentielle : il signifie qu'il y a des accords commerciaux préférentiels entre pays c'est-à-dire les droits de douane dans la zone arabe de libre échange (ZALE) est zéro pourcent.
- Origine non préférentielle : tarif douanière commun c'est-à-dire n'y a pas des accords, c'est-à-dire les droit de douane soit 30%ou 15%.

L'origine de la marchandise permet donc de déterminer :

- Les taux de droits applicables à l'importation ;
- Les statistiques du commerce extérieur établis en fonction de critères géographiques ;
- L'application des réglementations particulières et mise en œuvre de politiques commerciales ;
- Notion commune d'origine.

2-3- Les droits et taxes douanières

Pour protéger leur production les états recouvrent à la mise en œuvre des droits de douane à des taux variables selon la nature de la marchandise (matière première, produit semi-fini ou produit fini.).Ils constituent un moyen classique de protection de l'économie nationale vis-à-vis de la concurrence étranger. Par ailleurs, les droits de douane sont indiqués par la position du produit sur le tarif douanière plus connue sous le nom d'espèce tarifaire.

2-3-1- Définition droit de douane

On appelle droit de douane un impôt de type indirecte exigible sur les marchandises à l'importation qui conformément à la loi tarifaire et dans les conditions prévues par la législation douanière et exceptionnellement à l'exportations.

La liste de tout le droit de douane pratiqué par les pays constitue un tarif douanier.

2-3-1-1- Les formes de droit de douane

Le droit de douane est déterminé selon deux(02) méthodes :

- Selon la valeur en douane de la marchandise : dans ce cas le droit de douane dit droit ad valorem. Il prend la forme d'un pourcentage de la valeur de la marchandise estimée des produits quand ceux-ci atteignent le pays un porteur, ce droit s'avère être le plus pratique et le plus adaptable sur les marchés internationaux.
- Selon la nature de la marchandise : on parle de droit de douane spécifique, il prend la forme d'une somme monétaire fixe par unité de bien échangé, le montant des droits se détermine en
- Fonction de mesure physique (longueur, surface et nombre, etc.)

En résumé, on peut dire que le droit de douane ad valorem est le plus utilisé par les systèmes douaniers modernes, car il renferme plus d'acquittés et assure donc une meilleure protection contre l'inflation, ...etc.

Théoriquement le droit de douane ad valorem est supérieur au droit de douane spécifique car il est plus équilibré et il est facile à calculer.

▪ Forme de calcul du droit de douane

$$DD = (VAL \text{ Douane} \times TAUX) / 100$$

2-3-1-2- Spécificités caractéristiques du droit de douane

▪ Le droit de douane est un impôt portable

Toutes les marchandises importées ou exportées doivent être conduites au bureau de douane pour y être déclarées, vérifiées et taxées s'il y a lieu.

▪ Le droit de douane est perçu uniformément dans tout le territoire douanier

Dans toutes les parties du territoire douanier il faut se conformer aux mêmes lois et règlements douaniers. Les zones franches sont exclues du champ d'application du droit de douane. Le droit de douane est fixé, c'est-à-dire qu'il doit être perçu au taux indiqué par le tarif douanier.

La loi relative aux lois de finance punit le concessionnaire ou tout détenteur de l'autorité publique qui, sous une forme quelconque et pour quelque motif que ce soit, auront, sans l'autorisation de la loi, accordé exonérations en franchise de droits, d'impôts ou de taxes publiques. Les mêmes peines peuvent être prononcées contre tout receveur, percepteur ou individu qui percevrait d'autres impôts que ceux prévus par les lois, ordonnances, décrets législatifs en vigueur. Les juges ne peuvent modérer les droits de douane.

- **Le droit douanier est d'une application générale**

Il s'applique à toutes les personnes sans égard à leur qualité. L'état lui-même y est soumis pour toutes les importations qu'il réalise directement ou qui sont effectuées pour son compte. Quelques exceptions à ce principe sont cependant prévues, notamment en faveur de certaines œuvres de solidarité, ou encore en vertu du principe d'extra territorialité au bénéfice des œuvres diplomatiques et consulaires ou des membres ou étrangers de certains organismes internationaux.

2-3-1-3- L'assiette des droits de douane

Quatre (04) éléments entrent dans le calcul des droits de douane : la valeur de la marchandise, l'espace tarifaire, l'origine de la marchandise et le prix du transport.

L'identification de l'espace tarifaire des marchandises détermine le montant des droits et taxes à acquitter ainsi que la nature des formalités douanières à accomplir lors du dédouanement.

Les taux de droits de douane applicable en Algérie sont : taux réduit de 5% est applicable pour les matières et généralement pour les équipements ; taux intermédiaire de 15% pour les produits semi-finis et intermédiaires ; taux majorés de 30% pour les produits de consommation finale ; taux zéro pour les exonérations de droits pour certains secteurs et pour les équipements concernant les nouveaux investisseurs agréés dans le cadre des dispositifs ANDI et ANSEJ.

Le système de calcul ad valorem instaure du montant des droits de douane selon la valeur des marchandises franchissant la frontière. Cette valeur dépend d'une part de la valeur exprimée en suisse de chacune des marchandises et d'autre part, comme pour les droits de douane spécifiques, de la quantité de marchandises importées. Le prix en francs suisse est, quant à lui, fonction du prix exprimé en monnaie étrangère et du cours du taux de change appliqué à la conversion.

2-3-2- La taxe douanière

2-3-2-1- La taxe sur la valeur ajoutée(TVA)

La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) : la TVA en Algérie a été institué par l'article 65 de la loi de finance de l'année 1991 son application effective à commencer le 01/04/1992. les opérations d'importation sont soumises à la TVA en vertu de dix positions du deuxième line de l'article internationale de code taxes sur le chiffre d'affaire (CTCA). Il y a deux quotités de TVA : 9% c'est une taxe réduit, 19% c'est un taux normal.

2-3-2-2- La taxe intérieure de consommation (TIC)

La TIC est instituée 25 de code de taxes sur le chiffre d'affaire (C.TCA) en effet le TIC est appliqué à un certain nombre de produit, dans la liste est taxé par voie réglementaire c'est-à-dire la loi de finance complémentaire.

La taxe intérieur de consommation est intégré dans la base inusable de TVA donc plus le taux de la TIC varient entre 10% et 50%.

En fin la saiette c'est-à-dire la base de calcul de la TIC peut être ad valorem.

2-3-2-3- La taxe sur les produits pétroliers (TPP)

La taxe sur les produits pétroliers a été instituée par l'article 28 du code de taxe sur le chiffre d'affaire.

La TPP est perçus sur les produits pétroliers ou assimilés importés ou exportés ainsi elle est une spécifique dans le montant un(01) dinar, et elle est intégré dans la saiette de la TVA.

2-4- La déclaration en douane

S'inscrit dans le code de la procédure de dédouanement qui est constitué par un ensemble des formalités à accomplir en vue de permettre et de garantir l'application de la réglementation douanier aux quelles sont soumises les marchandises importer ou exporter.

2-4-1- La déclaration sommaire (générale)

La déclaration sommaire comprend deux phases :

2-4-1-1- La conduite en douane des marchandises

La conduite en douane des marchandises consiste à acheminer (transporter) des marchandises importée ou réimportée ou destinée à exportée vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanier, le transporteur doit les présenter à un bureau de douane, et remettre un document permettant d'identifier le chargement.

Ce document porte le nom de déclaration sommaire et doit comprendre la provenance du chargement, les natures, nombre, marque, poids des colis et désignation des marchandises. Ce document est différent selon le mode de transport utilisé.

Le transport maritime : dès l'arrivée le navire au port de débarquement « déchargement » le capitaine de navire doit présenter à la douane un document qui s'appelle le manifeste de cargaison.

Le transport par aérien : dès l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination le commandeur de bord doit présenter un document à la douane appelle le manifeste de cargaison récapitulant l'ensemble de marchandises transporté.

Le transport par route : dans le cas de transport routier, le chauffeur du camion à l'obligation de présenter au bureau de douane le plus proche de la frontière terrestre un document relatif au chargement s'appelle la lettre de voiture international (LVI) ou (CIM).

Le transport ferroviaire « rail » : le responsable de convoi ferroviaire a l'obligation de présenter au bureau de douane le plus proche de frontière terrestre un document s'appelle la lettre de voiture international (LVI) ou (CIM).

Cette déclaration sommaire doit s'effectuer dans les ports et aéroports pourvus d'un bureau de douane. En transport terrestre la déclaration sommaire doit être effectuée dans les bureaux de douane désignés par arrêtés préfectoraux.

2-4-1-2- La mise en douane des marchandises

La mise en douane consiste à placer la marchandise dans une enceinte sous surveillance douanière en vue de l'accomplissement des formalités de dédouanement. Elle est matérialisée par le dépôt obligatoire d'une déclaration sommaire.

La marchandise est dite mise en douane dès qu'elle a été enregistrée et la garder sous-surveillance les marchandises jusqu'à à l'heur dédouanement définitive. Elle pourra être déchargée, en attente des formalités de dédouanement.

2-4-2- La déclaration en détail

Les marchandises importées ou exportées doivent obligatoirement faire l'objet d'une déclaration en détail.

2-4-2-1- Etablissement de la déclaration en détail

La déclaration en détail est établie sur un formulaire conforme au modèle conservé à la direction générale des douanes, il est unique à toutes les opérations effectuées en douane quel que soit le régime douanier assigné aux marchandises déclarées.

- La déclaration est déposée en cinq exemplaires :
- Le premier exemplaire est intitulé « exemplaire douane » ;
- Le deuxième exemplaire est intitulé « exemplaire déclarant » ;
- Le troisième exemplaire « exemplaire banque » ;
- Le quatrième « exemplaire statique » ;

- Le cinquième exemplaire est intitulé « exemplaire retour », établi lorsque l'opération fait l'objet d'un régime suspensif.

2-4-2-2- Les documents à annexer à la déclaration en détail

Pour permettre à la douane l'identification des marchandises importées ou exportées et le contrôle de la recevabilité de la déclaration, le déclarant doit obligatoirement joindre à l'appui de sa déclaration les documents s'y rapportant, à savoir :

- **Registre de commerce**

Le registre de commerce doit avoir un lien entre l'activité exercée et le produit à importer.

- **Identifiant fiscale**

Il est délivré par les services des impôts.

- **Facture commerciale**

La facture commerciale définitive doit comporter la date, le numéro, nom et raison sociale du vendeur et de l'acheteur, la désignation de la marchandise, le prix unitaire, le prix globale, la quantité, l'incoterm utilisé dans la transaction, la signature et le cachet du vendeur.

La facture doit être domiciliée auprès d'une banque algérienne agréée, sauf pour les cas des opérations d'importation ou d'exportation dispensées de domiciliation bancaire (voir contrôle de changes).

- **Mandat du commissionnaire en douane**

Lorsque les marchandises ne sont pas déclarées par leur propriétaire mais par un commissionnaire en douane, la déclaration en détail doit être accompagnée du mandat du commissionnaire en douane.

- **Documents d'inspection aux frontières**

Ces documents sont exigés lorsque la marchandise de par sa nature est soumise à un contrôle aux frontières, il s'agit des contrôles relatifs aux :

- Inspections sanitaires : animaux et produits d'origine animale ;
- Inspections de contrôle de qualité et de conformité ;
- Métrologie légale (poids et mesure).

- **Autorisations**

Lorsque les marchandises sont soumises, à l'entrée ou à la sortie, à des autorisations prévues par des textes législatifs ou réglementaires, le déclarant doit les joindre à l'appui de la déclaration.

- **Document justificatif de l'origine**

Certificat de l'origine du produit importé ou exporté, notamment, lorsque les marchandises bénéficient d'un avantage fiscal prévu par les accords d'associations.

- **Titre de transport indiquant la nature de transport**

Doivent être joints à la déclaration en détail les titres de transport (connaissance maritime, l'ATA, lettre de voiture).

- **Note de colisage ou bordereau de détail**

Ce bordereau doit être produit :

- Lorsque les envois contiennent des marchandises d'espèces tarifaires différentes, il est précisé dans le bordereau, par colis, l'espèce tarifaire, le poids, la valeur de chaque catégorie de marchandise.
- Pour les opérations de groupage, la note de colisage doit indiquer :
 - Le nom et l'adresse de chaque destinataire ou expéditeur ;
 - L'espèce, le poids, la valeur du ou des différents lots de marchandises ;
 - Le numéro d'ordre des différentes factures.

- **La note de détail**

La note de détail peut être définie comme un document de synthèse de toutes les informations figurant sur les documents commerciaux et administratifs joints au dossier de dédouanement.

- **Autorisation pour l'utilisation de régime économique**

Les autorisations préalables de placement sous un régime douanier économique doivent être jointes dans le cas d'une importation ou exportation sous un régime douaniers économique.

2-5- Dépôt de la déclaration en détail

Constituer des éléments suivant :

2-5-1- Délai de dépôt

Précédemment, il a été dit que les marchandises doivent être déclarées après leur déchargement dans les magasins, aires de dépôt temporaire et port sec. Elles peuvent séjourner au niveau des MADT et port sec pour une durée de vingt et un jours (21).

Le délai de dépôt de la déclaration est donc fixé à vingt et un jours (21) jours francs à compter de la date de déchargement des marchandises. Si à l'expiration de ce délai la déclaration en détail n'est pas déposée, la marchandise est constituée d'office sous le régime

du dépôt, par le receveur des douanes, pour une durée de deux mois. Passé ce délai, la marchandise est acquise au profit du trésor public.

2-5-2- Dépôt anticipé (La déclaration anticipée)

La déclaration en détail peut être déposée avant l'arrivée des marchandises au bureau de douane, cette facilité est accordée pour permettre l'enlèvement dès l'arrivée des marchandises au bureau de douanes. En l'état actuel de la réglementation, seuls les produits périssables, dangereux et pondéreux sont concernés.

2-5-3- Dépôt de déclaration incomplète

Le déclarant peut déposer une déclaration incomplète ou provisoire, lorsqu'il ne dispose pas de tous les éléments nécessaires où il ne peut disposer de tous les documents exigibles pour l'établissement de la déclaration en détail (voir conditions de souscription de la déclaration incomplète).

2-5-4- Lieu de dépôt

La déclaration en détail doit être déposée auprès du bureau de douane habilité, le service chargé de recevoir le dépôt des déclarations en détail est dénommé l'inspection principale aux sections (IPS).

2-6- Recevabilité de la déclaration en détail

La déclaration, pour être enregistrée, doit être reconnue recevable par les agents des douanes. L'objectif de cette opération est de déceler les inexactitudes ou omissions en rapport avec les énonciations et les documents produits à l'appui de la déclaration en détail. L'agent des douanes de la recevabilité est chargé de ce contrôle de conformité qui consiste en la vérification des éléments suivants :

- L'utilisation du cadre adéquat au régime choisi ;
- Au libellé relatif à la désignation des marchandises dans les cases prévues ;
- Le déclarant signataire de la déclaration est habilité à dédouaner ;
- Les énonciations obligatoires sont formulées (espèce, origine, valeur, quantité) ;
- La déclaration est établie sur l'imprimé prévu par l'administration des douanes ;
- L'inexistence de surcharge, ni de rature, ni d'interligne dans le nombre d'exemplaires (tous les exemplaires doivent être lisibles et identiques) ;
- que tous les documents nécessaires sont annexés à la déclaration (registre de commerce, carte d'immatriculation fiscale, autorisation, certificat....etc.).

Les déclarations estimées non recevables sont rejetées par le service avec indication du motif du rejet.

2-7- Enregistrement de la déclaration

Les déclarations reconnues recevables par le service sont enregistrées, cette opération donne lieu à l'affectation d'un numéro d'enregistrement de la déclaration en détail, l'enregistrement constitue un acte juridique.

Les déclarations enregistrées ne peuvent être modifiées. Toutefois, les déclarations déposées par anticipation doivent être rectifiées au moment où il est justifié de leur arrivée. L'enregistrement de la déclaration en détail constitue un acte authentique, il engage la responsabilité du déclarant et constitue, pour le service des douanes, le support juridique de ses interventions. Une fois enregistrées, les déclarations sont orientées vers un des circuits, vert, orange ou rouge.

2-8- La vérification de la déclaration

Après enregistrement, les déclarations font l'objet de vérification.

La vérification vise à :

- Contrôler le bien fondé des énonciations et des documents joints par un contrôle sur pièces ;
- Procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle sur place.
- L'article 92 du code des douanes prévoit que l'administration des douanes peut accorder la main levée des marchandises :
- Sans contrôle immédiat (circuit vert) ;
- Suite au contrôle documentaire des déclarations en douane enregistrées ;
- Ou suite au contrôle documentaire et à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées.

2-8-1- Déclarations orientées vers le circuit vert

Les déclarations orientées vers le circuit vert ne font pas l'objet de contrôle immédiat, c'est-à-dire que les déclarations ne sont contrôlées et les marchandises ne sont vérifiées. Les marchandises sont enlevées dès le dépôt de la déclaration et l'acquittement des droits et taxes par le déclarant. Peuvent bénéficier de ce circuit, entre autres, les opérateurs économiques agréés (voir guide des facilitations douanières pour plus d'information sur l'octroi du statut de l'opérateur économique agréé).

2-8-2- Déclarations orientées vers le circuit orange

Les marchandises qui sont enlevées suite à un contrôle documentaire sont celles, dont les déclarations ont été orientées par le système SIGAD vers le circuit orange.

Le contrôle documentaire consiste à procéder à la vérification des éléments ci- après, par rapport aux documents joints :

- L'exactitude de l'espèce tarifaire des marchandises ;
- La valeur déclarée comme élément d'assiette (article 16 du code des douanes) ;
- L'origine des marchandises (article 14 du code des douanes) ;
- La quantité (poids, surface, volume ou le nombre de marchandises, article 19 du code des douanes), ainsi que les documents joints.

2-8-3- Déclarations orientées vers le circuit rouge

Les marchandises enlevées après un contrôle documentaire et vérification de tout ou partie des marchandises déclarées sont celles orientées par le système SIGAD vers le circuit rouge.

Après avoir procédé à un contrôle documentaire, l'inspecteur procède à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées.

La visite des marchandises est effectuée si les conditions ci-après sont réunies :

▪ Présence du déclarant

La vérification des marchandises doit obligatoirement être réalisée en présence du déclarant.

Si le déclarant ne se présente pas pour assister à la vérification, l'inspecteur principal aux opérations commerciales lui notifie, par lettre recommandée avec accusé de réception, son intention de commencer les opérations de vérification ou de les poursuivre si elles avaient été suspendues.

Si à l'expiration d'un délai de 08 jours après la date de notification, celle-ci est restée sans effet, le président du tribunal compétent, sur demande du receveur, désigne d'office une personne pour représenter le déclarant défaillant et assister à la vérification des marchandises .Un procès-verbal doit être établi par le service.

▪ Le lieu de visite

La visite des marchandises déclarées ne peut être faite que dans :

- Les magasins et aires de dépôt temporaires ;
- Les entrepôts pour les marchandises admises sous un régime douanier suspensif ;

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

- Les locaux de l'opérateur économique sur demande de ce dernier et lorsque les circonstances le justifient (arrivage spécial, objet dont la manutention est difficile ou nécessitant des appareils ou des installations appropriés.... etc.).

La visite des marchandises déclarées peut être portée sur la totalité (vérification intégrale) ou sur une partie seulement des marchandises désignées dans la déclaration (vérification par épreuve).

Lorsque l'inspecteur vérificateur suspecte une irrégularité dans l'opération d'importation ou d'exportation, il procède à une vérification intégrale, la vérification intégrale peut être exigée par le déclarant lorsque ce dernier récuse les résultats de la vérification partielle.

▪ Prélèvement d'échantillon par l'inspecteur vérificateur :

L'inspecteur vérificateur peut recourir au prélèvement d'échantillon en vue de divers effets.

- La détermination de l'espèce tarifaire des marchandises déclarées lorsque celle-ci ne peut être déterminée ou vérifiée qu'après un examen attentif du produit ;
- La détermination de la valeur ou l'origine de certains produits ;
- La préparation d'une expertise, en cas de contestation soumise à l'examen de la commission de recours.

Le prélèvement est effectué en présence du déclarant, après examen, les échantillons non détruits par analyse ou par la nature de l'examen, sont restitués au déclarant.

▪ Contestations nées de la vérification

La vérification effective des marchandises peut engendrer des divergences entre ce qui a été déclaré et ce qui a été constaté par l'inspecteur vérificateur. Ces divergences peuvent porter sur les éléments suivants :

- Vérification de l'espèce, l'origine et la valeur ;
- En cas de désaccord entre le déclarant et le service des douanes, la contestation peut être portée devant la commission de recours ;
- Vérification du poids, de la longueur, du volume ;
- Dans une vérification par épreuve, l'inspecteur peut, lors de la vérification de la quantité, constater un excédent ou un déficit, dans ces conditions, il prend en considération la quantité calculée par la méthode visée ci-dessous.

Toutefois le déclarant peut récuser cette manière de faire et demander la vérification intégrale :

▪ **Cas d'excédent**

En cas d'excédent constaté, l'inspecteur multiplie la différence constatée proportionnellement à la quantité déclarée, en supposant que cet excédent est uniforme dans tous les colis.

▪ **Cas de déficit**

Dans le cas de déficit, seules les quantités constatées manquantes lors de la vérification sont prises en compte, en supposant que les autres colis non vérifiés sont conformes à la déclaration.

2-8-4- Rédaction du certificat de visite

Après accomplissement de la vérification, l'inspecteur procède à la rédaction du certificat de visite. Le certificat de visite est défini comme étant le compte rendu fidèle et complet de la vérification.

L'inspecteur doit mentionner le résultat de la vérification et employer selon les cas les formules suivantes :

- Admise pour conforme sur document » lorsque la marchandise déclarée n'a pas fait l'objet d'une visite.
- Admise pour conforme après visite (espèce tarifaire reconnue, origine admise pour conforme, valeur admise pour conforme) pour les marchandises ayant fait l'objet de visite physique.
- Fausse déclaration.

Dans le cas de fausse déclaration, les agents des douanes, qui constatent après avoir procédé à la vérification des marchandises déclarées qu'elles ne sont pas conformes à la déclaration, avisent aussitôt le déclarant.

Dans le cas où l'infraction porte sur les éléments de la taxation (la valeur, l'espèce ou l'origine), le déclarant qui récuse l'appréciation des agents des douanes peut introduire un recours devant la commission nationale de recours prévue à l'article 13 du code des douanes.

La demande de recours doit être introduite par écrit, le déclarant doit informer le receveur des douanes concernées dans les 48 heures suivant le dépôt de la demande, ce délai ne cours pas les vendredis et jours fériés.

Ainsi, au sens de l'article 100 du code des douanes, le receveur des douanes, dès signification du recours, peut donner main levée des marchandises objet du litige, sous réserve :

Chapitre II : Les éléments de la logistique du commerce international

- Que la main levée n'empêche pas l'examen des marchandises par les membres de la commission ;
- Que les marchandises ne soient pas frappées de mesure de prohibition s'opposant à la main levée ;
- Que le montant des droits et taxes et pénalités éventuelles exigibles sur la base de la reconnaissance faite par les agents des douanes soient consignées ou garanti par une caution.

Conclusion

Lors d'une opération commerciale, les deux parties contractantes à savoir l'acheteur et le vendeur cherchent à rejeter les frais et les risques auquel sont exposées les marchandises.

Les éléments de la chaîne logistique, leur fonction et leur démarche essentielle dans les opérations du commerce international, qui leur permis de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment.

Les éléments de la chaîne logistique bien conçoivent permettre de réaliser un transport de bout à bout dans les meilleurs conditions possibles de sécurité, rentabilité, efficacité, pour les deux principaux intervenants (les acheteurs et les vendeurs) de marchandise.

Chapitre III

La gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises en: cas d'une entreprise publique : « le port d'Alger ».

Introduction

L'opération du commerce international est toujours profitable à la partie qui la réalisent avec succès, qui dépend pour un exportateur de la somme qu'il a prévue et l'importateur de sa marchandise à recevoir, en tirent des bénéfices qui sont la base d'un son service logistique.

Pour parler d'un service logistique à l'international doit d'abord l'existence d'une relation internationale et l'Algérie est un pays qui a fait part tel que dans la zone arabe de libre-échange (ZALE).

Cela demande certaines conditions qui dépendent principalement du géographique économique afin de savoir où se trouve l'objet des besoins, ce qui permet d'aider le service logistique à choisir les moindres coûts de transport.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil

L'administration de douane en Algérie est un instrument essentiel de la gestion efficace de l'économie nationale et ceci en vue de lutter contre la fraude ainsi que facilitation le commerce légitime.

1-1- Organisation de l'administration centrale de la direction générale des douanes

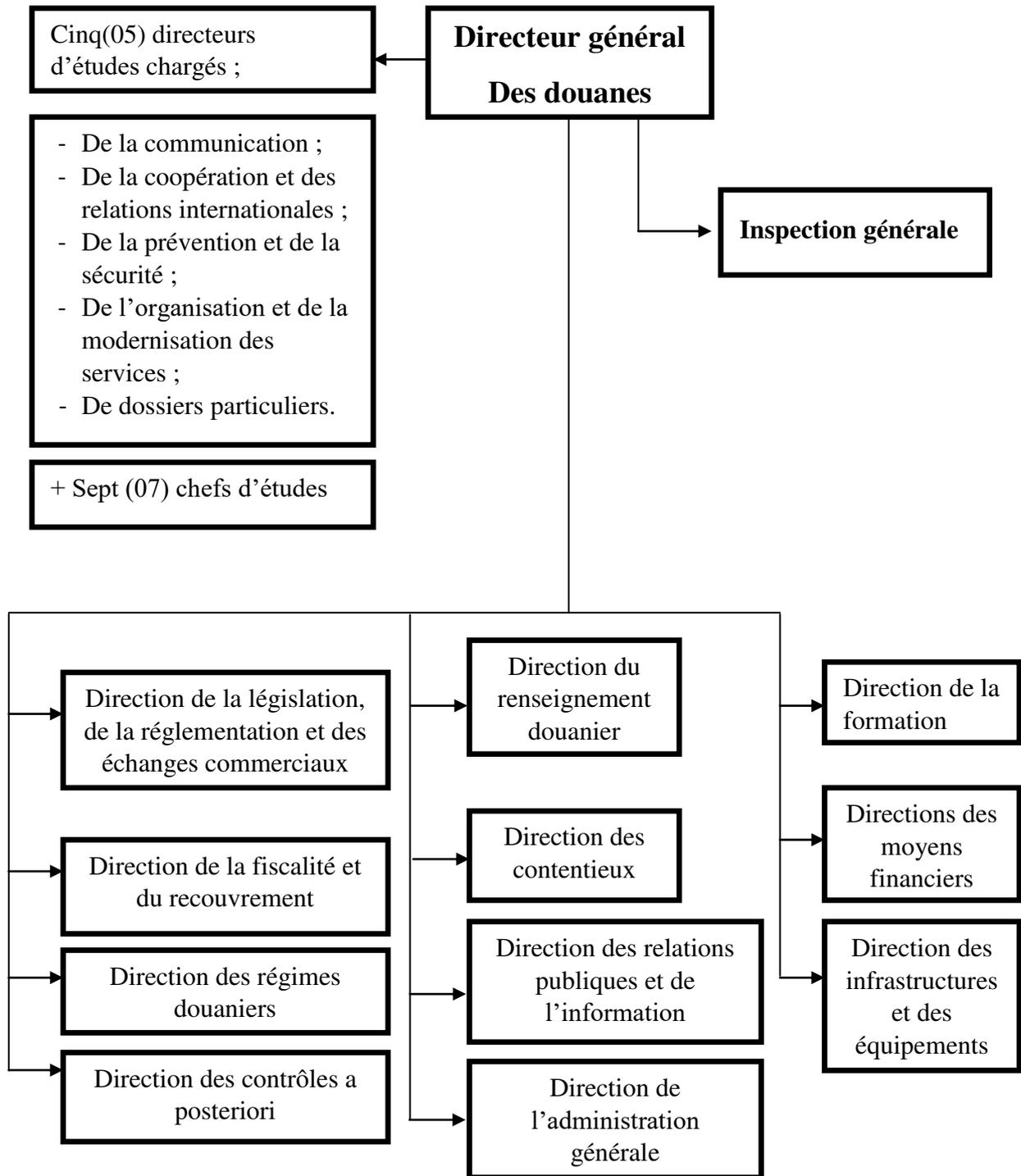
La direction générale de douane en Algérie est constituée comme suite :

1-1-1- Direction générale de douane

L'administration centrale de la direction générale des douanes comprend :

1. Deux(02) directeurs d'étude ;
2. Cinq(05) chefs d'études ;
3. L'inspection générale des services des douanes régie par un texte particulier ;
4. Les directions centrales suivantes :
 - La direction de la législation, de la réglementation et des régimes douaniers ;
 - La direction de la fiscalité et des bases de taxation ;
 - La direction du renseignement et de la gestion des risques ;
 - La direction des enquêtes douanières ;
 - La direction du contentieux est de l'encadrement des recettes des douanes ;
 - La direction de la sécurité et de l'activité opérationnelle des brigades ;
 - La direction des études et de prospective ;
 - La direction de l'information et de la communication ;
 - La direction des ressources humaines ;
 - La direction de l'administration des moyens.

Organigramme N°01 : Représente l'organisme de la Direction générale des douanes.



Source¹: Schéma remis par le sous-directeur de l'information et de communication.

¹Documentation remise par la direction régionale des douanes d'Alger port.

Remarque

Article 1^{er}.- En application des dispositions de l'article 06 (alinéa 03) du décret exécutif n° 11-421 du 13 Muharram 1433 correspondants au 08 décembre 2011, susvisé le présent arrêté a pour objet de fixer les sièges administratifs des directions régionales des douanes et les inspections divisionnaires qui leur sont rattachés au titre de leur compétence territoriale².

Les sièges administratifs des directions régionales des douanes et les inspections divisionnaires qui leur sont rattachées au titre de leur compétence territorial sont fixés au tableau (**annexé 01**) et (**annexe02**) au présent arrêté.

1-1-2- L'organisme de la direction régional des douanes « Alger-Port »

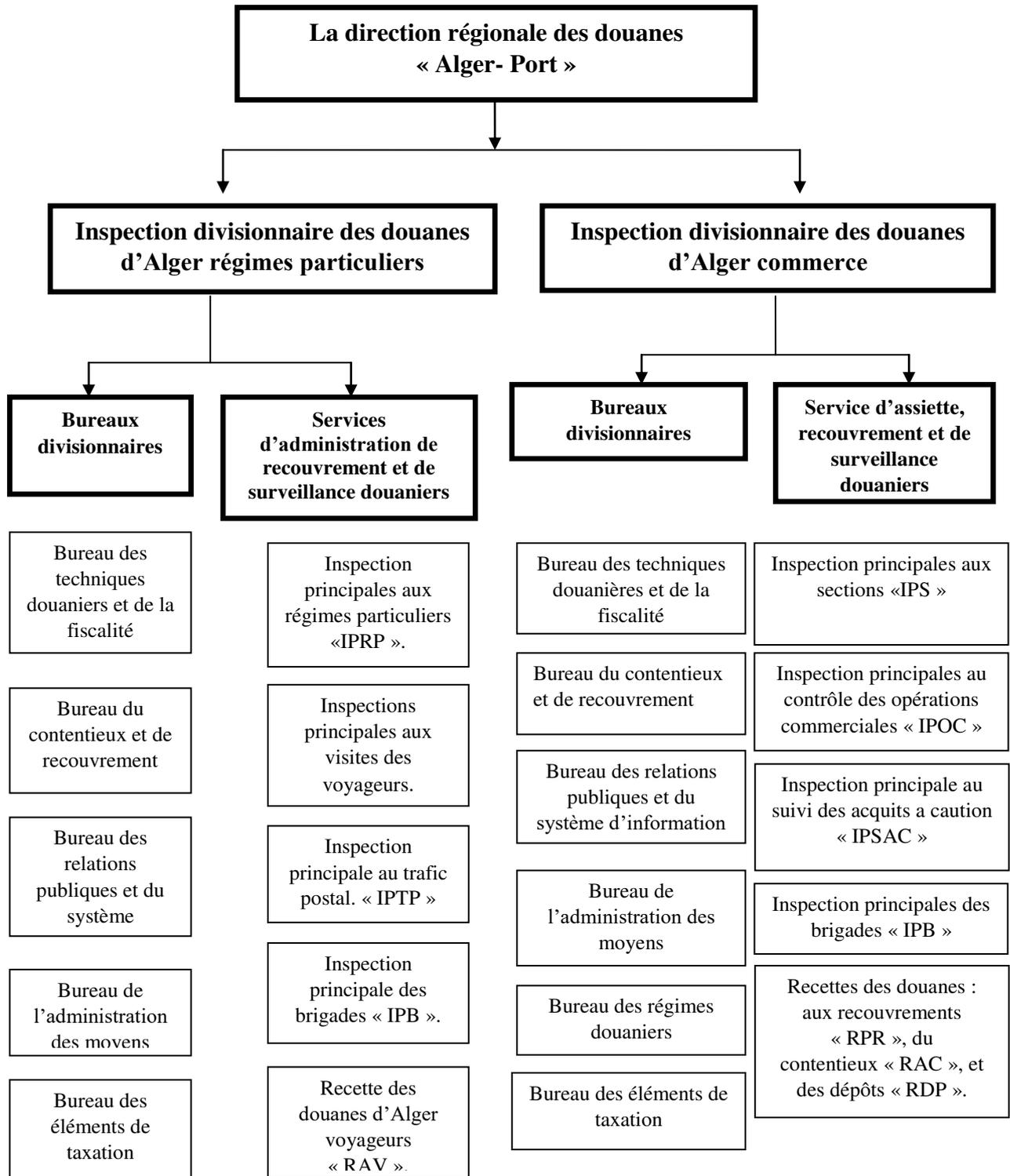
L'organigramme est présenté en arabe dans le document en (**annexe 03**).La direction régionale d'Alger-Port se divise en deux inspections qui sont :

- Inspection divisionnaire des douanes « Alger commerce » : inspection qui s'occupe des opérations commerciales, dédouanement et vérification des marchandises et de leurs documents suivis ;
- Inspection divisionnaire des douanes d'Alger « régime particuliers », elle s'occupe des voyageurs et de leurs bagages.

²Journal officiel de la république algérienne N° 53, remis par le sous-directeur de l'information et de la communication.

CHAPITRE III : la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises : cas d'une entreprise publique : le port d'Alger

Organigramme N°02 : L'organisme de la Direction régionale des douanes « Alger-Port »



Source : élaborée à partir d'un document remis par la direction régional des douanes.

1-2- Le transport maritime en Algérie

Le transport maritime a toujours été le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international ce qui fait 75%(du commerce mondial en volume transite par voie maritime) et selon certaine c'est le fait que ce mode de transport est le mode le moins coûteux (30 fois moins chère que le transport terrestre).

1-2-1- L'évolution du transport maritime en Algérie

De l'indépendance à nos jours, l'Algérie a vu divers changements dans ces activités politiques, économiques, culturelles et d'où ³:

1-2-1-1- La période de 1962-1965

Est caractérisé par la mise en place et la reformulation des projets des entreprises et les institutions financières, ainsi que des plans de reconstruction de l'État national dans l'objectif de récupérer non seulement son autonomie financière, mais aussi l'autonomie du transport maritime colonisé.

1-2-1-2- La période de 1965-1976

Période de la création du ministère des transports(Boumediene) et qui est confié au ministère d'État dans lequel il prend une place importante dans la hiérarchie du gouvernement.

Les options politiques accordent une priorité au titulaire du poste la création des entreprises ou d'office publique charger du transport maritime des ports et de la pêche telle que CNAN qui a été remplacée aujourd'hui par GMA et NACHKO, ces deux dernières compagnie maritime créée pour accomplir les missions assignée par le gouvernement Algérienne, et devient l'interlocuteur de tous les usagers du transport maritime.

1-2-1-3- La période de 1976-1998

Etape de continuité de la période précédente et qui est distingué du renforcement au niveau de la hiérarchie gouvernementale et ceci par une mise en place d'un secrétariat chargé de la pêche et qui est ensuite rattaché au secrétariat d'Etat de l'agriculture pour éviter toute assimilation sectorielle du transport maritime.

1-2-1-4- La période de 1998

La présidence de Yamin Zarwal a annoncé la nécessité d'une institution qui va couvrir tout le transport maritime par le haut conseil de la mer (HCM).

³Documentation remise par le sous-directeur de la communication et de l'information de la direction régional des douanes « Alger port ».

1-2-2- Période actuelle du transport maritime en Algérie (2015-2017)

Le transport maritime en Algérie a longtemps été le domaine des entreprises publiques mais depuis quelques années due à la vague de privatisation, les entreprises étrangères et notamment françaises s'intéressent de plus en plus au moyen de distribution en Algérie.

Alors selon le ministère des transports, actuellement l'Algérie n'atteints les objectifs fixés pour ces dernières années concernant le transport maritimes plus de 98% des marchandises destinées à l'Algérie passent par les compagnies de transport étrangère, tel que : CMA-CGM qui y détient 35%⁴, MAERSK, COSCO, ARKAS, MSC et la compagnie Allemande (SLOMAN).

Cette situation est aussi causée par le désinvestissement de l'Etat dans le transport maritime de marchandise, ce qui a laissé la voie libre aux armateurs étrangers, dont les surcoûts imposent lourdement l'économie nationale (environ de 12 milliards de dollars en 2011, l'année durant laquelle l'Algérie avait importé à peu près de 50 milliards de dollars)⁵.

D'une autre part, l'État Algérien gagne en s'inspirant des compagnies maritimes étrangères, dont elle cesse d'injecter de l'argent à fonds perdus, dans des entreprises calamiteuses qui lui dévorent l'argent, le temps et énergie autre les scandales répétitions telles que la CNAN.

Pour une économie croissante échange extérieurs rentable, Saadi Arezki « expert consultant international », déplore t'il : « il en a été autrement et la dernière chute des cours des hydrocarbures, qui a mis en exergue la fragilité d'une économie basée sur la seule ressource pétrolière, a mécaniquement ramené la réflexion des autorités sur les possibilités de développement vers l'Afrique pour permettre de sortir de cette dépendance pétrolière »⁶.

Encore plus aux réalités du pays : repenser le marché africain et ses ouvertures est une chose pour réaliser des opportunités en est une autre...etc.

Les échanges économiques car c'est de cela dont il s'agit ne peuvent concrétiser dans des conditions bénéfiques, sans l'existence d'une chaîne logistique permettant le transport, le stockage, la distribution des produits, pièces détachées....etc. »⁷.

Aujourd'hui l'Algérie n'a pas les moyens dont elle disposait dans les années 1970-1980 : 50 navires de transport maritime, une couverture des échanges extérieurs de 34% avec

⁴Document remise par la direction régionale Alger Port, d'un article de Chems-Eddine. Hafiz du jeudi, 12/04/2012-10 :29 : « les nouvelles conditions de fret maritime en Algérie »

⁵*Ibid.*

⁶article de Naima Benouaret, Journal Anderson National Express, ,: « la conquête du marché africain, une chimère pour l'Algérie »,décembre 2016.

⁷*Ibid.*

un poids important sur la détermination des services et des taux offerts une flotte SNTR de plus de 5000 camions des entrepôts de stockage appartenant à plusieurs entreprises nationales.

Actuellement le pavions national compagnie national algérienne de navigation (CNAN), couvre moins de 02% des échanges extérieurs, le transport maritime est passé sous le contrôle de trois opérateurs européens qui offrent les services qui veulent et appliquent les taux et les surcharges qu'ils veulent la chaîne logistique nationale (entrepôt, distribution et stockage.... etc.), est réduit à sa plus simple expression.

La CNAN en raison de sa taille critique de l'environnement institutionnel, législatif et réglementaire dans lequel elle évolue mal, outre un management limité par des contraintes de toute nature, il existe des logisticiens algériens susceptibles de réaliser des opérations logistiques de bout en bout et en mesure de négocier des tarifs moins prohibitifs, mais ils sont bridés par le système bureaucratique, notamment bancaires et financiers⁸.

1-3- L'organisation portuaire en Algérie

Pour améliorer l'organisation et la performance de la chaîne logistique, l'État Algérien aviez recommandé l'organisation d'une communauté portuaire, associant toute la famille des échanges (transitaires et gros chargeurs) et des transporteurs (routier, consignataire, courtier et maritimes...etc.).

Suivant l'article 888- Au sens de la présente ordonnance, le port est un point du rivage de la mer aménagé et équipé pour recevoir, arbitré des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de plaisance⁹.

Ce texte législatif et réglementé permet de nous faire savoir que les activités portuaires englobent toutes les activités qui sont liées à la réception des navires.

1-3-1- L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

Le système portuaire en Algérie a connu durant son développement des phases d'évolution et ceci suite à une politique libérale qui même a permis à des interventions non seulement publiques mais ainsi privé à prendre une place dans la structure portuaire actuelle¹⁰.

1-3-1-1- Période : 1962-1971

Elle est caractérisée par l'autonomie de trois ports, Alger, Oran, et Annaba et régime de la concession des chambres de commerce pour les autres ports.

⁸ *Ibid.*

⁹ Document remise par la direction régionale des douanes Alger-Port « code maritime en Algérie ».

¹⁰ Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

1-3-1-2- Période : 1971-1982

Création de l'organisation nationale de pilotage (ONP) en 1971 qui était chargé de mission de puissance publique et d'autres missions à caractère commercial (pilotage et avitaillement en eau)

Et de la société nationale de manutention (SONAMA) qui a pris en charge tout le monopole de manutention et de magasins généraux, ainsi que la manutention rattachée à la compagnie nationale algérienne de navigation(CNAN) et le remorquage qui lui devenu une structure rattachée.

1-3-1-3- Période : 1982- 1989

L'organisation des ports repose sur dix(10) entreprises, elle se traduit par la restructuration des entreprises intervenues à cette période qui visé la décentralisaient de la gestion ainsi qu'une meilleure adéquation entre la taille de l'entreprise, son niveau d'intervention et sa compétence territoriale.

L'entreprise portuaire en Algérie a crée les ports de Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran et Ghazaouet.

1982 naissances de l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL).

1988 créations des entreprises publiques économiques (EPE).

1-3-1-4- Période : 1990-1992

D'un côté, la logique d'extraversion des flux hérités de la période coloniale est renforcé en Algérie, ce qui a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime de l'autre côté, le retard dans la modernisation des infrastructures portuaires accentue leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne.

Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale au début des années 1990 n'a fait qu'aggraver la tendance, les ports étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délai d'attente très longs des navires, saturation des terminaux et accessibilité nautique limite...etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale.

En 1992 l'ordonnance qui accorde aux entreprises portuaires d'Alger (EPA) un statut de société par action (SPA) qui leur accorde large autonomie.

L'effort des investissements portuaires en Algérie, en évoluer jusqu'aux les années 2000uniquement les ports pétroliers.

1-3-1-5 Période : 2006-2007

Dans ce contexte mondial les autorités Algériennes réfléchissent à de nouveaux modes de gouvernance en s'associant à des partenaires privés étrangers, l'enjeu est d'arriver à avoir le mode de partenariat public privé qui conviens aux spécificités algériennes réticentes aux reformes domaniales ils optent alors pour une privatisation des activités portuaires commerciales dans le décret exécutif 2006.

La privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offre à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger.

En 2007 la faiblesse des capacités de déchargement et de la bureaucratie est parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité des services de la productivité et de la compétitivité.

La solution que le gouvernement a suivi pour mettre fin à ces tares au port d'Alger et d'obliger les importateurs et exportateurs des marchandises non containerisées à opérer leur déchargement dans d'enceintes portuaire telle que :

- Magasin sous douane : espace agréé pour le stockage de marchandise pondéreuse ou en conteneur et qui proviennent de l'étranger en l'attente d'une destination douanière ;
- Port sec : est un terminal terrestre en liaison commercial et logistique direct avec un port maritime.

1-3-1-6- Période : 2008-2011

La privatisation du port d'Oran, la sélection des possibles opérateurs privés internationaux intéressés par sa gestion. Le rendement portuaire en Algérie et le plus faible en méditerranée en raison du sous-équipement des terminaux de la mauvaise gestion du stockage et des faibles tirant d'eau en 2011.

1-3-1-7- La situation actuelle portuaire en Algérie 2016

Des mesures récentes present par les autorités Algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux à fur qui ils puissent d'une part, assurer leur rôle d'infrastructure de transports et d'outils d'aménagement de territoire, ainsi que réduire la dépendance envers les autres ports Maghrébins et Méditerranéens, en tirant plus d'escales directes, ou s'ajoute les contrats de management passés avec des partenaires étrangers Dubaï Port World (DPW), pour les ports d'Alger et de Djendjen et Prote international (Singapour) pour le port de Bejaia.

Actuellement pour la situation portuaire l'Algérie à décider de se lancer en 2016 dans l'investissement de plus grands projets depuis l'indépendance et qui s'agit d'un nouveau port commercial de la région centre du pays qui sera situé entre les villes de Cherchell (Tipaza et de Tenes « Chlef »), ce futur port permettra de devenir la zone industrielle à l'Algérie ce qui fera booster et lancer sa production nationale, ainsi qu'il va permettre entre autres en l'Algérie d'acheminer les marchandises vers l'Afrique après un son raccordement aux axes autoroutiers.

1-3-2- Le classement des ports en Algérie

Selon l'article 889 du code maritime de l'Algérie, les ports sont classés selon leur destination en¹¹ :

1-3-2-1- Port de commerce

Sont réputés ports de commerce classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des personnes, des marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime ou mode terrestre de transport et inversement ainsi que touchent les opérations liées à la navigation maritime.

1-3-2-2- Port de pêche

Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.

1-3-2-3- Port de plaisance

Sont classés dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité.

Toutefois peut-être exercées au niveau d'un port de commerce à titre accessoire les autres activités liées à la défense nationale à la pêche et à la plaisance.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Le trafic maritime en Algérie est caractérisé par un déséquilibre entre les importations (20 millions de tonnes) et les exportations (80 millions de tonnes) et ceci s'explique par la part dominante des hydrocarbures exporté.

L'investissement de l'Algérie dans le domaine portuaire concerne uniquement les ports pétroliers.

Les ports polyfonctionnels construits au début de la colonisation française accusent un retard important, confrontés aux infrastructures vétustes et considéré comme des ports de la

¹¹Documentation remise par la direction régionale d'Alger port « code maritime en Algérie »

première génération, la raison pour laquelle le ministère des transports efforce le transport des hydrocarbures.

Les ports d'Alger constituaient une configuration adaptée aux navires de petite taille en raison et la profondeur théorique de ces ports.

Ce qui a permis de doubler les efforts pour moderniser ce secteur logistique des ports algériens et de son trafic.

1-3-3- Les principaux ports en Algérie

1-3-3-1- Le port d'Alger

Le port d'Alger joue d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et ainsi à l'échelle nationale du fait qu'il est le plus grand et le principal port en Algérie située dans la partie Nord-Ouest de la baie d'Alger on peut dire que c'est le pomment de l'économie national (premier port commercial). Le port s'étend sur une surface globale de 126 hectares il est d'une longueur de 17km d'où 36 quai qui sont construits suivant des moles successifs allant d'Ouest en Est dans la profondeur varie de cinq (05) mètres à dix (10) mètres peuvent accueillir environ 30 bateaux à la fois et un (01) bateau des voyageurs et un (01) bateau pétrolier sa capacité est de 6000 conteneurs par an¹².

Le plan d'eau abrité par les ouvrages est de 184 hectares divisés en (03) bassins successifs :

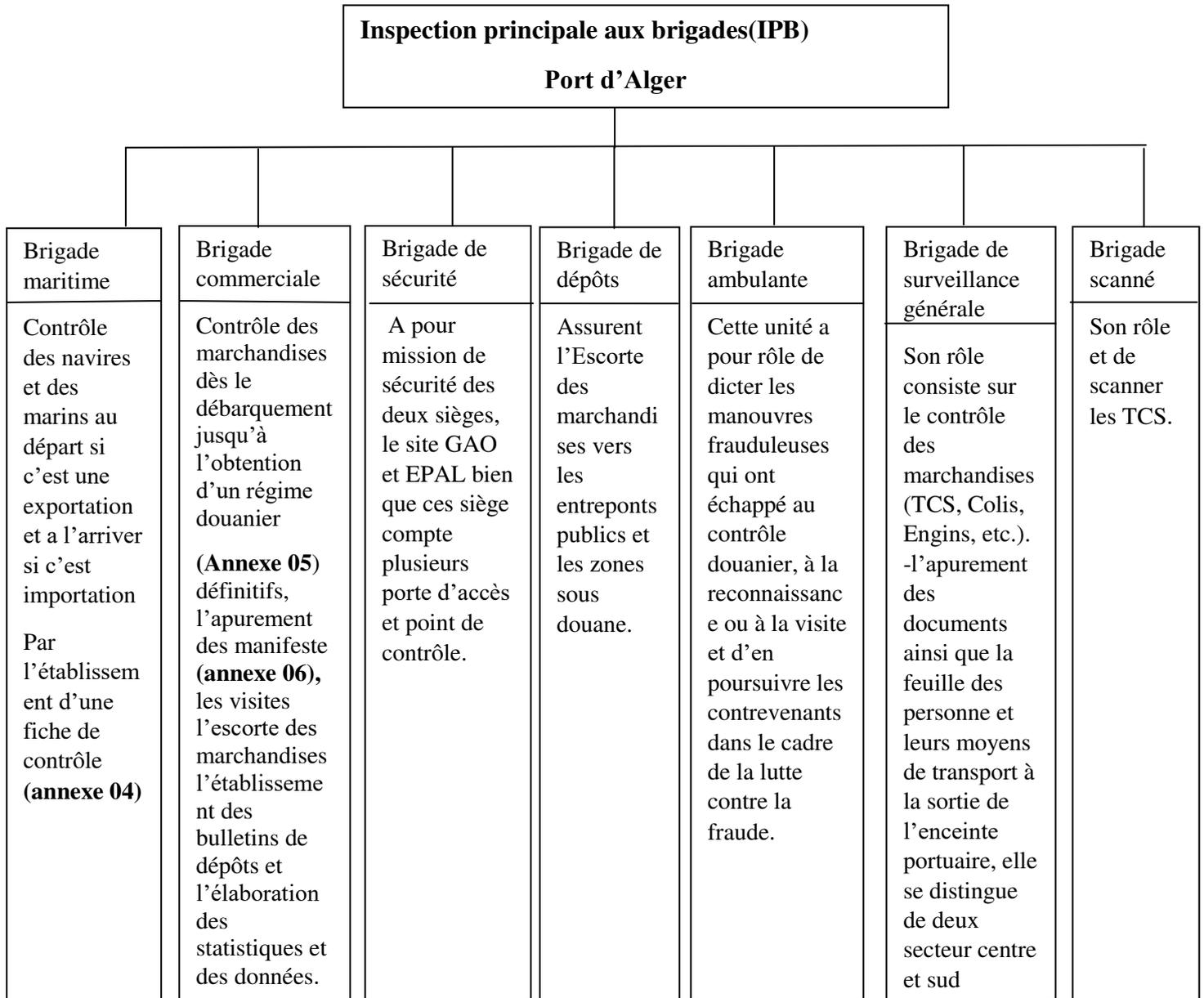
- Bassin de vieux port 75 ha ;
- Bassin de l'Agha 35 ha ;
- Bassin de Mustapha 75 ha.

Le port d'Alger est constitué d'une inspection principale brigade permettant de suivre toutes les opérations du commerce (import, export) réalisé par les opérateurs économiques depuis leur départ et leur arriver sur le territoire national du port d'Alger, leur rôle s'explique suivant les deux schémas en dessous :

¹²Documentation remise par l'inspecteur principal aux sections de la direction régionale de douane Alger-port.

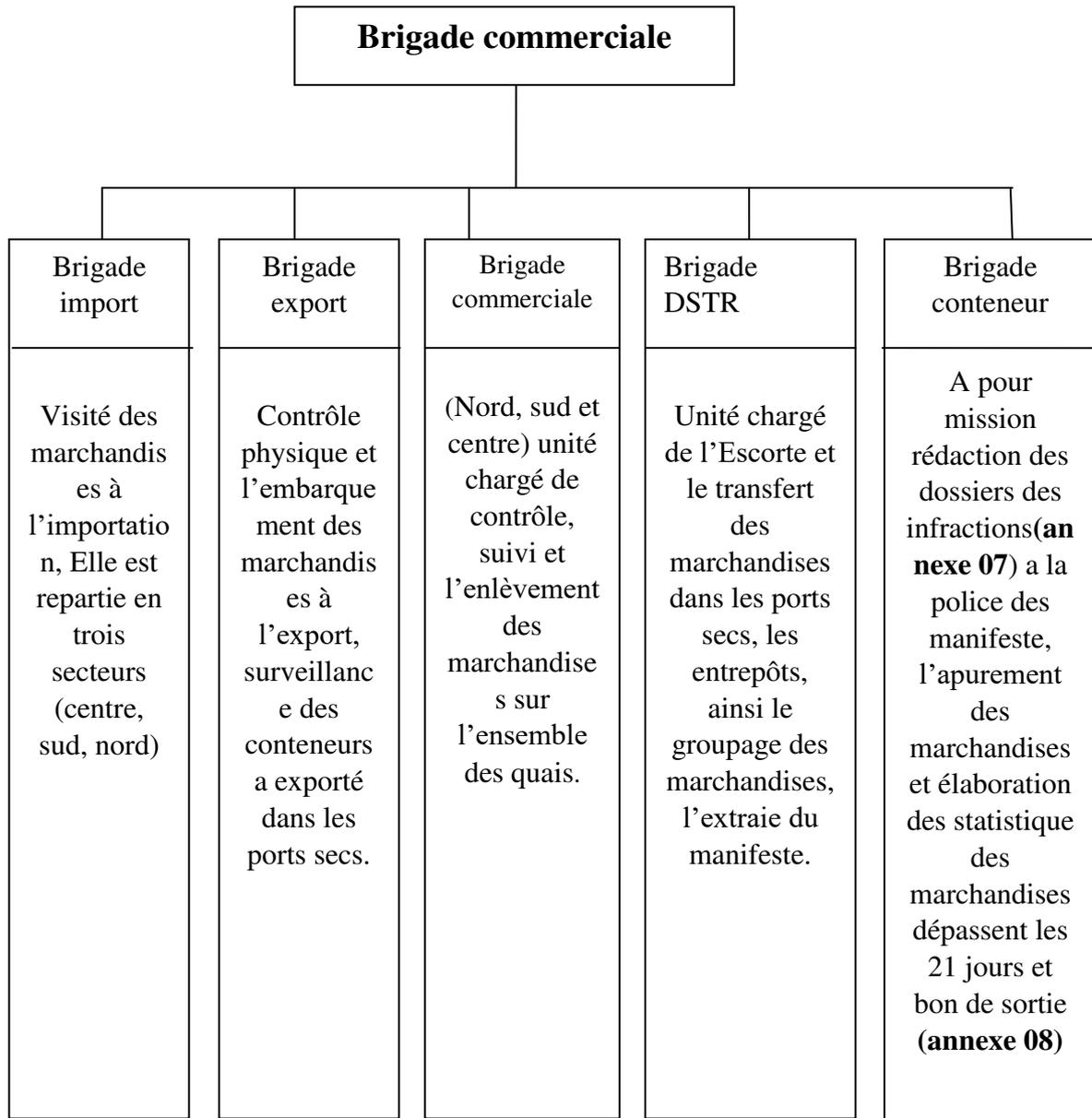
**CHAPITRE III : la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises :
cas d'une entreprise publique : le port d'Alger**

Organigramme N°03 : inspection principale aux brigades d'Alger-Port commerce



Source : élaborer par nous-mêmes à l'aide de l'entretien de monsieur CHalah Mohamed responsable et chef de brigade conteneur.

Organigramme N°04 : contenu de la brigade commerciale



Source : élaborer par nous-mêmes à l'aide de l'entretien du chef de brigade commerciale monsieur Charef Bachir.

En 1999, crée le Dubaï Port World (DPW) et ceci après l'expérience réussite de port de Bejaia, alors le pouvoir publique en conclut un contrat de gestion de gré à gré avec leur partenaire DPW pour la gestion des ports d'Alger et de Djendjen.

Ce partenaire a permis à DPW d'entrée en méditerranée les négociations avaient commencé en Algérie depuis 2006, mais elles ont été retardées à cause d'une politique de menace qui circule à l'arrivée d'une entreprise étrangère.

Et Djazair Port World fut créé société joint-venture (50/50) entre DPW et l'entreprise portuaire d'Alger EPAL.

1-3-3-2- Le port de Bejaia

Bejaia joua un rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique, les avantages douaniers et les échanges étaient très denses.

Le port de Bejaia fait un relai entre l'Est et le centre du pays ainsi qu'une zone d'ouverture sur la mer pour l'arrière du pays, ce port algérien situé dans la ville de Bejaia dans la région de la petite Kabylie fit charger le premier pétrole en 1960 il est consacré au commerce international et aux hydrocarbures, classé comme étant deuxième port d'Algérie en matière d'activité commerciale, ainsi qu'il s'agit du premier partenariat. En 2006, la gestion de port de Bejaia a été confiée à la société Singapourienne Prote International pour une période de 20 ans, après avoir créé la joint-venture BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal).

La stratégie adaptée par le port de Bejaia consiste sur le plan logistique un développement économique des régions constituant leur Hinterland.

Parmi les projets lourds rentabilisés par la DG Douane sont la création de plateforme logistique de TIXTER et d'IGHIL OUBEROUAK.

Ces infrastructures mises en place pour un soutien logistique apporté aux opérateurs économiques de la région qui pourront mieux organiser leur activité de distribution¹³.



Source : image extraite du site [www. Google image. Fr.](http://www.google.com)

¹³Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

1-3-3-3- Le port d'Oran

Le port d'Oran création moderne qui s'ouvre dans la rive sud de la Méditerranée occidentale situer environ 400 km à l'ouest d'Alger a moins de 200 km des rivages ibériques et non loin du détroit de Gibraltar, ce qui lui permet de bénéficier d'une situation géographique du premier plan.

Ce port constituait de 16 quais et 23 postes à quai, dont il s'étend à 72 ha de terre-pleins et 122 ha de plan d'eau.

L'entreprise portuaire d'Oran est une entreprise publique économique(EPE).

Ce port est doté d'une gare maritime, d'un silo à céréales, d'un terminal à conteneur et de plusieurs installations spécialisé¹⁴.

1-3-3-4- Le port Djendjen (port world)

Le port de Djendjen situé à l'est de l'Algérie, il dispose d'une plateforme d'eau profonde permettant d'accueillir des navires de 120.000 tonnes.

Il bénéficie d'une liaison terrestre et ferroviaire comme l'autoroute Est-Ouest.

Le groupe DPW (Dubai Port World), s'est engagé à moderniser ce port pour lui permettre de recevoir les grands navires de dernière génération et pour en faire la plus grande station de conteneur de l'Est du pays¹⁵.

1-3-3-5- Le port d'Annaba

Le port d'Annaba fait partie des dix(10) principaux ports de commerce d'Algérie, son champ d'influence s'étend sur douze(12) wilaya du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles telles que les mines de fer, de phosphate et les champs pétroliers.

Il est situé au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assure une excellente fluidité. Il est relié aux réseaux des voies express des services l'Est et le Sud Est du pays et aux réseaux ferroviaires nationaux.

Alors il est considéré comme quatrième port d'Algérie en matière de volume de flux, il est surtout le premier port industriel du pays, l'extension du port de Annaba servira principalement à des engorgés un point d'échanges commerciaux, saturer le port d'Annaba est le plus rentable du pays car l'attente en rade n'excède pas 48 heures.

¹⁴ Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

¹⁵ *Ibid.*

1-3-3-6- Le port de Cherchell

Le port de Cherchell considéré comme l'un des plus grands projets en Algérie, le port d'EL Hamdania sera destiné aux transports de marchandises après son raccordement aux réseaux ferroviaire et aux autoroutes l'habilitant ainsi aux échanges commerciaux avec l'Afrique.

Financement et exploitation et réalisation chinoise, la chine décroche le gros lord en Algérie, l'infrastructure portrahit lancé à crédit long terme, le futur grand port sera réalisé par deux (02) compagnes chinoises. Le futur grand port d'EL Hamdania sera réalisé dans un délai de sept(07) ans mais mis en service dans quatre(04).

Ace effet ; il disposera de vingt-trois (23) quais de capacité de traitement de 25,7 millions de tonnes/an de marchandise¹⁶.



Source : [www. Google. Image du port de cherchel.fr](http://www.google.fr)

¹⁶ Documentation remise par le sous-directeur de la communication et de l'information de la direction régionale du port d'Alger.

Section 02 : la logistique du commerce international par voie maritime à partir du port d'Alger.

2-1- Suivis d'une opération de la chaîne logistique à l'international de la marchandise par voie maritime à l'import.

Avant de procéder à une opération du commerce international à l'import y a des documents qui sont exigés en Algérie tel qu'ils sont en **(annexe09)**

- Facture commerciale définitive originale ;
- Liste de colisage ;
- Certificat contrôle qualité original ;
- Certificat d'origine original ;
- Déclaration d'origine ;
- Certificat de conformité du fabricant ;
- Certificat EUR1 ;
- Déclaration export (EX1/EXA).

Pour bien comprendre ce que c'est l'acte du commerce international il faut comprendre que les deux (02) intervenants principaux sont l'exportateur (vendeur) et l'importateur (l'acheteur).

L'opération que nous allons exposer dans notre étude concerne les étapes de facilitation que l'opérateur algérien procède pour pouvoir bien mener ces opérations logistiques d'import à l'international de la confiserie de chocolat de Kinder.

2-1-1- Étape 01 :(contrat commercial à l'international)

La naissance du besoin qu'il soit une importation ou une exportation (matière première, produit semi fini, produit fini). Ce besoin est rétabli par une demande d'achat, dans laquelle on trouve :

- Quantité demandée ;
- Date demandée ;
- Date d'édition ;
- Numéro d'édition.

En suite prospection des fournisseurs dont laquelle l'acheteur fait une liste de ces fournisseurs ou il leur envoie les demandes d'offres ou bien les conditions commerciales.

De sa part, le fournisseur répond au service d'achat après le traitement des conditions proposées.

Après une négociation des offres, l'acheteur envoie un faxe pour ses fournisseurs dont il demande une réduction des prix.

Le client établit un tableau comparatif des offres (TCO) dans laquelle il va mentionner les offres reçues par ces fournisseurs, et mentionner sur le tableau le fournisseur sélectionné et qui sont rejetées et les motifs de rejet.

Le service d'achat opte pour un fournisseur sélectionné pour ses meilleures conditions commerciales et qui dépend des caractères logistiques.

Etablissement d'une fiche de vérification de plusieurs éléments de ses fournisseurs sélectionnés, selon :

- Qualité de service ;
- Qualité de l'assistance ;
- Evaluation des prix et des délais, ce qui fait apparaître l'établissement du contrat d'achat (import) à l'international de l'entreprise algérienne « SARL DRACO » avec le pays exportateur de l'Europe(Malt).

Le contrat est signé sous les conditions suivantes :

- Désignation de la marchandise (confectionally kinder chocolate) ;
- Mode de paiement (remise documentaire) ;
- Type d'emballage (conteneurs frigorifiques) ;
- Délai de livraison (deux semaines) ;
- Quantité ;
- Prix unitaire ;
- Le montant total de la marchandise ;
- L'incoterm (CFR, CIF, FOB).

Le bon de commande est rempli le service logistique établie un dossier qu'il va transmettre au chef de département de l'entreprise SARL DRACO dans le dossier contient :

- La fiche de vérification, la facture performante, le tableau des offres comparatif, la liste des fournisseurs consultés et le bon de commande qui sera faxé à l'entreprise sélectionné.
- Ainsi que les documents du fournisseur mentionnés on trouve :

Facture commerciale, certificat d'origine, liste des coulissages et certificat de conformité.

La confirmation de la commande a dressée au client SARL DRACO sélectionné à partir d'un courrier qui annonce les références de la demande établie, préalablement le montant, le paiement et l'expédition de la marchandise par le fournisseur étranger du pays de MALT vers l'opérateur national.

2-1-2- Etape 02 : (Relation banque client)

La banque devient le propriétaire provisoire de la marchandise importée avant le propriétaire réel.

L'opérateur algérien présente à la banque la facture a payé à son exportateur, après avoir ouvert un compte bancaire à l'international, en Algérie la période d'envoyer l'argent à pays peut y aller jusqu'à six(06) mois en parallèle le fournisseur fait l'expédition, la monnaie ne sera pas toucher par lui jusqu'à ce que l'importateur touche à sa marchandise.

2-1-3- Etape 03 : (relation client et compagnie maritime)

Qui dépend du pré acheminement jusqu'à l'embarquement, d'où l'exportateur étranger autorise et désigne un transitaire qui se dirige vers une compagnie maritime dans laquelle il trouve un service logistique rapide et moins coûteux, il choisit le « CMA-CGM » afin de demander un conteneur vide contre un chèque de caution.

« CMA-CGM », remet une mise à disposition avec laquelle il va se justifier au parc de vide pour récupérer le conteneur vide.

L'exportateur charge les conteneurs vides sur les camions et se dirige vers son usine pour charger la cargaison (l'empotage).

Le transporteur transporte la marchandise vers le port d'embarquement, le transporteur dépose les conteneurs au quai d'embarquement de port de « NHAVA SHEVA » par la biais de la compagnie maritime.

Dès que la marchandise sera chargée sur le navire JOANNA, sur le voyage 054WMW provenance de MALT et qui a accosté le 16/06/2017, le numéro de gros 1890 de deux conteneurs comportant du confectionally kinder chocolaté, ce qu'on appelle l'embarquement de Terminal Handling Conteneur(TCH).

La compagnie maritime «CMA-CGM », règle la facture du TCH dans le port et qui sera ensuite facturé ou client afin de régler sa facture.

En trouve trois (03) situations pour régler les frais de TCH (d'embarquement) :

CHAPITRE III : la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises : cas d'une entreprise publique : le port d'Alger

- Si le contrat conclu entre le fournisseur du pays d'Europe (MALT) et le client (importateur algérien) SARL DRACO et en FOB, alors l'exportateur étranger pays le TCH et le fret au port d'embarquement ;
- Si le contrat conclut et en CFR, le fournisseur vas payer le fret et la TCH au débarquement ;
- Si le contrat conclut entre le client et le fournisseur et en CIF (Cost Insurance et Freight), alors le vendeur est responsable jusqu'ou port d'arriver.

2-1-4- Etape 04 :(relation client et administration de la compagnie maritime)

Al 'arrivée du navire ou port d'Alger, alors le fournisseur de sa part envoie par le billet de la banque un BILLE OF LADING (le connaissance)(**annexe10**), qui a été rédigé et remis au capitaine du navire, l'importateur SARL DRACO le récupère auprès de sa banque, ainsi que la domiciliation de la facture, ce dernier autorise le transitaire SNC MALKI TANSIT qui se dirige vers la compagnie maritime « CMA-CGM »situé à BEB AZOUAR ALGER pour faire l'échange documentaire :

- La facture de TCH. (**annexe 11**) ;
- Un chèque de caution pour le conteneur vide à rendre à la compagnie maritime ou un chèque pour les coûts de fourche.

Remarque

Toute la marchandise qui voyage par voie maritime possède un titre de transport qu'on appelle le connaissance (B/L).

A l'intérieur de B/L on trouve :

- Le nom du navire (JOANNA) ;
- Le poids de la marchandise ;
- Le port de départ (NHAVA SHEVA), destination ALGER ;
- Le numéro de BILLE OF LADING (AMC0554994);
- Le nom de l'expéditeur l'entreprise européenne de MALT vers le destinataire SARL DRACO.

Le Bille of Lading (B/L) établie par une déclaration d'expédition remplie et signée par le fournisseur.

La compagnie maritime « CMA-CGM », établie à l'arrivée du navire un avis d'arrivée et l'envoi à son client.

Remarque

CHAPITRE III : la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises : cas d'une entreprise publique : le port d'Alger

L'avis d'arrivée le document par le quelle le client « SARL DRACO » est informée de l'arrivée réelle des marchandises (**annexe12**) et qui est établie dès l'accostage du navire JOANNA et ceci par le consignataire du navire, ce dernier est le représentant de l'armateur étranger « CMA-CGM » et qui contient les renseignements suivants :

- Nom du client ;
- Désignation de la marchandise ;
- Numéro B/L ;
- Le port d'embarquement ;
- Le port de débarquement ;
- Nom du navire.

Ou retour le « CMA-CGM » remet au client SARL DRACO les documents suivants pour avoir accédé à faire les opérations en douane :

- Avis d'arriver.
- Bon de caution.
- Bon à délivrée.
- Plait cartable.

Ce document permet de procéder ou dédouanement de la marchandise.

La compagnie maritime enregistre la marchandise ou niveau de direction régional sur le système SIGAD qui de sa part lier au CNIS.

2-1-5- Etape 05 :(relation client et administration douanière)

L'étape qui permet de procéder au formalité préliminaires ou dédouanement :

- **La conduite en douane des marchandises importées**

Dès l'entrée de la marchandise dans la zone maritime du rayon des douanes le capitaine du navire doit à la première réquisition, soumettre aux agents du service national des garde-côtes (la brigade maritime), qui se rendent à bord pour visiter le navire qui accoste sur le quai à la compagnie de sept (07) agents le sur bord (le journal à bord), sur place les agents de la brigade maritime remplit une fiche de contrôle à la présence du capitaine du navire pour lui faire le cachet de contrôle du cargo manifeste.

Remarque 01

Pour déclarer tout détail sur le navire, le douanier de la brigade maritime va demander un officier pour aider à contrôler les cabines, dévissier et salle de machine...etc. Pour une durée qui pourra y aller jusqu'à deux heures.

Remarque 02

Si y a une marchandise non déclarée ou bien interdite, alors l'agent de la brigade maritime va faire venir le capitaine du navire pour le reconnaître ce qui va y aller vers une procédure à l'amande (service contentieux).

▪ **La mise en douane**

La responsabilité du transporteur est dérogée vers la responsabilité de la douane depuis que la marchandise est mise sous un régime et mise dans les entrepôts (magasins et aires de dépôts), en vue de l'accomplissement des formalités de dédouanement par le transitaire.

Selon le code des douanes algériennes : « les magasins et aires de dépôts temporaires peuvent être créés par des personnes physiques ou morales, leur création, leur placement, leur construction et leur aménagement sont soumis à l'agrément préalable de l'administration des douanes¹⁷.

Les magasins de dépôts temporaires sont situés dans l'enceinte portuaire sous forme de terre-pleins, présentent toutes les conditions nécessaires permettant l'exploitation des lieux d'assurer l'exécution des missions douanières, l'objectif de les mettre en vue de l'engorgement des ports maritimes.

▪ **Etablissement de la déclaration en détail**

Par cette déclaration, le déclarant s'engage sur les peines de droit à accomplir les obligations découlant du régime choisi et à fournir tous les renseignements et codification nécessaire au service des douanes pour l'identification de la marchandise, ou de finir d'établir les droits et taxes dues d'appliquer la législation douanière et les statistiques.

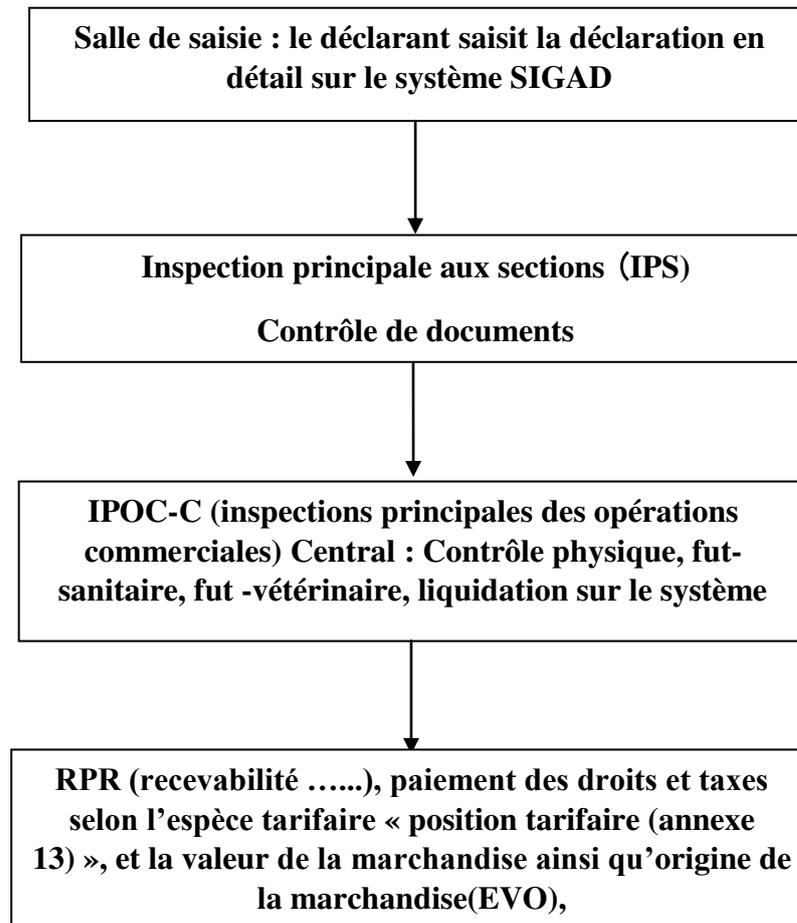
La déclaration en détail est nécessaire pour chaque opération, l'objectif de gérer la distinction des différentes positions douanières.

Le déclarant est tenu d'établir sa déclaration en détail par écrit à la salle de saisie dans le système SIGAD, afin que les services de douanes assurent un contrôle plus efficace des opérations de dédouanement.

Le circuit de la déclaration en détail est présenté dans le schéma suivant :

¹⁷Documentation remise par la douane d'Alger port « code des douanes de l'Algérie ».

Figure N°06 : le circuit de la déclaration de la marchandise



Après le paiement de la quittance par le transitaire, il reçoit le bon à délivrer qui contient : la Gro, régime , numéro de déclarant, date du bon à délivrer, nom de l'opérateur, articles, ensuite le déclarant se tourne vers la brigade conteneurs qui est la dernière phase de déclaration pour présenter le bon à délivrer le scanner si c'est un opérateur du circuit rouge ou orange et le chef de brigade lui fait un bon de sortie.

Enfin, la remise du conteneur ou port sec de la compagnie maritime « CMA-CGM » par le transporteur après avoir déchargé la marchandise ou dépôts de client SARL DRACO.

Si le client respect les délais de la remise des conteneurs vide sans faire de retard, la compagnie maritime lui passe son chèque de caution, alors rien n'a payé.

Si le client dépasse le délai qui est de 85 jours, alors il pays la facture surestaries et la compagnie maritime lui remet un reçu de paiement avec laquelle il va justifier pour récupérer son chèque de caution.

2-2- Suivi d'une opération de la chaîne logistique à l'international de la marchandise par voie maritime à l'export.

Les étapes de la logistique internationale à l'exportation en Algérie sont différentes de celle de l'import :

Tout d'abord pour faire une exportation en Algérie, doit avoir un registre de commerce, dont le dossier est sous conditions suivantes :

- Certificat de fraude (produit propre à la consommation) ;
- Domiciliation de la banque ;
- Mise à quai pour embarquement du conteneur(TC) ;
- Numéro d'identification fiscale ;
- Producteur de bien à exporter ou autorisation du producteur.

Cet ensemble de condition permet à l'opérateur économique Algérienne de procéder aux opérations logistiques internationales à l'export.

2-2-1- Etape 01 :(relation client, l'expéditeur)

Dépend de la relation acheteur et vendeur à l'international, ce qui prouve a signé un contrat de vent à l'international pour expédier vers les pays étrangers dans le contrat contient :

- Condition de paiement ;
- Condition de vente ;
- La date de validité du contrat ;
- La date limite d'expédition ;
- Les conditions de transport et d'assurance ;
- Les documents exigés ;
- Le délai de paiement ;
- La désignation du tribunal en cas de conflit.

Chaque condition appelée clause et chaque clause doit être débattue avant de la motionner dans le contrat, ainsi que des conditions de services logistiques telles que :

- Mode de paiement ;
- Choix du transport ;
- Mode de transport ;
- Mode d'emballage ;
- Choix du conteneur ;
- Lieu de paiement du fret et l'incoterm choisi ;
- Le choix de l'assurance.

Enfin deux signatures qui vont permettre la naissance d'une relation commerciale à l'international.

2-2-2- Etape 02 : (relation banque, expéditeur)

En concrétisant l'opération commerciale par un contrôle détaillé l'en contenu du contrat par la banque, l'opérateur économique algérien (Sarl sud dattes) envoie la facture à payer à l'importateur étranger (Djebel Ali) qui va durer(06) six mois, en parallèle de l'expédition la monnaie ne sera pas touchée par l'exportateur algérien que lorsque son importateur touche à sa marchandise.

2-2-3- Etape 03 : (relation transitaire, compagnie maritime)

Alors l'exportateur algérien autorise un transitaire (00), pour effectuer les relations logistiques suivantes :

Le transitaire se dirige vers une compagnie maritime pour affrètement des conteneurs nécessaire pour la marchandise, et parmi les compagnies maritimes les plus connues en Algérie : COSCO, ARKAS, CMA-CGM, MSC, MAERSK (la plus grande compagnie maritime dans le monde), SLOMAN (compagnie maritime Allemande).

Et chaque compagnie contrôle gère ces conteneurs de départs jusqu'à leur arriver à l'usine et leur restitution vers leur territoire (parc).

Le transitaire s'engage avec la grande compagnie maritime française CMA-CGM, située à BEB AZOUAR, et qui est le 3^{ème} opérateur mondial de transport en conteneur, pour entamer l'étape de la mise à disposition (Booking) ; qui constitue une réservation de conteneurs vides qui est mené et garantie par un chèque de caution.

Est parmi les conteneurs utilisés par le « CMA-CGM » en trouve¹⁸ :

▪ **Les conteneurs d'usage général ou les conteneurs « Dry »**

Sont les conteneurs le plus courant, capable de transporter la plupart des marchandises générales conditionnées en cartons, caisses, sacheries, boîtes, balles, fûts ou palettes ou en vrac. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides comportant au moins une de ces parois équipée d'une porte et construits aux fins de transporter tous types de marchandises.

On distingue quatre types de conteneurs de Dry :

- Conteneur 20' Dry ;
- Conteneur 40' Dry ;
- Conteneur 40' ST Dry ;

¹⁸Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

- Conteneur 40' HC Dry.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

- **Les conteneurs « Ventilés »**

Ce sont des conteneurs à usage surface de ventilation naturelle a été augmentée par l'ouverture d'orifices de ventilation dans les logerons. Ils servent pour le transport d'ail par exemple :



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de : « barils, bois débité, bobines d'acier, caisses, caoutchouc et coton en balles, colis en carton, fûts, palettes, véhicules légers utilitaires, meubles, sacherie et tôles en fardeaux . . . etc.».



Source : Document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de marchandise organique : « bulbes, cacao café en sac, pommes de terre et oignons...etc. ». Convient pour le transport de marchandise de même type que le Dry Ventilé.

▪ **Les conteneurs plats « 20' ou 40' » ou bien « conteneur plateforme »**

Sont des conteneurs constitués d'une plateforme et de parois latérales. Les parois peuvent être parfois mobiles afin de faciliter le stockage à vide.

Ce sont les flats constitués d'un armateur de base sans parois latérales qui sont utilisé comme plateforme de charge sur les navires pour le transport de marchandises fragiles et encombrantes.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Sont des conteneurs qui convient pour le transport de marchandises non sensibles aux intempéries telles que : Barres d'acier, feuilles et bobines d'acier, billes de bois, bois déroulés,

CHAPITRE III : la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises : cas d'une entreprise publique : le port d'Alger

poteaux télégraphique, tourets de câble, fût, tuyaux, camions / engins et machines lourdes...etc. ».

On distingue deux types de flats :

- Les flats racksfixed end ou à parois d'extrémités fixes.
- Les flats collapsible ou à paroi.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Les conteneurs flats sont destinés à l'empotage des marchandises de toutes sortes, pour autant qu'elles ne soient pas sensibles aux intempéries. Ils sont dépourvus de parois latérales fixes.

Ces conteneurs sont les seuls à admettre, sous certaines conditions, des marchandises en dépassement de hauteur et/ou de largeur. Ils peuvent être chargés par le dessus ou les côtés.

▪ Les conteneurs « open top »

Ce sont des conteneurs à toit ouverts. La différence avec les conteneurs dry est le toit qui est remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible pour faciliter le chargement et le déchargement vertical.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

CHAPITRE III : la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises : cas d'une entreprise publique : le port d'Alger

Sont des conteneurs qui conviennent pour le transport de marchandises volumineuses ou peu manœuvrables telles que : « machinerie, feuilles de verre, marbre, matériaux de construction et bois de charpente . . . etc. »

- Conteneur à usage général, avec un toit mobile (bâche) pour faciliter le chargement et déchargement des marchandises volumineuses.
- **Les conteneurs « frigorifiques » ou « reefer »**

Ce sont des conteneurs thermiques (parois isolées) qui sont munis de dispositifs de réfrigération et de chauffage. Les conteneurs frigo peuvent être soit alimentés en courant électronique par leur propre installation, soit par l'installation du navire ou du terminal portuaire.

Le transport conteneurisé sous température contrôlée est en constante augmentation. Afin de mieux répondre aux nombreuses attentes de nos clients, la flotte de conteneurs frigorifiques CMA CGM offre un large éventail de motorisations. Chaque marchandise peut ainsi bénéficier de la technologie la plus appropriée.



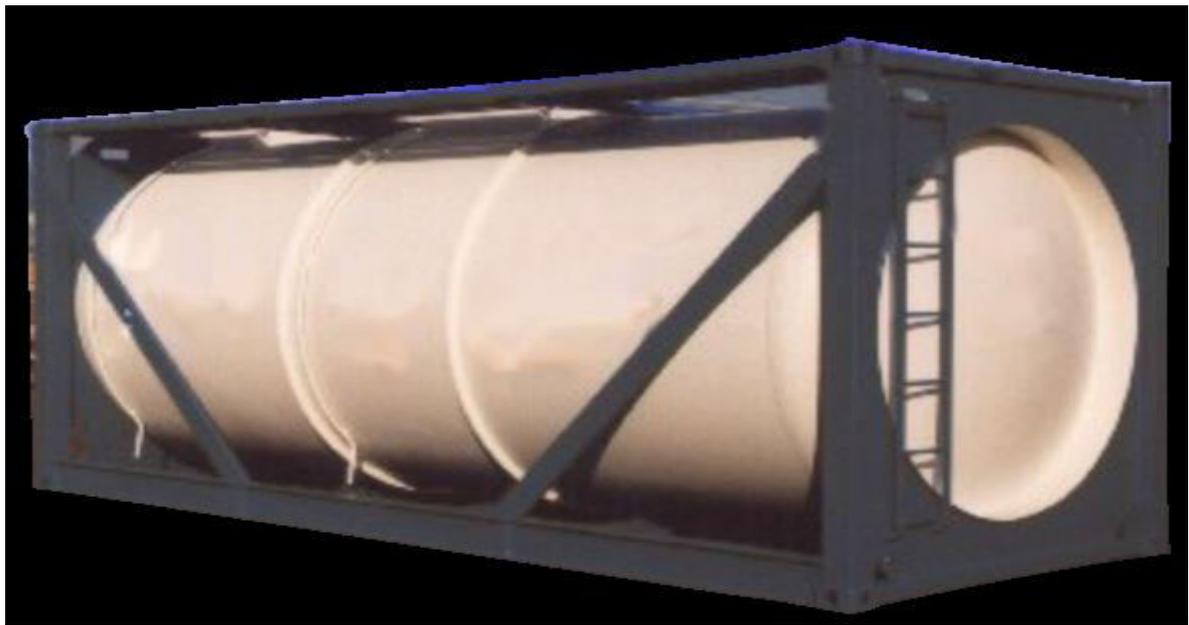
Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de marchandises périssables sous température contrôlée : « légumes, fruits, viande, poisson et crevettes . . . etc. »

- Conteneur «Thermiquement» isolé, muni d'un dispositif de réfrigération et de chauffage.
- Pour que l'air puisse circuler, les limites de charge en partie haute intérieure doivent être respectées.

▪ **Les conteneurs « citernes »**

Ce sont des conteneurs destinés au transport liquide et substances gazeuses (Tank Container). Ils sont composés de la citerne et de l'ossature.



Source : Document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de : « Résine, Latex, huile, lait, bière, vin, eau minérale et rhum . . . etc. »

- Conteneur spécifique contenant la citerne et l'ossature.
- Réglementations et spécificités techniques à prendre en compte pour ce qui concerne la citerne.

Après avoir choisi le conteneur qu'il faut le département informe le service logistique pour la réservation, qui de sa part contact le parc vide pour préparer le conteneur pour le client Sarl sud qui va retourner vers l'usine de son opérateur pour opération d'empotage de la marchandise.

2-2-4- Etape 04 :(relation client, compagnie maritime, le transitaire)

Le transitaire(00) se présente au département documentaire à l'export de la compagnie maritime pour remplir la mise à quai vierge, dont lequel doit mentionner :

- Nom et adresse de réceptionnaire (SARL SUD DATTES) ;
- Nom et adresse du chargeur ;
- Type et nombre de conteneur ;
- Numéro du conteneur et du scellé ;
- Type et le poids de sa marchandise ;

Une fois que ces informations sont données par le chargeur, le service documentation export procède aux opérations suivantes :

Etablir la facturation du fret maritime et des frais d'exportation (**annexe 14**).

- Les frais d'exportation de l'exportateur :
- Frais manutention portuaire : 16700.00 ;
- Documentation free : 3400.00 ;
- Taxe péage : 521.53 ;
- Taxe bille of liding B/L : 1500.00 ;
- Weight charge (VGM) :500.00 ;
- Fret collecte : 240.287.35 ;
- TVA (DZA01+DZA02+DZA03+DZA04+DZA05) :3914.00.
- **Remarque**

Le transitaire avant d'élaborer sa relation avec la compagnie maritime négocie le fret, surestarie et le magasinage...etc.).

En parallèle le contrat réalisé par le transitaire et la compagnie maritime, le transitaire se dirige vers la douane pour déclarer la marchandise (dattes) à expédier vers DUBAI.

Ainsi que, le commercial contact le client pour lui transmettre la date de l'arrivée du navire et le numéro de quai du terminal.

La mise à quai à ne peut se faire qu'une fois les frais évoqués ci-dessous sont payés.

2-2-5- Étape 05 :(relation transitaire et direction régionale de douane)

L'organisme douanier assure et confirme la déclaration de l'exportateur via sa relation avec la compagnie maritime (B/L)(**annexe 15**), qui sera enregistrée dans le système SIGAD ainsi que pour une autorisation d'export et d'embarquement de la marchandise dans le navire CIELO DI AGARDIA, après avoir fait le contrôle des conteneurs avec le dossier mis en

douane dans le parc de visite EPAL, d'où l'intervention de l'organisme de fraude si ils sont des marchandises périssables pour un teste fut-sanitaire et vétérinaire.

Le dossier sera envoyé à la brigade commerciale à l'export pour vérification, surveillance et visite des conteneurs, afin de pouvoir confirmer la sécurité de la marchandise à expédier et faire embarquer sur les navires via système de manutention assuré par le Dubai Port Word(DPW).

▪ **Le système SIGAD**

En vue de faciliter le contrôle des missions de la douane, l'administration des douanes a élaboré un système informatisé en 1994 par la mise en place d'un système de gestion qui est le (SIGAD).

Présentation du SIGAD

Le système d'informations et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) est un système informatique de gestion qui vise notamment :

- La maîtrise du processus de dédouanement ;
- Le contrôle efficace, la fiabilité, la célérité et la transparence dans l'application des règlements surtout le territoire national ;
- La disponibilité permanente et en temps opportun des statistiques sur le commerce extérieur.

N.B. : L'exportateur algérien est exonéré les droits de douane en Algérie.

À l'arrivée du navire ou port étranger DUBAI, l'opérateur algérien envoie par la banque B/L rédigé par la compagnie maritime et un avis d'arriver (**annexe 16**) et remis au capitaine du navire sous forme de plait cartable pour l'importateur étranger qui pourra récupérer sa marchandise avec.

Conclusion

En guise de conclusion de ce chapitre, nous avons compris que pour réussir la réalisation d'une chaîne logistique performante à l'international, dépend du choix du transport de la compagnie maritime choisie, pour ces meilleures conditions de transports valables aux objectifs tracés par l'opérateur économique national.

Conclusion générale

En guise de conclusion, nous pouvons déduire que les perspectives de développement en Algérie de son commerce extérieur n'ont cessé d'évoluer et ceci par chercher des moyens de facilitation pour son ouverture à l'extérieur, par la tendance d'harmoniser un ensemble de lois et dispositions mises par différents organismes internationaux et réglementaires.

Mais malgré la mise en place de certaines agences telles qu'office de promotion des exportations (PROMEX) en 1996 et ALGEX (agence nationale de promotion du commerce extérieur) et faire appeler des Assistantes techniques étrangères, afin de réaliser plus de recettes pour l'économie nationale, l'Algérie n'a pas atteint ces objectifs de faciliter ses échanges extérieures vue l'absence de certains facteurs dont l'espace ne permet d'en faire l'énumération complète du commerce international.

Cela nous fait comprendre que la banque centrale est un élément de base pour le transfert des fonds vers les pays étrangers ou de recevoir des devises étrangères des étrangers, suivie d'un contrôle détaillé des documents.

Ensuite, l'opération est conditionnée avec une relation d'affrètement de la part des compagnies maritimes étrangères des navires et des conteneurs correspondante aux marchandises en attente, après avoir négocié les frais surestaries et de manutention.

Alors qu'ici l'administration régaliennne de douane intervienne pour contrôle et surveillance et valider l'opération commerciale dans l'objectif d'affronter la fraude.

Mais la logistique internationale en Algérie est négligée, vue des blocages correspondant à :

- Contraintes technique :

Liée au dysfonctionnement au niveau de port, par-apport :

- A l'accueil des navires : le port d'Alger ne peut accueillir que les navires doté de leur moyen de levage, car les quais du port ne sont pas dotés d'équipement spécialisés pour le traitement du conteneur.
- Aux opérations de débarquements :

Encombremments dû à la surcharge de camions et de chariots élévateurs qui nécessite de gardes surfaces pour les manouvres des engins qui est négligées au port d'Alger.

- Contraintes liées à la gestion des ressources humaines :

Lier beaucoup plus aux opérations du commerce international.

- Contraintes liées à l'administration douanière :

- Les procédures de dédouanement en Algérie et presque au niveau de toutes les directions régionale des douanes se fait dans 10 a 15 jours, par contre les pays étrangers tels que la chine, le Canada qui peut se faire eu deux(02) heures.

- Contraintes liées à la garantie financière : Tout d'abord liées aux non-développements du secteur bancaire en Algérie, ainsi que les pertes de devises liées au fonds transférés par les opérateurs économiques algérienne vers les pays étrangers pour leur pays les dettes d'importations et qui se font par les devises étrangères et comme la dévaluation de la monnaie nationale à plusieurs reprises alors ça sera des pertes pour les recettes de l'État.
- Contraintes liées à la gestion commerciale « marketing » : Qui est beaucoup plus négligé par les transitaires et qui dépend de l'étude de marché.

Jusqu'à aujourd'hui, on a toujours un pied dans le projet socialiste stérilisant des années 1970 et un autre qui hésite à franchir les portes de l'économie libérale, vu les circonstances et à la faveur des changements du gouvernement, finalement se rendre compte qu'on avance en recule.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages :

1. BELOTTI J, « Transport international de marchandises », 3^{ème} édition, paris, 2004.
2. FENDER Michel, PIMOR Yves, « Logistique supply Chain », 6^{ème} édition Dunod, paris, 2013.
3. FOURNIER Sophie, « Commerce international », éditions du Renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005.
4. PAUVEAU Jacques, DUPHIL François, « Exporter », 24 éditions du Foucher, Malaff, 2013.
5. GUENDOUDI Brahim, « Relations économiques internationales », édition El Maarifa, Alger, 1998.
6. GUENDOUDI Brahim, « Relations économiques internationales », édition El Maarifa, Alger, 2011.
7. KSOURI Idir, « Les régimes douaniers », édition Grand Alger Livres, Alger, 2007.
8. KSOURI Idir, « Le contrôle du commerce extérieur », édition GAL, Alger, 2006.
9. KSOURI Idir, « Les techniques douaniers », édition GAL, Alger, 2008.
10. MASSABIE, FRANCOIS, Martine, « Gestion des opérations », 3^{ème} édition, paris, 2008.
11. MIANI Patrick et VENTURELLI Nadine, « Transport logistique », 8^{ème} édition, éditeur le Genie des Glaciers, France, 2014.
12. MUCCHIELLI Jean-Louis, « Relations économiques internationales », 4^{ème} édition HACHETTE LIVRE, Paris, 2005.
13. NAJI, Jammal, « commerce international », éditions du Renouveau pédagogique Inc, Québec, 2005.
14. MEDAN Pierre, GRATACAP Anne, « Logistique supply Chain », édition DUNOD, paris, 2008.

Mémoire

1. Rédigé par Moussaoui Celia et Lakal Nassima, « La logistique du transport maritime de marchandise », Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de master en sciences commerciales, dirigé par Mr Dr Hadjou Lamara, promotion 2015-2016.

2. Rédiger par ait Kaci Meriem et Ait Mouhand Lynda « Management de la logistique du transport de marchandise par voie maritime ; transport d'un produit pharmaceutique par swissport », Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme académique master en sciences commerciales, dirigé par Mr, Hadjou Lamara, promotion 2015-2016.

Articles :

1. Article jacques colin, « les origines historique de la logistique », 25 mars 1996, centre de recherche sur le transport et la logistique.
2. Joël Hermet, : « l'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industriel », septembre 2010.
3. [Www.l'économiste.fr](http://www.l'économiste.fr) : « évolution du commerce international depuis 1991 » , du 26/06/2014 .
4. logistique magazine : « la supply chaine, véritable colonne vertébrale de l'enseigne starbuck coffee », publier 01/07/2009.

Documents divers :

1. Journal officiel de la république algérienne N° 53, remis par le sous-directeur de l'information et de la communication.
2. Documentation remise par la direction régionale des douanes d'Alger port, « organigramme de la direction générale de douane ».
3. Document remise par la direction régionale Alger Port, d'un article de Chems-Eddine. Hafiz du jeudi, 12/04/2012-10 :29 : « les nouvelles conditions de fret maritime en Algérie ».
4. Journal Anderson National Express, article de Naima Benouaret, décembre 2016 : « la conquête du marché africain, une chimère pour l'Algérie ».
5. Document remis par la direction régionale des douanes Alger-Port « code maritime en Algérie », et le « circuit de la déclaration ».
6. Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

Sites Google :

1. www.Actu-transport-logistique.fr , mois d'août 2017.
2. [www.logistiqueconseil, org/ Articles /Logistique/ logistique-international.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/logistique-international.htm), mois d'août.

3. [Logistique- pour-tous.fr/ Histoire- de- la- logistique/](http://Logistique-pour-tous.fr/Histoire-de-la-logistique/), mois de août.

Liste des tableaux

Tableau N°01 : exemple d'avantage absolu chez Adam Smith.....	13
Tableau N°02 : tableau de l'avantage comparatif avant spécialisation	15
Tableau N°03 : tableau de l'avantage comparatif après spécialisation.....	15
Tableau N°04 : tableau de l'évolution du champ d'action de la logistique	31
Tableau N°05 : les incoterms multimodaux.....	44
Tableau N°06 : les incoterms maritimes	45

Liste des figures

Figure N°01 : Graphique de R.Vernon	18
Figure N°02 : Les quartes visions de la logistique versus supply chaîne management	27
Figures N°03 : chaine logistique direct	36
Figures N°04 : chaine logistique élargie	36
Figure N°05 : la chaine logistique globale	36
Figure N°06 : le circuit de la déclaration de la marchandise	115

Liste des organigrammes

Organigramme N°01 : organisme de la direction général des douanes	94
Organigramme N°02 : organisme de l'inspection divisionnaire des douanes Alger commerce	96
Organigramme N°03 : schéma de l'inspection principale aux brigades du port d'Alger	104
Organigramme N°04 : contenu de la brigade commercial	105

Liste des annexes

Annexe N°01 : Journal officiel de la république Algérienne N°53.....	139
Annexe N°02 : Journal officiel de la république Algérienne N°53 suite.....	140
Annexe N° 03 : Direction régionale des douanes d'Alger Port « en Arabe ».....	141
Annexe N°04 : Fiche de contrôle	142
Annexe N°05 : Code régime.....	143
Annexe N°06 :Manifeste.....	144
Annexe N°07 : Bulletin de renseignement.....	145
Annexe N°08 : Bon de sortie.....	146
Annexe N°09 : Documents exigés à l'importation en Algérie.....	147
Annexe N°10 : Bille of Lading (connaissance) import.....	148
Annexe N°11 : Facture TCH « import ».....	149
Annexe N°12 : Avis d'arriver « import ».....	150
Annexe N°13 : Tarif douanier 2017.....	151
Annexe N°14 : Facture de TCH à l'export.....	152
Annexe N°15 : Original Bille Lading.....	153
Annexe N°16 : Avis d'arriver.....	154

Table des matières

Liste des annexes

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des organigrammes

Table des matières

Abréviation :

Introduction générale	01
Chapitre 01 : Évolution de la chaîne logistique internationale	06
Introduction	07
Section 01 : commerce international	08
1-1 le commerce international.....	08
1-2 histoire de l'évolution et progression du commerce international	09
1-2-1 Les échanges internationaux (1800-1975)	09
1-2-1-1 période 1800-1913	09
1-2-1-2 Période 1913-1937	10
1-2-1-3 La période 1939-1945	10
1-2-1-4 La période 1945-1975	10
1-2-2 Le commerce mondial à partir 1992 jusqu'à 2015.....	11
1-2-2-1 La période 1992-1994	11
1-2-2-2 La période 1994-1998	11
1-2-2-3 La période 2000-2001	12
1-2-2-4 La période Les années 2002-2015	12
1-3 les théories du commerce international	12
1-3-1 Le mercantilisme	12
1-3-2 Les théories classiques	13
1-3-2-1 Adam Smith.....	13
1-3-2-2 Davide Ricardo.....	14
1-3-3 L'approche néoclassique	15
1-3-3-1 Le modèle HOS	15
1-3-3-2 Le paradoxe de Leontief.....	16
1-3-4 Les nouvelles théories du commerce international	16
1-3-4-1 L'écart technologique.....	16
1-3-4-2 Le cycle de vie du produit de R.Vernon.....	17
1-3-4-3 L'échange intra-branche.....	18
1-4 Mesure du commerce international.....	18
1-4-1 Balance des paiements	19

1-4-2	Le régime de change	20
1-5	Le cadre institutionnelle du commerce mondial.....	20
1-5-1	L'organisation des Nations Unies (ONU).....	20
1-5-2	Le fond monétaire international(FMI)	21
1-5-3	Le groupe de la banque mondial(BM)	21
1-5-4	L'OCED	21
1-5-5	Chambre du commerce international(CCI).....	21
1-5-6	L'organisation mondiale du commerce (OMC).....	22
Section 02 : le développement de chaine logistique internationale, concepts, historique,		
	objectifs	22
2-1	Evolution du concept logistique.....	23
2-1-1	Définition de la logistique	25
2-1-1-1	la logistique	25
2-1-1-2	la supply chaine.....	25
2-1-1-2-1	Les types de fonction produits	25
2-1-1-2-2	Les facteurs clés de la mise en place d'une supply Chain	26
2-1-1-2-3	Les niveaux de la supply Chain	26
2-1-1-3	la supply chaine management	26
2-1-1-3-1	De la logistique à la supply chaine management	26
2-1-1-3-2	La supply chaine management	27
2-1-1-4	la logistique internationale	28
2-1-2	Les phase de l'évolution de la logistique.....	30
2-1-2-1	phase préparatoire et de démarrage l'année (1950-1970).....	30
2-1-2-2	phase de croissance les années (1980-1990).....	30
2-1-2-3	phases de maturité à partir des années 1990	31
2-2	Modalité de renforcement de la chaine logistique à l'international.....	32
2-2-1	Nouvelle fonction au sein de l'entreprise	32
2-2-2	Le choix industriel.....	32
2-2-2-1	La délocalisation des producteurs	32
2-2-2-2	La spécialisation des usines.....	32
2-2-2-3	La différenciation	33
2-2-2-4	Le juste-à- temps	33
2-2-3	L'externalisation de la logistique	33
2-2-4	Centralisation de l'entreposage	34

2-3 Les références comparatives dans une chaîne logistique.....	34
2-3-1 La croissance d l'entreprise	34
2-3-2 La maîtrise des couts	34
2-3-3 La possibilité d'externalisation de l'entreprise.....	35
2-3-4 La diversification de l'entreprise	35
2-3-5 Les décisions de localisation d'agencement de l'entreprise	35
2-3-6 Le risque	35
2-3-7 La satisfaction du client.....	35
2-4 Les différents types de la chaîne logistique	35
2-5 Importance, contraintes, objectifs de la logistique.....	37
2-5-1 Importance de la supply chain	37
2-5-2 Les objectifs de la supply Chain.....	37
2-5-3 Les contraintes de la supply Chain.....	38
2-5-3-1 Contraintes liées aux marchandises	38
2-5-3-2 Contraintes réglementaire	38
2-5-3-3 Contrainte technique.....	38
2-5-3-4 Contraintes géographique	38
Conclusion.....	39
Chapitre 02 : les éléments la logistique du commerce international	40
Introduction	41
Section01 : les facilitations liées à la transaction internationale	41
1-1 les Incoterms	41
1-1-1 La dernière version des Incoterms	42
1-1-2 Présentation générale des incoterms	43
1-1-2-1 Classement des incoterms par types de vente	43
1-1-2-2 Classements par groupe.....	43
1-1-2-3 Classements par mode de transport	43
1-1-3 L'utilité des incoterms	46
1-1-3-1 Le rôle des incoterms	46
1-1-3-2 Le choix des incoterms	46
1-1-3-3 Les limites des incoterms	47
1-2 Le transport international des marchandises	47

1-2-1	Le transport maritime international des marchandises	47
1-2-1-1	Les caractéristiques générales	48
1-2-1-2	Le navire	48
1-2-1-3	Les conventions internationales	49
1-2-1-4	Le contrat de transport maritime	52
1-2-1-5	Le document de transport maritime	53
1-2-1-6	Les catégories de contrat maritime.....	54
1-2-2	Le transport aérien	55
1-2-2-1	Les caractéristiques générales	55
1-2-2-2	Le contrat de transport aérien.....	56
1-2-2-3	Les obligations des parties	56
1-2-2-4	Le document de transport aérien	56
1-2-2-5	Les conventions de transport aérien	56
1-2-3	Le transport routier	57
1-2-3-1	Les caractéristiques générales	57
1-2-3-2	Les conventions internationales	57
1-2-3-3	Le contrat de transport routier	58
1-2-3-4	Le document de transport routier	58
1-2-4	Le transport ferroviaire	59
1-2-4-1	Les caractéristiques générales	59
1-2-4-2	Le contrat de transport ferroviaire	59
1-2-4-3	Le document de transport ferroviaire	60
1-2-4-4	La convention de transport ferroviaire	60
1-2-5	Le transport multimodal	60
1-2-5-1	Les caractéristiques générales	60
1-2-5-2	Le contrat de transport multimodal	61
1-2-5-3	Le document de transport multimodal	61
1-2-5-4	Les techniques de transport multimodal	61
1-3	L'emballage logistique	62
1-3-1	Définitions l'emballage logistique	62
1-3-2	Les différents types de l'emballage logistique	62
1-3-2-1	L'emballage récupérable	62
1-3-2-2	L'emballage non récupérable	65
1-3-3	Les fonctions principales de l'emballage logistique	65

1-3-4 L'utilité de l'emballage logistique dans les opérations de commerce international.....	65
1-3-5- les critères de choisir l'emballage logistique	65
1-4 Les moyens de paiement du commerce international	66
1-4-1 Les instruments de paiement en commerce international	66
1-4-1-1 Le chèque	67
1-4-1-2 La lettre de change	67
1-4-1-3 Le billet à ordre	67
1-4-1-4 Le virement bancaire	68
1-4-2 Les technique de paiement	68
1-4-2-1 Le crédit documentaire	69
1-4-2-2 La remise documentaire	70
1-4-2-3 La lettre de crédit Stand-By	71
1-5 Les assurances du transport de marchandise à l'international	72
1-5-1 Contrat d'assurance	72
1-5-2 Les types de contrat d'assurance	72
1-5-2-1 Police au voyage	72
1-5-2-2 Police d'abonnement ou (flottante)	72
1-5-2-3 Police à alimenter	72
1-5-2-4 Police tiers-chargeur	73
1-5-3 Le rôle de contrat d'assurance	73
1-5-4 Différentes assurances transport	73
1-5-4-1 L'assurance des marchandises transportées par voie maritime	73
1-5-4-2 L'assurance des marchandises transportées par voie terrestre ou aérienne	74
Section 02 : Les différentes modalités de dédouanement	75
2-1 La présentation de douane	75
2-1-1 Les missions de la douane	75
2-1-1-1 Mission Fiscale	75
2-1-1-2 Mission Economique.....	76
2-1-1-3 Mission D'assistance Des Institutions De L'état	77
2-1-2 Le rôle de la douane	77
2-2 Les éléments de taxation de douane	78
2-2-1 La valeur en douane.....	78
2-2-2 L'espace tarifaire	78

2-2-3 Le régime de la marchandise	79
2-3 Les droits et taxes douanières	79
2-3-1 Définition de droit de douane	80
2-3-1-1 Les formes de droit de douane	80
2-3-1-2 Spécificité caractère du droit de douane.....	80
2-3-1-3 L’assiette du droit de douane	81
2-3-2 La taxe douanière.....	81
2-3-2-1 Taxe sur la valeur ajoutée(TVA).....	81
2-3-2-2 La taxe intérieure de consommation (TIC)	82
2-3-2-3 La taxe sur les produits pétroliers(TPP).....	82
2-4 La déclaration en douane	82
2-4-1 La déclaration sommaire (générale)	82
2-4-1-1 La conduite en douane des marchandises.....	82
2-4-1-2 La mise en douane des marchandises	83
2-4-2 La déclaration en détail.....	83
2-4-2-1 Etablissement de la déclaration en détail	83
2-4-2-2 Les documents à annexer à la déclaration en détail	83
2-5 Dépôt de la déclaration en détail	85
2-5-1 Délai de dépôt.....	85
2-5-2 Dépôt anticipé (la déclaration anticipée)	85
2-5-3 Dépôt de déclaration incomplète	86
2-5-4 Lieu de dépôt	86
2-6 Recevabilité de la déclaration en détail	86
2-7 Enregistrement de la déclaration	86
2-8 La vérification de la déclaration	87
2-8-1 Déclarations orientées vers le circuit vert	87
2-8-2 Déclarations orientées vers le circuit orange	87
2-8-3 Déclarations orientées vers le circuit rouge	88
2-8-4 Rédaction du certificat de visite	89
Conclusion	91
Chapitre III : La gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises en Algérie : cas d’une entreprise économique publique : le port d’Alger.....	92
Introduction	93
Section 1 : présentation de l’organisme d’accueil	93

1-1 Organisation de l'administration centrale de la direction générale des douanes	93
1-1-1 Direction générale des douanes	93
1-1-2 L'organisme de la direction régional des douanes « Alger-Port »	95
1-2 Le transport maritime en Algérie	97
1-2-1 L'évolution du transport maritime en Algérie	97
1-2-1-1 La période de 1962-1965	97
1-2-1-2 La période de 1965-1976.....	97
1-2-1-3 La période de 1976-1998.....	97
1-2-1-4 La période de 1998.....	97
1-2-2 Période actuelle du transport maritime en Algérie	98
1-3 L'organisation portuaire en Algérie	99
1-3-1 L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie	99
1-3-1-1 Période : 1962-1971	99
1-3-1-2 Période : 1971-1982	100
1-3-1-3 Période : 1982- 1989	100
1-3-1-4 Période : 1990-1992	100
1-3-1-5 Période : 2006-2007	101
1-3-1-6 Période : 2008-2011	101
1-3-1-7 La situation actuelle portuaire en Algérie 2016	101
1-3-2 Le classement des ports en Algérie	102
1-3-2-1 Port de commerce	102
1-3-2-2 Port de pêche	102
1-3-2-3 Port de plaisance	102
1-3-3 Les principaux ports en Algérie	103
1-3-3-1 Le port d'Alger	103
1-3-3-2 Le port de Bejaia	106
1-3-3-3 Le port d'Oran.....	106
1-3-3-4 Le port Djendjen (port world)	107
1-3-3-5 Le port d'Annaba	107
1-3-3-6 Le port de Cherchell.....	108
Section 02 : la logistique du commerce international par voie maritime à partir du port d'Alger	109

2-1 Suivi d'une opération de la chaîne logistique à l'internationale de la marchandise par voie maritime à l'import.....	109
2-1-1 Etape 01 :(contrat commercial à l'international)	109
2-1-2 Etape 02 :(Relation banque client)	110
2-1-3 Etape 03 :(relation client et compagnie maritime)	111
2-1-4 Etape 04 :(relation client et administration de la compagnie maritime)	112
2-1-5 Etape 05 :(relation client et administration douanier)	113
2-2 Suivi d'une opération de la chaîne logistique à l'internationale de la marchandise par voie maritime A l'export	116
2-2-1 Etape 01 :(relation client, l'expéditeur)	116
2-2-2 Etape 02 :(relation banque, expéditeur).....	117
2-2-3 Etape 03 :(relation transitaire, compagnie maritime)	117
2-2-4 Etape 04 :(relation client, compagnie maritime, le transitaire)	123
2-2-5 Etape 05 :(relation transitaire et direction régionale de douane).....	123
Conclusion.....	125
Conclusion Générale	127
Bibliographie	129
Liste des tableaux	132
Liste des figures	134
Liste des organigrammes	136
Liste des annexes	138
Annexe 01	139
Annexe 02	140
Annexe 03	141
Annexe 04	142
Annexe 05	143
Annexe 06	144
Annexe 07	145
Annexe 08	146
Annexe 09	147
Annexe 10	148
Annexe 11	149
Annexe 12	150
Annexe 13	151

Annexe 14	152
Annexe 15	153
Annexe 16	154
Table des matières	156

Résumé

Le commerce international repose sur la bonne gestion des flux physique et d'information logistique, ce qui permet la croissance au niveau mondiale des transactions commerciales entre les pays échangistes.

Alors le commerce international a permis l'existence et le développement de la chaine logistique d'où cette dernière permet en parallèle la croissance et la performance des échanges entre les nationaux, (la croissance des recettes des États).

Les éléments de facilitation de la logistique doivent être innover pour réussir à son passé de certains blocages.

Liste des mots-clés : le commerce international, flux physique, flux d'information, croissance, transaction commerciale, chaine logistique, performance, blocage.