



UNIVERSITE MOULOU MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES DES SCIENCES DE GESTION
ET DES SCIENCES COMMERCIALES



Département des Sciences Commerciales

Mémoire de Fin de Cycle

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

Spécialité : Finance et Commerce International

Thème

**Le transport de marchandises par voie
aérienne :
Cas d'une opération d'exportation par
Air Algérie**

Réalisé par :

M^{elle} DERRADJI Malika

M^{elle} LADLI Razika

Dirigé par :

Mr ABIDI Mohammed

Devant le jury composé de :

Président : M^r OUALIKEN Selim, Professeur, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou

Examinatrice : M^{elle} LOUGGAR Rosa, MAA, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou

Rapporteur : M^r ABIDI Mohammed, MCB, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou

Année universitaire : 2017-2018

Remerciement

On tient à remercier toutes les personnes qui ont contribués au succès de notre stage et qui nous ont aidés lors de la rédaction de ce travail.

Tout d'abord, on adresse nos remerciements à notre encadreur Monsieur ABIDI Mohammed, qui nous a beaucoup aidées dans notre recherche et pour arriver à achever ce travail, son écoute et ses conseils, ses efforts ont été de grande utilité pour nous.

On tient à remercier vivement notre encadreur au niveau de la direction de fret d'Air Algérie Mr MORCELI Reda pour son accueil, le temps passé ensemble et le partage de son expertise quotidien, on remercie également toute l'équipe de ce service pour leur aide et soutien

Enfin, on tient à remercier toutes les personnes qui nous ont soutenues tout au long de notre travail: nos parents, nos frères et nos amis.



Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

**À celui qui m'a indiqué la bonne voie en me rappelant que la
volonté fait toujours les grands hommes ;**

À mon père.

À celle qui a attendu avec impatience les fruits de sa bonne éducation ;

À ma mère.

À mes grands parents, ma grand-mère Fatma ;

À mes adorables nièces, Imane et Sarah ;

À mes sœurs, Kahina et Sabrina ;

À mes frères, Idir et Nacer ;

À tous mes cousins et cousines, oncles et tantes ;

À tous mes chers (es) ;

**À toute la promotion FCI 2018, de l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-
Ouzou ;**

À mon binôme Razika et toute sa famille.

Que dieu vous protège et vous prête bonne et longue vie.

✍ Malika



Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

À celui qui m'a indiqué la bonne voie en me rappelant que la volonté fait toujours les grands hommes ;

À mon père

À celle qui a attendu avec impatience les fruits de sa bonne éducation ;

À ma mère.

À mes frères, Abderrazak et Mohamed (Rachid) ;

À ma sœur, Liza ;

À mes adorables, cousines, ainsi mami Aldjia;

À tous mes chers (es) ;

À toute la promotion FCI 2018, de l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou ;

À mon binôme Malika et toute sa famille.

Que dieu vous protège et vous prête bonne et longue vie.

 Razika

Liste des abréviations

L'AID : Association Internationale pour le Développement

BM : La banque mondiale

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMD : Organisation Mondiale des Douanes

CCI : Chambre de Commerce International

IATA : International Air Transport Association

LTA : Lettre de Transport aérien

CIM : Lettre de Voiture Internationale CIM

SWIFT: Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication ».

ULD : Unit Load Device

UPU : l'Union postale universelle.

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre I :le commerce extérieur et le transport de marchandises	4
Introduction	5
Section 01 : Notions sur Le commerce international	6
Section 02 : Les institutions du commerce international	20
Section 03: Les modes de transport de marchandises à l'international	27
Chapitre II: Le transport aérien de marchandises	34
Introduction	35
Section 01 : Définition et caractéristiques du transport aérien.....	36
Section 02 : L'évolution du transport aérien.....	52
Section 03 : L'organisation et la réglementation du transport aérien	59
Conclusion.....	70
Chapitre III : Présentation d'une opération d'exportation de marchandises par Air	
Algérie	71
Introduction	72
Section 01 : Présentation générale de l'organisme d'accueil	73
Section 02 : La présentation de la structure concernée par l'étude (Fret Aérien).....	82
Section 3 : Présentation d'une expédition d'une marchandise par air Algérie	88
Conclusion.....	94
Conclusion générale	95
Bibliographie.....	97
Liste des figures et tableaux	101
Annexes	103

Table des matières

Introduction générale

Introduction générale

Les échanges internationaux se développent et prennent de l'ampleur jour après jour. Des millions de produits sont acheminés, commandés et vendus par voie aérienne, maritime et terrestre partant des lieux de production jusqu'aux marchés de consommation.

Pour ce faire, ces opérations font appel, la plupart du temps, à des intermédiaires qui prennent en charge toutes les procédures et les opérations nécessaires pour que les marchandises puissent atteindre leur destination.

Le transport joue un rôle économique dont l'importance ne fait que croître. En effet, le transport de marchandises fut à l'origine même du commerce, lui-même progressivement un facteur important de l'évolution des grandes civilisations.

Le transport concerne tous les éléments de la chaîne logistique. IL est composé d'actions interdépendantes émanant de nombreux intervenants (transporteur, assureur, transitaire, ...). Ces différents agents sont tenus par de multiples réglementations, normes et usages liés à leur profession.

L'industrie de transport mondial avec tout ses modes, mais en particulier le transport aérien mérite une importance non seulement en terme de développement de l'économie mondiale et le développement des sociétés mais également il fait appel à des technologies très avancées et performante, mais aussi aux facilités et autres avantages offerts aux opérateurs.

La demande de transport aérien de marchandises est toujours corrélée à la croissance économique, mais elle est aussi liée aux caractéristiques des marchandises transportées et aux besoins logistiques de la chaîne d'approvisionnement en cause. Le développement de la vente par correspondance et de la chaîne physique d'approvisionnement qu'elle occasionne a fait augmenter la demande de transport rapide et fiable de marchandises entre pays liés par des accords de libre-échange.

D'où découle la problématique suivante : **Comment s'achemine et se finalise une opération de transport aérien de marchandises à l'international ?**

Et pour essayer de répondre à cette problématique, nous chercherons des réponses aux questions secondaires suivantes :

- Quels sont les différents modes de transport à l'international ?

Introduction générale

- Sur quelle base est porté le choix sur le moyen de transport de marchandises ?
- Qu'est ce qu'entend par fret aérien ?

Choix du sujet :

L'importance économique du fret aérien plaide pour une recherche systématique et pour une analyse approfondie sur les divers aspects du transport de fret aérien. Tous ces arguments sont autant d'intérêts et de motifs pour l'intérêt que nous avons porté à ce sujet.

A travers notre étude, nous visons à comprendre les facteurs sous-jacents au développement des transports de marchandises à l'international, à l'aide de l'expansion de fret aérien et ses apports par rapport aux autres modes de transport de marchandises hors frontières des pays.

Démarche de travail :

Pour la réalisation de ce travail, nous avons principalement utilisé les méthodes et techniques suivantes :

- La technique documentaire. En rapport à notre sujet, il fallait en effet s'orienter à partir des écrits des nombreux auteurs ;
- La méthode d'investigation. Au cours de cette étude, nous avons eu à relever les structures du commerce international en général et le transport aérien de marchandises en particulier, et son évolution.
- Une étude empirique, qui était indispensable pour voir plus clair enfin de tirer des conclusions à notre étude ;

Plan du travail :

Le premier chapitre sera consacré à une présentation générale du commerce international, avec ses acteurs et nous essayons de voir les différents modes de transport de marchandises à l'international et les paramètres de choix de l'un de ces modes. Dans le Chapitre deux, on abordera le transport aérien de marchandises et ses applications. Le Chapitre trois présentera une étude technique sur le transport de marchandises par Air Algérie. Enfin nous terminerons par une conclusion générale qui fera la synthèse de notre travail théorique et pratique

*Chapitre I : Le commerce extérieur et le transport de
marchandises*

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Introduction :

Le commerce international est une discipline qui concerne les opérations d'achat et de vente des marchandises réalisés entre deux ou plusieurs espaces économiques nationaux, il s'agit d'un aspect plus dynamique pour la circulation des biens à travers les régions du monde, et qui seront consommés ailleurs. Le commerce renferme les opérations d'importation, et les opérations d'exportation et du transit. Ce chapitre est consacré à comprendre le contexte du commerce international au sens étroit, où il est scindé en trois sections, la première section portera d'abord sur les notions générales du commerce extérieur tandis que la deuxième section s'étalera sur les institutions qui règlent et veille au bon déroulement des échanges commerciaux à l'international, et enfin, on s'étalera sur les modes de transport utilisés dans l'acheminement de marchandises à l'international.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Section 01 : Notions sur Le commerce international

Le commerce international a connu plusieurs mouvements depuis le XXème siècle autant sur le plan national ou mondial, avec le développement des entreprises et l'économie mondiale avec, surtout le temps de nouvelles technologie de l'information et de la communication, les exportations et les importations de marchandises ont pris de l'ampleur, et sont devenue au fond de la croissance économique d'un pays.

1.1.Définition du commerce international

Le commerce international est l'ensemble des échanges de biens et de services entre une économie et le reste du monde. Dans le sens nation-étranger c'est l'exportation. Dans le sens étranger-nation c'est l'importation.¹

Le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) entre les espaces économiques, et au sens large, il correspond à l'ensemble de marchandise (biens/services) entre les espaces économiques.²

Le commerce international est l'ensemble de biens et service pratiqués entre les nations,

1.2. Le rôle du commerce extérieur

- Le commerce international permet à un pays de consommer plus qu'il ne produit avec ses ressources propres ou d'élargir ses débouchés afin d'écouler sa production.
- Le transport de marchandises à l'international assure des missions liées à l'approvisionnement en matières premières, en biens d'équipements et la distribution physique des produits finis ou semi finis.³

Le commerce international permet aux entreprises :

- La recherche d'économie d'échelle en augmentant la production ;
- L'adaptation des produits à d'autres marchés afin de bénéficier d'une courbe d'apprentissage favorable a l'entreprise et rénover son offre locale avec plus d'options;
- La demande étrangère générée par des salons internationaux...

¹ Le dictionnaire du commerce international, sur <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commerce-international.html> , consulté le 10/10/2018 à 14:27.

² Moïse Donald DAILLY Logistique et transport international de marchandises, guide pratique, 1ère édition, 2013, p10.

³ Ibid, p 12.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

1.3.L'évolution du commerce international :

L'on constate que les exportations ont toujours eu un taux de croissance plus élevé que le PIB, sauf durant la période 1913-1951. Donc, dans l'ensemble, l'ouverture au commerce s'est accrue.

En fait, comme beaucoup de facteurs interviennent dans la détermination de la croissance, parmi lesquelles les changements dans l'environnement international, l'on ne peut établir sans ambiguïté qu'il y a causalité entre commerce et croissance, même si l'évidence accumulée au cours des cinquante dernières années suggère que les pays qui ont été plus ouverts au commerce ont, toutes choses égales par ailleurs, eu une croissance plus élevée.

Le grand tournant dans l'histoire du commerce international eut lieu vers le milieu du 19^e siècle. Il est estimé qu'en termes réels, le commerce s'accrut de 135 % entre 1800 et 1840, quadrupla entre 1840 et 1870, doubla entre 1870 et 1900, et augmenta encore de 50 % entre 1901 et 1913.¹

1.4.Les documents utilisés dans le commerce international

Chaque expédition de marchandises fait l'objet d'un certain nombre de documents, détaillant les caractéristiques de la marchandise suivant la réglementation en vigueur, et selon le mode de transport.

Ces documents certifient la prise en charge des marchandises par les parties concernées.

1.4.1. Le contrat de commerce extérieur

Toute opération du commerce extérieur se traduit généralement par la conclusion d'un contrat qui est généré lorsque deux parties se mettent d'accord sur une transaction de vente

1.4.1.1. Définition du contrat de commerce extérieur

Est considéré comme contrat de commerce international, tout contrat qui implique une opération de mouvement transfrontalier de biens ou de services mettant en jeu des ordres juridiques différents.

¹ Ibis, p 9

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Pour Jean Belotti, le contrat de transport se définit comme : « *le complément généralement indispensable au contrat de vente. Il convient d'en connaître la définition, ainsi que les documents d'accompagnement et l'éventualité d'un contentieux* »¹

1.4.1.2. La forme du contrat

Le contrat de commerce international regroupe généralement trois types de clauses :

A. Clauses commerciales

Elles reprennent la nature du marché, les spécifications de l'objet du contrat en détail, l'identification des cocontractants (dénomination des parties, leurs signatures). En effet, on entend par "nature du marché", le contrat lié à un marché de fourniture, ou à un marché d'études, d'assistance technique, d'architecture ou de travaux.

B. Clauses financières

Elles présentent les caractéristiques financières du contrat qui se traduisent par :

- Le montant de la part transférable et de la part non transférable,
- Les modalités de paiement et de remboursement,
- La domiciliation bancaire des cocontractants, L'assurance-crédit.

C. Clauses juridiques

Elles déterminent toutes les stipulations des lois qui fixent les droits et obligations des cocontractants.²

Le contrat de transport comporte obligatoirement les mentions légales suivantes :³

- Les références de l'expéditeur ;
- Les références de transitaire au départ ;
- Les références de l'entreprise de manutention du départ ;
- Les références du transporteur ;
- Le lieu de départ ;
- Le lieu d'arrivée ou la destination ;
- Le coût de transport ;
- Le détail des taxes et des tarifs pour les transports aérien uniquement ;
- Le type de marchandises transportées ;

¹ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e éditions, Vuibert, Paris, 2015 , p 49.

² Michel SAVY, Logistique et territoire, édition Rectus, 1993, p 12.

³ Jean Belotti, op. Cit, p50.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

- Le poids en Kilogramme ;
- La date de départ et la date d'arrivée ;
- Les conditions particulières de vente.

1.4.2. Les documents de prix

Les documents de prix sont établis par le vendeur, ils permettent de préciser la nature, la qualité, le poids et le prix de la marchandise vendue.

1.4.2.1. La facture pro forma

C'est un document préalable à la conclusion d'une transaction de commerce international, qui reprend les caractéristiques de la marchandise : la qualité, le prix ainsi que les modalités de paiement. Elle peut servir à l'acheteur de bon de commande ainsi qu'un justificatif pour un préfinancement à l'exportation au vendeur. La facture pro forma ne figure pas parmi les documents d'une opération documentaire.

1.4.2.2. La facture définitive (commerciale)

L'importateur, après avoir envoyé un bon de commande ou par l'acceptation de la facture pro forma, recueille la facture définitive, qui est un réel contrat commercial servant à la concrétisation (domiciliation) de l'opération liant les deux parties.

1.4.2.3. La facture consulaire

Ce document, doit mentionner la description détaillée de la marchandise dans la langue nationale du destinataire et suivant le tarif douanier de ce pays. Il doit également indiquer la valeur, le poids brut et net, et certifier l'origine de la marchandise, il doit ensuite être légalisé par le consul du pays importateur.

A part les documents de prix cité ci-dessus, l'acheteur peut réclamer à son fournisseur une note qui se nomme « note de frais », car elle donne le détail de tout ce qui a été rajouté au montant de la facture autre que le coût de la marchandise.¹

Ces factures seront révisées et contrôlées par l'importateur avant de conclure l'opération d'achat.²

1.4.3. Les documents de transport

Les documents de transport constituent des éléments fondamentaux qui assurent la prise

¹ Pasco .C, Commerce international, 4^{ème} édition DUNOD Paris 2002, p31.

² Moïse Donald Dailly, Logistique et transport international de marchandises, Guide pratique – 1re édition 2013, Harmattan, p 13.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

en charge de la marchandise par le transporteur. Ces documents diffèrent selon le mode de transport utilisé pour l'acheminement de la marchandise en question.

Ces documents sont :

1.4.3.1. Le contrat de transport

Selon Jean Belotti, le contrat de transport est : *«le complément généralement indispensable au contrat de vente. Il convient d'en connaître la définition ainsi que les documents d'accompagnement et l'éventualité d'un contentieux»*.¹

1.4.3.2. Le connaissement maritime (bill of lading)

Le connaissement maritime est le plus ancien des documents de transport. Il est délivré par le capitaine du navire qui reconnaît avoir pris possession de la marchandise et s'engage à l'acheminer jusqu'au port de débarquement.

« Le connaissement maritime est donc un titre de propriété envers le transport, il est négociable, une originale de ce titre signé par la compagnie sera demandée au port de destination pour retirer les marchandises embarquées ». ²

Ce document possède la particularité d'être à la fois : un titre de propriété, un contrat de transport et un récépissé d'expédition remise au chargeur.

1.4.3.3. La Lettre de Transport Aérien (LTA)

Le document exigé par Règles et Usances Uniformes (RUU) est la (LTA) qui est émise par une compagnie d'aviation sous forme nominative. Cependant sa transmission se fait par le biais d'un Bon de Cession Bancaire(BCB) émis par la banque au nom de la compagnie d'aviation représentant l'autorisation à accorder la marchandise à son client. ³

Le fonctionnement de la LTA (lettre de transport aérien) :

La LTA est un document légalement émis par le transporteur, et établie par l'expéditeur (responsable des mentions qu'elle porte), mais de manière pratique, dans la majorité des cas, émis par l'agent de fret pour le compte de la compagnie et établie par l'agent du fret (à partir des indications données par la lettre d'instructions) pour le compte de l'expéditeur. ⁴

La LTA peut, selon la volonté de l'expéditeur, couvrir un ou plusieurs colis.

¹ Jean Belotti, Transport international de marchandises, op.Cit, p 49.

² Ghislaine Legrand, Hubert Martini, Gestion des opérations IMPORT –EXPORT, cours, application, Dunod, 2008, p38.

³ Jean Belotti, Transport international de marchandises., p 210.

⁴ http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/paczka_g_ea/glosario.pdf, consulté le 23/11/2018 à 15 :16.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Elle porte un numéro identifiant de l'expédition, composé du préfixe à 3 chiffres d'émetteur de la LTA attribué à chaque compagnie aérienne par l'IATA.

Contrairement à ce qui est souvent avancé, réglementairement, une LTA peut être négociable (article 15 de la convention de Varsovie). Cependant dans la pratique aucune compagnie n'émet de LTA négociable.

1.4.3.4. La Lettre de Voiture Internationale (CIM)

La lettre de voiture est le document qui atteste la prise en charge des marchandises et l'acceptation de les livrer au destinataire. Cette acceptation est constatée par une indication de réception, qui peut être une signature ou l'opposition sur la lettre de voiture du timbre à date du gage expéditeur. Le transport normal et le transport accélérer chacun leur formulaire. C'est le transporteur qui remplit la plus grande partie du document et l'expéditeur remplit le reste.

L'original est remis au destinataire alors qu'une copie est renvoyée à l'expéditeur.

1.4.3.5. La Lettre de Transport Routier (LTR)

La Lettre de Transport Routier qui est exigée pour ce mode de transport. Le document de transport routier revêt souvent des formes variées en raison de la diversité des entreprises de transport. La LTR est un document de transport par route, émis par le chargeur qui est généralement le transporteur ; qui s'engage à livrer la marchandise au point de destination convenu. Comme pour la LTA, la LTR atteste d'une part la prise en charge de la marchandise en bon état et d'autre part son expédition effective dès la signature par le transporteur. La LTR n'est pas négociable et ne constitue pas un titre de propriété.¹

1.4.3.6. Le récépissé postal

Il est utilisé quand la marchandise voyage par voie postal, ce document est établi par le service de la poste pour l'exportateur, Il concerne l'expédition des marchandises n'excédant pas vingt (20) kilogrammes, celui-ci l'envoi par canal bancaire ou postal à l'importateur pour qu'il puisse récupérer sa marchandise.

Il faut noter que les documents de transport qui sont remis à l'expéditeur varient selon les modalités de transport et leurs déroulements.

1.4.4. Les documents d'assurance

Les importateurs et les exportateurs doivent assurer leurs marchandises, transportées soit

¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, op. Cit, p 51.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

par mer ou air. Les documents d'assurance doivent comprendre les mentions suivantes : la date de souscription, la description de la marchandise, une énumération des risques couverts, le nom de l'assuré, le mode de transport, le mode de constat des avaries et la compétence des tribunaux...etc.¹

1.4.4.1 La police au voyage

C'est un contrat qui donne naissance à une police d'assurance assurant des risques déterminés concernant une affaire bien précise. En général, elle concerne les petits importateurs.²

1.4.4.2 La police flottante ou d'abonnement

C'est un contrat global par lequel la compagnie d'assurance prend en charge automatiquement toutes expéditions faites pour le compte de l'assuré. Chaque expédition doit être déclarée à la compagnie remet à l'assuré un certificat d'assurance qui constitue le document justificatif. Dans les deux cas, il est essentiel que le document justificatif soit transmissible, c'est-à-dire qu'il permet la délégation du bénéfice de l'assurance en faveur du porteur des documents. On entend par transmissible, aussi bien un document établi au nom du souscripteur et endossé par celui-ci, qu'une assurance faite au porteur ou bien pour le compte de qu'il appartiendra.³

1.4.5. Les documents douaniers

Les déclarations en douane sont visées par l'administration des douanes du pays importateur et sont établies sur des imprimés spécifiques. Il s'agit principalement des formulaires D06 pour l'exportation et D10 pour l'importation. Ces documents comportent notamment le tarif douanier, la date de dédouanement et la valeur de la marchandise dédouanée.⁴

1.4.6. Les documents annexes

Les documents d'annexes ce sont des documents accessoires que l'importateur peut exiger à son exportateur afin de s'assurer des caractéristiques qualitatives et/ou quantitatives de la marchandise. Ils sont délivrés par des organismes internationaux qui établissent une neutralité entre l'acheteur et son fournisseur. Dans ce cadre, plusieurs types de documents sont établis selon la demande. Ces documents sont :

¹ CHILION.SLIM," le contrat international" , Vuibert, paris, 2011, p8.

² Denis chevalier, François Duphil, transporter à l'international, p 103.

³ Oliver Fetterknecht, Darren pain, Ginger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue «sigma n° 4/ 2013»P3

⁴ Code de douane algérien, p74.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

A. Note de poids

La note de poids ou liste de poids est un document destiné à certifier quantitativement la marchandise expédiée. Il peut être délivré par un peseur privé ou par le vendeur.

B. Le certificat d'origine

Souvent émis ou visé par une chambre de commerce, il atteste l'origine ou la provenance de la marchandise. Dans une ouverture de crédit, il est bon de préciser le pays d'origine devant figurer sur ce document.

C. Certificat de poids

Ce document revêt un caractère officiel, et doit, par conséquent être émis par un organisme officiel ou un peseur juré.

D. Le certificat d'analyse

Certificat établi par un expert ou un laboratoire de la composition du produit analyse devant répondre aux normes indiquées dans le contrat ou éventuellement dans l'ouverture de crédit.¹

E. Le certificat sanitaire

Il s'agit d'un document officiel se rapportant à certaines marchandises comestible, établi et signé soit par un vétérinaire, soit par un organisme sanitaire officiel.

1.5. Les termes de ventes (incoterms)

En règle générale les INCOTERMS ne traitent pas des conséquences qu'entraînent les violations des dispositions contractuelles, ni des exonérations de responsabilité motivées par diverses contraintes. Ces questions doivent être réglées par d'autres dispositions du contrat de vente ou sur la base du droit applicable.

1.5.1. Définition des incoterms

Les Incoterm (International Commercial Terms) sont des obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur occasionnées par le déplacement des marchandises sur le triple plan des risques, des frais, et des documents.²

Les incoterms sont des règles officielles de la chambre de commerce international (CCI), c'est des normes contractuelles mondialement acceptées, et ce en fonction de l'évolution du

¹ Denis chevalier .François Duphi , top. Cit,p146.

² Denis Chevalier, François Duphil, transport à l'international, 4^e édition, Foucher, Vanves 2009, p38.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

commerce international.¹

Ils précisent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur tels que le transfert des frais, des risques et des documents à fournir.

1.5.2. Les différents incoterms

Les incoterms sont publiés par la Chambre de commerce Internationale qui les actualise périodiquement.

En 1990, elle a défini 13 incoterms regroupés en 4 familles :

- La famille des E : qui intéresse les ventes.
- La famille des F : Où le transport principal n'est pas acquitté.
- La famille des C : Coût, assurance et fret des transports de marchandises.
- La famille des D : Cet Incoterm est utilisé uniquement en transport maritime ou fluvial..²

1.5.2.1. EXW (Ex Works) Multimodal.

- L'unique responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise, dans un emballage adapté au transport, à la disposition de l'acheteur dans ses locaux.
- Le lieu de transfert des risques et des frais est l'usine du vendeur.
- Responsabilité minimale du vendeur. Toutes les formalités sont à la charge de l'acheteur.

1.5.2.2. FCA (Free Carrier) Multimodal.

Le vendeur doit emballer la marchandise, payer la douane export, faire le post acheminement et remettre le tout au premier transport désigné par le vendeur. Mais le point de livraison peut être dans les locaux du vendeur, il équivaut donc au EXW avec le dédouanement export en plus. Dans ce cas c'est le vendeur qui est responsable des frais et des risques du chargement.

1.5.2.3. FAS (Free Along Ship) Maritime.

Dans cet incoterm, le vendeur paye le transport des marchandises jusqu'au port d'embarquement. L'acheteur paye les coûts de chargement, le transport maritime, l'assurance, les coûts de déchargement et de transport du port à son usine. Le transfert de risques a lieu quand les marchandises ont été livrées sur le quai du port d'embarquement.

¹ L'Essentiel des techniques du commerce international

² <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/incoterms>, consulté le 20/09/2018 à 10 :01.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

1.5.2.4. FOB (Free On Board) Maritime.

Le vendeur fait le dédouanement export, le post acheminement au bateau et le chargement sur le navire. L'acheteur choisit le bateau et paye le transport. Le transfert des risques et des frais se fait lorsque le bateau est chargé et prêt à partir.

1.5.2.5. CFR (Cost And Freight) Maritime.

Cost and Freight (CFR) est un Incoterm qui signifie que le vendeur paye le transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que le chargement et le transport maritime. L'acheteur paye l'assurance et le transport des marchandises du port d'arrivée à son usine. Le transfert de risques a lieu quand les marchandises sont chargées à bord du bateau, donc au port d'embarquement.

1.5.2.6. CIF (Cost Insurance Freight) Maritime.

Il équivaut au CFR mais avec une assurance. C'est le vendeur qui paye l'assurance du transport principal pour l'acheteur.¹

1.5.2.7. CPT (Carriage Paid To) Multimodal.

Dans cet incoterm, le vendeur paye pour le transport principal jusqu'au point de destination. L'acheteur paye l'assurance. Le transfert de risques a lieu quand les marchandises sont remises entre les mains du premier transporteur. Il équivaut au CFR mais pour le multimodal. Le transfert des risques se fait lors de la remise des marchandises au premier transport.²

1.5.2.8. CIP (Carriage Insurance Paid) Multimodal.

Cet incoterms équivaut au CIF mais pour le multimodal. Le vendeur paye les frais jusqu'au point de destination du transport principal. Le vendeur paye une assurance pour le vendeur. C'est l'acheteur qui prend les risques du transport principal. Le transfert des risques se fait lorsque le vendeur remet les marchandises au premier transporteur.

¹ Dilan.LOTH "l'essentiel des techniques du commerce international" publico, paris, 2009, p14.

² Denis chevalier, François Duphil, op. Cit, p 43-45.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

1.5.2.9. DAT (Delivered At Terminal) Multimodal.

Le vendeur dédouane la marchandise au départ, choisit et paie le mode de transport principal, achemine les marchandises jusqu'au point convenu et décharge. L'acheteur doit effectuer le dédouanement import et le post acheminement jusqu'à son usine.¹

1.5.2.10. DAP (Delivered At Place) Multimodal.

Le vendeur dédouane la marchandise au départ, choisit et paie le mode de transport principal, achemine les marchandises au lieu convenu. Le déchargement se fait à la charge et aux risques de l'acheteur. Il doit également s'occuper des formalités douanières import et du post acheminement.

1.5.2.11. DDP (Delivered Duty Paid) Multimodal

L'obligation maximale pour le vendeur qui supporte tous les frais et tous les risques. Le transfert des frais et risques se fait une fois les marchandises remises au locaux de l'acheteur.²

1.5.3. Changements apportés par la version 2010 des incoterms

Ces changements portent sur :

- Suppression du DEQ (delivered ex quay) remplacé par le DAT (delivered at terminal). Avec le DAT, les marchandises sont considérées comme livrées lorsqu'elles sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu, déchargées du moyen de transport d'approche.
- Suppression des DAF (delivered at frontier), DES (delivered ex ship) et DDU (delivered duties unpaid) remplacés par le DAP (delivered at place).
- Avec le DAP, les marchandises sont considérées comme livrées lorsqu'elles sont mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu, non déchargées du moyen de transport.
- La notion de bastingage a disparu pour l'Incoterm FOB (franco à bord). Le vendeur a livré dès lors que la marchandise est chargée à bord du navire au port d'embarquement convenu.

¹ Pedro. Corinne, "commerce international», 6ème édition, DUNOD, paris, 2002, p61

² Pedro. Corinne, op.Cit, p 63.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Les incoterms 2010 clarifient la répartition des frais de chargement ou de déchargement – THC Terminal Handling Charges.

- Ils permettent aux parties de décider d'attribuer aux échanges de données informatisées le même effet que les communications sur support papier.
- Ils précisent les obligations pour le vendeur et l'acheteur au regard du respect des législations en matière de sécurité.¹

La dernière version est entrée en vigueur le 1 janvier 2011.

1.5.4. Incoterm et garantie du transport

Incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ainsi l'incertitude née d'interprétations différentes de ces termes par les divers pays peut être évitée ou du moins considérablement réduite. Définir les droits et obligations des parties dans un contrat de vente en ce qui concerne la livraison d'une marchandise tangible : prise en charge des frais, des risques et des documents.²

Bien que les incoterms ne fassent pas partie du contrat de transport, il est important pour le transporteur de connaître l'étendue de la responsabilité du chargeur pour imputation des frais additionnels. Impliquent la maîtrise de la logistique des modes de transport par les parties et en premier lieu le transport maritime compte tenu de son importance. Ne concernent pas le transfert de propriété ; la référence étant le contrat de vente. Les parties ont tout intérêt à préciser dans leur contrat de vente l'incoterm convenu, en faisant

1.5.5. La classification des incoterms

Le tableau ci-dessus définit le classement des incoterms 2010.

¹ Klein. Le commerce international, Edition Lasary2005, page 174.

² Guide de l'importateur, Ministère du commerce en Algérie, Direction régionale du commerce de Saïda, Décembre 2015, p 23.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Tableau N° 1 : La classification des INCOTERMS

Terme	Anglais	Définition
CFR	Cost and Freight	<p>Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné.</p> <p>Les formalités d'exportation incombent au vendeur.</p> <p>Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.</p>
CIF	Cost, Insurance and Freight	<p>Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. La marchandise voyage, sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.</p>
CPT	Carriage Paid To	<p>Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur quand la marchandise est remise au transporteur principal.</p>
CIP	Carriage, And Insurance Paid	<p>Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.</p>
DAT	Delivered At Place	<p>Le vendeur à dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenue. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenue.</p>

Chapitre I: généralité sur le commerce international

DAP	Delivered At Terminal	Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.
DDP	Delivered Duty Paid	A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur. Le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur.
EXW	Ex Works	Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement (atelier, usine, entrepôt, etc.). L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Ce terme représente l'obligation minimale du vendeur.
FCA	Free Carrier	Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise, dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur, et paye le transport principal. Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.
FAS	Free, Along side shipe	Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

FOB	Free On Board	Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, l'acheteur doit supporter tous les frais.
------------	---------------	--

Source : Klein. Le commerce international, Edition Lasary2005, page 175

Il faut noter que le FOB, le CFR et le CPT sont les incoterms les plus utilisés dans le fret aérien en Algérie.

Section 02 : Les institutions du commerce international

Les institutions qui régulent et interviennent dans le commerce international et dans les transactions financières internationales sont essentiellement :

2.1. L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

L'organisation mondiale du commerce a été créée à Marrakech à la clôture des travaux de l'Uruguay Round, en 1993, mais elle n'est entrée en fonction qu'au 1er janvier 1995.

L'OMC a été créée pour succéder au GATT qui tend à être dépassé par l'évolution rapide du commerce mondial l'OMC a pour but d'aider les producteurs de marchandises et de services, les exportateurs et les importateurs à mener leurs activités.¹

2.2. Le Fonds Monétaire International (FMI)

Le fond monétaire international a été créé en 1944 par la conférence de Bretton-Woods pour organiser les relations monétaires internationales et veiller au respect des règles du traité signé. Le rôle de FMI consiste à aider les pays qui en font la demande, soit financièrement en accordant des crédits internationaux. La contrepartie de cette aide est un fort pouvoir d'ingérence du FMI dans l'orientation des politiques économiques nationales.

¹ Aperçu du FMI comme institution financière Rôle et buts du FMI, Revue série des brochures No. 45, Sixième, Edition Organisation et opérations financières du FMI, Chapitre 1. 24 août 2002, p1.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

2.3. La banque mondiale (BM)

La banque mondiale est créée en même temps que le FMI, elle regroupe la BIRD (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement), spécialisée dans le financement de projets d'infrastructure ; l'AID (Association Internationale pour le Développement), qui consent des prêts à des conditions privilégiées aux pays en développement, et la SFI (Société Financière Internationale), qui soutient les initiatives privées débouchant sur des projets rentables. Son action s'inscrit dans la durée. Elle prend en charge des projets en faveur des pays du tiers-monde qui ne pourraient pas être financés par des moyens classiques.

2.4. Le system de SWIFT

Les opérations documentaires fondent leurs mécanismes de fonctionnement sur la possession des moyens de transmission les plus évolués. Auparavant, les réseaux de télécommunication utilisés par les banques pour le transport des messages tels que le courrier, câble ou télex n'étaient pas rapides dans la réalisation des règlements financiers internationaux à travers le monde. Pour cela, il y a eu fondation d'une nouvelle société qui a pour objectifs l'amélioration des paiements financiers internationaux en traduisant une plus grande normalisation dans les relations bancaires et en permettant le mécanisme et le traitement des opérations par des systèmes informatiques, ce réseau est nommé « Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication » SWIFT.¹

2.4.1. Définition de SWIFT

Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication : système de communication permettant d'effectuer des échanges de données par virements électroniques internationaux entre 1500 banques membres. Les virements se font plus rapidement ; d'une manière plus sécurisés, plus souple et plus économique que les virements effectués par d'autres modes de transmission d'information.²

Le réseau étant entièrement dédié aux communications bancaires, les codes sont spécifiques aux produits et au langage bancaire. Est un système privé d'échange de message

¹ Le dico du commerce international, sur : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/swift.html>, consulté le 25/09/2018/ à 9 :35.

² Ibid.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

télématique entre banques adhérentes. C'est un moyen très rapide, peu coûteux, sûr et rendant impossible l'impayé si le virement est effectué avant toute expédition.

2.4.2. Les règles de fonctionnement de SWIFT

Les ordres SWIFT font l'objet d'une normalisation poussée afin d'automatiser au maximum leur traitement, et ainsi les exécuter dans les meilleurs délais. Les données classiques d'un virement bancaire à savoir les coordonnées bancaires de l'émetteur et du récepteur. Un libellé du motif est rigoureusement codifié.

2.4.3. Les avantages du système SWIFT

Les procédés SWIFT présentent plusieurs avantages :

A. La sécurité

Les moyens de traitement de l'information qui interviennent aux différents niveaux du réseau sont équipés de programmes sophistiqués de détection des erreurs. Les messages échangés entre les concentrateurs et les centres de traitement sont cryptés par ordinateur, le réseau est ainsi protégé contre les écoutes pirates. Une clé permet de vérifier l'identité de l'émetteur du message. La normalisation des messages supprime les risques non négociables de mauvaise compréhension.

B. La rapidité

Le temps de transmission d'un message est très inférieur au délai d'acheminement d'un courrier postal. Les communications par télex sont parfait plus rapides, elles sont onéreuses et réservées aux affaires urgentes ou d'un montant important.

C. La fiabilité

C'est une autre qualité du SWIFT. En raison de sa vocation, les utilisateurs doivent en avoir des positions 24 heures sur 24 heures et 7 jours sur 7 jours. Cet objectif est largement réalisé, puisque le taux de disponibilité effective est très important.

Cependant, il existe un inconvénient du procédé SWIFT, c'est la non délivrance d'aucun accusé de réception, ceci implique que le contrôle de la bonne transmission ne peut se faire qu'à travers le contrôle de l'opération elle-même.

2.4.4. Les ouvertures SWIFT

L'ouverture des crédits documentaires sur document papier transmis par courrier ou par télex a disparu au profit d'une ouverture par un message standardisé d'ouverture SWIFT.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Les messages SWIFT est divisé en segments numérotés. Chaque segment porte sur un élément qui caractérise le crédit documentaire : forme du crédit, numéro du crédit, la date d'émission, date et lieu d'expiration, donneur d'ordre...etc.¹

Ces différentes parties du message se présentent toujours dans le même ordre et sont repérées par un code international. L'usage de la notification SWIFT apporte, outre la rapidité de l'électronique, une grande fiabilité liée à :

- La standardisation, les informations se retrouvent sous la même forme dans le même ordre dans le message d'ouverture.
- La possibilité d'utiliser des traducteurs automatiques ou plus largement des outils d'analyse automatique des avis d'ouverture.

2.5. L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD)

L'organisation mondiale des douanes est créée en 1947 avec les premières réflexions, par les treize gouvernements européens représentés au sein du comité de coopération économique européenne sur la mise en place d'une union douanier. Le rôle d'OMD consiste à améliorer l'efficacité des administrations des douanes membres.

2.6. Financement du commerce international

Les modalités de financement des opérations de commerce international concernent le financement des importations et des exportations. L'exportateur cherchera une forme qui lui offrira le maximum de sécurité et de rapidité de paiement. L'importateur cherchera quant à lui, une forme de paiement qui lui permet d'examiner la marchandise avant de payer tout en voulant que le coût bancaire de l'opération soit le moindre possible.

2.6.1. Les instruments de paiement du commerce international

L'importateur et l'exportateur utilisent des instruments de paiements à l'international pour financer leurs opérations qui sont : le paiement par chèque, le virement international et par effet de commerce.

2.6.1.1. Le chèque

¹ <https://www.swift.com/>, consulté le 09/11/2018 à 12 :51.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de payer une somme déterminée à son bénéficiaire. Il contient des mentions obligatoires qui doivent être respectées.

Le chèque est couramment utilisé dans de nombreux pays pour les règlements nationaux, facile à mettre en œuvre et avec des commissions faibles sur les chèques de montant élevé. Le chèque est d'un usage réduit pour les règlements internationaux.¹

En effet, il présente peu de garanties de paiement pour le vendeur, son émission étant laissée à l'initiative de l'acheteur. La réglementation sur le chèque varie d'un pays à l'autre et son délai d'encaissement peut être long, les frais d'encaissement variables selon le circuit bancaire, ainsi un coût élevé pour les chèques de faibles montants, avec un risque de change si le chèque est établi en devises et un risque de non-paiement si chèque impayé. Le recours juridique parfois long et difficile. Le chèque peut également être perdu, volé ou falsifié. Chèque de banque apporte une grande sécurité de paiement car est une pièce juridique qui peut éventuellement faciliter le recours contre le tiré, malgré cela, le recours juridique parfois long et difficile.

2.6.1.2. La lettre de change (ou la traite)

La lettre de change est un effet de commerce transmissible, par lequel l'exportateur (tireur), donne l'ordre à l'importateur (le tiré) ou à son représentant (son banquier) de lui payer une certaine somme, à une date déterminée. L'exportateur expédie la traite à l'importateur pour que celui-ci lui retourne acceptée, c'est-à-dire signée. Par ce mécanisme, l'acheteur reçoit du vendeur délai de paiement. Le vendeur peut se faire payer par sa banque sans attendre l'échéance de la traite en l'escomptant ou bien l'endosser pour régler un fournisseur.

La lettre de change est un instrument fréquemment utilisé à l'international car elle est un instrument à la fois de paiement et de financement. Emise à l'initiative du vendeur, elle détermine précisément la date d'échéance. Mais elle ne supprime pas le risque d'impayé, sauf si une banque a donné son aval. Le recouvrement de la créance par cette technique peut être long et coûteux (frais bancaire). Des règlements différents selon les pays sont à prendre en compte.

2.6.1.3. Le virement international

Le virement bancaire international est le transfert d'une somme d'argent d'un compte à un autre, opéré par une banque sur ordre de l'importateur (débitaire), au profit de l'exportateur (le créancier). L'ordre peut être en monnaie nationale ou en devises étrangères.

¹ V. Meyer, C. Rolin : « techniques du commerce international », édition Marie-Odile Morin, 2000, p 90.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Le virement présente une facilité d'utilisation dans la mesure où les transmissions sont rapides, sécurisées et à des coûts réduits. C'est l'un des instruments les plus utilisés pour les règlements internationaux.¹

Cependant, quelques limites existent : l'initiative du virement est, en effet, laissée à l'acheteur ; elle ne présente donc pas de garantie de paiement pour le vendeur.

2.6.1.4. Le billet à ordre

Le billet à ordre est un effet de commerce émis par l'importateur qui promet à l'exportateur le paiement de la somme due à une date déterminée. Emise sur l'initiative de l'acheteur, il est peu utilisé.

Sur le billet à ordre est mentionné :

- La promesse pure et simple de payer une somme déterminée.
- Le lieu où le paiement doit s'effectuer.
- Le nom à l'ordre duquel le paiement doit être effectué.
- L'indication de la date et du lieu où le billet à ordre est souscrit (c'est-à-dire le lieu de son établissement).²

Avec un billet à ordre, il est possible d'accorder un délai de paiement tout en mobilisant la créance, par escompte, et une bonne reconnaissance de dette.

Néanmoins l'émission de billet à ordre est à l'initiative de l'acheteur, il est couru à un risque de perte ou vol, et un risque d'impayé.

2.6.1.5. Warrant

Le warrant est un billet à ordre par lequel le souscripteur s'engage à payer une certaine somme à une certaine échéance. Il distingue du billet à ordre ordinaire par le fait qu'il constitue, en outre, nantissement (garantie) au profit du créancier sur des marchandises déposées dans un magasin général ou dans des entrepôts dont le stock est contrôlé par des sociétés de vérification des stocks.

2.7. Les techniques de paiement du commerce international

Les opérations du commerce international s'accroissent d'un jour à l'autre, dégageant un besoin de financement, et pour la satisfaction de ce besoin, il faudrait des techniques à la fois de

¹ P. GARSUAULT, S. PRIAMI : «les Opérations bancaires à l'international », BANQUE éditeur, Paris, 2001, p 87.

² P. GARSUAULT, S. PRIAMI, op. Cit, p 87.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

garantie et de crédit. A cet effet, on va traiter les crédits import-export, en axant notre travail sur le transfert libre, la remise documentaire, le crédit documentaire et la Lettre de Crédit Stand-by (LCSB),

2.7.1. Le transfert libre

De son origine à sa phase de réalisation, cette opération appelée aussi « règlement facture » s'exécute dans le cadre de relation d'affaire entre l'importateur et l'exportateur sans avoir à transiter par le canal bancaire.

Le transfert libre appelé encore le virement simple, consiste à transférer le montant d'une transaction à la demande de l'importateur pour le compte de l'exportateur (son créancier) accompagné de documents commerciaux. Tout transfert ne peut être exécuté que sur présentation d'un certain nombre de documents, à savoir :

- L'engagement d'importation signé par l'importateur ;
- Une facture définitive domiciliée ;
- Le justificatif douanier 10 exemplaires banque.¹

Ces documents vont servir comme preuve, qu'il s'agit effectivement d'un transfert à contrepartie physique.

Le transfère libre caractérisé par la simplicité de la procédure, la modération des coûts, la rapidité, et la souplesse. Mais il apporte peu d'assurance à l'exportateur qui est exposé au risque de non-paiement puisque l'acheteur prend possession des biens avant de payer. De plus, en n'étant pas basé sur des documents, elle ne prévoit aucune garantie pour se couvrir contre le non-paiement.²

2.7.2. La remise documentaire

La remise documentaire est une procédure de recouvrement dans laquelle une banque a reçu mandat d'un exportateur (le vendeur) d'encaisser une somme due par un acheteur contre remise des documents.

Le vendeur fait établir les documents de transport à l'ordre d'une banque. Cette banque doit remettre les documents commerciaux et de transport à l'acheteur, contre paiement ou acceptation d'effets de commerce. La remise documentaire est soumise à des règles et usances

¹ BOURNAD.R « le commerce international », édition NATHAN, paris, 1993, P 63.

² Guide du commerce extérieur, Revue Attidjara wafa Bank, sur : www.attijariwafabank.com, consulté le 25/10/2018, à 15 :53.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

uniformes.

La remise est basée surtout sur la confiance qui existe entre l'importateur et l'exportateur par le fait qu'elle n'implique pas l'engagement financier des banques.

2.7.3. Le crédit documentaire

Le crédit documentaire est une promesse donnée par un banquier de l'importateur à un exportateur étranger, selon laquelle le montant de sa créance lui sera réglé, pourvu qu'il apporte (à l'aide des documents émis) la preuve de l'expédition des marchandises à destination des pays importateurs, ou la preuve que les prestations ou services ont été accomplis.

Il s'agit d'un engagement irrévocable de paiement donné par une banque en faveur du vendeur étranger et délivrer à ce dernier à la demande est conformément aux instructions de l'acheteur.

2.7.4. La lettre de crédit stand-by (LCSB)

La LCSB relève souvent de la famille du crédit documentaire, est un engagement irrévocable de l'émetteur d'indemniser un bénéficiaire en cas de défaillance d'un donneur d'ordre. En tant que garantie de paiement d'une opération commerciale, c'est un engagement de paiement irrévocable mais conditionnel donné par la banque de l'acheteur (le donneur d'ordre) en faveur du fournisseur (le bénéficiaire) de payer si l'acheteur a fait défaut à ses obligations de paiement.

La LCSB offre de nombreux avantages tant pour l'importateur que l'exportateur.

Cependant, la LCSB n'est envisageable que s'il existe un climat de confiance réciproque entre l'importateur et son fournisseur. Cette technique est opportune lorsque l'importateur a un courant d'affaires régulier avec son fournisseur. Les documents requis dans une lettre de crédit stand-by sont souvent en nombre limité. Plus de souplesse pour modifier la commande et un coût plus faible à l'usage avec une réception des documents plus rapidement et donc disponibilité de la marchandise et une meilleure relation avec son fournisseur.

Ainsi concrète des limites, qu'il n'est pas opérationnelle avec tous les pays du monde, Risque que le fournisseur ne respecte pas certains aspects du contrat et une perte du contrôle de la marchandise par la banque émettrice.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Section 03: Les modes de transport de marchandise à l'international

Pour transporter de la marchandise à l'international, l'expéditeur fait recours à l'un des moyens de transport suivant :

3.1. Le transport maritime

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises et/ ou des personnes par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).¹

3.1.1. Les différents intervenants dans le transport maritime

De ce mode de transport, les intervenants sont :

- **Le transporteur** : la compagnie maritime ou armateur.
- **Le commissionnaire (le chargeur)** : organise le transport principal, assure les opérations et les formalités relatives au transport.
- L'expéditeur qui confie sa marchandise au commissionnaire.²

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de 2 types de contrat :

- Un contrat de transport, c'est à dire que le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port à un autre.
- Un contrat d'affrètement par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminée.

3.1.2. Le coût

Le fret de base est calculé en fonction de la classe de marchandise et de la masse ou du volume avec équivalence : 1 tonne = 1 m³. Un minimum de taxation est prévu pour les petites

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime, consulté le 30/09/2018/ à 12 :07.

² Ibid.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

expéditions et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises de gros volume ou de poids important. Le fret maritime est établi en unité payante (UP).

Le transport par maritime est le plus utilisé dans le Commerce international car c'est un moyen peu onéreux permettant de transporter à la fois des larges volumes et des parts de containers. En revanche, les délais sont plus longs et l'acheminement se limite aux ports.

3.2. Le Transport routier

Le transport routier est le transport de biens ou de marchandise par route. En effet, le transport routier est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur un territoire donné. Il a pour avantages une réduction relative du cout et d'un service dit en « porte à porte », c'est-à-dire sans rupture de charge.¹

Le transport routier est beaucoup plus utilisé en Europe car peu couteux et flexible il est quasiment sans limite de taille. Le transport routier présente comme avantages: Délais relativement courts (grâce aux infrastructures routières et aux procédures douanières allégées, comme le carnet TIR), Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage, ...)

Ainsi, ce mode de transporte souvent est une possibilité de combiné le transport (rail/route) ou multimodal (fluvial ou maritime/route). Les véhicules de transport utilisés par le transport aérien sont les véhicules d'une pièce (Camion), les véhicules articulés (Tracteur+semi-remorque) et les trains routiers articulés (Camion+Remorque).

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

En effet, la tarification prend en compte le poids, la nature de la marchandise et la distance à parcourir. Le rapport au poids / volume est égal à 1 tonne= 3 m³. Le tarif routier exige que l'on arrondisse le poids de la marchandise aux 100 kg supérieurs.

¹ Denis Chevalier, François Duphil, op. Cit, p 214.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

3.3. Le Transport ferroviaire

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales. Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances.

En effet, le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier à savoir le feroutage. Le document de transport utilisé en trafic ferroviaire, est la lettre de voiture CIM.

Il existe deux formulaires: un pour le trafic normal et un pour le trafic accéléré.

L'original est remis au destinataire, l'expéditeur recevra un feuillet de la liasse. Le document sera rempli en partie par l'expéditeur et en grande partie par la société de chemin de fer. La convention CIM ne prévoit aucun tarif dans la mesure où les règles de tarification sont aléatoires d'un pays à un autre.

3.4. Le transport aérien

On entend par transport aérien tout transport de marchandises ou de biens par les aires.¹ Il est celui qui a connu une croissance significative ces dernières années. En effet, la croissance des échanges internationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à son essor.

Tout comme pour le transport maritime, le transport aérien permet de desservir beaucoup de destinations à travers le monde. Il est approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour la marchandise. L'utilisation massive des ULD (Unit Load Devices) pour les opérations de chargement et déchargement qui facilitent la manipulation de la marchandise: ce sont en général des palettes, des igloos et des conteneurs.

¹ Denis Chevalier, François Duphil, p172.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

C'est un type de transport utilisé pour les expéditions lointaines. Onéreux, il offre l'avantage de la rapidité. Le prix est alors en fonction du poids /volume (1m³=133kg).

Le transport aérien est réglementer au niveau international par la dite convention de Varsovie. Le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le chargeur qui peut être le transitaire. Le contrat est matérialisé par la lettre de Transport Aérien (LTA=AIR WAY BILL). La Lettre de Transport Aérien peut être établie par la compagnie aérienne, l'expéditeur, ou le destinataire. La LTA est à la fois: la preuve du contrat de transport, la preuve de la prise en charge de la marchandise et le justificatif des prix. Comme nous pouvons

Le constaté, le transport aérien utilise pour son transport: les avions mixtes et les avions cargo. (Voir chapitre II).

Les différents intervenants de ce mode de transport sont :

- **Le transporteur** : la compagnie aérienne qui transporte le plus souvent des passagers et des marchandises, quelques fois que des marchandises.

- **L'agent de fret aérien** : le commissionnaire (le chargeur) : organise le transport principal, assure les opérations et les formalités relatives au transport et, éventuellement, les opérations de douane à l'exportation et/ou à l'importation.

- L'expéditeur qui confie sa marchandise au commissionnaire

Le contrat : le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le commissionnaire. Le contrat est matérialisé par la lettre de Transport Aérien.¹

Pour ce qui est du coût dans ce mode de transport, la base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant qu'1 tonne = 6m³. On divise donc le volume réel par 6 pour obtenir le poids fictif servant de base de tarification. Le tarif IATA, en principe obligatoire, peut faire l'objet de réductions suivant le volume. Le prix proposé par un commissionnaire est négociable et la mise en concurrence doit être la règle.

3.5.Le choix du mode de transport

¹ Acheminer le fret aérien dans le monde entier, Revue de l'OACI, 1^{ère} édition, p 7, sur : www.icao.int/security/aircargo, consulté le 2/11/2018, à 11 :19.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

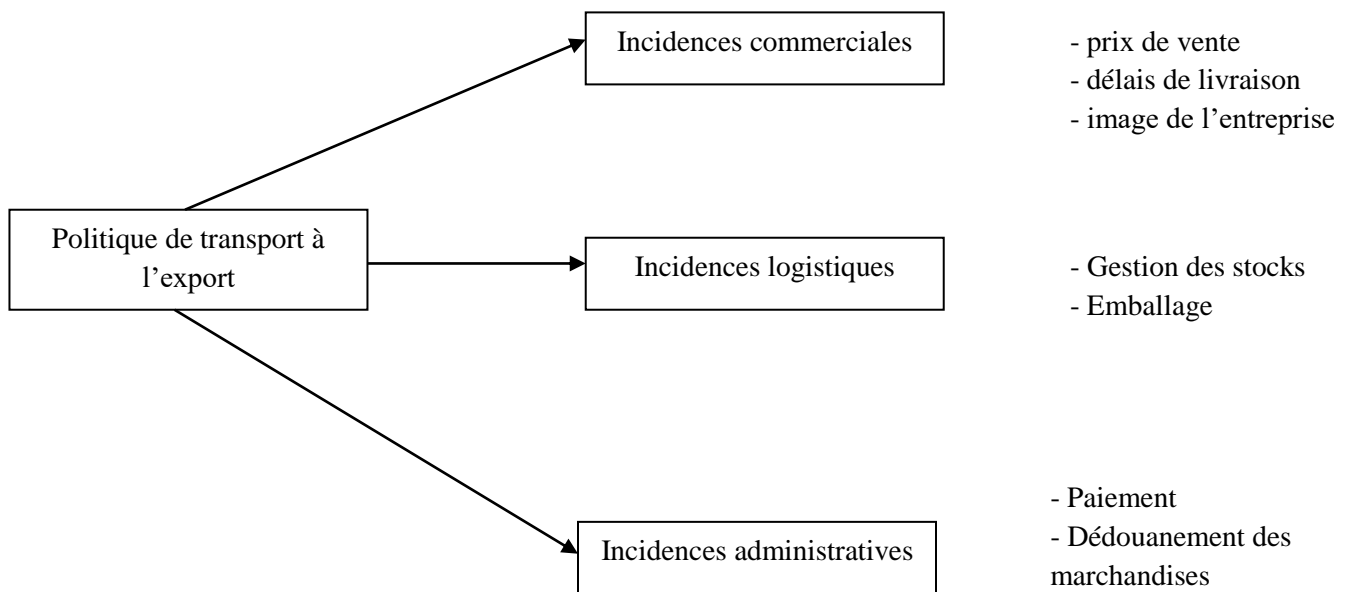
Le choix modal du transport de marchandise dépend des caractéristiques de demande et d'offre de transport. A coté de la demande de transport, le développement du système logistique constitue un facteur très important. En ce qui concerne l'offre de transport, le temps de transport et le prix de transport sont des facteurs importants du choix modal.

Aussi, le choix de moyens de transport se détermine par l'entreprise exportatrice, en prenant compte les paramètres suivants :

- Commercial ;
- Logistiques ;
- Administratifs.

A l'export par exemple, on peut expliquer ces choix à travers la figure suivante :

Figure N°01 politique de transport à l'export



Source : Denis Chevalier, François Duphil, op. Cit, p 12.

Chapitre I: généralité sur le commerce international

Conclusion :

Dans ce premier chapitre, nous avons essayé de présenter les concepts de base du commerce international et qui permettent de mieux conduire une opération d'import-export, car ces usages facilitent le règlement de l'opération. Mais aussi, ils permettent à l'utilisateur une meilleure maîtrise dans le traitement de financement des importations ou d'exportations et bien savoir le crédit documentaire, que nous allons traiter dans le chapitre suivant.

Au regard de cette présentation relative à la logistique internationale, nous pouvons conclure que l'organisation de celle – ci permet à l'entreprise ainsi qu'aux intervenants de cette chaîne d'optimiser les moyens mis à leurs dispositions pour effectuer les opérations à l'international.

Néanmoins, comme nous l'avons, si bien développée, le choix d'une solution de transport et les exigences relatives à la réalisation d'une opération à l'international dépend étroitement de plusieurs facteurs liés à la nature de la marchandise, au coût du transport, durée du transport ainsi que les risques et les garanties couvertes par l'assurance.

Cependant malgré la dominance du transport maritime dans le transport de marchandises entre les quatre coins du monde, il reste néanmoins le transport aérien son rival ces dernières années c'est ce que nous allons voir dans le deuxième chapitre.

*Chapitre II: Le transport aérien de
marchandises*

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Introduction

De tous les modes de transport, le transport par avion reste en effet le plus moderne, il est toujours considéré comme revêtant un rôle intrinsèquement stratégique et a été considéré pour longtemps comme un symbole de présence commerciale internationale. La libéralisation et la croissance des échanges commerciaux de produits et de services induits par la mondialisation se traduisent par une augmentation de la demande de services aériens

Le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction du coût, du délai et de la sécurité. 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. Les moyens de transports sont majoritairement maritimes et terrestres (routes, trains). Cependant ces dernières années le fret aérien à pris de l'ascendant par rapport aux autres modes.

Dans ce présent chapitre on va illustrer le fonctionnement et la réglementation de ce mode de transport à l'international, sans oublier d'exposer les avantages qui il renferme, mais aussi ses limites

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Section 01 : Définition et caractéristiques du transport aérien

Le transport aérien est une activité économique et réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport de marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau d'un pays et au niveau international. Il représente 3% des marchandises transportées en volume mais 10% des marchandises transportées en valeur.

1.1. Définition du fret aérien

On peut définir le fret aérien comme étant toute marchandise destinée à l'exception et menée d'un poste à un autre, des effets personnels accompagnant les passagers et des biens appartenant au transport) transportée à bord d'un avion, selon des procédures définies, sur la base d'une taxation particulière et après l'accomplissement des formalités d'expédition requise.¹

Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité et sa fiabilité. Mais néanmoins il représente quelques inconvénients. C'est ce que nous allons voir dans le point suivant :

1.2. Les avantages et les inconvénients du transport aérien :

Comme les autres modes de transport de marchandises à l'international, le fret aérien présente des avantages et des limites en termes d'accomplissement des opérations d'exportation ou d'importation, qui sont :

1.2.1. Les avantages

- Rapidité et adaptation : sa rapidité lui donne, de fait, la prépondérance sur d'autres modes de transport quand il s'agit de transporter des denrées périssables : animaux vivants, denrées consommables (fruits et légumes de contre-saison ou exotiques, produits de la mer à la durée de vie limitée, etc.) mais aussi des fleurs ou certains produits chimiques ou radioactifs (à durée de vie limitée).

¹ http://babylonechat.free.fr:cours_lea/cours , consulté le 23/09/2018, à 19:20.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Sécurité pour la marchandise : le fret aérien est strictement contrôlé, avec des accès limités et surveillés par les autorités. Les vols sont donc moins fréquents que pour d'autres modes de transport.

- Régularité et fiabilité du transport ;

Emballage peu coûteux : Les marchandises transportées par avion peuvent en effet se contenter d'un emballage plus léger, si leur pré et post-acheminement prend en compte leur fragilité.

- Frais financiers et de stockage moindres : Adapté aux flux tendus ;
- Nombreuses zones géographiques desservies ;
- Avantage du Poids/Volume pour le tarif.¹

Le transport aérien de marchandises présente aussi l'avantage de nécessiter moins d'infrastructures fixes que les transports maritimes et terrestres. Le fret aérien est une activité essentiellement internationale puisque 85% des tonnes-kilomètres sont intercontinentales.

1.2.2. Les inconvénients

- Les frais de transport sont élevés ;
- Rupture de charges ;
- Saturation des infrastructures ;
- Gêne des populations riveraines / survolées ;
- Consommation de kérosène ressource non renouvelable
- Pollution : Emission gazeuses (CO₂, NO_x, SO_x). Le transport aérien est à l'origine de 2 % des émissions de CO₂ de provenance humaine, mais il génère également d'autres formes de pollution. En 2010 et 2013, l'assemblée des 191 États de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté les grandes lignes d'une politique visant à contribuer à la lutte contre les changements climatiques de ce secteur.²
- Et enfin interdit à certains produits dangereux.

1.3. Principaux moyens utilisés dans le fret aérien

Trois types d'appareils assurent le transport de fret :

¹ https://www.lanthe.com/L-avion%C2%A0-un-mode-de-transport-rapide-sur-mais-cher_a16907.html, consulté le 30/09/2018 à 13 :33.

² Le fret aérien pratique, https://www.lanthe.com/Des-obligations-environnementales_a16913.html, consulté le 04/11/2018 à 17 :29.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.3.1. Par avion cargo

Les compagnies cargo représentent 28% du trafic. On retrouve les compagnies cargo traditionnelles (Cargolux, Nippon Cargo, Polar Air Cargo, Air Foyle...) qui assurent 12% du trafic. - Les compagnies mixtes vols cargos / vols passagers représentent 50% du trafic. Certaines assurent environ 80% de leurs expéditions sur vol cargo (Korean Air, El Al...), d'autre entre 50 et 60% (Lufhansa, Air France, Singapore, Cathay, JAL, Mutinait...) et les dernières entre 20 et 45% (Northwest, Air China, British Airways, United...) - Les compagnies passagers assurent 14% du trafic et ne proposent aucun vol cargo.

Dans ce type d'avion, On trouve :

- Les avions cargo « FEEDERS » : Il s'agit d'appareils pouvant emporter entre 10 et 30 tonnes de fret, sur des distances moyen-courrier. La principale fonction de ces appareils est d' "alimenter" les hubs (Boeing 737-100, British aerospace BAE 146 QT, EADS ATR 42-72).
- Les avions cargo « RÉGIONAL FREIGHTERS » : il s'agit d'appareils moyen-courrier pouvant emporter entre 25 et 65 tonnes de fret. Ce sont souvent des appareils passagers mono couloir convertis en cargo. (Boeing 757 C, Boeing 707 F, McDonnell Douglas DC-62 F).
- Les avions cargo “LONG RANGE FREIGHTERS” : il s'agit d'appareils moyen-courrier ou long-courrier pouvant emporter entre 50 et 70 tonnes de fret. Ces appareils sont plus larges que les "regional freighters" : les versions passagers équivalentes sont à double couloirs (Boeing 767 F, Airbus A300, Airbus A310).¹

1.3.2. Fret mixte : transport par avion combi

Les avions commerciaux sont de trois types les appareils cargos, entièrement dédiés au transport de palettes, de colis et de frets spécifiques, les appareils combis. dont seule la partie arrière de la cabine accueille du fret, souvent sur 50% de la longueur du fuselage et enfin les appareils mixtes qui sont ni plus ni moins que les avions passagers. Les soutes sont commercialisées par les compagnies aériennes. On estime à 50% la proportion du fret aérien empruntant des avions passagers, dits " mixtes ". La commercialisation des soutes contribue ainsi à rentabiliser les lignes aériennes régulières.

¹ <http://www.logistiqueconseil.org>, consulté le 24/09/2018 à 20 :19.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.4. La tarification

Pour les tarifs du transport aérien, il y a lieu de:

1.4.1. Le tarif général :

Il est établi pour une relation aéroport - aéroport donnée, indépendant de la nature des marchandises, et s'applique d'après un barème par tranches de poids. Compte tenu de la forte dégressivité du tarif il pourra être intéressant de "payer pour" un poids supérieur au poids réel.

1.4.2. Les tarifs préférentiels ou Corates

Taxe forfaitaire consentie pour une relation donnée. Il s'agit de tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise à envoyer fréquents et continus qu'elle est expédiées à un poids minimum. Les réductions par rapport au tarif général peuvent être très importantes.

1.4.3. Tarifs spéciaux

Etablis pour toutes les relations. Il s'agit de tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de marchandises données tels que les automobiles, les œuvres d'art ou encore les animaux vivants. Ils s'appliquent d'après un barème par tranches de poids ou par forfait.

1.4.4. Le tarif ULD :

Taxe forfaitaire consentie pour certains trajets et concerne une catégorie de marchandises données et ce que l'on appelle un poids "pivot". Si le poids excède ce poids forfaitaire, les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable. ¹

1.5. Les documents accompagnateurs des marchandises par voie aérienne

1.5.1 La lettre de transport aérien (LTA)

La lettre de transport aérien (air way bill) est établie par la compagnie aérienne ou un agent agréé, sur les instructions de l'expéditeur et sous sa responsabilité. Si ces déclarations se révélaient inexactes, celui-ci en cas de dommages ou d'avaries, aurait à supporter toutes les conséquences en matière de responsabilité, vis-à-vis du transporteur et vis-à-vis des tiers.²

Toutes les mentions relatives aux poids, dimensions des marchandises, ainsi qu'à leur état apparent, ont valeur de preuve contre le transporteur. Les autres caractéristiques portées sur la

¹ <https://www.marketing-etudiant.fr/exposes/t/le-transport-aerien.php>

² <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.fr.pdf>, consulté le 20/09/2018 à 15 :25.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

LTA (volume, quantités, état) n'ont pas de valeur probante, sauf s'il y a vérification contradictoire avant le départ. La LTA est « non négociable » et ne se transmet pas par endos. En cas d'absence, d'irrégularité ou de perte de la LTA, la responsabilité du transporteur n'en est pas moins engagée, puisque celle-ci naît de la prise en charge de la marchandise. La LTA peut couvrir un transport combiné, mais aussi plusieurs transports successifs aériens, ce qui est un cas de figure fréquent.

1.5.1.1. Les types de LTA (lettre de transport aérien)

- LTA neutre : ne comporte pas les coordonnées du transporteur ;
- LTA compagnie : coordonnées pré-imprimées du transporteur émetteur ;
- le cas du groupage aérien : les organisateurs commissionnaires de transport proposent des groupages d'un coût beaucoup moins élevé que les taux de fret ordinaires. Dans ce cas, le groupeur émet une LTA mère (Master Air Way Bill) et autant de LTA domestiques (House Air Way Bill) qu'il y a d'expéditeurs distincts.

La convention de Varsovie présume la responsabilité du transporteur aérien en cas d'avaries ou de pertes. Cette responsabilité s'étend depuis la prise en charge de la marchandise matérialisée par la signature de la LTA, jusqu'à la remise au destinataire.

1.5.1.2. Les réserves faites par le transporteur

Le transporteur aérien peut émettre des réserves précises au moment de la prise en charge de la marchandise. Elles seront portées sur la LTA et ont pour effet de renverser la charge de la preuve. Néanmoins, les compagnies refusent simplement de prendre en charge des colis douteux ou dont les caractéristiques ne correspondent pas aux indications portées sur la LTA.¹

1.5.2. Le contrat de transport aérien

Un contrat de transport est un accord ou une convention effectuée entre 2 parties, pour laquelle une des deux parties s'engage à transporter la marchandise d'un point A à un point B. Ce contrat détermine principalement les documents de transport et la responsabilité de transporteur.²

¹ Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, op.cit, P 47

² Louarradi Raja Salhedine, techich mouhamed oussama, « **travail de recherche les documents de transport** », école nationale de commerce et de gestion oujda promotion 2010-2011, p25

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Dans ce cas, il remettra l'expédition accompagnée d'un état descriptif et d'un certificat de sûreté.

1.5.2.1. Les obligations des parties

Les obligations sont réparties en obligation du chargeur et obligation du transporteur, comme le montre le tableau suivant :

Tableau N° 02 : Les obligations des parties

Les obligations du chargeur	Les obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none">-Prévoir un emballage adapté.-Marquage des colis.-Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue.-Émettre la LTA (c'est souvent la compagnie ou l'agent de fret qui rédige la LTA pour le compte du chargeur): 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 changes.	<ul style="list-style-type: none">- Charger la marchandise.- Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels, ou à défaut, dans des délais « raisonnables ».- Décharger la marchandise.- Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA.

Source : D'après Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, gestion des opérations import/export, page 46

Le développement actuel des services domicile pour les envois express fait intervenir de plus en plus souvent des intégrateurs (exemple : TNT Express Worldwide, DHL) dont le statut est comparable à celui d'un commissionnaire de transport. Ils agissent en leur nom propre et proposent à leur clientèle un double réseau aérien et terrestre garantissant la sécurité des délais

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

dans le monde entier. Les tarifs sont particulièrement adaptés aux envois urgents, inférieurs à 100 kg.¹

En générale, le transport aérien est accompagné par les documents accompagnateurs de la marchandise par voie aérienne

- Bordereau d'instruction
- Lettre de groupage aérien
- Déclaration de marchandises dangereuses
- Certificat de non boycott
- Déclaration transport d'animaux vivants
- La LTA "Air Way Bill" : Contrat de transport aérien émis par le transporteur qui précise l'expéditeur, le destinataire, les aéroports, la nature des marchandises, la quantité des marchandises et le tarif appliqué.²

1.6. L'assurance et garantie des marchandises dans le transport aérien

Le transport de marchandises comportant certains risques qui sont liés généralement à la manutention, au stockage, et autres risques potentiels comme les confits, grèves, intempéries, etc. il convient donc de s'en garantir. En fonction des risques contre lesquels l'exportateur souhaite se couvrir, il répondra à la nécessité de s'assurer. Il tiendra compte du montant des primes à payer c'est-à-dire du coût, des garanties accordées, d'un type de police avant de faire le choix d'un assureur.³

1.6.1. Les objectifs de l'assurance transport

L'assurance permet de couvrir (totalemment ou partiellement) le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (pour faute personnelle) ou par les transporteurs.

¹ Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, « **gestion des opérations import /export** », Ed Dunod, Paris 2008, P46-47

² Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, op. Cit, p 48.

³ Denis Chevalier, François Duphil, transporter à l'international, p 133.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.6.1.1. L'indemnisation par le transporteur

Elle est précisée par les conventions propres à chaque mode de transport. Le montant des indemnités est plafonné en fonction de la masse de la marchandise.

Cette indemnité (calculée en fonction de la valeur de la marchandise) n'est envisageable que si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité.

1.6.1.2. L'indemnisation par l'assureur

L'indemnisation (calculée sur «la valeur assurée» de la marchandise) dépend du préjudice et des risques garantis.

A. L'avarie commune

Il s'agit d'une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Elle concerne les dommages causés aux marchandises (ou leur perte totale) à la suite de décisions prises pour «sauver le navire». Les sommes concernées étant généralement très élevées, il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur.¹

B. Les risques couverts et les risques exclus

À l'exception du transport proprement dit, les polices d'assurance couvrent toutes les marchandises. On retiendra:

- Dans les risques couverts, ceux liés au transport principal, à la manutention, au pré et au post-acheminement.
- Dans les risques exclus, les fautes de l'assuré ou du bénéficiaire, les conséquences des violations de blocus, contrebande et trafic clandestin, le vice propre de la marchandise, la freinte de route, les conséquences de la température, les défauts d'emballage ou de conditionnement et les préjudices financiers, commerciaux ou indirects en résultant.²

¹ Denis Chevalier, François Duphil, Transporter à l'international, op. Cit, P 102-103.

² Ibid. op. Cit, P 103.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.6.2. Le coût de l'assurance :

Acheteurs et vendeurs, selon l'Incoterm choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance, sauf dans le cas de certaines destinations pour lesquelles l'assurance est obligatoire. Le coût moyen de l'assurance varie entre 0,1% et 2%, sauf pour certaines liaisons vers les pays en développement, où le coût de l'assurance peut atteindre 8 % du coût du transport.

Le coût de l'assurance dépend:

- De la nature de la marchandise: fragile, périssable, dangereuse.
- De la qualité de l'emballage et du marquage.
- Du mode de transport: air, mer, terre, étant entendu que l'assurance air est environ un tiers moins chère que l'assurance mer.
- De l'itinéraire et de la zone géographique desservie.
- De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques. ¹

1.6.3. Les garanties

Sont traitées la nature et l'étendue des garanties.

1.6.3.1. La nature des garanties

D'une façon classique, les assurances couvrent la marchandise tout le long des maillons de la chaîne de transport, du départ à l'arrivée. Cette couverture générale évite de souscrire des polices d'assurance pour chaque mode de transport utilisé.

Cependant, à l'arrivée, après un délai maximum, qui varie selon le mode de transport, la garantie cesse d'exister. Pour se protéger contre des dépassements éventuels, dus, par exemple, à des retards dans l'exécution des formalités douanières, il est possible, moyennant une prime supplémentaire, d'obtenir une prolongation de la durée de couverture de l'assurance transport.

¹BELLOTTI Jean, « transport internationale de marchandise », Ed VUIBERT, PARIS, 2012, p 50

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

L'assurance transport ne couvre que des éléments matériels bien identifiés (marchandises) ou facilement quantifiables (frais de transport, de dédouanement, manutention, droits de douane ; etc.).

Les conséquences d'un retard (perte d'un client, coût supplémentaire de magasinage, etc) ne sont donc pas couvertes.

Pour pallier les retombées commerciales d'un sinistre (retard, avarie, perte), il est admis que l'entreprise puisse s'assurer pour un montant supérieur à la valeur réelle de la marchandise et des frais couverts. Certes, les dommages indirects restent non couverts mais en cas de sinistre de transport, la couverture (pouvant aller jusqu'à 20% de plus que la valeur réelle) représente une compensation pour l'entreprise.

- Outre le préjudice commercial, ne sont également pas couverts:
Les vices de la marchandise.
- Les défauts d'emballage.
- Les arrimages défectueux.
- La faute «inexcusable» de l'assuré, dans le cas où il est prouvé que ce dernier savait que sa «faute» conduirait à un préjudice.

1.6.3.1. L'étendue de la garantie

Quel que soit le type de contrat, de nombreux risques sont exclus tels que:

- systématiquement, les risques provenant d'une faute, d'une infraction, d'un vice de la marchandise.
- Sauf couverture par convention spéciale, les risques de guerre, les actes de terrorisme, les grèves. Cela étant, deux principaux types de garantie sont proposés ainsi que différentes autres formules.

A. La garantie « tous risques »

Le terme « tous risques » ne doit pas être pris à la légère. En effet, de nombreux risques sont expressément exclus, et seuls les risques liés au transport proprement dit sont couverts, avec application ou non d'une franchise stipulée dans le contrat. En cas de dommages matériels ou de

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

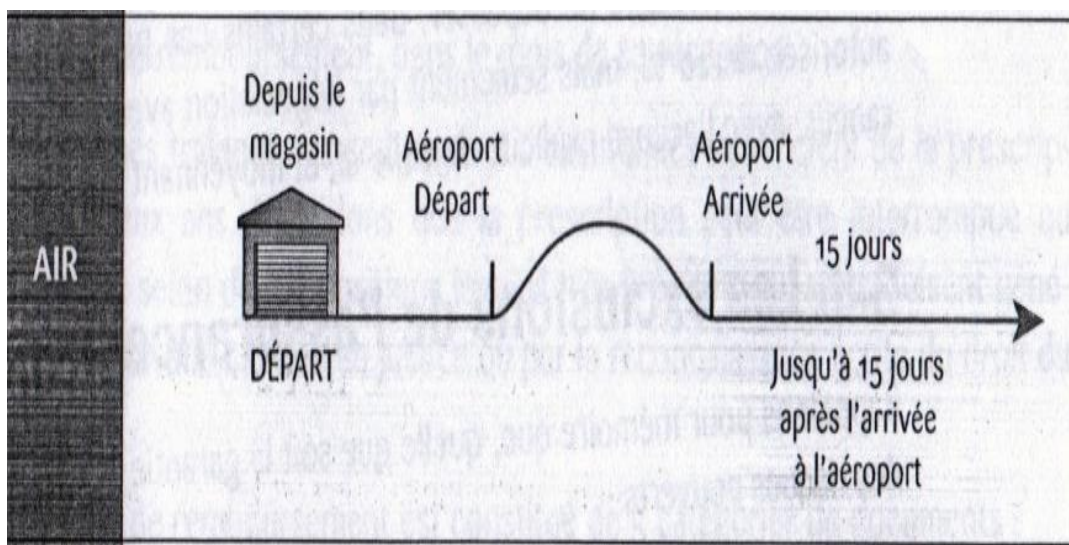
perte, l'assuré doit seulement prouver le montant estimé du préjudice. Il n'a pas à faire la preuve de la «cause» à l'origine du constat.¹

B. La garantie accidents caractérisés

Cette assurance ne couvre que les dommages et pertes d'événements limitativement énumérés dans le contrat. En cas de dommages matériels ou de perte, l'assuré doit non seulement prouver le montant estimé du préjudice mais également faire la preuve de la «cause» à l'origine du constat.

- Les autres formules le marché français de l'assurance transport offre également toute une gamme de clauses permettant à l'assuré d'adapter la police d'assurance à chaque cas particulier en fonction de la destination, du mode de transport, de la nature de la marchandise, etc.²

Figure N° 02 : la durée de l'assurance de transport



Source : Denis Chevalier, François Duphil, Transport à l'international, p 101

1.6.4. Les différentes polices :

Il existe quatre principales polices d'assurance: la police «au voyage», la police «à alimenter», la police «d'abonnement» et la police «tiers chargeur».

¹ Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supply chain management, Dunod, 2008, p 244.

² Pierre Médan, Anne Gratacap, op. Cit, p 257.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.6.4.1. La police « au voyage »

Cette police couvre, au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Elle est donc la seule adaptée à une expédition isolée. Tous les éléments à prendre en compte étant bien connus, le risque est limité.

1.6.4.2. La police « alimenter » (quantum déterminé, durée indéterminée)

Cette police est adaptée aux gros contrats pour lesquels l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions envisagées (fréquences des voyages, modes de transport utilisés, etc.). Au fur et à mesure du déclenchement d'une expédition, l'assuré émet un «avis d'aliment». Deux notions sont utilisées dans cette police:

- Le « plein », ou valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurances qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).
- La «franchise» permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, les petits sinistres, en dessous d'une somme fixée, n'étant alors pas remboursés

1.6.4.3. La police d'« abonnement » (quantum indéterminé, durée déterminée)

Cette police est renouvelable par tacite reconduction. Elle couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par le même expéditeur.

L'assuré n'a pas à souscrire une police pour chaque envoi, car le déclenchement du déplacement de la marchandise entraîne automatiquement la garantie des assureurs. Il lui suffit, dans des délais convenus d'avance, à l'aide d'un carnet à souches, d'informer l'assureur des expéditions faites pour son compte.

Automaticité, absence de formalisme, gain de temps, économie de frais rendent cette police très pratique et très souple. Bien adaptée aux grandes entreprises qui exportent et importent fréquemment des marchandises diverses, cette police est devenue d'un usage fréquent.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Les entreprises traitent alors presque systématiquement avec un seul et même assureur, faisant d'ailleurs quelque fois partie du même groupe que l'entreprise elle-même.

Ce type de contrat fondé sur la bonne fois de l'assuré implique aussi une obligation de fidélité qui conduit l'assuré à affecter à ladite police la totalité de ses expéditions.¹

Le taux d'assurance se négocie forfaitairement quels que soient les itinéraires et les marchandises transportées. Quant aux primes, elles sont payées, après le transport effectif, sous forme d'une régularisation mensuelle, trimestrielle, voire annuelle. L'engagement des assureurs étant lourd de conséquences, les notions de « plein » et de « franchise » sont également utilisées dans cette police.²

1.6.4.4. La police « tiers chargeur »

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires, commissionnaires qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et d'autres formalités.³

Le transport aérien de marchandises a connu un très fort développement durant les trente dernières années grâce à l'agrandissement des soutes à bagages des avions et surtout avec l'apparition des gros-porteurs cargo et des « combi ». Les techniques utilisées (palettes, igloos, containers) permettent d'utiliser des emballages simples et moins coûteux et diminuent le risque d'avarie ou de vol.

Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité (permet de planifier les flux d'approvisionnement) et sa fiabilité mais aussi le plus coûteux.

¹ Anne Gratacap, la gestion de production, Paris Dunod, 2002, p 127.

² BELLOTI Jean, op. Cit, p 53.

³ Ibid. p 55-56

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.7. La réalisation du transport

Pour la réalisation et le bon déroulement d'une opération d'expédition de marchandise par voie aérienne, il faut

1.7.1. Conditionnement - emballage

La demande d'une meilleure protection des produits et la production en flux tendus exigent une garantie d'intégrité des marchandises transportées. L'incidence du conditionnement des marchandises sur le déroulement des opérations de transport est donc considérable en termes de temps d'immobilisation, de coefficient de remplissage et de risques d'avaries. La terminologie de base la plus fréquente est le paquet, colis, caisse, ou palette, mais les techniques en termes d'unités de chargement évoluent rapidement. L'introduction d'unités de chargement plus importantes que les palettes, exemple des caisses mobiles, conteneurs et mini-conteneurs qui protègent avantagement la marchandise, a permis le regroupement rapide de plusieurs unités de chargement sur un seul véhicule puis sur un train ou un navire.¹

1.7.1.1. Le conditionnement

Le conditionnement est le premier habillage de la marchandise pour sa présentation commerciale. Les matériaux utilisés doivent être inertes vis-à-vis du produit emballé.

Sauf pour des expéditions isolées, les produits destinés à être transportés par avion :

- Doivent être conçus ou recevoir des modifications mineures afin de permettre leur traitement : dimensions des portes, résistance des planchers ;
- Doivent recevoir un conditionnement adapté au transport aérien. Le faible risque de détérioration conduit à un conditionnement léger. Il faut cependant tenir compte ;
- de la pression atmosphérique régnant à bord des avions de ligne (0,75 kg/cm²) pour éviter, par exemple, l'éclatement de sacs en plastique contenant de l'air;
- de la nature des produits transportés.²

¹ FEI JIANG, op. Cit, p 59.

² François DUPHIL, op. Cit, P130.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

1.7.1.2. L'emballage

L'emballage est un habillage de protection de la marchandise pendant le transport. Le faible risque de détérioration, la rapidité du transport aérien invitent à des emballages légers, donc moins coûteux en fabrication et en tare. La caisse en carton (fermée à l'aide d'agrafes, de bandes adhésives ou de cerclage, puis plombée) est très courante, car elle peut être utilisée plusieurs fois.¹

Cependant, la nécessité d'un pré-acheminement ou d'un post-acheminement par d'autres modes de transport peut introduire d'autres contraintes qui ne sont pas celles du transport aérien et qui dépendent du mode de transport utilisé, des conditions climatiques, de la nature des marchandises, etc.

1.7.1.3. L'étiquetage

L'étiquetage est indispensable à une manutention correcte des colis et à leur identification.

Les indications usuelles (haut, bas, fragile, etc.) doivent figurer sur des étiquettes types, fournies par les transitaires.

Sur chaque colis doit figurer, en lettres indélébiles, l'adresse de l'expéditeur et celle du destinataire.

1.7.1.4. Les unités de chargement (ULD - Unit Load Devices*)

Indépendamment des colis exceptionnellement volumineux ou des masses indivisibles, les autres marchandises (general cargo) sont transportées en unités de chargement, de toutes tailles, que sont les palettes, igloos et divers conteneurs.

Les palettes utilisées dans le transport aérien sont des planchers métalliques plats (en bois ou en métal) sur lesquels sont rangés les colis, eux-mêmes recouverts de filets d'arrimage, de bâches de protection en plastique ou assujettis par des sangles.

Quant aux conteneurs, ils ont été prévus pour épouser les arrondis des soutes ou de la cabine des avions, dans lesquels ils seront chargés.

¹ Jean BELATTI, transport international de marchandises, 5^e édition, Vuibert, Paris, 2015, p 216.

* C'est "unités de chargement" sont des équipements utilisés pour le transport aérien de marchandise. Les **ULD** peuvent être des conteneurs aériens (appelés aussi igloos) ou des palettes.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Ils ont également fait l'objet d'une normalisation en ce qui concerne les dimensions. Cette normalisation permet, dans de nombreux cas, sans reconditionnement des marchandises, de changer de type d'avion ou de mode de transport (inter-modalité) lorsque cela est nécessaire pour l'acheminement du fret jusqu'à sa destination finale.

Ces ULD, généralement propriété des compagnies aériennes — sont souvent mises à la disposition des groupeurs aériens ou sociétés de handling, qui les remettent ensuite au transporteur après confection.

La manutention des ULD est rapide et aisée, car elle se fait non pas par levage comme dans le transport maritime, mais selon des techniques de déplacement horizontal sur chemins de roulement (à l'intérieur de l'appareil et à l'extérieur) et l'utilisation d'ascenseurs pour les déplacements verticaux.

La généralisation de la conteneurisation et des techniques de manutention permet d'offrir aux clients les avantages suivants : acheminement sans rupture de charge, jusqu'à la destination finale ; importante réduction des coûts par allégement, voire suppression de l'emballage ; diminution des risques de vol, détérioration, perte ; possibilité de louer des ULD en vue d'un service « porte-à-porte » ; possibilité de transporter des marchandises périssables grâce aux conteneurs à température contrôlée ; existence de tarifs forfaitaires avantageux sur certaines destinations.¹

1.7.2. La réception des marchandises

Pour préserver ses recours contre le transporteur, le destinataire de la marchandise doit accomplir certaines formalités.

¹ Jean BELATTI, transport international de marchandises, 5^e édition, Vuibert, Paris, 2015, p 217

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Tableau N° 03 : Formalités à accomplir par le réceptionnaire (art. 26 convention de Varsovie)

Avarie/perte partielle ¹	Perte totale	Retard
Protestation écrite dans les quatorze jours (sept jours pour des bagages) à compter de la réception : réserves contresignées par le transporteur sur la LTA et (ou, si avarie et perte sont découvertes postérieurement à la livraison) par lettre recommandée.	Aucune formalité	Protestation écrite, à peine de forclusion, dans un délai de vingt et un jours, à compter de la date de mise à disposition de la marchandise (dimanches et jours fériés compris)

Source : Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, gestion des opérations import/export, page 47.

En cas de perte, avarie* ou retard, en dehors de toute déclaration spéciale (comme fixée par la convention de Varsovie), l'indemnisation est calculée sur le poids brut de la marchandise.

La prescription de l'action en responsabilité intervient au bout de deux ans, à compter de l'arrivée à destination de la marchandise (du délai théorique en cas de retard).²

Section 02 : L'évolution du transport aérien

Le premier vol commercial entre Paris et Londres date de 1919 et le premier vol commercial transatlantique passager est intervenu en 1939 par un « Clipper » de la PANAM. A la fin de la seconde guerre mondiale les « Super Constellation » entrent pour la première fois sur l'Atlantique nord en concurrence frontale avec les grands paquebots. En 1958 et 1959 apparaissent les premiers jets (Boeing 707 et Douglas DC 8). Le lancement du paquebot « France » va bientôt représenter un échec pour la Compagnie Générale Transatlantique car il arrive trop tard et à contre courant sur le marché. La démocratisation du transport aérien apparaît au

¹Les réserves pour manquants doivent porter sur le poids, ou nombre de colis. On ne peut invoquer le volume, la quantité et l'état des marchandises si elles n'ont pas été vérifiées contradictoirement

* Elles concernent tous les modes de transport, à savoir les détériorations ou disparitions de marchandises résultant d'événements dits majeurs ou d'événements liés directement à la marchandise elle-même.

² Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, op.cit, P 48 -49

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

début des années soixante dix avec l'arrivée des « gros porteurs » (Boeing 747 et DC 10) et des avions charters.¹

Tableau N° 04 : Trafic international des compagnies aériennes régulières, 1991-2002

Années	Passagers transportés	%	Tonne de fret transporté	%
1991	266	23,4	861530	46,7
1992	299	26,1	982490	50,9
1993	319	27,9	1047380	53,7
1994	347	28,1	1143180	54,4
1995	375	28,8	1249160	55,6
1996	412	29,6	1380680	56,8
1997	438	30,1	1468150	57,1
1998	458	31,1	1512040	57,5
1999	493	31,6	1622250	58,0
2000	538	32,5	1778110	58,9
2001	532	32,8	1715740	58,6
2002	545	33,7	1732160	58,9

Source : Rapport de l'AITA, 2003.

Le tableau ci-dessous nous montre la croissance du trafic international, qu'il soit exprimé en passagers ou en volume. Cette croissance s'explique, entre autres, par les évolutions d'ordre structurel et réglementaire qui se sont produites dans les années 90, notamment l'incidence combinée de la déréglementation et de la libéralisation dans plusieurs grands pays et l'émergence de nouvelles formes d'entreprise.

En 2001, la région Asie-Pacifique, qui représente une part importante de l'industrie du transport aérien, a connu de graves difficultés partiellement imputables aux répercussions du syndrome respiratoire aigu sévère qui a touché la Chine et Hong Kong, Chine. Ces répercussions ont été suffisamment graves pour que la Cathay Pacific Airways, établie à Hong Kong, China envisage à un certain moment d'immobiliser au sol la totalité de sa flotte.

¹ Organisation en transport aérien, maritime et logistique, rapport annuel 2009, p3.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Au cours de ces dix dernières années, les plus grandes compagnies aériennes ont renforcé leurs réseaux de service pour faire face à la révolution de la concurrence. La multiplication des alliances stratégiques marque le début de la restructuration du paysage du transport aérien mondial. Dans cette restructuration, le transport du fret joue un rôle moteur en permettant de dégager des synergies porteuses.

2.1. Evolution de transport aérien de marchandises 2010-2017

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques sur les marchés mondiaux de fret aérien pour l'ensemble de l'année 2017. Les chiffres indiquent que la demande, mesurée en tonnes-kilomètres de marchandises (FTK), a augmenté de 9,0 %. C'est plus du double de la croissance annuelle de 3,6 % enregistrée en 2016. La capacité du fret, mesurée en tonnes-kilomètres disponibles (AFTK), a augmenté de 3,0 % en 2017. Il s'agit de la plus faible croissance annuelle de capacité depuis 2012. La croissance de la demande représente le triple de l'augmentation de capacité.¹

La croissance de trafic aérien est hautement corrélée à la croissance du commerce international. Le réseau d'échanges mis en place par les multinationales entraîne d'importants mouvements de fret à travers du monde. De ce fait, le transport du fret représente un enjeu majeur dans les rapprochements qui ont lieu dans le domaine du transport aérien.

Le fret aérien est extrêmement important dans le commerce international, puisque 47 % de la valeur globale du commerce international sont expédiés en transport aérien. Cette proportion équivaut à 3% en volume². En effet, chez les grandes compagnies aériennes l'activité cargo représente une part significative de leurs revenus cumulés. Cette branche est considérée comme étant un des principaux domaines d'activité des grandes compagnies.²

Aujourd'hui Le transport aérien de marchandises représente moins de 1% du volume des échanges mondiaux mais 35% de leur valeur, avec 6 milliards de dollars EU. Ce chiffre montre à quel point le secteur de l'aviation est un facteur clé pour ce qui est de l'accroissement des voyages, des liens économiques et du commerce à l'échelle mondiale.

¹ Le trafic de fret en hausse de 9 % en 2017, la plus forte croissance depuis 2010, COMMUNIQUÉ No : 4 de l'IATA.

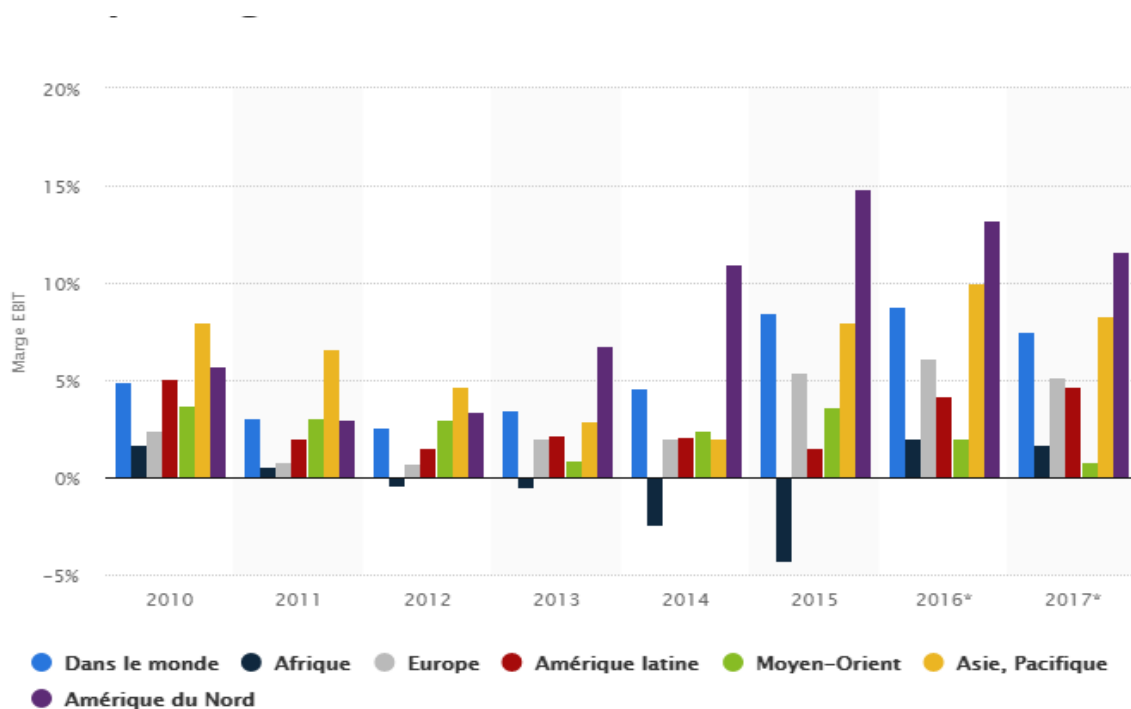
² Pierre Bauchet, Le transport international dans l'économie mondiale, p 283.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Selon Alexandre De Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA, « Le fret aérien a connu sa plus forte performance depuis le rétablissement de la crise financière mondiale en 2010. La demande a augmenté de 9,0 %. Cela surpasse la croissance de la capacité du fret et celle du trafic passager à l'échelle de l'industrie. Nous avons constaté des améliorations quant aux coefficients de charge, aux rendements et aux recettes. Le fret aérien demeure une industrie très difficile et concurrentielle, mais l'évolution de la situation en 2017 était plus positive que tout ce que nous avons observé depuis longtemps.¹

2.2. Le transport aérien selon les régions

Figure N°04 : La répartition du transport aérien dans le monde de 2010 à 2017



Source : Rapport de l'IATA, 2017.

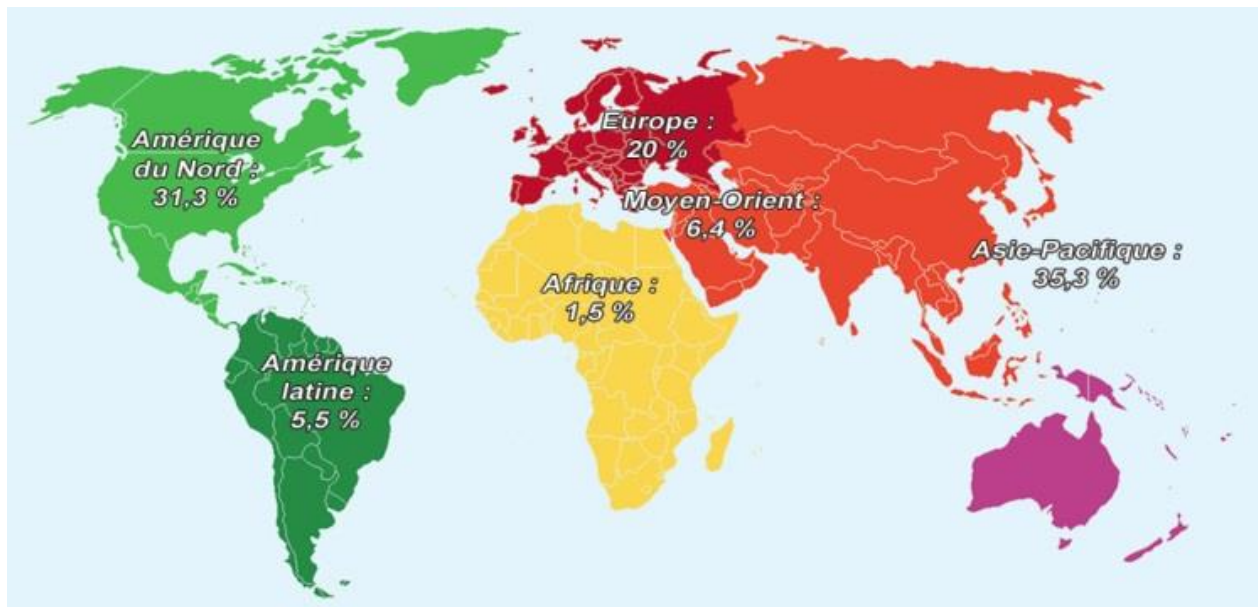
Cette statistique représente la marge EBIT des compagnies aériennes commerciales dans le monde entre 2010 et 2017, ventilée par région.

La figure suivante nous montre le volume du fret aérien par région :

¹ https://www.wto.org/french/res_f/booksp_f/anrep_f/wtr05-3b_f.pdf, consulté le 15/11/2019 à 18 :25.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Figure N° 05 : Répartition géographique des Fret aérien



Source : Trafic mondial aéroports, ACI, octobre 2017.

D'après cette figure, ci-dessus le transport aérien a connu une évolution importante dans la région de l'Asie Pacifique avec un taux de 35,3%, en raison de la montée en puissance des Etats de cette région et leur ouverture sur l'extérieur, avec des échanges commerciaux plus marquée de vers l'Europe ou les Etats-Unis.¹

Tableau N°05 : Les 10 premiers marchés de fret aérien en 2016 (en millions de tonnes)

Pays	Million de tonnes
Etats-Unis.	7,7
Allemagne	4,1
Chine	3,4
Hong Kong	3,2
Japon	2,9
Emirats arabes unis	2,4
Corée du Sud	1,9
Royaume-Uni	1,8
Inde	1,6
Pays-Bas	1,5

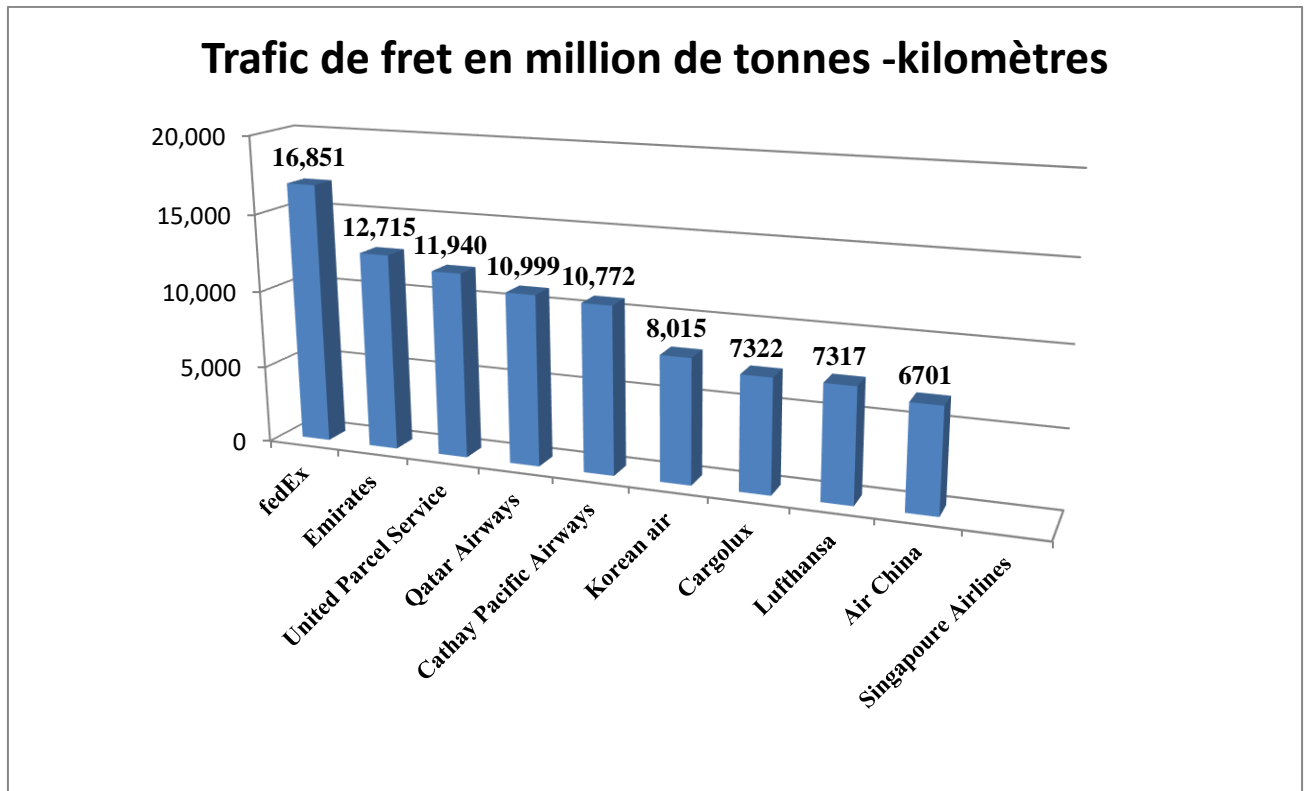
Source : IATA

¹ Trafic mondial aéroport, rapport ACI, Octobre 2017

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

La figure suivant nous montre le classement des dix premières compagnies aériennes en termes de trafic de fret dans le monde en 2017 (en millions de tonnes-kilomètres)

Figure N°6 : Trafic de fret en million de tonnes pare kilomètres



Source : <https://fr.statista.com/statistiques/570690/compagnies-aeriennes-dans-le-monde-total-fret-tonnes-kilometres/>

Le fret aérien génère un chiffre d'affaires annuel évalué par l'Association internationale du transport aérien (IATA) à 47,8 milliards de dollars en 2016. Les avions ont embarqué 53,9 millions de tonnes de fret en 2016. L'aérien ne représente qu'un faible pourcentage du volume du fret (environ 5 %), mais environ 35 à 40 % en valeur. ¹

¹ <https://fr.statista.com/statistiques/570690/compagnies-aeriennes-dans-le-monde-total-fret-tonnes-kilometres/>

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Ce secteur demeure toutefois une activité minoritaire au sein des compagnies aériennes, le transport de passagers produisant 80 à 85 % de ses recettes. Le maritime demeure le principal concurrent de l'aérien.¹

2.3. Part de marché Fret Aérien Algérien

Actuellement le trafic du fret aérien en Algérie a un niveau moyen annuel de 25 000 tonnes entre l'import et l'export.

AIR ALGERIE réalise environ 16 000 tonnes comparativement aux autres compagnies qui totalisent environ 9 000 tonnes. 64% AH et 36% pour les autres compagnies

AIR ALGERIE réalise 11 500 tonnes à L'import et 3 500 tonnes à l'export et environ 1000 tonnes sur le domestique.

La part des importations est largement dominante sur les exportations, soit respectivement 70 % et 30%, Néanmoins nous avons enregistré une amélioration et une évolution de 5% à l'export pour l'année 2016.

La demande sur les marchés mondiaux du fret aérien, mesurée en tonnes-kilomètres de marchandises (FTK), a augmenté de 8,0% en janvier 2018 par rapport à la même période de 2017, selon l'Association du transport aérien international (IATA).

Le Directeur général de l'IATA, M. Alexandre de Juniac, a déclaré que «avec une croissance de 8% en janvier, le transport aérien a connu un bon début d'année 2018. Cela fait suite à une année exceptionnelle où la demande a augmenté de 9%. Nous prévoyons que la demande de fret aérien diminuera à un taux de croissance de 4,5% plus normal pour 2018 », poursuivant « mais il y a des vents contraires potentiels. Si le président Trump respecte sa promesse d'imposer des sanctions sur les importations d'aluminium et d'acier, il existe un risque

¹ Le fret aérien pratique, sur : https://www.lantenne.com/L-avion%C2%A0-un-mode-de-transport-rapide-sur-mais-cher_a16907.html, consulté le 04/11/2018 à 14 :23.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

très réel de guerre commerciale. Personne ne gagne lorsque les mesures protectionnistes s'intensifient ».¹

Section 03 : L'organisation et la réglementation du transport aérien

3.1. La réglementation

Les politiques gouvernementales régissant l'industrie du transport aérien international ne sont pas restées statiques. Relever le défi de la compétitivité du secteur n'a toutefois pas été facile. Un certain nombre d'administrations nationales à différents niveaux de développement ont expérimenté tout un ensemble de politiques de vaste portée, axées sur la déréglementation de l'admission, l'accroissement de la participation étrangère, la libéralisation de l'accès aux marchés et l'assouplissement des restrictions en matière d'infrastructures.

3.1.1. Les textes

Le texte de base régissant le transport international aérien est la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dont certaines dispositions ont été modifiées par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955.

En matière de transport de marchandises, cette convention définit essentiellement le document de transport utilisé, c'est-à-dire la lettre de transport aérien (LTA ou Airway Bill, AWB), et la responsabilité du transporteur. Cette convention a été adoptée par tous les pays participant au transport aérien international (126 pays).²

Quatre protocoles modificatifs de la convention de Varsovie ont été adoptés à Montréal le 25 septembre 1975, dont l'un (le protocole n° 4), concerne le transport de marchandises. La France n'a jamais ratifié ce texte, bien que le Parlement l'ait autorisé par une loi de 1981.

Une nouvelle convention a été signée en 1999, à Montréal aussi, dans le cadre de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ratifiée en 2004 par l'Union européenne,

¹Ouramdane Mehenni, La demande mondiale du fret aérien en hausse de 8% en janvier 2018, sur : <https://www.algerie-eco.com/2018/03/07/la-demande-mondiale-du-fret-aerien-en-hausse-de-8-en-janvier-2018/>.

² <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.fr.pdf>, consulté le 12/11/2019 à 11 :49.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

elle est entrée en application en France en juin 2004 pour les transports internationaux de marchandises. 91 pays y ont adhéré à ce jour.

Cette convention de Montréal, dénommée « Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international », est donc devenue le nouveau texte de base en la matière. Par rapport à la convention de Varsovie - qui reste la référence pour les transports intérieurs - elle modifie sensiblement, dans un sens plus favorable aux chargeurs, le régime de la responsabilité du transporteur.¹

3.1.2. Les conventions

3.1.2.1. La convention de Varsovie (12 octobre 1929)

Cette convention, de droit privé, est le texte de base. Elle règle les rapports juridiques des transporteurs et des usagers de leurs lignes.

Entre autres, elle définit le document de transport utilisé (Lettre de transport aérien – LTA) et la responsabilité des parties au contrat, en cas de dommages corporels ou matériels, elle désigne les tribunaux compétents en cas de litige, elle délimite les délais de déclaration du dommage subit et celui de l'action en responsabilité, elle précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné, qui implique outre plusieurs modes de transport, une opération de transport aérien.²

3.1.2.2. La convention de Chicago (7 décembre 1944)

C'est la convention relative à l'aviation civile internationale – dite «de Chicago» – est composée de 22 chapitres, 96 articles et 18 annexes.

¹ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal, le 28 mai 1999, sur le site https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf, consulté le 20/09/2018 à 11 :19

² Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, sur : <http://www.toefrank.net/textes/convarso.htm>, consulté le 30/09/2018 à 15 :29.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Elle décrit les règles d'exploitation des aéronefs civils, des aéroports, de la navigation, de la sécurité aérienne, des qualifications du personnel navigant, des normes internationales en matière de transport aérien civil¹.

3.1.2.3. La convention de Guadalajara (18 septembre 1961)

Cette convention complète celle de Varsovie, du 12 octobre 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur. Cette convention intègre la notion de sous-transport en apportant une distinction claire entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel. Elle précise les responsabilités des intervenants dans ce type d'opération de transport aérien.

3.1.2.4. La convention de Montréal (28 mai 1999)

Cette convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, elle vise tous les transports aériens dans lesquels le point de départ et le point de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats contractants à la convention ; soit sur le territoire d'un même Etat contractant, si une escale est prévue sur le territoire d'un autre pays même si ce dernier n'est pas contractant. Cette convention prévoit, de plus, que le transport doit être effectué à titre onéreux, ou à titre gratuit mais à condition dans ce dernier cas qu'il soit réalisé par une compagnie aérienne.²

3.1.2.5. L'association internationale du transport aérien IATA

L'International Air Transport Association est une conférence qui regroupe la plupart des grandes compagnies de transport aérien. Ses membres s'engagent à respecter un certain nombre de normes de sécurité et de qualité du service.³

L'Association du transport aérien international (IATA) est l'association professionnelle mondiale des compagnies aériennes. Elle représente 260 compagnies, soit 83% du trafic aérien

¹ BELLOTI Jean, op. Cit, p 213.

² Manuel de la réglementation du transport aérien international, Doc9626, Organisation de l'aviation civile internationale, Deuxième édition — 2004, p67.

³ <http://emam.org/fr/sponsor/iata-international-air-transport-association>, consulté le 15/11/2017 à 10 :57.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

total. L'IATA soutient les activités aéronautiques dans de nombreux domaines et contribue à la formulation de la politique sectorielle relative aux principales questions touchant à l'aviation.¹

3.1.3. Les protocoles

Certaines dispositions de la convention de Varsovie ont été amendées par trois protocoles.

3.1.3.1. Le protocole de Guatemala City (8 mars 1971)

Il apporte une ouverture à l'émission de titres de transports collectifs ; redéfinit les responsabilités du transporteur et le calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels.

3.1.3.2. Le protocole de La Haye (18 septembre 1955)

Il redéfinit la notion de transport international en incluant le fait des transports successifs lors d'une même opération de transport, il exclut le transport de courriers et de colis postaux, Il révisé les responsabilités du transporteur et il modifie le délai de déclaration des dommages.²

3.1.3.3. Les quatre protocoles de Montréal (25 septembre 1975)

Ils maudient certains articles de la convention de Varsovie.

3.1.4. Les codes

En France, le Code de l'aviation civile regroupe lois et décrets couvrant l'aviation civile³.

3.1.5. Les accords

De très nombreux accords bilatéraux de trafic entre États déterminent les dessertes autorisées, les procédures de désignation du ou des transporteurs, les modalités de soumission aux gouvernements des programmes de vols et des tarifs y afférents en vue d'«homologation».

¹ Acheminer le fret aérien dans le monde entier, Revue de l'OACI, 1^{ère} édition, Op. Cit, p 29.

² BELLOTI Jean, op. Cit, p 215.

³Ce code, modifié le 3 juillet 2011, comporte une partie législative et une partie réglementaire. Le « Transport des marchandises » est traité dans les articles L.321-6 à L.321-7

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Il existe également de très nombreux accords bilatéraux ou multilatéraux entre compagnies aériennes. Ils portent sur l'assistance en escale, l'entretien du matériel, le partage de capacité, les code-shares¹, les accords de tarifs inter-line, etc.

3.1.6. Les arrêtés et décrets

Pour des raisons de sécurité et de sûreté, l'arrêté du 11 mai 2000 fixe les conditions et les modalités d'agrément d'une entreprise ou d'un organisme en qualité d'«expéditeur connu».

3.1.7. Les alliances

Des concentrations classiques par fusion-absorption sont difficiles à mettre en œuvre, dans le transport aérien du fait de la dimension nationale des compagnies, laquelle détermine en grande partie leurs droits de trafic. Aussi, un peu sur le modèle du transport maritime, les grandes compagnies aériennes ont-elles conclu des accords commerciaux, baptisés « alliances ». Leur fonction principale est de rationaliser les vols (de passagers surtout), les places dans le même avion pouvant être vendues par deux ou plusieurs compagnies sous des numéros de vol différents (principe dit du « code sharing » ou « partage de code »). Aujourd'hui, des concentrations successives ont conduit à une situation d'oligopole, trois des alliances se partageant l'essentiel du marché mondial. Parmi elles, l'alliance Skyteam, dont Air France-KLM fait partie, et Skyteam cargo pour le fret.

3.2. Marché du transport international et formation des prix

Le transport international comme tout transport comprend trois aspects distincts :

- l'usage de la voie ou de l'infrastructure,
- l'embarquement et le débarquement aux terminaux,
- enfin le service de transport proprement dit.

Un seul tarif couvre parfois les trois aspects. Le billet de chemin de fer inclut le prix de l'infrastructure, celui du déplacement et parfois, du chargement-déchargement. L'intégration des chaînes de transport conduit aussi à des tarifs qui comprennent les trois services. Même si on ne

¹ Accords entre deux ou plusieurs compagnies aériennes pour vendre des billets sur un même vol. la compagnie qui réalise le vol est dénommée l'operating carriers, celles qui vendent des billets pour le vol est dénommée le marketing carriers.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

peut pas toujours les isoler, l'explication de la formation des prix doit les séparer. Le prix d'un service de transport peut se fixer au coup par coup sur des places ou chez des courtiers. Il peut prendre la forme d'un prix affiché ou tarif. Qu'il soit le résultat d'une confrontation d'offres et de demandes sur des marchés, bourses d'affrètement de navires, ou de concertation entre offreurs comme celle organisée par l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA), que la concertation soit mondiale ou régionale, le prix du transport obéit à quelques principes logiques. Mais le cadre institutionnel construit par les Etats et les organismes internationaux, modifie le fonctionnement des marchés et le niveau des prix. Ce cadre et notamment la réglementation nationale des prix est aujourd'hui remis en cause.¹

3.2.1. La tarification

L'IATA (International Air Transport Association) et l'ATAF (Association des transporteurs aériens de la zone franc) fixent des tarifs. Leur application est cependant marginale, le prix du transport se déterminant essentiellement à partir des prix du marché, pour une relation aéroport-aéroport. Le tarif général applicable à toute marchandise prévoit des prix dégressifs exprimés au kilogramme, selon la tranche de poids à laquelle on se réfère².

Il existe trois modes de tarification :

3.2.1.1 La tarification « marché »

Elle obéit à la loi de l'offre et de la demande de transport aérien. Les tarifs sont librement négociables ; appliqués principalement par les compagnies aériennes non adhérentes IATA ou ATAF. Le tarif se calcule généralement par envoi : nature, quantité, conditionnement de la marchandise, relation, nature du client influencent le tarif.

3.2.1.2 La tarification d'affrètement

Elle obéit également à la loi de l'offre et de la demande. Le tarif se calcule généralement à l'heure de vol.

¹ Pierre bauchette, le transport international dans l'économie mondiale, p 353.

² Nadine VENTURRELI, MIANI Patrik, **Les mémentos transport logistique**, Génie des glaciers 2011, p143

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

3.2.1.3 La tarification publiée

Les deux associations internationales de transporteurs aériens (IATA et ATAF) publient des grilles tarifaires applicables par leurs adhérents (TACT : The Air Cargo Tarif). Le tarif se calcule en tenant compte du poids taxable et du conditionnement (ULD). La nature, la quantité de marchandise et la relation ont un impact sur le tarif applicable.

Cette tarification est détermination du tarif applicable qui est différent en fonction de l'aéroport de départ et d'arrivée :

A. La tarification générale

Elle est applicable pour les relations entre les principaux aéroports internationaux.

B. La tarification UE élargie (= UE + AELE)

Elle concerne les relations entre les aéroports des pays concernés.

C. Les tarifications différentielles

Ce sont des majorations applicables pour les relations entre aéroports non cités aux tarifs précédents.

Donc le total des coûts englobe le coût du transport proprement dit, le coût de l'emballage, le coût de l'assurance, le stockage, les prestations de services annexes au transport (commission de transport, passage portuaire ou aéroportuaire, douane, sécurisation du fret...), et les coûts administratifs internes engendrés par l'organisation et le suivi des opérations de transport.

3.3. Les intervenants dans le transport aérien des marchandises

Les agents du transport aérien sont les suivants :

3.3.1. Courtier

Le courtier est un agent indépendant qui facilite l'acheminement des marchandises du vendeur à l'acheteur, par exemple en organisant le transport aérien ou en réglant les formalités

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

douanières, comme la déclaration de marchandises. Les fonctions du courtier sont souvent intégrées à celles du transitaire, du groupeur, voire à des fonctions d'entreposage au sein d'une seule entité.

3.3.2. Acheteur

L'acheteur, aussi désigné sous le nom d'«importateur» dans le cadre du commerce international, est l'entité qui acquiert les marchandises. L'acheteur ou importateur assure lui-même le congé de ses expéditions ou fait appel aux services d'un courtier pour l'assister dans les diverses obligations imposées par les autorités de contrôle aux frontières.¹

3.3.3. Expéditeur

L'expéditeur est l'entité ou l'individu qui amorce l'acheminement ou le transport des marchandises. En d'autres termes, c'est la personne qui «envoie». (Un «expéditeur connu» est une entité reconnue dans certains États comme répondant aux exigences de sûreté spécifiées). Le terme «chargeur» est souvent utilisé pour désigner l'entité ou l'individu qui amorce l'échange des marchandises. L'expéditeur et le chargeur ont des rôles distincts, bien qu'il puisse souvent s'agir d'une seule et même entité ou personne.²

3.3.4. Destinataire

Le destinataire est la partie désignée sur la facture ou le bordereau de marchandises comme le destinataire des marchandises à la fin de l'opération de transport.

3.3.5. Transitaire

Les transitaires font partie du processus logistique du transport au sein de la chaîne d'approvisionnement. Leur tâche principale consiste à gérer les envois aériens de manière à ce que ceux-ci soient prêts à temps pour être transportés par des exploitants d'aéronefs. Cette tâche peut inclure le groupage de fret. Le transitaire et le fournisseur de services logistiques peuvent offrir un service couvrant la préparation, l'entreposage, le transport et la livraison finale des

¹ François DUPHIL, Transport à l'international, 4^e édition, ed Foucher, Paris, P100-101

² Ibid, p102.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

marchandises, y compris les formalités applicables liées aux documents et à la facilitation. Un transitaire joue rarement le rôle de transporteur des marchandises. Généralement, il organise des transports multiples avec différents modes de transport et d'autres services qui contribuent à la création d'une chaîne logistique.¹

Le transport peut s'effectuer de façon unimodale* ou multimodale.

On parle de transports multimodaux lorsque des services de fret aérien sont combinés avec le transport maritime, ferroviaire ou le transport par camionnage depuis les installations de l'expéditeur ou du fabricant jusqu'à l'aéroport de départ et depuis l'aéroport de destination jusqu'au destinataire.

Les services offerts par le transitaire peuvent inclure sont :

- le groupage
- l'entreposage
- la manutention
- l'emballage ou la distribution des marchandises.

En outre, le transitaire peut fournir une série de services auxiliaires et consultatifs concernant le mouvement physique des marchandises. Ces services incluront souvent des questions douanières et fiscales, la déclaration des marchandises à des fins officielles, l'assurance des marchandises, ainsi que la collecte ou la fourniture de paiements ou de documents relatifs aux marchandises.

Les transitaires proposent en outre des services logistiques basés sur les technologies modernes de l'information et de la communication, concernant le transport, la manutention ou l'entreposage des marchandises et, de facto, la gestion totale de la chaîne logistique. Pour les envois de fret aérien, le transitaire effectue normalement une réservation auprès d'un exploitant d'aéronefs, avec lequel il signe un contrat sous la forme d'un accord de service de transport aérien depuis l'aéroport de départ jusqu'à l'aéroport de destination. Le transitaire procède ensuite

¹ http://media.espace-competences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf, consulté le 23/11/2018 à 14 :15.

* transport unimodale : Acheminement de marchandises par un seul mode de transport entre un lieu d'origine et la destination finale.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

à l'expédition depuis son entrepôt ou depuis un autre site et à la livraison directe à l'exploitant de l'aéronef ou à son représentant. Ce processus débute normalement bien avant que les formalités douanières d'exportation aient été accomplies.¹

Le transitaire a pour responsabilité première de protéger les intérêts de son client, l'expéditeur ou le chargeur. Son travail exige une étroite collaboration avec les exploitants d'aéronefs : il faut en effet réserver des espaces sur les aéronefs pour les expéditions prêtes au transport, pour lesquelles des contrats de transport aérien ont été conclus et des lettres de transport aérien ont été délivrées. Les transitaires sont souvent localisés côté ville, mais certains peuvent être gestionnaires, voire propriétaires, d'entrepôts situés côté piste ou à la limite entre le côté ville et le côté piste.

3.3.6. Agents de service d'escale

Les agents de service d'escale sont des sous-traitants qui agissent au nom de transitaires et/ou d'exploitants d'aéronefs. Ils interviennent lorsque le transitaire ou l'exploitant d'aéronefs ne dispose pas des installations nécessaires. Les services d'escale peuvent inclure la mise à disposition d'entrepôts pour la réception, la manutention, la préparation et l'étiquetage du fret et de la poste, ainsi que le chargement/déchargement, le transit et l'entreposage du fret et de la poste. Les agents de service d'escale sont chargés des aspects opérationnels, en fonction des instructions des transitaires et des exploitants d'aéronefs. Une fois que l'envoi est prêt pour être expédié, le transitaire accorde la mainlevée et donne instruction à l'agent de service d'escale de le livrer à l'exploitant d'aéronefs.

Les agents de service d'escale sont souvent établis sur le site de l'aéroport, soit côté piste ou à la limite entre le côté ville et le côté piste, bien qu'ils puissent aussi être implantés côté ville.

3.3.7. Opérateur postal désigné

Un opérateur postal désigné est toute entité gouvernementale ou non gouvernementale officiellement désignée par un État membre de l'Union postale universelle (UPU) pour assurer des services postaux et remplir les obligations connexes découlant des Actes de l'UPU, y compris

¹ http://media.espace-competences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf, op. Cit.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

l'obligation de service postal universel. La poste englobe tous les articles postaux acheminés par des opérateurs postaux désignés, conformément aux conditions stipulées dans la Convention de l'UPU, dans son Règlement et dans les normes techniques, de messagerie et de sûreté de l'UPU.

Les opérateurs postaux désignés traitent avec les exploitants d'aéronefs pour l'acheminement de la poste, auquel ils appliquent des contrôles de sûreté, y compris une inspection/filtrage, selon les exigences de l'autorité compétente et conformément à la Convention de l'Union postale universelle.¹

Pour organiser l'acheminement des produits à l'international, l'exportateur doit effectuer un certain nombre de choix, en termes d'intervenants dans l'opération de transport, de mode de transport, de type d'emballage et de l'Incoterm.

- **Le stockage et la fréquence des livraisons** : l'exportateur doit trouver un compromis entre son intérêt financier et celui du client en optimisant les quantités à livrer et en choisissant des lieux de stockage à côté des locaux de production ou à l'étranger ;

- **Le délai d'acheminement** : Il faut estimer correctement la durée totale du transport (transit time) et respecter les délais. Cette durée doit être réduite au maximum pour les produits périssables ;

- **La qualité de la prestation** : c'est la capacité à respecter l'ensemble des contraintes de l'expédition, et veiller à la prise en charge de l'opération de « bout en bout » ;

- **La sécurité des marchandises pendant le transport** : elle dépend du mode de transport utilisé, de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transitaire (itinéraire, contrôle de chargement, déchargement de la marchandise).

¹ François DUPHIL, op. Cit, p104.

Chapitre II : Le transport aérien de marchandises

Conclusion

Le transport aérien est essentiel pour connecter les différents pays à l'économie mondiale, les aidant ainsi à accroître leurs niveaux de productivité dans l'intérêt de l'économie nationale. L'aviation relie les entreprises à des marchés mondiaux très divers, apportant à leurs produits une clientèle qui, autrement, seraient beaucoup moins importante.

Le marché de l'aviation va certainement être très dynamique au cours des prochaines années. La demande en transports aériens augmente et de plus en plus d'Etats tentent de mieux harmoniser les règles du marché aérien au niveau mondial. C'est la raison pour laquelle de plus en plus d'accords suprarégionaux ou même transcontinentaux sur le trafic aérien seront conclus dans le monde entier

Le transport de marchandises, activité spatiale par excellence Les transports de marchandises sont partie prenante de cette l'évolution économique nationale et mondiale. Ils s'inscrivent pleinement dans le fonctionnement complémentaire des composantes du système productif, dont le tableau entrées-sorties donne une image très simplifiée. À l'évidence, l'activité de transport ne saurait exister indépendamment des autres activités (un camion qui roule à vide, sans être chargé des produits d'une autre activité, ne produit aucun transport...). Réciproquement, les autres activités, y compris les activités tertiaires, font appel, à un moment ou un autre de leur filière de fabrication et de distribution, à l'activité de transport.¹

¹ Michel SAVY, Logistique et territoire, édition Rectus, 1993, p 12.

**Chapitre III : Présentation d'une
opération d'exportation de
marchandises par Air Algérie**

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Introduction :

Le fret aérien, important dans les échanges commerciaux de l'Algérie, agit comme un complément des autres modes de transport maritimes, ferroviaires ou routiers.

L'activité fret a débuté chez AIR ALGERIE en même temps que celle des passagers, par la vente des capacités soute des avions et l'activité Handling des marchandises et leur consignation en magasin sous douane.

Aujourd'hui la filiale AIR ALGERIE Cargo est née de la restructuration de la compagnie AIR ALGERIE, forte de son capital financier, matériel et humain, mais surtout de son expérience sur les différents marchés.

La compagnie Air Algérie, comme ses homologues dans le monde, met à la disposition des opérateurs économiques importateurs ou exportateurs les moyens matériels et humains pour la réussite dans ses tâches.

Dans ce présent chapitre, nous allons suivre une démarche de transport d'une marchandise destinées vers l'extérieur et les formalités liées à cette opération, après avoir donné un aperçu sur la compagnie air Algérie et les différents services qu'elle referme.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Section 01 : Présentation générale de l'organisme d'accueil

Entreprise publique économique société par actions EPE/SPA au capital social de 60000000000 Dinars, Air Algérie est la compagnie aérienne nationale.

1.1.Présentation et fonctionnement de la compagnie AIR ALGERIE

1.1.1.Historique D'air Algérie

Créée en 1947, son réseau était essentiellement orienté vers la France pour des raisons historiques, son siège avait été fixé à Paris et ses opérations limitées à l'intérieurs du territoire algérien et vers la France.

Le 18 février 1963 la compagnie général des transports aériens passe sous la tutelle du ministre des transports de devient dès lors un instrument privilégié du gouvernement pour l'exercice de la politique du transport aérien de l'Algérie.

En 1970, 83% du capital social de la compagnie était sous le contrôle du gouvernement algérien avec les rachats des actions détenues par les sociétés étrangères autres qu'air France.

Le 15 décembre 1974, était la date de la nationalisation totale de la compagnie AIR ALGERIE le reste du capital fut réalise suite au rachat de ses actions restantes.¹

Le 17 février 1975, la compagnie Air Algérie a absorbé les activités de la société de travail aérien et avec la promulgation de l'ordonnance N° 75-39 du 17 février 1975*, pourtant le statut d'entreprise socialiste Air Algérie est devenue « société de transport et de travail aérien ».²

En 1975-1983 « Air Algérie » a été structurée en deux entreprises :

- Air Algérie pour le réseau international.
- Inter air service pour le réseau national.

Après dix ans de fonctionnement inter air service disparaissait ce qui a conduit à une nouvelle organisation interne d'air Algérie en trois entités autonomes (national, international, aéroport) sous l'autorité d'une direction générale unique.

¹ <https://airalgerie.dz/notre-compagnie/profil-et-valeurs/>, consulté le 23/09/2018, à 16 :43.

* Décret n° 84-347 du 24 novembre 1984 relatif à l'entreprise nationale d'exploitation de services aériens " Air Algérie.

² Données collectées au sein de la Compagnie Air Algérie.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Depuis 1983, Air Algérie a subi sept restructurations organiques. Cette intensité de modifications organiques témoigne d'une instabilité qui n'a pas favorisé une vision stratégique et une continuité d'actions.

Le 17 février 1997, une assemblée générale s'est tenue au siège de l'entreprise, place Maurice Audin, elle a procédé à l'approbation des nouveaux statuts transformant la compagnie en société par action.

Air Algérie devient donc une entreprise publique (E.P.E) ayant le statut de : Air Algérie S.P.A (Société par Action), au capital social de 250000000 DZD.

Repartis en 25000 actions de 100000 DZD chacune détenue par le holding service, unique actionnaire publique au compte de l'Etat.

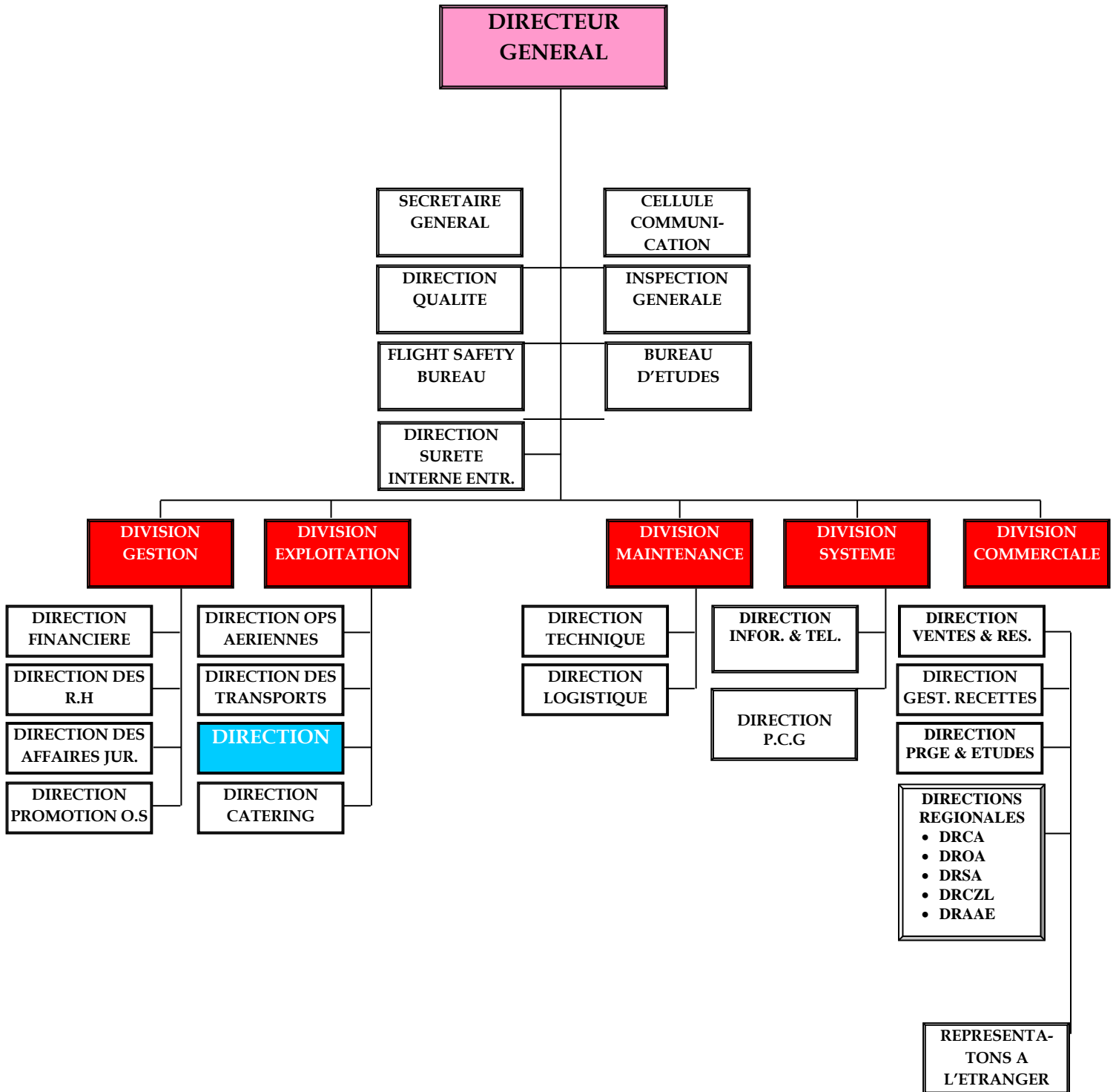
Air Algérie devient une compagnie aérienne publique, chargée du transport des passagers, du fret et de toutes activités annexes s'y rattachant, elle est régie par le code de commerce et du droit des affaires en conformité avec la législation nationale en vigueur.

Air Algérie se trouve aujourd'hui à un tournant de son histoire la mettant en demeure de réussir son indispensable transformation.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

1.1.2. Organigramme de la Compagnie aérienne d'Air Algérie

Figure N07 : organigramme de la direction d'Air Algérie



Source : Documentation interne d'air Algérie

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

1.2. Les rôles des divisions

Chaque division de la direction d'Air Algérie s'occupe des tâches qui lui sont dictées.

1.2.1. La division marketing

Les attributions dévolues à cette division constituent en un approfondissement de l'orientation marketing et une meilleure prise en charge du suivi et de la gestion des activités des entités décentralisées.

Cette division a pour but et mission générale de devenir et de mettre en oeuvre une politique marketing (en terme de produit services tarifs promotions de vente) adaptée aux besoins des marchés et en conformité avec les rentabilité de l'entreprise.

1.2.2. La division maintenance

Elle a sous son autorité les directions: techniques, logistiques, ainsi que la base maintenance des aéronefs, le maintien en état de vol du matériel volant dans les meilleurs conditions de sécurité, de régularité ainsi que la préservation du patrimoine de l'entreprise (mobilier et immobilier).

1.2.3. La division exploitation

Elle a sous son autorité les directions : transport, opérations aérienne et l'activité catering (hôtellerie).

Cette division a pour principales attributions de veiller aux traitements des passagers au sol au vol, dans le strict respect des normes de sécurité, de régularité de ponctualité et de qualité de service .Elle est charger de réaliser les vols les réseaux ; international et intérieur.

1.2.4. La division administration et finance

A sous son autorité les ressources humaines, œuvres sociales et finances, elle a pour principales attribution: la gestion du personnel et des carrières ainsi que la formation et la gestion des conflits sociaux et finalement la gestion de manière rationnelle des ressources financiers de l'entreprise.

Au sein de la direction générale on trouve l'inspection générale, la direction planification et système, le contrôle de gestion ainsi que trois assistants chargés respectivement de la communication et des relations extérieurs.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

1.3. Les missions générales des directions

La compagnie Air Algérie est une entreprise de prestation de services dans le domaine du transport aérien, de passagers et de marchandises :

L'exploitation des lignes aériennes intérieurs et internationales en vue de garantir le transport public des personnes, de bagages, de marchandises et de courriers. la participation a toutes les opérations d'entretien, de révision, de réparation et toutes autres opérations de maintenances des équipements des aéronefs.

1.3.1. Les missions de la direction financière

La direction financière (DF) est chargée de la mise en œuvre de la politique générale de l'entreprise dans les domaines financiers et comptables, de contrôle de son application et de fournir aux structures centralisées et décentralisées de l'entreprise, les outils nécessaires à la gestion de leurs ressources.

1.3.2. Les missions de la direction commerciale

La direction commerciale (DC) est tenue de définir et d'exécuter les politiques commerciales de l'entreprise, cette responsabilité s'exerce d'une manière fonctionnelle sur ses structures centrales et les unités décentralisées (réseau vente)

1.3.3. Les missions de la direction technique

La direction technique (DT) a pour mission essentielle, l'entretien, la révision et la préparation du matériel qui lui est affectée pour lui permettre une exploitation optimale avec le maximum de sécurité.

1.3.4. Les missions de la direction logistique

La direction logistique (DL) est chargée directement ou indirectement de l'étude de la réalisation des divers projets d'aménagement des travaux neufs relatifs à l'infrastructure et aux biens immobiliers ainsi qu'à leurs équipements.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

1.3.5. Les missions de la direction des opérations aériennes

La direction des opérations aériennes (DOA) est chargée de la réalisation des programmes de vols de l'entreprise avec le maximum de la sécurité et de régularité. Il s'agit d'assurer les affectations du personnel navigant aux différents vols, assurer sa formation et son perfectionnement.

1.3.6. Les missions de la direction de la planification, la gestion et du contrôle

A elle procède en collaboration avec les autres directions à l'élaboration et à la révision de développement des entreprises à long, moyen et court termes

1.3.7. Les missions de la direction informatique et télécommunication

Elle a pour mission de définir la politique de l'entreprise dans le domaine informatiques et des télécommunications. Elle est chargée d'élaborer d'exécuter les plans informatiques et télécommunication de l'entreprise et de procéder aux études de recherches opérationnelles.

1.3.8. Les missions de la direction des ressources humaine

Elle est chargée de veiller à l'application correcte de la réglementation, l'organisation du travail au sein de l'entreprise et au respect du statut du personnel elle supervise, oriente et contrôle la gestion physique, administrative et financière de l'agent de l'entreprise.

1.3.9. Les missions de la direction des œuvres sociales

La direction des œuvres sociales (DOS) est chargée de traiter toutes les questions d'ordre social, qui sont :

- Restauration
- Transport
- Activités sportives et culturelles.
- Santé et médecine du travail.

Ceci est une vue générale sur les missions des plus importantes directions d'air Algérie.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

1.4. Le service informatique de l'entreprise

Vue l'importance et le volume des tâches qu'assure l'entreprise AIR ALGERIE, il se trouve que celle-ci est munie d'un matériel informatique important lui aussi, pour gérer toutes les applications qui se trouvent au niveau de la direction de l'informatique et des télécommunications (DIT).

1.4.1. Les applications utilisées

Le domaine de la technologie de l'informatique et de la communication est la colonne vertébrale de fonctionnement d'Air Algérie, car il est utilisé dans les opérations suivantes :

- Réservation ;
- Paie ;
- Gestion du personnel ;
- Comptabilité générale et analytiques ;
- Gestion des stocks (matériel aéronautique) ;
- Recette commerciale ;
- Trésorerie ;
- Suivi télex ;
- Suivi de formation.

1.4.2. Matériel existant

A. Micro-informatique :

L'entreprise dispose d'un parc de micro-ordinateur composé de 62 micros de type : Olivetti M24 Olivetti M24/SP IBM PS/2 M/60 IBM AT/3 UNISYS PW800 UNISYS PW300-50 HP 150

Cros système:

L'entreprise possède 40 gros ordinateurs et 3 munis ordinateurs :

- 02 IBM 370/148
- 01 IBM 3491 MODEL 12
- 01 MINI 6

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

- 01 HP 3000
- 01 HP 250

1.5. Les moyens matériel et humain de l'entreprise

1.5.1. Les ressources humaines :

Très tôt Air Algérie a investi dans la formation de l'homme si bien qu'elle dispose aujourd'hui d'un personnel 100% Algérie, son savoir faire lui permet aussi bien de faire face aux opérations de pilotages des avions que la maintenance du petit matériel jusqu'aux grande visite techniques le nombre de personnes employés par air Algérie sur le territoire national et à l'étranger est réparties comme suit:

- 500 PNT : personnel navigant technique (commandant de bord, pilotes) ;
- 700PNC : personnel navigant commerciaux (stewards, hôtesses de l'air ;
- 200 mécaniciens et ingénieurs de maintenance avion ;
- 1200 agents d'administrations ;
- 1100 agents d'administrations.¹

Des manutentionnaires chargées de diverses taches (bagagistes, arment des avions)

Des cadres formateurs chargés de la formation continue en outre, 324 agents évoluent au sein des unités décentralisées d'AIR ALGERIE à l'étranger.

Le plant de modernisation de la flotte opérée en 1970, a permis à l'entreprise de doter d'aéronef très performante ayant le confort, la sécurité et la rapidité.

1.6. Les capacités de transport offertes par Air Algérie

Air Algérie offre les capacités fret des avions cargo et celles des avions passagers (mixte).

Les avions mixtes offrent des capacités : de 1 à 15 tonnes selon le type d'avion utilisé (B737-600 B737-800 ou Airbus A 330-300).

Les cargos offrent des capacités suivantes:

- 20 tonnes pour le LC-130 (Hercule/Lookeed) ;

¹ Données collectées au sein d'Air Algérie.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

17 tonnes chacun pour les 2 Boeing 737-700 en version Cargo

5,2 tonnes chacun pour les 02 ATR 72-500 en version car cargo.

Aujourd'hui AIR ALGERIE exploite des avions répartis comme suis :

Tableau N° 06 : Types d'avion d'Air Algérie

Type	Nombre D'avions	Capacité (siège)	Capacité de charge
Airbus A-310	02	216	8 à 10 tonnes
Airbus A-330		02	20 tonnes
Boeing 767-300	03	253	10 à 14 tonnes
Boeing 737-200	15	10	4 tonnes
Boeing 737-800	05	170	8 tonnes
Boeing 727-200	10	145	6 tonnes
Fokker 27 "ATR"	07	40	5 tonnes
Lockheed 382 "hercules"	02	cargo	20 tonnes

Source : donnée collectée au sein d'Air Algérie

La flotte aérienne d'Air Algérie est composée de :

43 Avion réparties comme suit :

- Model Nb
- **05** A330-200
- **03** B767-300
- **17** B737-800
- **05** B737-600
- **12** ATR 72
- **01** Hercules L 100-30.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Section 02 : La présentation de la structure concernée par l'étude (Fret Aérien) :

2.1. Le fret aérien au sein d'Air Algérie

Comme on l'a vu dans le deuxième chapitre, le fret aérien comme étant toutes marchandises (à l'exemption de la poste des effets personnels compagnon les passagers et des biens appartenant aux transporteurs) transportée à bord d'un avion, selon des procédures définies, sur la base d'une taxation particulière et après ('accomplissements des formalités d'expédition requise.

Le fret aérien recouvre une gamme variée des biens nécessitant un acheminement rapide et dont la valeur ajoutée impose ce mode de transport.

2.2. La Direction Fret :

2.2.1. Présentation et fonctionnement de la direction fret au sein de La compagnie AIR ALGERIE:

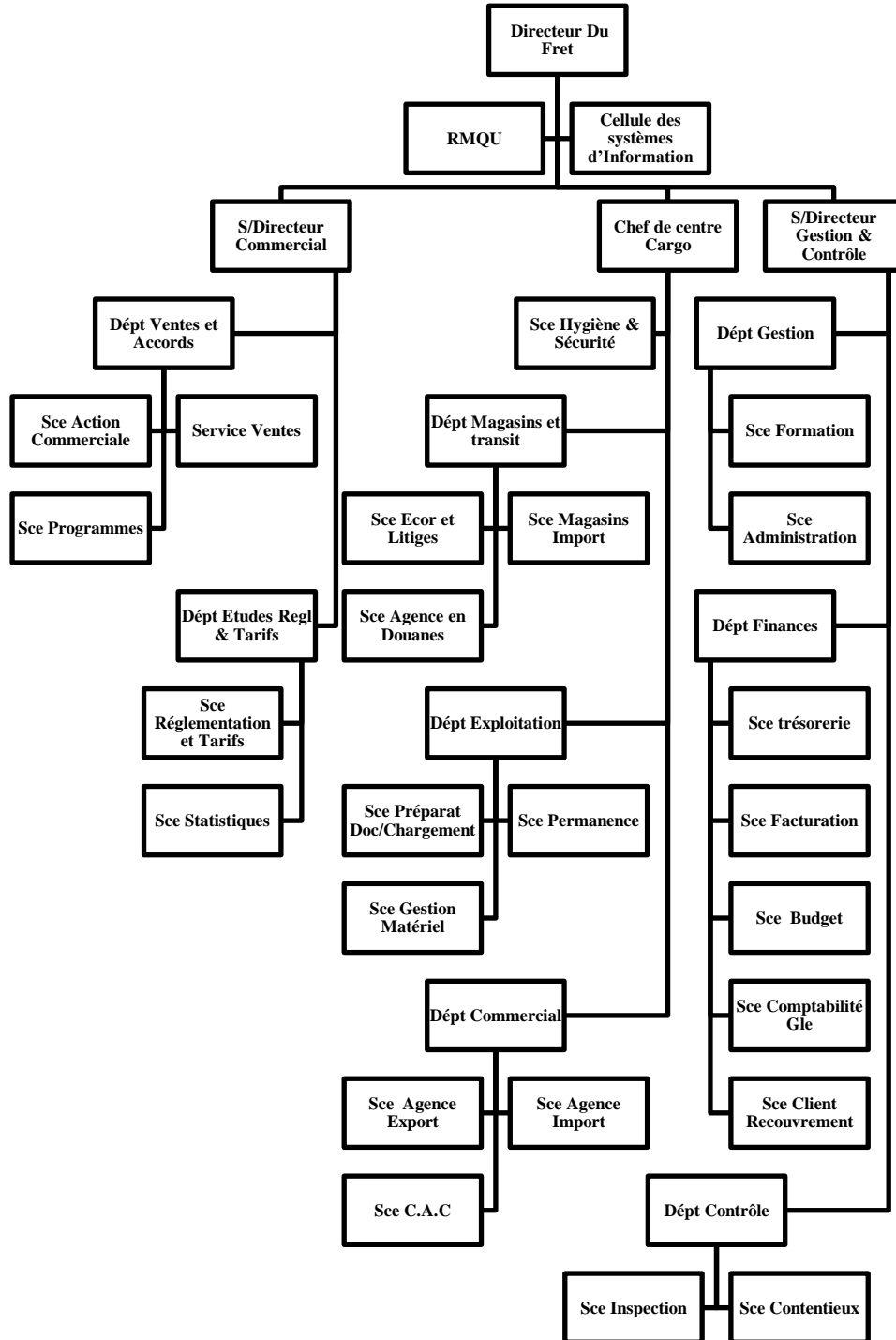
La direction fret au sein de la compagnie air Algérie est chargée d'assurée, de promouvoir et de développer le transport de marchandises.

Cette structure centrale est basée à l'aéroport Houari Boumediene, le fonctionnement des services est assuré tout les jours de 7h30 à 19h, y compris les week-ends et jours fériés. En se qui concerne le reste du territoire national, l'activité fret est gérée par les directions régionales respectivement comme suit :

- Direction régionale pour l'ouest Algérien (siège Oran) Dotée d'un centre cargo à l'aéroport d'Oran) ;
- Direction régionale pour l'est d'Algérien (siège Constantine) dotée pareillement d'un centre cargo à l'aéroport de Constantine ;
- Direction régionale pour sud Algérien (siège Ouergla) ;

2.2.2. L'organigramme de la direction du fret

Figure N° 08: l'organigramme de la direction de fret



Source : documentation interne d'Air Algérie.

2.3. Les missions et organisation générale de la direction fret

La direction fret est chargée de :

- L'exécution de la politique de l'entreprise en matière de transport de marchandises.
- L'élaboration du programme d'exploitation régulier et non régulier
- Définir la politique tarifaire et promotionnelle de produit.
- Analyse et consolidation des marchés potentiels
- Gestion du personnel et moyens technique.

2.3.1. L'organisation et rôles des sous directions :

Il existe trois sous directions, qui sont les suivantes :

- Sous direction commercial ;
- Sous direction exploration (centre cargo) ;
- Sous direction gestion et contrôle.

2.3.1.1. La sous direction commerciale :

Organiser comme suit :

- Département vente et accord
- Département tarif et réglementation

Sa mission:

- Définir la politique commerciale de l'entreprise en matière de fret et de poste
- La conception, du produit offert avec tous ses composants (transport, transite)

Ses attributions:

- Définition du produit fret ainsi que les voies et moyens de sa promotion.
- Participation à l'élaboration des plans de développement de l'activité commerciale.
- Organisation et contrôle des entités décentralisées
- Prospection des marchés existants et détermination des marchés prioritaire.
- Maintenance de la dynamique de vente

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

- Etablissement, lancement et gestion des avions mixtes (passage-fret) en participant avec la direction des passagers
- L'utilisation optimale des capacités commerciales
- Gestion des accords commerciaux et de coopération.

2.3.1.2. La sous direction gestion et contrôle

Dont les composants sont :

- Département administration
- Département inspection et contentieux
- Département finance

Sa mission :

Elle est chargée du contrôle de la finance et de la communication des structures opérationnelle et commercial centralisées de l'activité fret.

Ses attributions :

- Gestion et contrôle du budget de fonctionnement.
- Etablissement d'un programme d'inspection et procédure et contrôle des structures.
- Gestion des affaires juridiques.
- Mise en œuvre de la gestion administrative de la direction
- Définition de la procédure traitement des litiges fret et poste.

2.3.2. La sous direction exploitation (centre cargo)

Elle se compose de trois départements :

- Département commercial.
- Département exploitation.
- Département magasin et transit.

Sa mission

Le centre cargo est doté de toutes les attributions, y compris de structures administratives, comptables et budget propre.

2.3.2.1. Les moyens matériels et humains de la direction

A. Les moyens matériels :

L'infrastructure de la direction fret est composée de :

- 33 bureaux
- 03 hangars
- 01 plate forme destinée au matériel fret dont la superficie est de 5,798 M2
- 11 chariots élévateurs (dont électrique et diesel)
- 200 palettes.

B. Les moyens humains :

L'effectif global de la direction fret est de 220 Cadre supérieures :

Ils représentent le commandement, qui sont au nombre de 16 dont:

- 50% ont plus de 50ans ;
- 20% possèdent le niveau universitaire.

2.3.3. Les réseaux de l'activité fret

Il existe 3 modes d'exploitation, en rapport avec l'activité fret:

- Les vols cargos réguliers
- Les vols mixtes régulières
- Les vols charters.

2.3.4. Les centres de magasinage fret

En Algérie, il existe cinq (5) stations sont opérationnelles aux normes internationales et permettent la réception et livraison de marchandises ainsi que l'exportation: Alger, Oran, Constantine, Annaba et Hassi-Messaoud.

A l'étranger, des sous traitants à chaque escale fret, offrent les services de magasinage et autres services liés au transport aérien (transfert en camion ou avion).

2.3.5. Les centres de Cargo

Le Centre Cargo d'Alger offre toutes les commodités pour le traitement des marchandises spéciales :

- Cinq (5) chambres froides pour stocker les produits réfrigérés dédiées à l'import et une (1) chambre froide pour les produits exportés ;
- des installations et équipements nécessaires aux traitements de marchandises spéciales et réglementées ;
- Des personnels formés aux traitements des marchandises réglementées et spéciales.

2.4. Les réservations pour les exportations

Seuls les services Air Algérie chargés de la vente du fret : services fret en Algérie ou à l'étranger, escales, représentations ou délégations sont habilités à effectuer des réservations sous les conditions et selon les instructions qui suivent :

Il est vivement conseiller d'établir une fiche de demande de réservation, formulaire conçu à cet effet reprenant les renseignements communiqués par le client qui doivent être précis et complet comme :

- Nom, Adresse, N° Tel, Fax du client ou son agent.
- Nature exacte de la marchandise.
- Nombre de colis.
- Poids et dimensions globaux de l'expédition ou de chaque colis non homogène.
- Destination finale.
- Date et lieu de remise.
- Conditions particulières d'entreposage et de transport.

2.4.1. Fret nécessitant obligatoirement une réservation

Les expéditions suivantes, doivent faire l'objet d'une réservation ferme sur tout le parcours :

- **AVI** : Animaux vivants.
- **RAR** : Matière dangereuse.
- **PER** : Périssable.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

- **HEA** : colis pondéreux.
- **WET** : Produit humide.
- **EAT** : Denrées alimentaire, ...etc.

2.4.2. La procédure de réservation

Les procédures de réservation varient suivant la nature du vol, à savoir ON LINE AIR ALGERIE, ou bien, OFF LINE, avec continuation sur une autre compagnie.

Les structures habilitées à procéder aux réservations sont :

- Le centre CARGO pour Alger, service réservation ALGFSAH.
- Les services fret Air Algérie, aux escales en Algérie ou à l'étranger.
- Les représentations ou délégations en l'absence de service fret à l'escale.
- Les messages doivent se faire conformément aux procédures IMP CARGO.
- Les procédures de réservation varient suivant les régimes de ventes disponibles.

Section 3 : Présentation d'une expédition d'une marchandise par air Algérie

Dans cette section nous allons voir une opération d'exportation expédiée par un avion d'air Algérie.

3.1. Le déroulement de l'expédition

Le fret Aérien présente deux volets logistiques :

- Le magasinage sous douane des marchandises en instance de départ ou de livraison qui est nécessaire au transport aérien.
- Le transport des marchandises, soit en avion cargo, soit en avion mixte qui offrent des capacités résiduelles allant jusqu'à 15 tonnes.

3.1.1. L'acceptation de la marchandise

L'entreprise « EURL- SAVEUR DU SAHAR », qui est une entreprise spécialisée dans l'import et l'export de dattes et fruit secs et confit, a introduit une marchandise, en l'occurrence des dattes conditionnées 12x 1KG au magasin d'exportation, situé au niveau d'inspection générale de marchandises export/import de la compagnie Air Algérie.

3.1.2. L'élaboration d'une déclaration de détail

L'entreprise doit remplir la déclaration d'expédition.

Ce document contient les renseignements suivants :

- Nom, Adresse, ville, Pays de l'Expéditeur : EURL- SAVEUR DU SAHAR.
Cité 80 logements Sidi Okba, Biskra, Algérie
- La nature des marchandises : « Dattes conditionnées »
- Nombre de colis 672.
- Poids net 8064 kg.
- Signature de l'expéditeur et du magasinier. (**Annexe N°1**)

Il faut souligner que sur la déclaration sera collé un petit ticket qui porte les mentions concernant la marchandise.

3.1.3. L'élaboration d'une déclaration de sureté d'expédition

Après l'élaboration de la déclaration de détail, l'agent de fret élaborera une déclaration de sureté d'expédition après avoir scanné la marchandise et affirmé sa conformité à la règle et aux conditions. (**Annexe N°02**).

Il faut noter que dans le cas de sacs diplomatiques, les colis ne seront pas scannés, et la case autre sur cette déclaration sera cochée.

3.1.4. L'émission de la LTA

Après la pesée et le dénombrement de colis, notre client s'est présenté au comptoir pour l'émission de la LTA.

Après avoir remis à l'agent de fret les deux déclarations citées ci-dessus, et après une vérification de ces documents, ce dernier procède à l'émission de la LTA. (**Annexe N°03**).

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

3.1.5. L'élaboration de certificat phytosanitaire

Le certificat phytosanitaire va être délivré pour faciliter la certification pour l'exportation vers Les certificats phytosanitaires ne devraient être délivrés par les services concernés (**Annexe 04**).

3.1.6. L'émission d'une autorisation d'exportation

Après l'accomplissement des formalités précédentes, l'agent douanier vérifie le dossier de l'exportateur, qui doit renfermer:

- La LTA ;
- La facture originale. (**Annexe 04**).
- Le certificat de phytosanitaire.
- Une copie de registre du commerce.
- La carte NIF.

Après la vérification de ces documents, l'agent douanier fournira au client une autorisation d'exportation (annexe 05), et bien sur cela après le règlement des droits de douane.

3.1.7. Le paiement des frais de transport

Dans le cas de l'exportateur « EURL- SAVEUR DU SAHAR. » qui exporte habituellement, la compagnie de transport mets à sa disposition un bon de paiement mensuel qui est mentionné par le mode de paiement (PX*).

Pour le paiement des frais de transport, l'exportateur doit se présenter au service caisse au niveau de l'inspection générale de marchandises import/export, menu de l'autorisation d'exportation, en contre partie il recevra une LTA définitive.

Une fois le dossier saisi par le service concerné, l'agent de fret remet le dossier et la déclaration de détail au service de vérification pour le contrôle de la conformité du dossier relatif à la marchandise expédiée.

* Le mode de paiement (PX) : qui veut dire tous montants prépayés par compte, en suite il part au magasin pour l'étiquetage des colis.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Une fois la déclaration de détail est approuvée, l'agent transite remet une copie de cette dernière au comptoir pour l'établissement du manifeste. (**Annexe 6**)

Après le paiement des frais de transport, l'agent douanier sais un manifeste du vol où est mentionné la près réservation du vol

3.2. Le service transit :

Après l'élaboration des formulaires nécessaires pour l'autorisation d'exportation et le règlement des droits de douane et des frais de transport, le douanier passe à l'étiquetage des colis, le ticket est nommé l'IATA (**annexe 7**).

Mais en cas de chargement de produit périssable, une autre fiche sera collée sur les colis à coté de l'IATA, appelée Load Notification to Captain (**Annexe 9**). Et aussi rajoutée une fiche de destination (dans notre cas c'est ORY) (**Annexe 8**)

Lors du contrôle de la zone, l'inspecteur procède à la visite et au contrôle de la marchandise stocké dans l'entrepôt sous douane.

Après le contrôle, l'inspecteur approuve son accord sur la déclaration de détail par une signature, ce qui autorise la marchandise à quitter le territoire national.

L'agent du fret prend la LTA et la copie de la déclaration de détail et les remet au service chargement.

3.3. Le chargement :

Une fois que l'agent de douane reçoit la déclaration de détail, il autorise le magasinier de faire sortir la marchandise de la zone sous douane pour l'embarquer en soute d'avion.

3.3.1. La préparation générale de chargement

3.3.1.1. L'emballage

L'avion ou unité de chargement devront être protégés par des feuilles en plastique afin de retenir tout renversement ou écoulement.

Les bords de celle-ci devront être retournés vers le haut contre les parois de l'avion ou l'unité de chargement afin de créer un bassin tout autour de l'expédition.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

- Les conteneurs des expéditions humides devront être rangés et scellés dans la position debout (c'est-à-dire : la fermeture doit être vers le haut), les étiquettes de sens « This way up » et « Perishable » apposées sur les conteneurs et doivent être visibles.
- Lorsque un fret humide est empilé, il doit y avoir une attention particulière afin d'éviter l'écrasement, l'humidité ou la moisissure des colis placés en bas.
- Les colis abîmés comme mes colis avec des trous, des traces de fuites, des bouchons défectueux, ou des colis où les dommages ont été repérés ne devraient pas être chargés dans l'avion.

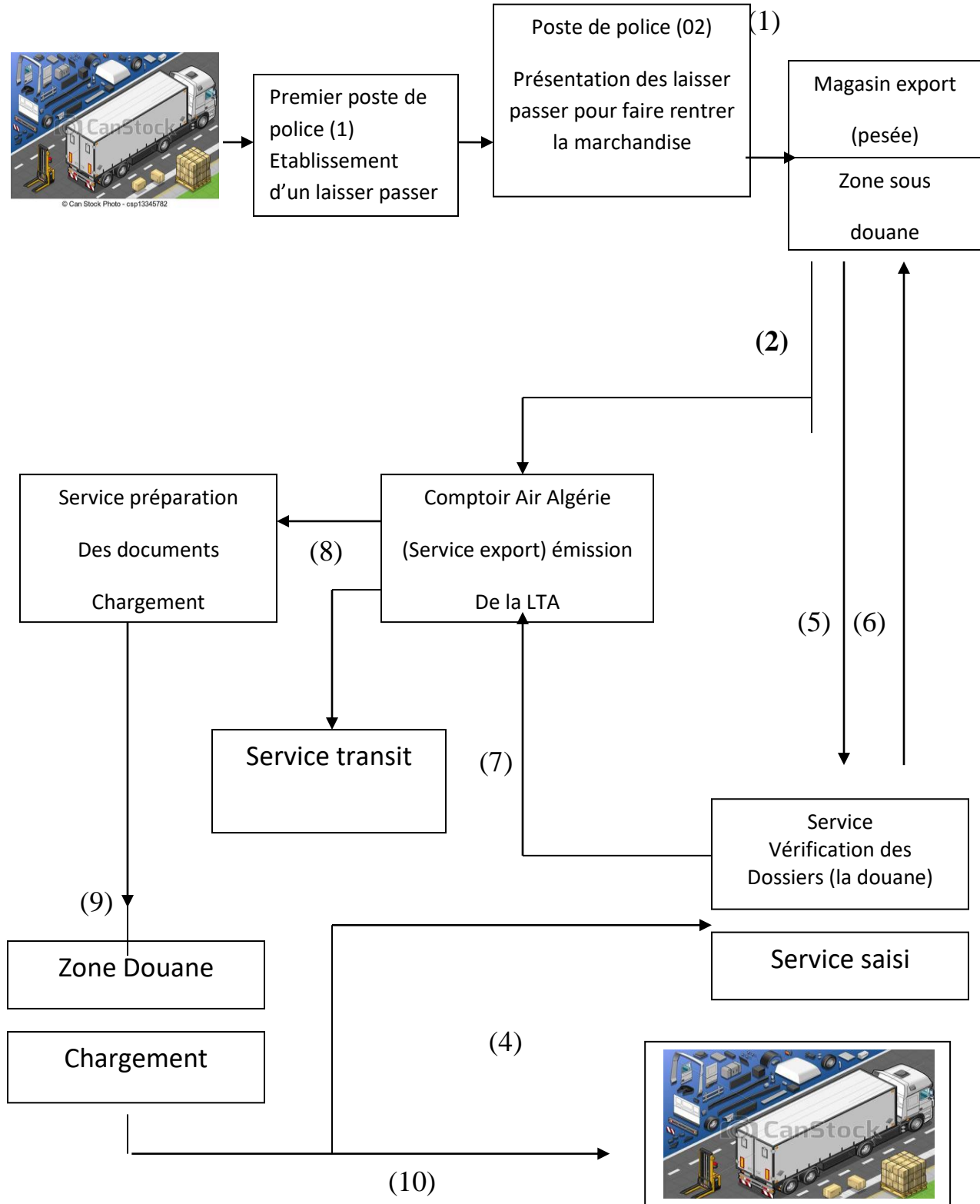
La marchandise est chargée dans des palettes accompagnée d'une enveloppe introduite dans l'un des colis.

A la fin du chargement de la marchandise à exporter dans l'avion, l'agent de fret envoie un Télex au destinataire (envoi de la LTA) pour informer le lieu de débarquement de l'arrivée de la marchandise.

Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Le schéma suivant nous résume cette opération :

Figure N° 09: Procédure d'embarquement d'une marchandise exportée



Chapitre III : Opération d'exportation de marchandises par Air Algérie

Conclusion

Durant ces dernières années la compagnie a connu une croissance considérable en termes de performances commerciales, conformément au Plan Moyen Terme Entreprise et transporte aujourd'hui plus de 6.1 millions de passagers annuellement, tous vols confondus, avec une flotte de 59 appareils.

Le processus de développement d'AIR ALGÉRIE est en constante évolution dans le but de se mettre au diapason des compagnies aériennes internationales, par la modernisation de sa flotte, de ses outils de gestion et systèmes d'information ainsi que par la mise aux normes de ses activités, face aux défis permanents et cruciaux du marché.

En effet, air Algérie met à la disposition de ses client ces différents service pour le bon déroulement des opérations d'import ou d'export, mais au même temps veille à la sécurité de l'économie nationale par le contrôle intensif de chargement sortant ou entrant.

Conclusion générale

Conclusion générale

Chaque entreprise choisit une solution de transport la plus adéquate afin de transporter sa marchandise, ce choix se fait à base de la sécurité, les délais, les coûts et la maîtrise de la chaîne logistique pour chaque solution de transport.

Par ailleurs, le transport aérien est la solution de transport la plus choisie par les entreprises ces dernières années pour sa rapidité et sécurité, même si le transport maritime est avantageux grâce à l'utilisation de la conteneurisation, qui favorise le volume des échanges mondiaux des flux

Les politiques gouvernementales régissant l'industrie du transport aérien international ne sont pas restées statiques. Relever le défi de la compétitivité du secteur n'a toutefois pas été facile. Un certain nombre d'administrations nationales à différents niveaux de développement ont expérimenté tout un ensemble de politiques de vaste portée, axées sur la déréglementation de l'admission, l'accroissement de la participation étrangère, la libéralisation de l'accès aux marchés et l'assouplissement des restrictions en matière d'infrastructures.

Le fret aérien apporte un précieux concours sur: la rapidité des transports la diversité et même le choix des destinations l'adaptation aux spécificités des expéditions c'est pourquoi, il a acquis une place de choix dans les échanges commerciaux du pays pour certaines marchandises.

Aujourd'hui Air Algérie au travers de sa filiale cargo et suite à l'acquisition de nouveaux avions cargo met à la disposition de ses clients des lignes et des capacités supplémentaires prometteuses.

Avec l'avènement des exportations hors hydrocarbure, la nécessité de développer la flotte d'Air Algérie est nécessaire pour faire face à la forte demande des exportations des produits agroalimentaires.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages :

1. GRATACAP Anne, la gestion de production, Paris Dunod, 2002.
2. BELLOTI Jean, « **transport internationale de marchandise** », Ed VUIBERT, PARIS, 2012.
3. BOURNAD.R « le commerce international », édition NATHAN, paris, 1993.
4. CHILION. Slim, " le contrat international", Vuibert, paris, 2011.
5. CHEVALIER Denis, François Duphil, transport à l'international, 4^e édition, Foucher, Vanves 2009.
6. LOTH Dilan. "l'essentiel des techniques du commerce international" publico, paris, 2009.
7. Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, « **gestion des opérations import /export** », Ed Dunod, Paris.
8. LEGRAND Ghislaine, Hubert Martini, Gestion des opérations IMPORT –EXPORT, cours, application, Dunod, 2008.
9. BELATTI Jean, transport international de marchandises, 5^e édition, Vuibert, Paris, 2015.
10. Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e éditions, Vuibert, Paris, 2015.
11. KLEIN. Le commerce international, Edition Lasary2005.
12. SAVY Michel, Logistique et territoire, édition Rectus, 1993.
13. SAVY Michel, Logistique et territoire, édition Rectus, 1993.
14. MOÏSE Donald Dailly, Logistique et transport international de marchandises, Guide pratique - 1^{re} édition 2013, Harmattan.
15. VENTURRELI Nadine, MIANI Patrik, Les mémentos transport logistique, Génie des glaciers 2011.
16. P. GARSUAULT, S. PRIAMI : «les Operations bancaires à l'international », BANQUE éditeur, Paris, 2001.
17. PASCO. C, Commerce international, 4^{ème} édition DUNOD Paris 2002.
18. PEDRO. Corinne, "commerce international», 6^{ème} édition, DUNOD, paris, 2002.
19. MEDAN Pierre, GRATACAP Anne, Logistique et supply chain management, Dunod, 2008.
20. MEYER. V., C. Rolin : « techniques du commerce international », édition Marie-Odile Morin, 2000. Pour le paiement.

Bibliographie

Revue et rapports

1. Acheminer le fret aérien dans le monde entier, Revue de l'OACI, 1^{ère} édition. Organisation en transport aérien, maritime et logistique, rapport annuel 2009.
2. Aperçu du FMI comme institution financière Rôle et buts du FMI, Revue série des brochures No. 45, Sixième, Edition Organisation et opérations financières du FMI, Chapitre 1. 24 août 2002.
3. FETTERKNECHT Oliver, Darren pain, Ginger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue «sigma n° 4/ 2013».
4. Guide du commerce extérieur, Revue Attidjara wafa Bank, sur : www.attijariwafabank.com. Acheminer le fret aérien dans le monde entier, Revue de l'OACI, 1^{ère} édition, sur : www.icao.int/security/aircargo.
5. Le trafic de fret en hausse de 9 % en 2017, la plus forte croissance depuis 2010, Communiqué N°: 4 de l'IATA.
6. Manuel de la réglementation du transport aérien international, Doc9626, Organisation de l'aviation civile internationale, Deuxième édition - 2004.

Mémoires :

7. LOUARRADI Raja Salhedine, Techich mouhamed oussama , « **travail de recherche les documents de transport** », école nationale de commerce et de gestion Oujda promotion 2010-2011.
8. FEI JIANG, choix modal et système logistique en transport de marchandises : modélisation, analyse économique et prévision du comportement du chargeur, thèse de doctorat option : transport, l'école nationale des ponts et chaussées, Paris, juillet, 1998.

Sites internet :

1. Le dictionnaire du commerce international, sur <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commerce-international.html> .
2. http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/paczka_g_ea/glosario.pdf.
3. <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/gestion-commerciale/incoterms>.
4. Le dico du commerce international, sur : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/swift.html>.

Bibliographie

5. http://babylonechat.free.fr:cours_lea/cours.
6. https://www.lantenne.com/L-avion%C2%A0-un-mode-de-transport-rapide-sur-mais-cher_a16907.html.
7. Le fret aérien pratique, sur :
https://www.lantenne.com/Des-obligations-environnementales_a16913.html
8. <http://www.logistiqueconseil.org>.
9. <https://www.marketing-etudiant.fr/exposes/t/le-transport-aerien.php>
10. https://www.wto.org/french/res_f/booksp_f/anrep_f/wtr05-3b_f.pdf.
11. Le fret aérien pratique, sur : https://www.lantenne.com/L-avion%C2%A0-un-mode-de-transport-rapide-sur-mais-cher_a16907.html.
12. <https://airalgerie.dz/notre-compagnie/profil-et-valeurs/>.
13. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal, le 28 mai 1999, sur le site https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.
14. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, sur : <http://www.toefrank.net/textes/convarso.htm>.
15. http://media.espace-competences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf.
16. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.fr.pdf>, consulté le 12/11/2019 à 11 :49

Autres

1. Code de douane algérien.
2. Guide de l'importateur, Ministère du commerce en Algérie, Direction régionale du commerce de Saïda, Décembre 2015.
3. Décret n° 84-347 du 24 novembre 1984 relatif à l'entreprise nationale d'exploitation de services aériens " Air Algérie.

Liste des figures et tableaux

Liste des figures et tableaux

1. Liste des figures

Figure N°01 : politique de transport à l'export	32
Figure N° 02 : la durée de l'assurance de transport	46
Figure N°04 : La répartition du transport aérien dans le monde de 2010 à 2017	55
Figure N° 05 : Répartition géographique des Fret aérien.....	56
Figure N°6 : Trafic de fret en million de tonnes pare kilomètres	57
Figure N07° : organigramme de la direction d'Air Algérie	75
Figure N° 08: Organigramme de la direction fret	83
Figure N° 09: Procédure d'embarquement d'une marchandise exportée	93

1. Liste des tableaux

Tableau N° 1 : La classification des INCOTERMS.....	18
Tableau N° 02 : Les obligations des parties	41
Tableau N° 03 : Formalités à accomplir par le réceptionnaire (art. 26 convention de Varsovie)..	52
Tableau N° 04 : Trafic international des compagnies aériennes régulières, 1991-2002	53
Tableau N°05 : Les 10 premiers marchés de fret aérien en 2016 (en millions de tonnes).....	56
Tableau N° 06: Types d'avion d'Air Algérie	81

Annexes

Table des matières

Table des matières

Table des matières

Liste des abréviations

Remerciements

Dédicaces 2

Dédicaces 2

Introduction générale..... 2

Chapitre I : Le commerce extérieur et le transport de marchandises..... 4

Introduction 5

Section 01 : Notions sur Le commerce international..... 6

1.1. Définition du commerce international..... 6

1.2. Le rôle du commerce extérieur..... 6

1.3. L'évolution du commerce international 7

1.4. Les documents utilisés dans le commerce international..... 7

1.4.1. Le contrat de commerce extérieur 7

1.4.2. Les documents de prix..... 9

1.4.3. Les documents de transport 9

1.4.4. Les documents d'assurance 11

1.4.5. Les documents douaniers 12

1.4.6. Les documents annexes 12

1.5. Les termes de ventes (incoterms) 13

1.5.1. Définition des incoterms..... 13

1.5.2. Les différents incoterms 14

1.5.3. Changements apportés par la version 2010 des incoterms 16

1.5.4. Incoterm et garantie du transport..... 17

1.5.5. La classification des incoterms..... 17

Section 02 : Les institutions du commerce international 20

2.1. L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) 20

2.2. Le Fonds Monétaire International (FMI)..... 20

2.3. La banque mondiale (BM)..... 21

2.4. Le system de SWIFT 21

2.4.1. Définition de SWIFT 21

2.4.2. Les règles de fonctionnement de SWIFT 22

Table des matières

2.4.3.	Les avantages du système SWIFT.....	22
2.4.4.	Les ouvertures SWIFT	22
2.5.	L'organisation mondiale des douanes (OMD).....	23
2.6.	Financement du commerce international.....	23
2.6.1.	Les instruments de paiement du commerce international	23
2.6.2.	Les techniques de paiement du commerce international	25
2.6.2.1.	Le transfert libre	26
2.6.2.2.	La remise documentaire	26
Section 03: Les modes de transport de marchandise à l'international		28
3.1.	Le transport maritime	28
3.1.1.	Les différents intervenants dans le transport maritime.....	28
3.1.2.	Le coût.....	28
3.2.	Le Transport routier.....	29
3.3.	Le Transport ferroviaire	30
3.4.	Le transport aérien.....	30
3.5.	Le choix du mode de transport.....	31
Chapitre II: Le transport aérien de marchandises		34
Introduction		35
Section 01 : Définition et caractéristiques du transport aérien		36
1.1.	Définition du fret aérien	36
1.2.	Les avantages et les inconvénients du transport aérien	36
1.2.1.	Les avantages	36
1.2.2.	Les inconvénients	37
1.3.	Principaux moyens utilisés dans le fret aérien.....	37
1.3.1.	Par avion cargo.....	38
1.3.2.	Fret mixte : transport par avion combi	38
1.4.	La tarification	39
1.4.1.	Le tarif général	39
1.4.2.	Les tarifs préférentiels ou Corates	39
1.4.3.	Tarifs spéciaux	39
1.4.4.	Le tarif ULD.....	39
1.5.	Les documents accompagnateurs des marchandises par voie aérienne.....	39

Table des matières

1.5.1	La lettre de transport aérien (LTA)	39
1.5.2.	Le contrat de transport aérien	40
1.6.	L'assurance et garantie des marchandises dans le transport aérien	42
1.6.1.	Les objectifs de l'assurance transport.....	42
1.6.2.	Le coût de l'assurance	44
1.6.3.	Les garanties.....	44
1.6.4.	Les différentes polices.....	46
1.7.	La réalisation du transport.....	49
1.7.1.	Conditionnement - emballage.....	49
1.7.2.	La réception des marchandises	51
Section 02 : L'évolution du transport aérien		52
2.1.	Evolution de transport aérien de marchandises 2010-2017.....	54
2.2.	Le transport aérien selon les régions	55
2.3.	Part de marché Fret Aérien Algérien.....	58
Section 03 : L'organisation et la réglementation du transport aérien.....		59
3.1.1.	Les textes.....	59
3.1.2.	Les conventions.....	60
3.1.3.	Les protocoles.....	62
3.1.4.	Les codes	62
3.1.5.	Les accords.....	62
3.1.6.	Les arrêtés et décrets	63
3.1.7.	Les alliances	63
3.2.	Marché du transport international et formation des prix	63
3.2.1.	La tarification	64
3.3.	Les intervenants dans le transport aérien des marchandises.....	65
3.3.1.	Courtier.....	65
3.3.2.	Acheteur	66
3.3.3.	Expéditeur	66
3.3.4.	Destinataire.....	66
3.3.5.	Transitaire.....	66
3.3.6.	Agents de service d'escale.....	68
3.3.7.	Opérateur postal désigné	68

Table des matières

Conclusion.....	70
Chapitre III : Présentation d'une opération d'exportation de marchandises par Air Algérie	71
Introduction	72
Section 01 : Présentation générale de l'organisme d'accueil	73
1.1. Présentation et fonctionnement de la compagnie AIR ALGERIE	73
1.1.1. Historique D'air Algérie	73
1.1.2. Organigramme.....	75
1.2. Les rôles des divisions.....	76
1.2.1. La division marketing.....	76
1.2.2. La division maintenance.....	76
1.2.3. La division exploitation.....	76
1.2.4. La division administration et finance	76
1.3. Les missions générales des directions	77
1.3.1. Les missions de la direction financière.....	77
1.3.2. Les missions de la direction commerciale.....	77
1.3.3. Les missions de la direction technique	77
1.3.4. Les missions de la direction logistique.....	77
1.3.5. Les missions de la direction des opérations aériennes	78
1.3.6. Les missions de la direction de la planification, la gestion et du contrôle	78
1.3.7. Les missions de la direction informatique et télécommunication	78
1.3.8. Les missions de la direction des ressources humaine.....	78
1.3.9. Les missions de la direction des œuvres sociales	78
1.4. Le service informatique de l'entreprise.....	79
1.4.1. Les applications utilisées.....	79
1.4.2. Matériel existant.....	79
1.5. Les moyens matériel et humain de l'entreprise.....	80
1.6. Les capacités de transport offertes par Air Algérie	80
Section 02 : La présentation de la structure concernée par l'étude (Fret Aérien).....	82
2.1. Le fret aérien au sein d'Air Algérie.....	82
2.2. La Direction Fret	82
2.2.1. Présentation et fonctionnement de la direction fret au sein de La compagnie AIR ALGERIE ..	82
2.2.2. L'organigramme de la direction du fret.....	83

Table des matières

2.3.	Les missions et organisation générale de la direction fret.....	84
2.3.1.	L'organisation et rôles des sous directions.....	84
2.3.2.	La sous direction exploitation (centre cargo).....	85
2.3.3.	Les réseaux de l'activité fret.....	86
2.3.4.	Les centres de magasinage fret.....	86
2.3.5.	Les centres de Cargo.....	87
2.4.	Les réservations pour les exportations.....	87
2.4.1.	Fret nécessitant obligatoirement une réservation.....	87
2.4.2.	La procédure de réservation.....	88
Section 3 : Présentation d'une expédition d'une marchandise par air Algérie.....		88
3.1.	Le déroulement de l'expédition.....	88
3.1.1.	L'acceptation de la marchandise.....	88
3.1.2.	L'élaboration d'une déclaration de détail.....	89
3.1.3.	L'élaboration d'une déclaration de sureté d'expédition.....	89
3.1.4.	L'émission de la LTA.....	89
3.1.5.	L'élaboration de certificat phytosanitaire.....	90
3.1.6.	L'émission d'une autorisation d'exportation.....	90
3.2.	Le service transit.....	91
3.3.	Le chargement.....	91
3.3.1.	La préparation générale de chargement.....	91
Conclusion.....		94
Conclusion générale.....		95
Bibliographie.....		97
Liste des figures et tableaux.....		101
Annexes.....		103
Table des matières.....		

Résumé

Le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction du coût, du délai et de la sécurité. D'autres critères tels que la nature du produit, la qualité et le pays de l'acheteur détermineront.

Analyser l'évolution du secteur du transport aérien international et d'examiner son incidence sur le commerce international induit qu'il contribue au commerce international, surtout ces dernières années, il est devenu le premier concurrent du transport maritime.

Avec l'évolution technologique, le domaine du transport aérien s'est développé avec l'introduction de nouveaux équipements et appareils, ce qui le rend un transport garant et rapide.

Abstract

Transportation is a strategic element that highlights the seller's competitiveness. Exporting companies choose their mode of transportation based on cost, time and security. Other criteria such as the nature of the product, the quality and the country of the buyer will determine.

Analyzing the evolution of the international air transport sector and examining its impact on international trade as it contributes to international trade, especially in recent years, it has become the leading competitor of maritime transport.

With the evolution of technology, the field of air transport has developed with the introduction of new equipment and devices, which makes it a safe and fast transport.

الملخص

يعتبر النقل عنصر استراتيجي فيما يخص القدرة التنافسية للبضاعة والسلع المتاجر بها عالمياً. فيما يخص وسائل النقل العالمية في اختيارها على أساس معايير منها التكلفة والوقت والأمان. إلى جانب معايير أخرى مثل طبيعة المنتج والجودة وبلد المشتري.

إن قطاع النقل الجوي الدولي، الذي يعتبر محور دراستنا تأثيره على التجارة الدولية حيث أنه يساهم في التجارة الدولية، وخاصة في السنوات الأخيرة، فقد أصبح المنافس الرئيسي للنقل البحري.

ومع تطور التكنولوجيا، وتطور مجال النقل الجوي مع إدخال معدات وأجهزة جديدة، كل هذا يجعلها وسيلة نقل آمنة

وسريعة.