



UNIVERSITÉ MOULOUD MAMMERI, TIZI-OUZOU
FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUE, DE GESTION
ET COMMERCIALES
DÉPARTEMENT SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire fin d'étude

Spécialité : Finance et commerce international

En vue d'obtention le diplôme de master en sciences commerciale

Thème

**Etude du choix du mode de transport dans
le contexte des opérations d'importation**

Présenté par :

- Melle: BELAID Henda
- Melle: BEGHADAD Celyne

Dirigé par :

- Mr AKKOUL Jugurta

Membres du jury :

- | | | | |
|----------------|-------------------------|-----|-------|
| • Président : | Mme DJELLOUT Fatima | MAA | UMMTO |
| • Examineur : | M. MOUSSAOUI Abdelhakim | MCA | UMMTO |
| • Rapporteur : | Mr AKKOUL Jugurta | MCA | UMMTO |

Soutenu le 03/07/2025

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier en premier lieu Dieu qui nous a donné la force et le courage tout au long de notre cursus universitaire.

Nos remerciements s'adressent tout d'abord à l'ensemble des personnes qui ont accepté de participer à la réalisation de cette recherche en apportant leur témoignage.

Sans leur contribution, celle-ci n'aurait pu avoir lieu.

Une pensée pour nos chers parents et amis, auxquels nous sommes toujours reconnaissants de nous avoir continuellement donné de précieux conseils et appuis.

Nos remerciements les plus vifs à notre encadreur d'étude **Mr Akkoul Jugurta** nous a fait l'honneur d'accepter de diriger ce travail.

- Nos remerciements à **Monsieur Djennad** notre encadreur au niveau de l'entreprise ENIEM
Nous vous exprimons notre gratitude pour les conseils bienveillants dont ils nous ont gratifié et le temps qu'ils nous ont patiemment consacré.

Nos sincères remerciements s'adressent aussi à l'ensemble des enseignants du

Département Sciences Commerciales de
l'université MOULOUD MAMMARI de
Tizi- Ouzou.

Nous remercions également les membres de jury avoir accepté d'évaluer notre travail.

A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de mémoire.

DEDICACES

A ce qui ont légué mon existence, ceux qui
m'ont appuyé nuit et jours durant mon parcours.

A vous mes très chers parents ;

A mon frère et ma sœur ;

A tous mes ami(e)s chacun de son nom ;

Tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin pour
la réalisation de ce travail.

Henda

DEDICACES

A ce qui ont légué mon existence, ceux qui
m'ont appuyé nuit et jours durant mon
parcours. A vous mes très chers parents ;

A tous mes proches et mes chères sœurs ;

A tous mes ami(e)s chacun de son nom ;

Tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin
pour la réalisation de ce travail.

Celyne

Liste des abréviations

- **CFR** : *Cost and Freight* (Coût et fret)
- **CIF** : *Cost, Insurance and Freight* (Coût, assurance et fret)
- **CIM** : *Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer*
- **CIP** : *Carriage and Insurance Paid To* (Port payé, assurance comprise jusqu'à)
- **CIV** : *Convention Internationale pour le transport des Voyageurs par chemin de fer*
- **CON-RO** : *Conteneur-Roulier* (navire mixte pour conteneurs et véhicules roulants)
- **DAP** : *Delivered At Place* (Rendu au lieu de destination)
- **DAT** : *Delivered At Terminal* (Rendu au terminal)
- **DDP** : *Delivered Duty Paid* (Rendu droits acquittés)
- **DREAL** : *Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement*
- **EXW** : *Ex Works* (À l'usine)
- **FAS** : *Free Alongside Ship* (Franco le long du navire)
- **FCA** : *Free Carrier* (Franco transporteur)
- **FOB** : *Free On Board* (Franco à bord)
- **OACI** : *Organisation de l'Aviation Civile Internationale*
- **OCTI** : *Office Central des Transports Internationaux par chemin de fer*
- **OMC** : *Organisation Mondiale du Commerce*
- **RO-RO** : *Roll-On/Roll-Off* (navire conçu pour embarquer/débarquer des véhicules roulants)
- **SEA** : *Shipping Exchange Agreement* (accord d'échange maritime)

Liste des tableaux

| Tableaux | Pages |
|---|--------------|
| Tableau n° 01 : Avantages et inconvénients du transport maritime | 32 |
| Tableau n° 02 : Avantages et inconvénients du transport aérien | 35 |
| Tableau n° 03 : Les avantages et les inconvénients du transport routier | 37 |
| Tableau n° 04 : Les avantages et les inconvénients du transport routier | 39 |
| Tableau n° 05 : Tableau de répartition des incoterms selon la famille | 58 |
| Tableau n° 06 : Tableau de répartition des incoterms selon le mode de transport | 58 |
| Tableau n° 07 : Les obligations d'importateurs et de l'exportateur selon l'incoterm choisi | 58 |
| Tableau n° 08 : Attribution du numéro de domiciliation | 85 |
| Tableau n° 09 : Tableau représentatif de matières importées par l'ENIEM | 87 |
| Tableau n° 10 : Analyse comparative entre le transport aérien et maritime | 89 |

Liste des figures

| Figure | Page |
|--|-------------|
| Figure n°01 : Présentation de la banque extérieure d'Algérie Agence BEA 098 | 73 |

Sommaire

| Titre | Page |
|---|------|
| Introduction Générale | 9 |
| Chapitre I : cadre conceptuel relatif à la place du transport dans le commerce international | |
| Introduction | 12 |
| Section 1 : caractérisation des opérations du commerce international | 13 |
| Section 2 : le rôle du transport dans les opérations de commerce international. | 26 |
| Conclusion | 40 |
| Chapitre II : les déterminants du choix du mode de transport dans le cadre d'une opération d'importation | |
| Introduction | 42 |
| Section 1 : les facteurs influençant le choix du mode de transport. | 43 |
| Section 2 : les acteurs influençant le choix du mode de transport | 49 |
| Conclusion | 65 |
| Chapitre III : étude de cas pratique au sein de la BEA Oued Aissi TIZI OUZOU | |
| Introduction | 67 |
| Section 01 : Cadre institutionnel et méthodologique de l'étude | 68 |
| Section 02 : Choix du mode de transport en importation : procédure d'importation et comparaison de deux cas réels | 80 |
| Conclusion | 95 |
| Conclusion Générale | 97 |

Introduction générale

Le commerce international occupe aujourd'hui une place centrale dans le développement des échanges économiques entre les pays. Il permet aux entreprises d'importer des produits ou des équipements qui ne sont pas disponibles localement, afin de répondre aux besoins de leur marché. Ces opérations d'importation, devenues courantes dans un environnement mondialisé, exigent une organisation précise et l'intervention coordonnée de plusieurs acteurs comme le transporteur, le transitaire ou encore les services douaniers. Leur bon déroulement dépend en grande partie d'une logistique adaptée et maîtrisée. Les entreprises qui importent des marchandises doivent prendre des décisions logistiques délicates, qui ont un impact direct sur leur rentabilité. Un mauvais choix du mode de transport peut entraîner des retards de livraison, des coûts supplémentaires ou même des pertes de marchandises. À l'inverse, un choix de transport bien adapté permet d'assurer des livraisons fiables, respectant les délais, les conditions contractuelles et les contraintes budgétaires. Il devient donc évident que le transport ne peut être considéré comme un simple aspect technique, mais bien comme un levier stratégique essentiel pour rester compétitif sur le marché. Un aspect souvent sous-estimé lors de la prise de décision logistique concerne l'influence des institutions financières, en particulier des banques, dans le processus d'importation. Par le biais d'instruments de financement international tels que le crédit documentaire, les banques jouent un rôle central en structurant le cadre contractuel et documentaire de la transaction. En exigeant la présentation de documents spécifiques comme le connaissement, la facture commerciale, la liste de colisage ou le certificat d'origine, elles établissent des normes logistiques strictes, qui peuvent, de manière indirecte, orienter le choix du mode de transport utilisé.

La banque ne se contente pas de financer ou de sécuriser l'opération ; elle participe activement à la régulation du processus d'importation. C'est pourquoi l'étude de cas de la Banque Extérieure d'Algérie (BEA) en partenariat avec l'entreprise ENIEM, située à TiziOuzou, représente un exemple concret et pertinent pour illustrer cette interaction entre logistique et finance. En effet, les décisions prises dans ce cadre – entre transport maritime et aérien – permettent de mieux comprendre comment des critères économiques, techniques et bancaires se croisent dans la gestion des flux internationaux.

Comment une entreprise peut-elle choisir le mode de transport le plus adapté à son opération d'importation tout en tenant compte des contraintes logistiques, financières et documentaires imposés notamment par l'intervention de la banque ? Sous-questions :

1. Quels sont les critères logistiques (nature de la marchandise, délais, coûts, sécurité) qui influencent le choix du mode de transport dans une opération d'importation ?

2. En quoi les contraintes documentaires exigées par les partenaires financiers (comme les banques) peuvent-elles orienter le choix entre transport maritime et transport aérien ?

3. Quel est le rôle spécifique de la banque dans le déroulement de l'opération d'importation, et comment influence-t-elle indirectement les décisions logistiques de l'entreprise ?

4. Comment les entreprises importatrices arbitrent-elles entre les différentes options de transport face à la complexité croissante des exigences contractuelles et réglementaires ?

L'objectif principal de ce travail est d'analyser les facteurs déterminants dans le choix du mode de transport dans le cadre d'une opération d'importation. En s'appuyant sur une étude de cas concrète, ce mémoire cherche à comprendre comment les entreprises importatrices prennent leurs décisions logistiques face à des enjeux multiples : nature de la marchandise, délais exigés, coûts d'acheminement, sécurité, mais aussi contraintes documentaires et financières imposées par les institutions bancaires. L'analyse vise à mettre en lumière les interactions entre ces différents paramètres pour proposer une lecture intégrée des choix opérés.

Le choix de cette thématique découle d'un double constat : d'une part, la montée en complexité des opérations d'importation dans un contexte de mondialisation accélérée ; d'autre part, le rôle de plus en plus structurant joué par les banques et les incoterms dans la logistique internationale. L'expérience professionnelle acquise au sein de la Banque Extérieure d'Algérie, en lien avec l'entreprise ENIEM, a permis d'observer concrètement les enjeux auxquels sont confrontés les importateurs dans la coordination entre finance, réglementation et logistique. Ce terrain d'étude a ainsi offert une opportunité unique pour analyser, dans des conditions réelles, les arbitrages effectués entre transport maritime et transport aérien.

Afin d'apporter des éléments de réponse à la problématique posée, ce mémoire est divisé en trois chapitres. Dans le premier chapitre nous allons voir le cadre conceptuel Relatif à la place du transport dans le commerce international. Dans le deuxième chapitre nous allons discuter les déterminants du choix du mode de transport Dans le cadre d'une opération d'importation et en chapitre nous allons étudier comme cas pratique Le choix du mode de transport dans le contexte d'une opération d'importation au sein de la BEA agence 098 site ENIEM.

Chapitre I

Cadre conceptuel relatif à
la place du transport dans
le commerce international

Introduction

Le commerce international n'est pas un phénomène récent ; en effet, déjà au 19^{ème} siècle, le commerce international progressait à un rythme supérieur à celui de la production mondiale. Cette tendance se confirme et même s'accroît après 1945, si bien qu'entre 1980 et 2015 le commerce mondial a été multiplié par 7,8 (d'après l'OMC) tandis que le PIB (qui comprend aussi la production de service) l'a été par 6,8 d'après la Banque mondiale. Dans cette perspective, le commerce international est perçu comme un des moteurs de la croissance.

Cette progression fulgurante du commerce international s'est accompagnée de transformations dans la structure de ce dernier, tant du point de vue de la nature des produits échangés que dans la répartition géographique de ces échanges. Ainsi, au cours de ces deux derniers siècles, la part des produits manufacturés dans les échanges n'a cessé d'augmenter pour devenir prépondérante et ce au détriment des produits agricoles.

Par ailleurs, depuis deux décennies environ, la part des services dans le commerce international s'est accrue considérablement et ils tiennent aujourd'hui une place centrale dans les échanges. Corrélativement, le commerce international a été amené à se concentrer géographiquement autour de trois zones constituant ce que l'on appelle la Triade (Amérique du nord, UE, Asie) ; voire même au sein de chacune de ces zones (commerce intra-zone).

Cette dynamique a ainsi marginalisé certaines parties du monde (exemples : l'Afrique, l'Europe centrale-orientale, le Moyen-Orient, l'Amérique Latine).

Dans ce chapitre nous allons voir le Cadre conceptuel relatif à la place du transport dans le commerce international. Notre chapitre est divisé en deux sections, dans la première section nous allons discuter les caractéristiques du commerce international et dans la deuxième le rôle du transport dans les opérations de commerce.

Section 1 : Caractérisation des opérations du commerce international

Introduction

Le commerce international désigne l'échange de biens et de services entre les pays. Il joue un rôle fondamental dans le développement économique, en permettant aux entreprises d'accéder à de nouveaux marchés et aux consommateurs de bénéficier d'une plus grande variété de produits. Cette section a pour objectif de présenter les principales opérations du commerce international, à savoir l'exportation et l'importation, en mettant en lumière leurs définitions, leurs acteurs, les étapes à suivre ainsi que les avantages et les risques liés à chacune d'elles. Elle permet de mieux comprendre les mécanismes qui encadrent les échanges commerciaux à l'échelle mondiale.

1. Généralités du commerce international

Le commerce international occupe une place centrale dans l'économie mondiale. Il désigne l'ensemble des échanges de biens et de services entre les pays, influençant la croissance, le développement économique et les relations entre États. Cette partie vise à présenter les notions de base du commerce international, à travers sa définition et l'analyse de son importance.

1.1. Définition du commerce international

Le commerce international est l'échange de biens ou de services entre les pays. Les accords de libre-échange facilitent le commerce international en réduisant les obstacles au commerce qui existent entre deux ou plusieurs pays, généralement en réduisant les tarifs (frais de douane sur les marchandises qui franchissent les frontières).¹

L'Organisation mondiale du commerce (OMC) travaille à faciliter le commerce international en créant des règles et des normes mondiales qu'adoptent ensuite ses pays membres.

Au sens strict, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) entre les espaces économiques nationaux. Au sens large, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) et de services entre les espaces économiques nationaux. Les flux de services sont pris en compte dans la mesure où

¹ Banque de développement du Canada. Boîte à outils pour entrepreneur. BDC, www.bdc.ca/fr/articles-outils/boite-outils-entrepreneur. Consulté le 10 février 2025.

leur part progresse rapidement dans les échanges internationaux (surtout le transport, le tourisme et les services aux entreprises).¹

1.2. L'importance du commerce international

Le commerce international représente une réelle opportunité pour les entreprises.

Il favorise la croissance économique en exploitant les avantages comparatifs de chaque pays et permet aux entreprises d'accéder à des marchés plus vastes, ce qui élargit leurs opportunités commerciales.

Il aide également les pays à diversifier leurs sources de revenus et à réduire leur dépendance à l'égard d'un seul secteur ou d'un seul marché.

De plus, le commerce international facilite le transfert de connaissances et de technologies entre les pays, contribuant ainsi au progrès technologique mondial.

Le commerce international est un moteur essentiel de la croissance économique, il crée des emplois à travers toute la chaîne de valeur et encourage l'innovation.

Le commerce international stimule l'économie mondiale. En outre, il contribue à promouvoir l'emploi mondial, à fournir une plus grande variété de biens aux pays et à augmenter le niveau de vie des sociétés.

Le problème que le commerce international résout est l'impossibilité pour les pays d'être autosuffisants. Ceux-ci ne peuvent pas produire tous les biens et services nécessaires au fonctionnement de l'économie. De plus, le commerce international réduit les coûts associés aux négociations bilatérales entre les pays.

De même, la mondialisation a facilité la commercialisation des biens et des services, réduisant les barrières frontalières. Basé sur le commerce international, tout un système de transport spécialisé de marchandises a été créé. Cela permet de déplacer pratiquement n'importe quel produit vers n'importe quelle destination.

En outre, le marché international augmente les exigences de qualité des produits. De cette façon, les consommateurs pourront accéder à des produits avec des normes plus élevées.²

¹ Webclass. *Commerce international*. ses.webclass.fr, www.ses.webclass.fr/notions/commerce-international/. Consulté le 10 février 2025.

² ESG École de Commerce Aix-en-Provence. "L'importance du commerce international," Article en ligne, consulté le 11 février 2025, <https://www.esg.fr/ecole-aix/vie-etudiante/actualite/importance-commerce-international>.

2. Les principales opérations du commerce international

Le commerce international repose sur une série d'opérations bien structurées permettant aux entreprises d'échanger des biens et services au-delà des frontières. Ces opérations englobent notamment l'exportation, l'importation, le transport, la douane et les paiements. Dans cette partie, nous allons nous concentrer sur le processus d'exportation.

2.1. L'exportation

L'exportation est l'une des principales formes d'échange dans le commerce international. Elle permet à une entreprise de vendre ses produits ou services à des clients étrangers. Ce processus implique plusieurs étapes techniques, juridiques et logistiques que nous allons aborder dans cette section.

2.1.1. Définition de l'exportation

L'exportation de marchandises est le processus de vente de biens produits dans un pays à des acheteurs situés à l'étranger. Cela implique généralement :

- La rédaction d'un contrat avec un acheteur étranger ;
- La préparation des biens pour le transport ;
- L'acheminement des biens à destination ;
- La livraison des biens à l'acheteur¹

L'export de marchandises est un moyen, pour les entreprises, de s'étendre sur de nouveaux marchés et de diversifier leurs sources de revenus. Si elle représente une grande opportunité internationale dans lequel elle évolue. Pour de nombreuses entreprises, il est important de comprendre le contexte logistique.²

2.1.2. Les acteurs participants à l'exportation

Une opération d'exportation implique de nombreux intervenants : l'exportateur, l'importateur, les transporteurs, les transitaires, les assureurs, les banques, les douanes, et parfois les organismes publics d'aide au commerce extérieur. Chacun joue un rôle précis dans la réussite de l'opération, depuis

¹ XP LOG. "Exportation." Blog XP LOG, Article en ligne, 2025. Consulté le 13 février 2025. <https://blog.xplog.fr/exportation>.

² SES Webclass. "Commerce international." SES.Webclass, article en ligne, publié 29 août 2013 ; mis à jour 1 décembre 2024. Consulté le 13 février 2025. <https://ses.webclass.fr/notions/commerce-international/>

l'expédition des marchandises jusqu'à leur réception, en assurant conformité, sécurité, et respect des délais.

2.1.2.1. Le transitaire

Le transitaire, aussi appelé affréteur ou commissionnaire en transport, est le plus souvent l'interlocuteur de l'entreprise qui a des marchandises à expédier. Celui-ci va pouvoir prendre en charge l'ensemble ou seulement une partie d'une opération logistique depuis l'entrepôt du fournisseur jusqu'à l'entrepôt du client par un ou plusieurs modes de transport.

Il travaillera selon les requêtes de son client et organisera pour son compte à la demande

- L'emballage nécessaire aux modes de transport retenus (la marchandise qui est envoyée par camion n'est pas emballée de la même façon qu'en conteneur maritime),
- L'opération de transport via un (s'il s'agit d'un camion depuis le point de départ jusqu'au point d'arrivée) ou plusieurs transporteurs (un camion depuis l'entrepôt du fournisseur, un navire ou un avion depuis un port ou un aéroport du pays du fournisseur p. ex. et un camion depuis le port ou l'aéroport d'arrivée jusqu'à la destination finale),

2.1.2.2. Le transporteur

Le transporteur qui effectue uniquement le transport physique de la marchandise avec un moyen de transport qui lui appartient (immatriculé au nom de son entité juridique). En pratique, un transporteur ne pourra donc pas effectuer un transport qui inclut différents modes de transport car il ne peut être à la fois propriétaire de camions, navires, avions ou opérateur ferroviaire.

Il sera toujours important de bien identifier le ou les transporteur(s) dans une opération logistique car c'est eux et uniquement eux qui assument la responsabilité civile des marchandises qui sont sous leur contrôle en cas de faute(s) de leur part. ¹

¹ AWEX – Agence Wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers. "Les acteurs de la logistique," article en ligne, consulté le 13 février 2025, <https://www.awex-export.be/fr/guide-a-l-export/prealables-a-l-export/les-acteurs-de-la-logistique>.

2.1.3. Le processus de l'exportation¹

L'exportation constitue une démarche stratégique importante pour toute entreprise souhaitant se développer à l'international. Elle nécessite une préparation rigoureuse, le respect des normes commerciales et douanières, ainsi qu'une gestion efficace des risques. Le processus peut être structuré en plusieurs étapes clés :

2.1.3.1 Évaluer la préparation de l'entreprise à l'exportation

Avant toute initiative d'exportation, il est indispensable de déterminer si l'entreprise est prête à être compétitive à l'échelle mondiale.

Une évaluation formelle de la préparation à l'exportation est recommandée, afin de mieux cerner les adaptations nécessaires (produits, ressources, capacités).

2.1.3.2 Élaborer un plan d'action et préparer les produits

Après évaluation, l'entreprise doit concevoir un plan d'action export incluant :

- La préparation des produits à l'exportation
- Le respect des exigences nationales et étrangères concernant l'expédition internationale et les procédures douanières.

2.1.3.3 Identifier le code SH du produit

Une des premières démarches techniques consiste à identifier le code du produit selon le Système harmonisé (SH). Ce code est essentiel pour :

- Le classement douanier
- Le calcul des droits de douane
- Le respect des réglementations spécifiques à certaines marchandises.

¹ Trade4MSMEs (WTO MSME Group), Basics of Exporting, guide en ligne, consulté 13 février 2025, <https://trade4msmes.org/fr/guides/basics-of-exporting/>.

2.1.3.4 Recueillir des informations sur les marchés cibles

Il est important de rassembler les données essentielles sur les marchés visés, telles que :

- Les préférences des consommateurs
- La réglementation locale
- Le contexte concurrentiel
- Les conditions d'accès au marché

2.1.3.5 Déterminer les mesures commerciales applicables

Certains produits peuvent être assujettis à des mesures commerciales ou techniques. Il est donc crucial d'identifier :

- Les normes environnementales locales
- Les prescriptions d'emballage et d'étiquetage
- Les certificats de performance ou d'efficacité énergétique

2.1.3.6 Vérifier les accords de libre-échange disponibles

L'entreprise doit examiner si ses produits peuvent bénéficier d'un traitement préférentiel grâce à un accord de libre-échange entre le pays d'origine et le pays importateur. Cela peut permettre :

- De réduire ou d'éliminer les droits de douane
- De gagner en compétitivité sur le marché cible

2.1.3.7 Identifier les certifications valorisantes

Selon la nature du produit, il peut être stratégique de rechercher l'obtention de certifications telles que :

- "Commerce équitable"
- "Produit biologique"

Ces labels peuvent renforcer la crédibilité du produit et faciliter son acceptation sur certains marchés.

2.1.3.8 Organiser la vente et définir les Incoterms¹

Pour commercer à l'international, l'entreprise doit :

- Établir des contrats de vente internationaux
- Choisir les Incoterms appropriés pour définir clairement les responsabilités du vendeur et de l'acheteur (transport, assurance, livraison, douane).

2.1.3.9 Intégrer les différences culturelles et linguistiques

Les barrières culturelles et linguistiques doivent être prises en compte dans :

- La communication commerciale
- La négociation
- Le marketing
- Adapter son approche est fondamental pour réussir sur un marché étranger.

2.1.3.10 Gérer les risques financiers et commerciaux

L'international expose l'entreprise à divers risques :

- Risques économiques (inflation, taux de change)
- Risques politiques (conflits, instabilité)
- Risques commerciaux (non-paiement, rupture de contrat).

Il est donc recommandé d'anticiper ces risques et d'adopter des garanties de paiement et des solutions de couverture.

2.1.3.11 Protéger la propriété intellectuelle (PI)

Lors d'une entrée sur un nouveau marché, il est important de :

- Identifier les actifs de PI de l'entreprise (marques, brevets, designs...)
- Protéger ces droits dans chaque pays où les produits seront commercialisés.

¹ Trade4MSMEs (WTO MSME Group), Basics of Exporting, guide en ligne, consulté le 13 février 2025, <https://trade4msmes.org/fr/guides/basics-of-exporting/>.

2.1.3.12 Choisir une méthode de distribution adaptée

Le choix du mode de transport (maritime, aérien, terrestre) dépend de plusieurs critères : coût, délai, nature du produit.

Il est aussi essentiel de préparer les documents douaniers et logistiques conformément aux procédures en vigueur dans le pays de destination.

2.1.4. Avantages et les risques de l'exportation

L'exportation offre plusieurs avantages tels que la diversification des marchés, l'augmentation du chiffre d'affaires, et l'optimisation de la production. Toutefois, elle comporte également des risques : fluctuation des devises, barrières douanières, retards logistiques, ou encore risques juridiques liés aux contrats internationaux. Une bonne gestion logistique et un choix stratégique du mode de transport peuvent réduire ces risques.

2.1.4.1. Les Avantages de l'exportation¹

Les raisons pour lesquelles votre entreprise envisage d'exporter sont très convaincantes ; voici quelques avantages clés de l'exportation :

- Augmenter les ventes et les bénéfices. La vente de biens et de services sur des marchés que l'entreprise n'a jamais eus auparavant stimule les ventes et augmente les revenus. À long terme, les ventes supplémentaires à l'étranger augmenteront la rentabilité globale une fois les coûts de développement des exportations couverts.

- Améliorer la compétitivité nationale. La plupart des entreprises sont déjà compétitives sur le marché intérieur avant d'entrer sur la scène internationale. Être compétitives sur le marché intérieur aide les entreprises à acquérir des stratégies qui les aideront sur la scène internationale.

2.1.4.2. Les risques liés à l'exportation :

- Le risque de change : Le risque de change renvoie aux fluctuations possibles des taux de change entre le moment de la conclusion du contrat et celui du paiement. En fonction des variations sur le marché des devises.

¹ TJ China Freight. "Advantages and Disadvantages of Exporting," article en ligne, consulté le 15 février 2025, <https://fr.tj-chinafreight.com/advantages-and-disadvantages-of-exporting/>.

- Le risque de ducroire : Le risque de ducroire est souvent qualifié de « risques économiques ». Il intervient lorsqu'un client ne veut pas ou ne peut pas payer. Cette situation peut entraîner des pertes, voire des problèmes de liquidités pour l'exportateur.

- Les risques politiques : Des événements politiques majeurs (émeutes, grèves, voire guerres) sont impossibles à prévoir.

- Le risque de transport : Il peut en arriver des choses, avant que les marchandises n'arrivent à bon port ! A cet égard, les dommages pendant le transport et les retards de livraison en raison de formalités de douane font partie des risques les plus fréquents.

- Le risque juridique : Tout comme pour les échanges commerciaux en Suisse, l'export entraîne des risques de litiges avec les partenaires commerciaux et les concurrents. ¹

2.2. L'importation

Avant d'expliquer les étapes de l'importation, il est important de comprendre ce que signifie ce terme dans le cadre du commerce international.

2.2.1. Définition de l'importation

Le terme importations désigne le fait de faire entrer dans son pays quelque chose qui vient de l'étranger et qui entre dans le cycle de l'économie.²

Les importations consistent en des transactions de biens et de services à un résident d'une juridiction (comme une nation) en provenance de non-résidents. La définition exacte des importations dans les comptes nationaux inclut et exclut des cas « limites » spécifiques. L'importation est l'action d'acheter ou d'acquérir des produits ou des services d'un autre pays ou d'un autre marché que le sien.

Les importations sont importantes pour l'économie car elles permettent à un pays de fournir à son marché certains produits ou services inexistants, rares, coûteux ou de mauvaise qualité avec des produits provenant d'autres pays.³

¹ TJ China Freight. "Advantages and Disadvantages of Exporting," article en ligne, consulté le 15 février 2025, <https://fr.tj-chinafreight.com/advantages-and-disadvantages-of-exporting/>.

² INSEE. "[Nom du concept]," définition en ligne, consulté le 18 février 2025, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1527>.

³ Wikipedia. "Import," Wikipedia, The Free Encyclopedia, article en ligne, consulté le 18 février 2025, <https://en.wikipedia.org/wiki/Import>.

2.2.2. Les acteurs participants à l'importation

- Le fournisseur : c'est celui qui vend le bien ou le service.
- Le client : c'est le destinataire de la marchandise.
- Les banques et institutions financières : elles ont le rôle de faciliter les transactions financières internationales.
- Le transporteur : il est responsable sur le déplacement du bien du pays d'origine vers un pays de destination.
- Les autorités douanières : sont chargés de vérifier la conformité des marchandises au règlement douaniers, elles contrôlent le produit dans les deux pays.¹
- Les compagnies d'assurances : elles proposent une assurance pour protéger les importations contre les dommages, les pertes, les vols pendant leur transport international.²

2.2.3. Le processus d'importation

Afin d'acquérir et recevoir un produit d'un pays il est nécessaire de terminer le processus d'importation. C'est un ensemble d'étapes qui doivent être franchi par le client et le fournisseur pour clore l'opération commerciale.

Les étapes à suivre dans ce processus sont les suivantes :

2.2.3.1 La recherche d'un fournisseur

Trouver un fournisseur à l'étranger c'est la première étape dans un projet d'import consiste à trouver un fournisseur à l'étranger, capable de produire les biens que vous souhaitez importer.³

2.2.3.2 Évaluer les conditions et les droits à l'importation

Avant de procéder à l'importation de marchandises, il est important de s'assurer que celle-ci est conforme aux réglementations du pays importateur. Cela inclut les droits de douane, les normes de qualité et de sécurité, et la protection de l'environnement.

¹ Acteurs dans l'Import-Export, document en ligne, Scribd, consulté le 19 février 2025, <https://fr.scribd.com/document/680715209/Acteurs-dans-l-Import-Export>.

² Benali, Amina. Analyse de la gestion des opérations d'importation et d'exportation d'une entreprise : Cas de CEVITAL SPA. Mémoire de fin de cycle, Université de Béjaïa, 2022.

³ Economy-Pedia. "Importation process," article en ligne, consulté le 22 février 2025, <https://economy-pedia.com/11040839-importation-process>.

Un importateur avisé devra notamment prendre soin de s'informer :

- Sur les réglementations concernant les produits à importer ;
- Sur les taux de droits de douane applicables aux produits que vous souhaitez importer.
- Vérifiez si des licences ou des autorisations particulières sont nécessaires ;
- Sur les réglementations internationales, telles que les normes OMC et les accords de libre-échange ;
- Sur les éventuelles certifications requises pour les produits à importer.

2.2.3.3 Préparer la vente et organiser le transport

Cela comprend la négociation des conditions de vente, dont le prix, les quantités, les modalités de paiement et les délais de livraison. Les conditions négociées donnent ensuite lieu à la rédaction d'un contrat de vente.

Il est important de planifier le transport international des marchandises pour assurer leur arrivée à destination dans les délais prévus et à un coût raisonnable.

2.2.3.4 Préparer les documents pour le dédouanement à la frontière

Avant l'entrée des marchandises sur le territoire du pays importateur, elles doivent être dédouanées à la frontière. Cela nécessite typiquement de préparer un ensemble de documents pour les autorités douanières.

2.2.3.5 Réception de la marchandise

L'opération de l'importation se termine par la réception des produits par le client après ces différentes étapes à l'endroit indiqué.¹

2.2.4. Avantages et risques d'importation

L'importation joue un rôle essentiel dans l'ouverture des économies et dans la compétitivité des entreprises. Toutefois, comme toute activité commerciale internationale, elle présente à la fois des opportunités et des risques. Ce point met en évidence les principaux avantages économiques liés à l'importation, ainsi que les risques potentiels qu'elle peut engendrer pour les entreprises et les pays importateurs.

¹ Thommerel, Maxime. "Tout savoir sur l'importation [Guide complet]," XP LOG – Blog, article en ligne, 2 mars 2023. Consulté le 22 février 2025. <https://blog.xplog.fr/importation>.

2.2.4.1. Avantages

- Un élargissement de l'offre de produits : l'import permet globalement aux consommateurs d'accéder à une plus large gamme de produits, notamment ceux n'étant pas fabriqués ou pas disponibles dans leur propre pays.

- Une baisse des coûts : l'import peut contribuer à mettre sur le marché des produits à un prix inférieur à celui des mêmes produits s'ils étaient fabriqués localement. Cela entraîne une baisse des coûts pour les entreprises et une augmentation du pouvoir d'achat des consommateurs.

- Une augmentation de la qualité moyenne des produits : les entreprises importatrices sont soumises à des normes de qualité strictes.

- Une stimulation économique : l'import peut contribuer à stimuler l'économie en créant de nouvelles opportunités d'emploi et en encourageant la concurrence entre les entreprises ¹

2.2.4.2. Les risques liés à l'importation

- Le risque de crédit : est lié à l'éventuelle défaillance de l'une des parties – soit un défaut de paiement de l'importateur, soit un défaut de livraison de l'exportateur.

- Le risque de change : n'est pas à négliger. L'importation implique souvent des transactions en devises étrangères. Cela peut entraîner un risque de change si le taux varie de manière brutale et inattendue.

- Le risque qualité : doit être aussi intégré dans la stratégie de l'importateur. En effet, les produits importés peuvent ne pas répondre aux normes de qualité attendues.

- Le risque de non-conformité réglementaire : est directement lié au précédent. Il est notamment important de respecter les réglementations du pays importateur en matière de droits de douane, normes de qualité/sécurité et protection de l'environnement.

¹ Thommerel, Maxime. "Tout savoir sur l'importation [Guide complet]," XP LOG – Blog, article en ligne, 2 mars 2023. Consulté le 27 février 2025. https://blog.xplog.fr/importation?hs_amp=true.

- Le risque lié au transport : souvent sur des distances très longues, est enfin à prendre en compte. Cela inclut la possibilité d'une dégradation des marchandises ou d'un retard de livraison entraînant un important préjudice financier.¹

Conclusion

Le commerce international permet aux pays d'échanger des biens et des services, ce qui aide les entreprises à se développer. Pour réussir une opération d'importation ou d'exportation, il faut suivre plusieurs étapes, respecter les règles en vigueur et bien choisir ses partenaires. Cette section nous a aidés à mieux comprendre comment se passent ces échanges, pourquoi ils sont importants, et quels sont les avantages et les risques qui peuvent exister.

¹ Thommerel, Maxime. "Tout savoir sur l'importation [Guide complet]," XP LOG – Blog, article en ligne, 2 mars 2023. Consulté le 27 février 2025. https://blog.xplog.fr/importation?hs_amp=true.

Section 2 : Le rôle du transport dans les opérations de Commerce international

Introduction

Dans un monde de plus en plus ouvert aux échanges internationaux, le transport joue un rôle essentiel pour faire circuler les marchandises d'un pays à un autre. Il ne s'agit pas seulement de déplacer des produits d'un point A à un point B, mais d'assurer un lien fiable et organisé entre les différents acteurs du commerce international. Grâce au transport, les entreprises peuvent livrer leurs produits à temps, accéder à de nouveaux marchés, réduire leurs coûts logistiques et répondre aux besoins des clients dans plusieurs régions du monde.

Dans cette section, nous allons d'abord expliquer ce qu'est le transport international et pourquoi il est devenu si important dans les échanges commerciaux. Ensuite, nous aborderons les différents types de transport (comme le maritime, l'aérien, le ferroviaire ou le routier), chacun avec ses propres particularités. L'objectif est de montrer comment le choix du mode de transport peut influencer la réussite des opérations commerciales à l'échelle internationale.

1. Généralités sur le transport international

Le transport international désigne l'ensemble des opérations logistiques assurant le déplacement de marchandises entre deux pays. Il est encadré par des règles juridiques, des conventions internationales, et des standards techniques qui garantissent la fluidité des échanges et la sécurité des flux. Il représente un maillon stratégique dans la mondialisation des échanges et dans la compétitivité des entreprises à l'export et à l'import

1.1. Définition du transport international

Le transport international consiste en l'acheminement de marchandises ou de personnes entre différents pays. Il s'agit d'un élément essentiel du commerce mondial, permettant le mouvement des biens à travers les frontières. Ce type de transport implique divers modes tels que le maritime, le routier, le ferroviaire ou encore l'aérien, chaque mode ayant ses caractéristiques propres et ses contraintes spécifiques. Le transport international nécessite une bonne connaissance des réglementations douanières et logistiques de chaque pays traversé pour garantir la fluidité des opérations¹

¹ Transaldis. "Qu'est-ce que le transport international?", article en ligne, consulté le 05 mars 2025, <https://transaldis.com/quest-ce-que-le-transport-international/>

1.2. Importance du transport international

Le commerce international constitue une opportunité stratégique pour les entreprises en leur offrant un accès à des marchés plus larges et en exploitant les avantages comparatifs des pays, favorisant ainsi la croissance économique. Il contribue à la diversification des revenus nationaux, réduit la dépendance à un secteur unique et facilite le transfert de technologies et de savoir-faire. Véritable moteur de l'innovation et de la création d'emplois à travers la chaîne de valeur, il améliore également le niveau de vie et offre une plus grande variété de biens aux consommateurs. Il répond à l'incapacité des pays à être autosuffisants, tout en abaissant les coûts des négociations bilatérales. Grâce à la mondialisation, il permet une circulation plus fluide des marchandises, incitant à des standards de qualité plus élevés sur les marchés mondiaux.¹

1.3. Fonctionnement du transport international

- Le transport international permet le déplacement de marchandises entre pays via plusieurs modes : maritime, aérien, ferroviaire et routier.
- Chaque mode a ses avantages et contraintes, influençant le choix logistique.
- Une planification rigoureuse est nécessaire pour choisir les itinéraires optimaux et rentables.
- Le respect des réglementations internationales (sécurité, poids, douanes) est indispensable.
- La documentation (connaissance, lettre de transport aérien) est essentielle pour identifier les marchandises, les expéditeurs et les destinataires.
- Les infrastructures comme les ports, aéroports, gares de fret, routes et voies ferrées sont des points clés de la chaîne logistique.
- La traçabilité des marchandises via la RFID ou le GPS permet un suivi en temps réel et améliore la précision des livraisons.

¹ Alizadeh, Hamzeh, Ph.D. Importance du transport. Document PDF en ligne, Cours CIV6705, Automne 2021, École Polytechnique de Montréal. Consulté le 05 mars 2025.
moodle.polymtl.ca/pluginfile.php/720350/mod_resource/content/5/1%20%20Importance%20du%20transport.pdf.

- Une coordination efficace entre les acteurs (chargeurs, transporteurs, transitaires, douanes, destinataires) est primordiale.
- La gestion des risques (retards, conditions climatiques, blocages douaniers) est essentielle pour assurer la fiabilité des flux logistiques.¹

2. Type du transport international

Le transport peut être effectué par un seul ou plusieurs modes de transport (train ; bateau; avion; camion; barge).

Le déplacement de la marchandise peut également dépendre de plusieurs transporteurs.

Dans ce cas, il y a transports successifs.

On distinguera les transports homogènes, combinés, Mixte, mixtes superposés, multimodaux ou intermodaux.

2.1. Les transports homogènes

Les transports sont homogènes lorsque tous les transporteurs sont soumis à un même régime juridique.

Exemple : un déplacement de marchandises réalisé par plusieurs transporteurs routiers, sous le même document de transport (lettre de voiture), constitue un transport homogène.

2.2. Les transports combinés

Les transports sont combinés lorsque les transporteurs concernés sont soumis à des régimes juridiques différents.

Exemple : un déplacement de marchandises réalisé par des transporteurs routiers, une partie relevant d'une convention internationale ; l'autre du régime national, est un transport combiné.

¹ Transaldis. "Qu'est-ce que le transport international?", article en ligne, consulté le 05 mars 2025, <https://transaldis.com/quest-ce-que-le-transport-international/>

2.3. Les transports mixtes

Les transports sont mixtes lorsque le déplacement de la marchandise nécessite le recours à plusieurs modes de transport.

Exemple : le préacheminement en camion, suivi d'un transport principal par train, est un transport mixte.

2.4. Les transports mixtes superposés

Les transports sont mixtes superposés lorsqu'un moyen de transport est chargé sur un autre moyen de transport.

Exemple : un camion chargé sur un navire constitue un transport mixte superposé.

2.5. Les transports multimodaux (ou intermodaux)

Les transports sont multimodaux ou intermodaux lorsque le déplacement de la marchandise est effectué en vertu d'un acte de transport unique et par au moins deux modes de transport différents. Le cas le plus usuel couvre la situation suivante : préacheminement, transport principal et post-acheminement.¹

3. Les modes de transport international

Dans le cadre du commerce international, les entreprises peuvent choisir entre plusieurs modes de transport – maritime, aérien, ferroviaire, routier ou multimodal – selon des critères techniques, économiques, et commerciaux. Le choix du mode approprié dépend de nombreux facteurs tels que la nature des marchandises, le délai exigé, la distance, les coûts, et les infrastructures disponibles.

3.1. Le transport Maritime

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans les échanges commerciaux mondiaux. C'est l'un des moyens les plus utilisés pour le transport de marchandises, en raison de sa capacité à acheminer de grandes quantités sur de longues distances. Présent depuis des siècles, il reste aujourd'hui un pilier du commerce international et un acteur clé de la mondialisation.

¹ Belotti, Jean. Transport international de marchandise. 5^e édition. France : Vuibert, janvier 2025, p. 47.

3.1.1. Définition du transport maritime

Le fret maritime consiste à acheminer des marchandises par bateau, d'un port à un autre. Il emprunte des voies sillonnant l'ensemble des étendues d'eau mondiales : mers, océans, fleuves et canaux.¹

Le transport maritime joue un rôle majeur dans les échanges mondiaux de marchandises: à lui seul, il assure plus de 80 % des échanges intercontinentaux de fret (c'est-à-dire de marchandises), soit environ 8 milliards de tonnes (un chiffre qui varie à la hausse comme à la baisse ces dernières années, en raison de la récession de 2009) Le transport de passagers, lui, a beaucoup décliné au profit de l'avion.²

3.1.2. Les principaux navires : (les techniques de transport maritime)

Les spécificités de chaque type de cargaison impliquent des conditions de manutention particulières, et elles doivent être transportées sur le type de navire le plus approprié.

- Les navires porte-conteneurs : possède généralement une capacité comprise en 500 et 3000 conteneurs par trajet.
- Les navires roulier (ou RO-RO) : pour les frets roulant et tracté comme les véhicules.
- Les navires mixtes (ou CON-RO) : assurent à la fois le fret roulant et le transport de conteneurs.
- Les navires vraquiers : transport de matière en vrac comme les céréales.
- Les navires frigorifiques : convoyage de denrées alimentaires périssables.
- Les navires pétroliers : prévus pour les produits raffinés.
- Les navires méthaniers : conçus pour le transport de tous les gaz à l'état naturel ou liquide.
- Les navires chimiques : pour les produits chimiques et dangereux, ou encore les boissons alcoolisées.

¹ Akanea. "Fret maritime," page web, consulté le 06 mars 2025, <https://akanea.com/transport-international/glossaire-tms-freight-forwarding/fret-maritime>.

² Assistance Scolaire. "Réviser une notion – Géographie 4e," page web, consulté le 06 mars 2025, https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/4_geo_06.

3.1.3. Les acteurs du transport maritime

- L'armateur : personne en charge du transport maritime.
- L'agent maritime : représentant de l'armateur qui s'occupe des formalités administratives, et de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et durant son séjour dans le port.
- Le commissionnaire de transport : professionnel en charge d'organiser la totalité ou une partie du transport de marchandises pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire de ces dernières.
- Le courtier maritime : individu qui s'entremet entre deux entreprises pour l'achat/vente d'un navire, ou pour de la location.¹

3.1.4. Les documents du transport maritime

Le transport maritime nécessite des documents officiels constituant le contrat entre vendeur et acheteur.

3.1.4.1. Le connaissement maritime (Bill of Lading – B/L)

- Contrat de transport maritime émis par le transporteur à l'expéditeur.
- Délivré en 3 originaux (négociables) et 6 copies (non négociables).

Son rôle :

- Preuve du contrat de transport.
- Attestation de réception des marchandises.

3.1.4.2. La lettre de transport maritime (Sea WayBill – SWB)

- Document non négociable, délivré à l'expéditeur.
- Utilisé pour des transactions non commerciales (entre sociétés du même groupe).
- Vise à simplifier et accélérer les échanges logistiques.
- Utilisé lorsque le paiement est effectué avant l'expédition.

¹ Assistance Scolaire. "Réviser une notion – Géographie 4e," page web, consulté le 06 mars 2025, https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/4_geo_06.

Informations mentionnées sur le document :

- Nom du navire.
- Ports d'embarquement et de destination.
- Coordonnées de l'expéditeur et du destinataire.

3.1.4.3. Le connaissance FIATA FBL

- Contrat de transport maritime international à caractère multimodal.
- Émis par un transitaire, il engage sa responsabilité.
- Émis "à ordre" et négociable, il devient un titre de propriété des marchand-Titre de propriété endossable du fret pendant son acheminement¹

3.1.5. Les avantages et les inconvénients du transport maritime²

Tableau n° 01 : Avantages et inconvénients du transport maritime

| Avantages | Inconvénients |
|--|---|
| Moins polluant : le fret maritime émet moins de CO2. | Lenteur : moyen de transport lent qui engendre parfois du retard; |
| Economique : c'est l'un des moyens de transport les moins cher, pour une capacité de volume très importante. | Visibilité : en mer, il est difficile de situer |
| Adaptable : de nombreux types de conteneurs existent, pour chaque catégorie de marchandises. | Avec précision ses marchandises. Cependant, des outils digitaux existent pour géo localiser son conteneur ; |
| Fiable : il offre des garanties en termes de régularité et de sécurité. | Démarches douanières : nécessite un nombre important de document pour autoriser l'entrée au port. |
| Pratique : les marchandises sont acheminées dans des conteneurs maritimes sur de très longues distances, sans rupture de charge. | |

Source : Akanea. "Fret maritime," page web, consulté le 10 mars 2025, <https://akanea.com/transport-international/glossaire-tms-freight-forwarding/fret-maritime>.

¹ Belotti, Jean. Transport international de marchandise. 5^e édition. France : Vuibert, janvier 2025, p. 271.

² Akanea. "Fret maritime," page web, consulté le 10 mars 2025, <https://akanea.com/transport-international/glossaire-tms-freight-forwarding/fret-maritime>.

3.2. Le transport aérien

Le transport aérien est devenu un élément incontournable de la mobilité moderne. Grâce à sa rapidité et à sa capacité à relier des régions éloignées, il occupe une place stratégique dans les échanges internationaux et le développement économique.

3.2.1. Définition du transport aérien

Le transport de fret aérien consiste à acheminer des marchandises par avion, d'un aéroport à un autre. Cette activité est réglementée par des accords IATA (Association du Transport Aérien international) et des conventions internationales.

Les opérations de fret aérien s'effectuent sous le régime d'une lettre de transport aérien (LTA), titre de transport des marchandises. ¹

3.2.2. Les particularités du fret aérien

- Le coût : les prix sont bien supérieurs aux autres modes de transport,
- La rapidité : les délais de livraison sont courts et c'est donc un moyen de transport idéal pour les produits périssables ou les livraisons urgentes,
- La fiabilité : la sécurité des marchandises est plus importante (pas de perte ou de produits endommagés),
- La régularité : les vols assurés par les compagnies aériennes sont réguliers, et ne subissent que très peu de contretemps. ²

3.2.3. Les types d'avions qui transportent les marchandises :

- Les avions cargos : leur utilisation est exclusivement dédiée au transport de matériel ou de marchandises.
- Les avions passagers : le fret est chargé dans les soutes, sous le pont principal occupé par les passagers.

¹ Article Qualitair&Sea. « Transport international : quels documents de transport pour votre marchandise ? », Qualitair&Sea, consulté le 10 mars 2025, <https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/transport-international-quels-documents-de-transport-pour-votre-marchandise>.

² Article Qualitair&Sea. « Transport international : quels documents de transport pour votre marchandise ? », Qualitair&Sea, consulté le 41 juillet 2025, <https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/transport-international-quels-documents-de-transport-pour-votre-marchandise>.

- Les combi-avions : il s'agit d'engins mixtes capables de transporter des passagers et du fret. En effet, ils peuvent avoir une cabine séparée, un très grand porte cargo et être dotés de rails permettant de retirer facilement les sièges.

3.2.4. Les Documents de transport pour le transport aérien :

Dans le cadre du transport aérien de marchandises, un document essentiel accompagne chaque expédition : la Lettre de Transport Aérien (LTA), connue en anglais sous le nom Air Way Bill (AWB).

La LTA est un contrat de transport conclu entre la compagnie aérienne (ou son agent agréé) et le transitaire (celui qui organise l'expédition). Ce contrat formalise l'accord pour le transport des marchandises par voie aérienne.

Ce document est normalisé par l'IATA (International Air Transport Association), ce qui garantit des formats et des règles harmonisés au niveau international.

Une fois que le transporteur y appose la date d'expédition et le numéro de vol, la LTA devient la preuve officielle que la marchandise a été prise en charge.

-Elle permet de calculer les tarifs du transport aérien.

-Elle sert à justifier la prise en charge et à prouver que la marchandise est bien confiée au transporteur.

-Elle peut être utilisée pour activer les garanties d'assurance en cas de perte ou de dommage.¹

¹ Logistique Conseil. "Réglementation internationale du transport aérien," article en ligne, consulté le 15 mars 2025, <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Reglementation-transportaerien.htm>.

3.2.5. Avantages et inconvénients du transport aérien :¹

Tableau n° 02 : Avantages et inconvénients du transport aérien

| Avantages | Inconvénients |
|---|--|
| Vitesse et fiabilité : ce mode de transport offre les délais d'expédition les plus rapides possibles, ainsi que des heures d'arrivée et de départ fiables. | Coûts plus élevés : Il s'agit du moyen le plus coûteux d'exporter et d'importer des marchandises. |
| Sécurité : La sécurité est très stricte dans les aéroports. Les marchandises doivent suivre des réglementations et des contrôles stricts. | Capacité de transport limitée : Le poids des articles déterminera s'ils peuvent être envoyés par avion. |
| Emplacements desservis : Même les emplacements les plus éloignés peuvent être desservis par voie aérienne. | Fiable selon les conditions météorologiques, le mauvais temps peut retarder le décollage et l'atterrissage, entraînant des retards |
| Coût de l'emballage : La cargaison est généralement expédiée dans un emballage très léger, ce qui réduit le besoin de matériaux d'emballage et de conteneurs. | Restrictions légales Chaque pays aura des exigences légales différentes. |
| | Empreinte carbone plus élevée : Sur le plan environnemental, le fret aérien laisse l'empreinte carbone la plus importante. |

Source : Millennium Cargo. "Fret aérien : avantages, inconvénients et est-ce fait pour vous ?", *Millennium Cargo*, 28 novembre 2022, article en ligne, consulté le 15 mars 2025, <https://www.millenniumcargo.com/fr/fret-aerien-avantages-inconvenients-est-ce-fait-pour-vous/>.

3.3. Le transport terrestre

Le transport terrestre englobe les modes de déplacement qui se déroulent sur la surface de la terre, tels que les voitures, les trains, et les bus, constituant des éléments cruciaux pour l'infrastructure mondiale. Ces modes de transport facilitent le mouvement des personnes et des marchandises, jouant un rôle essentiel dans les économies et l'accessibilité géographique.²

3.3.1. Types de transport terrestre

Le transport terrestre regroupe l'ensemble des déplacements effectués par voie routière et ferroviaire. Il constitue un maillon fondamental dans la chaîne de transport, assurant la liaison

¹ Millennium Cargo. "Fret aérien : avantages, inconvénients et est-ce fait pour vous ?", *Millennium Cargo*, 28 novembre 2022, article en ligne, consulté le 15 mars 2025, <https://www.millenniumcargo.com/fr/fret-aerien-avantages-inconvenients-est-ce-fait-pour-vous/>.

² StudySmarter. "Transport terrestre," article en ligne, consulté le 18 mars 2025, <https://www.studysmarter.fr/resumes/hotellerie-et-tourisme/infrastructures-et-services-touristiques/transport-terrestre/>.

entre les différents modes de transport et facilitant la circulation des biens à l'échelle locale, nationale et régionale.

3.3.1.1. Transport routier

Ce qu'on appelle le transport routier est le fait de déplacer des marchandises et des personnes par voie terrestre (routes et autoroutes). Il comprend le déplacement utilisant les véhicules légers, mais plus communément il fait référence au transport de marchandises par véhicules poids lourds au niveau national et international. ¹

3.3.1.1.1 Les acteurs du fret routier international

- Le transitaire : mandaté par l'expéditeur ou le destinataire, le transitaire a pour rôle d'organiser la livraison des marchandises selon la demande de son client,

- Le commissionnaire de transport : intermédiaire qui gère l'organisation de bout en bout de l'acheminement de la marchandise. Contrairement au transitaire, il reste libre de choisir les modes de transport les plus adaptés,

- Le transporteur : l'entreprise qui prend en charge concrètement le transport de la marchandise d'un point A à un point B,

- Le manutentionnaire : personne qui a pour mission de procéder à la manipulation et à la réception du fret routier,

- Le déclarant en douane : individu qui assure le passage de la marchandise aux frontières en fournissant les documents douaniers et administratifs nécessaires. ²

¹ CEVA Logistics. "Transport terrestre," glossaire, consulté le 18mars 2025, <https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/transport-terrestre/>.

² Akanea. Fret routier international – glossaire TMS Freight Forwarding. Consulté le 20 mars 2025. <https://akanea.com/transport-international/glossaire-tms-freight-forwarding/fret-routier-international/>.

3.3.1.1.2 Les avantages et les inconvénients du transport routier :¹

Tableau n°03 : Les avantages et les inconvénients du transport routier

| Avantages | Inconvénients |
|---|---|
| Souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte, sans rupture de charge et au transport combine ; | Sécurité et délais dépendant des pays parcourus et des conditions climatiques |
| Délais relativement court grâce aux infrastructures routières allégées, comme le carnet TIR; | Développé surtout en Europe continentale pour les distances moyennes. |
| Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage, ... - Rapport vitesse / prix avantageux. | |

Source : Transport Express. Le transport routier national : quels sont ses avantages ? Publié le 26 mars 2024. <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/transport-routier-national>.

3.3.1.2 Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est un pilier majeur du système de transport, favorisant le déplacement efficace des marchandises. Il représente une solution durable et économique face aux défis actuels de mobilité et d'environnement

3.3.1.2.1 Définition du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est un moyen de transport utilisant des véhicules à roues circulant sur des voies, qui se composent généralement de deux rails en acier parallèles. Le transport ferroviaire est l'un des deux principaux moyens de transport terrestre, après le transport routier.

¹ Transport Express. Le transport routier national : quels sont ses avantages ? Publié le 26 mars 2024. Consulté le 20 mars 2025. <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/transport-routier-national>.

Il est utilisé pour environ 8 % du transport de passagers et de marchandises dans le monde, grâce à son efficacité énergétique et à sa vitesse potentiellement élevée.¹

Le transport ferroviaire est également particulièrement adapté au transport de marchandises sur de longues distances. Dans les grands pays géographiquement étendus, comme les États-Unis, la Russie et la Chine, le rail peut être l'option la plus efficace pour relier des régions éloignées.²

Le transport ferroviaire est reconnu pour être particulièrement sûr et stable, augmentant la sécurité et minimisant les risques d'accidents par rapport à la route, réduisant ainsi les primes d'assurance éventuellement élevées liées à d'autres modes de transport.³

3.3.1.2.2 Documents du transport ferroviaire :⁴

La lettre de transport ferroviaire est un document non négociable contenant les instructions données à la compagnie ferroviaire pour la manutention, l'expédition et la livraison de l'envoi. Aucun autre document n'est requis pour les expéditions intérieures, mais les expéditeurs peuvent souhaiter inclure des informations supplémentaires telles qu'une liste de colisage détaillée. Pour le transport international transfrontalier, les expéditeurs doivent être informés localement des documents nécessaires.

Lettre de transport ferroviaire/lettre de transport de marchandises - Les documents relatifs au transport ferroviaire sont contrôlés par l'intermédiaire de la lettre de transport ferroviaire.

Contrairement au connaissement maritime (BOL) ou à la lettre de voiture (CMR), la lettre de transport ferroviaire est un document non standard, au format non préétabli. Les lettres de transport ferroviaire sont généralement créées et fournies par la compagnie ferroviaire et contiennent des informations importantes et pertinentes au niveau local.

¹ Wikipedia contributors. "Rail Transport." Wikipedia, The Free Encyclopedia. Dernière modification le 21 mars 2025. https://en.m.wikipedia.org/wiki/Rail_transport.

² Railsider. Le rôle du transport ferroviaire dans le transport intermodal de marchandises. Consulté le 21 mars 2025. <https://www.railsider.com/fr/le-role-du-transport-ferroviaire-dans-le-transport-intermodal-de-marchandises>.

³ Hapia. Mode de transport de marchandise. Consulté le 21 mars 2025.

⁴ Log Cluster. Transport ferroviaire. Consulté le 23 mars 2025. <https://log.logcluster.org/fr/transport-ferroviaire>.

3.3.1.2.3 Les avantages et les inconvénients du transport ferroviaire

Tableau n°4 : Les avantages et les inconvénients du transport routier

| Avantages | Inconvénients |
|---|--|
| Rentabilité : Le fret ferroviaire est souvent plus abordable pour les expéditions longue distance, ce qui permet aux entreprises de toutes tailles de réduire leurs coûts de transport. | Flexibilité limitée : Le transport ferroviaire est moins flexible que le transport routier, car il nécessite des infrastructures spécifiques et ne peut pas atteindre toutes les destinations directement. |
| Le développement durable : Avec moins d'émissions de gaz à effet de serre | Temps de transit : Pour certaines cargaisons, le temps de transit peut être plus long en raison des horaires de train et des arrêts intermédiaires. |
| Fiabilité : Les chemins de fer ont des itinéraires programmés et sont moins affectés par les conditions de circulation, ce qui permet d'obtenir des temps de transit fiables | Coûts d'infrastructure : La construction et l'entretien des voies ferrées peuvent être coûteux, ce qui peut influencer les tarifs de transport. ¹ |
| La sécurité : Le transport ferroviaire offre une sécurité accrue pour certaines marchandises, en particulier les matières dangereuses. ² | |

Source : Belotti, Jean. Transport international de marchandise. 5e éd. Paris : Vuibert, janvier 2025 et Quizlet. « Avantages et désavantages du transport routier et ferroviaire ». <https://quizlet.com/study-guides/avantages-et-desavantages-du-transport-routier-et-ferroviair->

Conclusion

Le transport occupe une place centrale dans le bon déroulement des échanges internationaux. Il permet non seulement d'assurer la livraison des marchandises dans les délais, mais aussi de garantir leur sécurité, leur traçabilité et leur conformité aux exigences du commerce mondial. Chaque mode de transport (maritime, aérien, ferroviaire ou routier) présente des avantages spécifiques qui doivent être choisis selon la nature des marchandises, les délais attendus et les coûts impliqués.

Ainsi, bien comprendre le fonctionnement et les particularités de chaque mode de transport permet aux entreprises de mieux organiser leurs opérations logistiques et de renforcer leur compétitivité sur les marchés internationaux.

¹ Belotti, Jean. Transport international de marchandise. 5e éd. Paris : Vuibert, janvier 2025.

² Quizlet. « Avantages et désavantages du transport routier et ferroviaire ». Consulté le 23 mars 2025. <https://quizlet.com/study-guides/avantages-et-desavantages-du-transport-routier-et-ferroviair->

Conclusion

À travers ce premier chapitre, nous avons mis en évidence les éléments fondamentaux qui structurent les opérations du commerce international. D'un côté, nous avons vu que l'exportation et l'importation constituent les deux grandes formes d'échange, impliquant une pluralité d'acteurs (fournisseurs, clients, transitaires, douanes, banques), et un enchaînement d'étapes bien précises, souvent influencées par les normes, les politiques commerciales et les risques géopolitiques ou financiers. De l'autre, nous avons souligné le rôle stratégique du transport, qui assure le lien physique indispensable à la concrétisation de ces échanges.

Le transport international, par sa diversité de modes (maritime, aérien, terrestre, ferroviaire), représente un pilier logistique et économique majeur dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. Son efficacité, sa sécurité et sa flexibilité sont aujourd'hui des critères déterminants dans le choix d'un mode de transport, notamment en fonction des caractéristiques des marchandises, des délais attendus et des coûts à supporter.

En définitive, ce chapitre a permis d'ancrer les bases essentielles à la compréhension du commerce international et de ses mécanismes logistiques. Ces fondements serviront de socle pour aborder dans les chapitres suivants les critères déterminants dans le choix du mode de transport dans le cadre d'une opération d'importation.

Chapitre II

Les déterminants du choix du
mode de transport dans le
cadre d'une opération
d'importation

Introduction

Le transport international de marchandises constitue un maillon essentiel de la chaîne logistique, reposant sur un système structuré qui mobilise de nombreux intervenants tels que les transporteurs, les transitaires et les douaniers. Ce système est soumis à des contraintes techniques, économiques, réglementaires et contractuelles, nécessitant une coordination rigoureuse. Le transport ne se limite pas à un simple déplacement physique de biens : il leur confère une valeur ajoutée en influençant directement les coûts de production, les délais de livraison et la compétitivité des entreprises. L'objectif de ce chapitre est d'analyser les facteurs qui orientent le choix du mode de transport dans le cadre d'une opération d'importation, en tenant compte de critères tels que la nature des marchandises, le coût, le délai, la sécurité, la distance, ainsi que les Incoterms et les obligations documentaires. Cette analyse permettra de mieux comprendre comment les entreprises importatrices prennent des décisions logistiques face aux exigences croissantes du commerce international.¹

¹ Banque d'Algérie. (2003, 2004, 2005). *Évolution économique et monétaire en Algérie : Rapports annuels*. Alger : Banque d'Algérie. (Disponible sur : Manuel de la Banque d'Algérie, évolution économique et monétaire en Algérie, rapports annuels, 2003, 2004 Et 2005) (Consulté le 15 /04/2025)

Section 1 : Les facteurs influençant le choix du mode de transport

Le transport est un élément crucial de la chaîne logistique pour les entreprises. Il permet d'expédier et d'acheminer des marchandises en tout genre quotidiennement par différents moyens de transport tels que le camion, le train ou la voie maritime. Bien choisir son mode de transport, en tenant compte de l'impact environnemental et des coûts, est donc indispensable. En fonction des différents critères qui vont impacter l'acheminement des biens, vous devez trouver le mode de transport logistique qui répond le mieux à vos besoins. Les coûts, les délais et la durabilité ne sont pas les seuls paramètres à prendre en compte.¹

1. Le prix du mode de transport

Le coût est souvent l'un des facteurs les plus importants lorsqu'il s'agit de choisir un mode de transport pour les marchandises. Chaque type de transport a ses avantages et inconvénients en termes de coûts :

- Le transport routier est généralement abordable, surtout pour les distances courtes et moyennes. Les frais peuvent augmenter avec la distance, la taille et le poids des marchandises.
- Le transport ferroviaire est souvent moins cher que le routier pour les longues distances, mais nécessite parfois un acheminement complémentaire par camion ou autre moyen.
- Le transport maritime est économique pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, mais soumis à des frais portuaires et douaniers.
- Le transport par fret aérien est rapide mais souvent plus coûteux. Il est particulièrement adapté aux produits périssables ou à haute valeur.

Pour évaluer le coût global, pensez à inclure non seulement le tarif du transport lui-même, mais aussi les frais annexes tels que l'emballage, l'assurance et les taxes éventuelles.²

1-1 Le coût des stockages

Il tend à amont chez le fournisseur qu'en aval chez le distributeur et le client. Plus le lot économique est réduit et permet des livraisons fréquentes, plus les économies de stockages sont substantielles.

¹ Hapia. *Mode de transport de marchandise*. Disponible sur : <https://www.hapia.fr/blog/hapia/mode-de-transport-de-marchandise>, consulté le 17 avril 2025.

² Cap Express. *7 critères pour bien choisir le mode de transport de vos marchandises*. Disponible sur : <https://www.cap-express.fr/fr/actualites/7-criteres-pour-choisir-mode-de-transport-marchandises>, consulté le 17 avril 2025.

1-2 Le coût de prestation de services annexes au transport

Il couvre la rémunération des intervenants dans la chaîne logistique : le commissaire de transport, transitaire portuaire, agréé en douanes.

1-3 Le coût administratif interne

Il s'agit des coûts liés à l'organisation et à la gestion des opérations de transport et la résolution des litiges. C'est un coût qui varie en fonction de la solution de transport retenue.

2- Les délais de livraison

Dans l'environnement commercial dynamique d'aujourd'hui, le temps est devenu l'une des ressources les plus précieuses. Dans le domaine de la logistique, l'un des principaux indicateurs de performance est le délai d'exécution, ou délai de livraison de la commande. Du moment où le client passe sa commande à la livraison du produit, le délai de livraison couvre toutes les étapes du processus logistique¹

- La rapidité d'acheminement des marchandises jusqu'au destinataire est un élément clé à prendre en compte. Selon l'urgence et la nature de la marchandise, certains modes de transport sont plus adaptés que d'autres :
- L'avantage du transport routier est qu'il est flexible et rapide pour les distances courtes à moyennes. Il est cependant tributaire de la densité du trafic qui, si elle est importante, peut rapidement entraîner des retards de livraison.
- Plus sûr et économique, le transport ferroviaire est aussi plus lent que le routier et surtout moins flexible
- Le transport maritime est lent, surtout en comparaison avec le transport aérien, mais permet de transporter d'importants volumes à moindre coût.
- Le transport aérien est idéal pour les livraisons express et les produits nécessitant un délai court.

3- La sécurité des marchandises

Assurer la sécurité de vos marchandises pendant le transport est essentiel. Chaque mode de transport présente ses propres risques et mesures de sécurité :

¹ Foodcom S.A. *Délai de livraison – Optimisation de la logistique*. Disponible sur : <https://foodcom.pl/fr/delai-de-livraison-optimisation-de-la-logistique/>, consulté le 17 avril 2025.

- Le transport routier présente de nombreux risques tels que les accidents ou les vols et détériorations lors du chargement/déchargement. Si vous optez pour ce mode de transport, choisissez un prestataire fiable et assurez-vous que vos marchandises soient correctement emballées et sécurisées.
- Le transport ferroviaire est généralement sûr avec une probabilité d'accidents beaucoup plus faible qu'avec le transport routier par exemple :
- Solides et robustes, les bateaux utilisés dans le transport maritime assurent une grande sécurité des marchandises transportées.
- Le transport par avion est très sûr et peut être une solution intéressante pour l'acheminement des produits de grande valeur.¹

4- La nature de la marchandise

Le transport de marchandises est encadré par des règles spécifiques variant selon la nature des produits. Une bonne compréhension de ces catégories permet d'optimiser la chaîne logistique en assurant sécurité, conformité et maîtrise des coûts. On distingue cinq grandes catégories :

- Marchandises périssables : Produits à durée de conservation limitée comme les denrées alimentaires, produits pharmaceutiques ou cosmétiques. Leur transport nécessite des conditions strictes (chaîne du froid, transport frigorifique). Certains produits semi-périssables comme les fruits secs ou les biscuits ont une conservation prolongée mais restent sensibles.
- Marchandises sèches : Non périssables, elles se conservent à température ambiante. Cela inclut les produits emballés, l'électronique, le mobilier ou les matières en vrac. Un bon conditionnement est nécessaire pour les protéger de l'humidité et des chocs.
- Marchandises dangereuses : Elles présentent un risque pour la santé, la sécurité ou l'environnement (ex. : liquides inflammables, gaz, matières toxiques). Leur transport est strictement réglementé selon le mode (routier, maritime, aérien) avec des exigences en matière d'emballage, d'étiquetage et de formation.
- Marchandises volumineuses ou lourdes : Appelées « hors gabarit », elles dépassent les dimensions standards (ex. : équipements industriels, conteneurs). Leur transport nécessite des équipements spécifiques et une logistique adaptée.

¹ Cap Express. *7 critères pour choisir son mode de transport de marchandises*. Disponible sur : <https://www.cap-express.fr/fr/actualites/7-criteres-pour-choisir-mode-de-transport-marchandises>, consulté le 17 avril 2025.

- Marchandises fragiles : Sensibles aux chocs (ex. : verre, électronique, objets de valeur), elles exigent un emballage renforcé, une manipulation délicate et parfois un transport dédié.

La nature de votre marchandise influence donc le choix du mode de transport. Par exemple, les produits périssables requièrent un transport rapide comme le fret aérien. Les matériaux dangereux peuvent être soumis à des réglementations spécifiques et nécessitent un transport adapté. Les marchandises encombrantes ou lourdes sont plus adaptées au transport maritime ou ferroviaire.¹

5- La valeur de votre marchandise

Pour l'envoi de marchandises de grande valeur, la sécurité et la rapidité d'acheminement sont primordiales. Le transport aérien est souvent le choix privilégié pour ces produits, malgré son coût plus élevé. Chez CAP Express, nous traitons les marchandises de valeur qui nous sont confiées avec le plus grand soin. C'est pourquoi nous vous proposons plusieurs solutions pour acheminer vos produits de valeur en toute sécurité. Parmi les prestations de transport sur-mesure que nous proposons, le transport dédié est une solution particulièrement recommandée pour transporter des œuvres d'art ou des bijoux.

6- La capacité de chargement

La quantité et le volume de vos marchandises déterminent également le mode de transport approprié. Le transport maritime offre une capacité de chargement importante, tandis que l'aérien est limité en termes de poids et de volume. Si vous souhaitez envoyer des colis volumineux par transport routier, CAP Express vous propose des solutions de livraison nationales ou internationales adaptées à vos besoins.²

En général, les transporteurs prennent toujours en compte les deux éléments poids/volume qui ont des équivalences variant en fonction du mode de transport :

- En maritime, 1 t = 1 m³,
- En aérien, 1 t = 6 m³,
- En routier, 1 t = 3 m³;³

¹ Transport Express. *Les différents types de marchandises à transporter*. Disponible sur : <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/types-de-marchandises>, consulté le 17 avril 2025

² Cap Express. *7 critères pour choisir son mode de transport de marchandises*. Disponible sur : <https://www.cap-express.fr/fr/actualites/7-criteres-pour-choisir-mode-de-transport-marchandises>, consulté le 17 avril 2025.

³Biloua, Serge Guy. *Le coup de pouce: transport & logistique*. France: Publibook, 2018. Page 52

7- L'impact environnemental du mode de transport

L'empreinte écologique est un critère de plus en plus important pour les entreprises responsables. Le transport ferroviaire et maritime sont généralement considérés comme étant plus respectueux de l'environnement que le routier ou l'aérien. Favoriser un mode de transport intermodal peut alors s'avérer être un choix intéressant pour limiter l'impact environnemental. Le transport routier peut en effet se limiter aux livraisons du premier et du dernier kilomètre.

En tenant compte de tous ces éléments, vous serez en mesure de choisir le mode de transport le mieux adapté à vos besoins spécifiques. N'oubliez pas que chaque situation est unique et qu'il est essentiel d'évaluer attentivement les options disponibles pour prendre la meilleure décision possible pour votre entreprise.¹

Après une analyse minutieuse des différents critères (coût, délai, sécurité, etc.) concernant chacune des solutions, nous devons établir un tableau comparatif et ressortir la solution la plus intéressante.

Il est assez difficile de pouvoir choisir la solution la plus performante sur l'ensemble des critères coût, délai, sécurité.

Le choix final dépendra alors du poids qui sera accordé à chacun des critères.

Exemple: pour certains clients, le critère prix est le plus important, pour d'autres, la sécurité est primordiale, une autre catégorie accorde une importance capitale aux délais de livraison.

Le responsable transport doit à tout moment veiller à remettre en cause les solutions utilisées de manière à s'assurer qu'elles restent toujours performantes.²

¹Cap Express, « 7 critères pour choisir le mode de transport de marchandises », *Cap Express*, disponible sur : <https://www.cap-express.fr/fr/actualites/7-criteres-pour-choisir-mode-de-transport-marchandises>, consulté le 17/04/2025.

²Cap Express, « 7 critères pour choisir le mode de transport de marchandises », *Cap Express*, disponible sur : <https://www.cap-express.fr/fr/actualites/7-criteres-pour-choisir-mode-de-transport-marchandises>, consulté le 17/04/2025.

Conclusion

En conclusion, le choix du mode de transport dépend de plusieurs facteurs qu'il faut bien analyser avant de prendre une décision. Parmi les plus importants, on retrouve le coût, les délais, la sécurité, la nature et la valeur des marchandises, la capacité de chargement, ainsi que l'impact environnemental.

Chaque entreprise doit donc adapter son choix en fonction de ses besoins spécifiques, du type de produits à transporter et des priorités logistiques. Bien prendre en compte tous ces éléments permet d'assurer un transport efficace, rentable et sécurisé, tout en respectant les contraintes du commerce international.

Section 2 : Les acteurs influençant le choix du mode de transport

Le transport international ne dépend pas uniquement de la nature de la marchandise ou du coût. Il fait intervenir plusieurs personnes et institutions qui ont un rôle important dans le bon déroulement de l'opération.

Dans cette section, nous allons parler des principaux acteurs qui peuvent influencer le choix du mode de transport dans une opération d'importation. Il s'agit notamment de la douane, de l'assurance, de la banque ainsi que des incoterms. Chacun de ces acteurs joue un rôle bien précis, que ce soit dans le contrôle, la sécurité, le paiement ou encore l'organisation du transport

1. La douane

Le transport international de marchandises est, aujourd'hui, une pratique courante dans le monde des affaires. Il est surtout le pilier économique qui permet aux entreprises de livrer des biens et produits à travers le monde.

Cependant, pour avoir des résultats économiques satisfaisants, les transporteurs, acteurs du transit international, se doivent de respecter un ensemble de règles, dont celles douanières. Ces dernières, pensées pour protéger les intérêts des États et des citoyens impliqués dans ces opérations, sont obligatoires et très strictes.¹

De ce fait, leur non-respect peut entraîner des dommages aussi bien financiers que juridiques. Sans oublier qu'une telle situation peut porter préjudice à la réputation et impacter directement les activités commerciales de l'entreprise de transit.²

1.1. La définition de la douane

Les douanes désignent les procédures et réglementations officielles qui régissent l'importation et l'exportation de marchandises entre les pays, et désignent souvent aussi le lieu même où ces procédures se déroulent. Ces procédures sont mises en œuvre par les autorités

¹ Supply Chain Info, « Les réglementations douanières pour un transporteur international », *SupplyChainInfo.eu*, disponible sur : <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-transporteur/les-reglementations-douanieres-transporteur-international/>, consulté le 20/04/2025.

² Supply Chain Info, « Les réglementations douanières pour un transporteur international », *SupplyChainInfo.eu*, disponible sur : <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-transporteur/les-reglementations-douanieres-transporteur-international/>, consulté le 20/04/2025.

douanières pour garantir le respect des lois, protéger la sécurité nationale, percevoir des recettes et empêcher l'entrée ou la sortie d'articles soumis à des restrictions ou interdits.¹

1.2. Les documents douaniers

Les documents douaniers sont dispensables pour un transporteur international. L'un des aspects du respect de la réglementation est la possession des documents douaniers nécessaires au suivi du mouvement des marchandises en transit. Lesdits documents varient généralement en fonction des destinations parcourues.

1.2.1. Le connaissement

Encore appelé bill of lading, il est l'un des documents les plus importants à présenter par le transporteur international. Sur celui-ci se trouve la description des marchandises transportées selon :

- leur poids ;
- leur volume ;
- leur origine ;
- leur destination.

Il est à noter que le connaissement sert aussi de preuve de propriété et de contrat de transport. Si le transporteur ne l'a pas en sa possession, il n'est pas autorisé à décharger la cargaison.

1.2.2. La facture commerciale

La facture commerciale donne des informations plus détaillées sur les marchandises transportées. Il s'agit notamment de leur valeur et de leur origine. Ces informations servent aussi de base aux calculs des droits de douane et des taxes applicables.

1.2.3. Le permis d'importation ou d'exportation

Le permis d'importation ou d'exportation est une autorisation délivrée par le gouvernement pour l'importation ou l'exportation de marchandises. Il faut préciser que ce document n'est requis que pour les cargaisons soumises à des restrictions.

¹FOX Brasil, « Understanding Customs: The Gateway to International Trade », *Foxbrasil.com*, publié le 02 février 2024, disponible sur : <https://foxbrasil.com/blog/2024/02/02/understanding-customs-the-gateway-to-international-trade>, consulté le 21/04/2025.

1.2.4. La liste de colisage

La liste de colisage est un document qui décrit les marchandises transportées et leur emballage, y compris leur poids et leur volume. Elle est utile pour la vérification de l'état des marchandises une fois parvenues à destination.

1.2.5. L'autorisation de dédouanement

Il s'agit ici du document qui permet au transporteur de dédouaner les marchandises une fois à destination. Il est présenté aux autorités douanières pour obtenir l'autorisation de décharger les marchandises afin de les mettre à la disposition du destinataire.

1.2.6. Le certificat d'origine

Ce document est requis pour attester de l'origine réelle de la cargaison. De plus, il est souvent exigé pour bénéficier de certains accords commerciaux et pour éviter le paiement de droits de douane supplémentaires.

1.2.7. Le bon de livraison

Le bon de livraison est un document qui confirme la livraison effective des marchandises à leur destination. Il est signé par le destinataire et le transporteur international et sert de preuve.

1.2.8. Le certificat d'assurance

Le certificat d'assurance atteste que la cargaison est assurée contre les dommages pendant le transport. Il est surtout requis pour les marchandises de grande valeur.

1.3. Les procédures de dédouanement des marchandises

Le dédouanement des marchandises est une étape incontournable dans le transport international. Il s'agit de la procédure administrative et douanière qui permet de régulariser la situation fiscale et douanière des marchandises en transit. Les étapes de cette procédure peuvent varier d'un pays à l'autre.¹

¹ SupplyChainInfo, « Les réglementations douanières pour le transporteur international », *Supplychaininfo.eu*, disponible sur : <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-transporteur/les-reglementations-douanieres-transporteur-international/>, consulté le 21/04/2025

1.3.1. Le contrôle douanier

Pour entrer ou sortir des marchandises d'un pays, les transporteurs internationaux doivent se soumettre à des contrôles douaniers. Ces derniers ont pour but la vérification de la conformité des marchandises avec les réglementations en vigueur.

À noter que ces contrôles peuvent être physiques (inspection de la cargaison) ou documentaires (vérification des documents douaniers). Ces contrôles sont considérés comme des actes de prévention contre la contrebande, le trafic de drogue, la fraude fiscale et le financement du terrorisme.¹

1.3.2. Les régimes douaniers

En cas de transport international de marchandises, il y a plusieurs régimes douaniers qui peuvent s'appliquer. Les principaux sont :

- le régime de transit : il permet le transport d'une cargaison d'un pays à un autre en passant par un ou plusieurs pays tiers sans acquitter les droits et taxes exigibles ;
- le régime de l'admission temporaire : avec ce régime, il est possible d'importer des marchandises pour une durée déterminée sans payer les droits et taxes exigibles ;
- le régime de l'exportation temporaire : il permet d'exporter des marchandises pour une durée déterminée sans s'acquitter des droits et taxes exigibles ;
- le régime de l'entrepôt douanier : il est question ici de stocker des marchandises importées dans un entrepôt douanier, en suspension des droits et taxes ;
- le régime de la transformation sous douane : ce régime permet de transformer des marchandises importées en suspension de droits et taxes dans un entrepôt douanier pour être ensuite exportées.

1.4. Les différentes taxes douanières applicables dans le transport international

Au cours d'un transport international direct ou multimodal, le transporteur doit s'acquitter de plusieurs taxes douanières. Ces dernières s'appliquent en fonction du type de la marchandise en transit, de son origine et de la destination envisagée. Parmi les taxes douanières les plus courantes, il y a :

¹ SupplyChainInfo, « Les réglementations douanières pour le transporteur international », *Supplychaininfo.eu*, disponible sur : <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-transporteur/les-reglementations-douanieres-transporteur-international/>, consulté le 24/04/2025

- les droits de douane ;
- les taxes d'accise.

Il faut rappeler que les droits de douane sont des taxes qui s'appliquent sur les importations et les exportations de marchandises. Ils sont calculés en pourcentage de la valeur des produits livrés. Les taxes d'accise sont des taxes qui s'appliquent sur des produits spécifiques comme l'alcool, le tabac ou encore les produits énergétiques. Les taux de ces différentes taxes peuvent varier en fonction des pays et des produits concernés.

1.5. Les sanctions en cas de non-respect des règles douanières

Le non-respect des règles douanières peut entraîner des sanctions financières et pénales. Ces dernières varient généralement en fonction de la nature de l'infraction commise. Dans la pratique, les principales sanctions sont :

- le paiement des droits et taxes dus avec majorations et pénalités ;
- la confiscation des marchandises et des moyens de transport ;
- l'amende douanière ;
- la suspension ou le retrait d'agrément de l'opérateur économique agréé ;

La poursuite pénale et la peine d'emprisonnement sont les sanctions infligées en cas de fraude fiscale, de contrebande, de trafic de drogue, de financement du terrorisme, etc.

1.6. Les obligations des transporteurs en matière de sécurité et de sûreté

Les transporteurs internationaux ont des obligations en matière de sécurité et de sûreté à respecter pour garantir un transport sécurisé et sans danger pour les personnes et les marchandises.

En effet, ils doivent veiller à l'emballage et au chargement de la cargaison afin de prévenir tout risque d'accident. Ils doivent notamment prendre les mesures idoines pour prévenir le vol et la détérioration de la marchandise à transporter.¹

2. L'assurance

L'assurance transport est obligatoire dans certains pays développés. Même si le choix revient à l'importateur d'assurer ou ne pas assurer.

¹ SupplyChainInfo, « Les réglementations douanières pour le transporteur international », *Supplychaininfo.eu*, disponible sur : <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-transporteur/les-reglementations-douanieres-transporteur-international/>, consulté le 24/04/2025

2-1- Définition de l'assurance

L'assurance des transports internationaux est un contrat qui relie une entreprise de transport à son expéditeur.

Il s'agit d'une composante cruciale de la gestion des risques dans la chaîne logistique internationale. Son rôle principal est de protéger les marchandises en transit contre une variété de risques qui peuvent entraîner des pertes financières pour les expéditeurs, les transporteurs, et les destinataires.

Ces risques comprennent les dommages physiques aux marchandises, la perte totale ou partielle de la cargaison en raison de vols, d'incendies, de naufrages, de collisions, de déversements, de conditions météorologiques extrêmes, de vols, ou d'autres événements imprévus.¹

2-2- Types d'assurance

Dans le cadre du transport international de marchandises, les risques liés à la perte, au vol ou à la détérioration des biens pendant leur transit sont nombreux. C'est pourquoi la souscription à une assurance adaptée constitue une précaution indispensable pour les importateurs comme pour les exportateurs. Le choix du type d'assurance dépend notamment du mode de transport utilisé, des caractéristiques de la marchandise, de la fréquence des expéditions, ainsi que des conditions contractuelles définies entre les parties. Il existe principalement trois grandes catégories d'assurances, en lien avec les différents modes de transport : l'assurance maritime, l'assurance terrestre et l'assurance aérienne. Chacune d'elles présente des spécificités quant à la couverture des risques, aux modalités de souscription et à la gestion des sinistres.

2-2-1 Assurance maritime

Elle couvre les pertes et dommages aux marchandises lorsqu'elles sont transportées par mer. Les expéditeurs peuvent souscrire une police d'assurance spécifique pour chaque voyage ou une police ouverte qui couvre plusieurs expéditions.

2-2-2 Assurance terrestre

Cette forme d'assurance concerne les marchandises transportées par camion ou par train. Elle peut couvrir les risques liés à la circulation, aux accidents, ou aux vols.

¹Sihali, Amina. *Mémoire de fin d'étude : Les techniques de paiement et les garanties bancaires internationales*, Promotion 2019, Université [nom de l'université si connu], 2019.

2-2-3 Assurance aérienne

L'assurance aérienne est spécialement conçue pour les marchandises transportées par avion. Comme pour l'assurance maritime, elle peut être souscrite au voyage ou de manière continue.

3. Les Avantages de l'assurance

3.1. Protection contre les pertes financières

L'avantage le plus évident de l'assurance de transport de marchandises est la protection contre les pertes financières en cas de dommages, de vol, de perte totale ou partielle des marchandises pendant le transit.

3.2. Réduction des incertitudes

Les expéditeurs savent qu'ils sont couverts en cas d'incidents inattendus. Cela peut améliorer la prévisibilité des coûts et la tranquillité d'esprit. ¹

3.3. Gestion des risques

Elle permet aux entreprises de gérer les risques de manière proactive en identifiant les facteurs de risque potentiels et en prenant des mesures pour les atténuer.

3.4. Conformité aux exigences contractuelles

Dans de nombreuses transactions commerciales internationales, les contrats exigent que les marchandises soient assurées. L'assurance de transport de marchandises permet de se conformer à ces exigences contractuelles.

3.5. Flexibilité de couverture

Les entreprises peuvent choisir parmi différentes options de couverture en fonction de leurs besoins spécifiques. Ils peuvent souscrire une couverture adaptée au mode de transport, à la valeur des marchandises et aux risques potentiels.

¹ Sihali, Amina. *Mémoire de fin d'étude : Les techniques de paiement et les garanties bancaires internationales*, Promotion 2019, Université [nom de l'université si connu], 2019.

4. Limites d'assurance

4-1 Coût

L'assurance de transport de marchandises peut représenter un coût significatif pour les entreprises, en particulier si elles expédient fréquemment des marchandises de grande valeur.

4-2 Complexité des réclamations

Le processus de traitement des réclamations en cas de dommages ou de pertes peut être complexe. Les entreprises doivent fournir une documentation détaillée pour être indemnisées, ce qui peut être fastidieux.

4-3 Nécessité d'une gestion proactive des risques

Bien que l'assurance de transport de marchandises fournisse une couverture, elle ne remplace pas la nécessité d'une gestion proactive des risques, telle que l'emballage adéquat des marchandises, la sélection de transporteurs fiables et la planification d'itinéraires sûrs.

L'expéditeur peut souscrire cette assurance pour protéger ses intérêts financiers dans l'expédition. Utilisée lorsque le transporteur ne fournit qu'une couverture limitée, ou lorsque l'expéditeur souhaite une protection supplémentaire. ¹

5- Les Incoterms

5.1. Définition de l'incoterm

Les incoterms sont des termes contractuels normalisés reconnus et utilisés mondialement. Il s'agit de conditions de vente liées à l'acheminement de la marchandise. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale internationale.

5.2. Leur objet

- Eviter aux acteurs du commerce international tous litiges, incompréhensions et perte de temps et d'argent ;
- Définir le point de transfert des frais ;
- Définir le point de transfert des risques.
- Préciser les documents à fournir par le vendeur ou/et par l'acheteur.

¹ Sihali, Amina. *Mémoire de fin d'étude : Les techniques de paiement et les garanties bancaires internationales*, Promotion 2019, Université [nom de l'université si connu], 2019.

5.3. Historique des incoterms

En 1920, la chambre du commerce internationale a constaté que les partenaires commerciaux avaient une interprétation différente des termes commerciaux. Ces termes indiquent comment les deux parties peuvent répartir les frais et les risques du transport ce qui a conduit à l'élaboration de règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux par la chambre du commerce internationale.

La première version date de 1936, il s'agissait de normaliser les termes commerciaux utilisés pour le transport de la marchandise par voie maritime, deux incoterms sont mis en place : FOB « free on board » et CIF « cost, insurance and freight ».

En 1953, une deuxième version mise en place qui constitue une révision approfondie.

En 1967, d'autres incoterms sont apparus le DAF « delivered at frontier » et le DDP « delivered duty paid ».

En 1976, un nouveau incoterm est apparu pour le mode de transport aérien.

En 1980 : la CCI tient compte du changement profond dans le transport international qu'apporte le développement du conteneur.

En 2000, les six autres incoterms sont apparus et les dernières modifications sont faites.

En 2020, l'incoterm DAT été remplacé par un autre incoterm DPU.¹

5.4 La classification des incoterms

Les incoterms peuvent être classés selon les quatre familles suivantes :

- **E** : l'acheteur est responsable de presque toutes les obligations. Ces obligations sont ensuite transférées au destinataire au départ et au lieu d'origine de l'expédition
- **F** : le vendeur remet les marchandises à un transporteur désigné par l'acheteur.
- **C** : le vendeur paye le transport, mais ne supporte pas les risques liés à ce dernier.
- **D** : obligation maximale du vendeur, le vendeur assume tous les coûts et risques qu'entraîne l'acheminement des marchandises jusqu'au pays de destination.²

Ils se répartissent également selon deux grandes catégories : les incoterms de vente au départ et les incoterms de vente à l'arrivée.

¹ DHL Express. Historique des Incoterms. [PDF en ligne]. Disponible sur : <https://dlig7sz6ob2ad.eloudfront.net> (consulté le 27/04/2025).

² DHL Express. *Historique des Incoterms*. [PDF en ligne]. Disponible sur : <https://dlig7sz6ob2ad.eloudfront.net> (consulté le 21/04/2025).

Tableau 05 : Tableau de répartition des incoterms selon la famille ¹

| Les incoterms de vente au départ | Les incoterms de vente à l'arrivée |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Les familles E, F,C | La famille D |

Source : DHL Express. Historique des Incoterms. [PDF en ligne]. Disponible sur : <https://dlig7sz6ob2ad.eloudfront.net>

Ils sont aussi regroupés selon le mode de transport utilisé.

Tableau 06: Tableau de répartition des incoterms selon le mode de transport

| Transport maritime | Tous modes de transport (y compris le transport maritime) |
|--------------------|---|
| FAS, FOB, CFR, CIF | EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP |

Source : DHL Express. Historique des Incoterms. [PDF en ligne]. Disponible sur : <https://dlig7sz6ob2ad.eloudfront.net>

5.5. La présentation des incoterms

Ce tableau résume les obligations du vendeur et de l'acheteur selon l'incoterm négocié dans le contrat :

Tableau 07 : les obligations d'importateurs et de l'exportateur selon l'incoterm choisi

| Sigle | Libellé | Obligation du vendeur et de l'acheteur |
|------------|------------------------------------|---|
| EXW | Ex Works / à l'usine | Les obligations du vendeur s'arrêtent au moment où il met la marchandise à la disposition de l'acheteur dans ses locaux ou dans un autre endroit désigné. L'acheteur supporte tous les frais et risques depuis les locaux du vendeur jusqu'aux siens |
| FCA | Free Carrier / franco transporteur | Le vendeur a rempli ses obligations de livraison de la marchandise lorsque cette dédouanée à l'export et a été remise au transporteur. Le transfert de frais et risques se fait au moment où la marchandise est entre les mains du transporteur. Dernière est dédouanée à l'export et a été remise au transporteur. Le transfert de frais et risques se fait au moment où la marchandise est entre les mains du transporteur. |

¹ Bouchakour, S. et Ayache, D. *Mémoire de fin d'étude : « Le financement d'une opération d'importation par le crédit documentaire »*, promotion 2010, École Supérieure du Commerce, Algérie.

Chapitre II : Les déterminants du choix du mode de transport dans le cadre d'une opération d'importation

| | | |
|------------|---|---|
| FAS | Free Alongsideshipe / franco le long du navire | Le vendeur a rempli son obligation de livraison de la marchandise lorsque cette dernière a été dédouanée à l'export et a été placée le long du navire sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu, et à partir de ce moment-là l'acheteur supporte tous les risques et frais jusqu'à ses locaux. |
| FOB | Free on bord | Le vendeur a rempli ses obligations lorsque la marchandise a été placée à bord du navire au port d'embarquement convenu. Le transfert de frais et de risques se fait lorsque la marchandise a franchi le bastingage du navire. |
| CFR | Cost and freiting | Le vendeur paye les frais nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination convenu. L'acheteur assume les risques une fois que la marchandise est à bord du navire dans le port d'embarquement, et il supporte tous les frais dès le déchargement de la marchandise dans le navire. |
| CIF | Cost insurance and freight | Le vendeur a les mêmes obligations que selon le terme CFR, avec l'obligation supplémentaire de fournir une assurance maritime. |
| CPT | Carriage paid to | Le vendeur paie le transport principal sans souscription d'une assurance. Le transfert des risques se fait au moment où la marchandise a été livrée au transporteur. |
| CIP | Carriage insurance paid to | Le vendeur et l'acheteur ont les mêmes obligations qu'en CPT mais dans ce cas le vendeur doit fournir une assurance. |
| DAT | Delivred at terminal / rendu au terminal | Le vendeur a rempli son obligation de livraison lorsque la marchandise (non dédouanée à l'importation) est déchargée au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. L'acheteur dédouane la marchandise et supporte tous les frais et risques à partir du moment où la marchandise a été livrée. |
| DAP | Delivred at place | Le vendeur a rempli son obligation de livraison lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant, prête pour le déchargement au lieu de destination convenu. L'acheteur supporte tous les frais et risques à partir du moment où La marchandise a été livrée aux conditions fixées à l'alinéa précédent. |
| DDP | Delivery duty paid/rendu droits Acquittés | Le vendeur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise de ses locaux jusqu'aux locaux de l'acheteur. |

Source : Mémoire : Fffff, Scribd, consulté le 25 /04/2025. Disponible sur :

<https://fr.scribd.com/document/723897675/Memoire-PDF-Fffff>

6. La banque

La banque joue un rôle fondamental dans le fonctionnement de l'économie moderne. En tant qu'acteur central du système financier, elle contribue directement au financement de l'activité économique et au développement des entreprises. Le bon fonctionnement de l'économie d'un pays repose en grande partie sur l'efficacité et la stabilité de son système bancaire.

Avant d'aborder les différents moyens de financement offerts dans le cadre des échanges internationaux, il est important de comprendre la fonction principale de la banque, qui reste parfois peu connue du grand public malgré sa place essentielle dans les opérations commerciales et financières.

Les moyens de paiement utilisés pour le financement bancaire des opérations du commerce extérieur sont :

6.1. Le crédit documentaire

Le Crédit Documentaire est l'opération par laquelle une banque (banque émettrice) s'engage, à la demande et pour le compte de son client importateur (donneur d'ordre), à régler à un tiers exportateur (bénéficiaire), dans un délai déterminé, un certain montant contre remise des documents strictement conformes et cohérents entre eux, justifiant de la valeur et de l'expédition des marchandises ou des prestations de services. Le Crédit Documentaire est régi par les Règles et Usances Uniformes (RUU) de la Chambre de Commerce Internationale, reconnues et appliquées dans le monde entier et dont la dernière version publiée en décembre 2006 est entrée en vigueur le 1er juillet 2007 (la publication de référence est actuellement la n° 600).

6.1.1. Intervenants

- Le donneur d'ordre : C'est l'acheteur, qui donne les instructions d'ouverture du crédit documentaire.
- La banque émettrice : C'est la banque de l'acheteur (située en général dans le pays de celui-ci), qui procède à l'ouverture du crédit documentaire.
- La banque notificatrice : C'est la banque correspondante de la banque émettrice (située en général dans le pays du vendeur), qui avise le bénéficiaire de l'opération de crédit documentaire, sans prendre d'engagement de paiement vis-à-vis de celui-ci.

- La banque confirmatrice : C'est, en général, la banque notificatrice qui, le cas échéant, accepte de prendre un engagement de paiement vis-à-vis du bénéficiaire.
- Le bénéficiaire : C'est le vendeur (exportateur), en faveur de qui le crédit documentaire est ouvert.

6.1.2. Caractéristiques

Les 2 types de crédits documentaires

- **Irrévocable** : Il comprend l'engagement ferme de la banque émettrice d'honorer, pour le compte de l'importateur, les documents remis en conformité avec les termes et conditions du crédit. Il ne peut être annulé ou modifié sans l'accord de toutes les parties. Il couvre donc le risque commercial (défaillance de l'acheteur), mais pas les risques pays et/ou banque (risque de non transfert ou défaillance de la banque de l'acheteur).
- **Irrévocable et Confirmé** : A l'engagement irrévocable de la banque émettrice, la banque confirmatrice s'engage à payer au bénéficiaire le montant des documents reconnus conformes, même en cas de survenance d'évènements politiques ou économiques dans le pays émetteur ou de défaut de paiement de la banque émettrice. Il offre donc au vendeur une sécurité optimale en couvrant les risques commerciaux, pays et banque.¹

6.1.3. Avantages et limites

6.1.3.1. Avantages

- **Moyen de paiement** : Rapide et Efficace
 - Soumis à des règles internationales très précises (RUU)
 - Reconnu et utilisé partout dans le monde
- **Gage de sécurité** :
 - Pour l'acheteur : celui de payer une marchandise seulement si les documents exigés par le crédit documentaire sont présentés en conformité avec les termes du crédit et des RUU
 - Pour le vendeur : celui d'être payé d'une marchandise qu'il a expédiée (sécurité maximale quand le crédoc est confirmé).

¹ Société Générale. *Le crédit documentaire – Pour en savoir plus*, PDF, disponible sur : https://static.societegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/Fichiers_uploades/PDF/Commerce_international/credit_documentaire_savoir_plus.pdf, consulté le 25/04/2025.

6.1.3.2.Limites

- Procédure complexe, exigeant beaucoup de rigueur et de formalisme pour respecter les clauses et les délais.
- Coût plus élevé que les autres modes de paiement et d'encaissement.

6.2. La remise documentaire

La remise documentaire (ou encaissement documentaire) consiste pour le vendeur à faire encaisser par une banque le montant dû par un acheteur contre remise de documents. Les documents sont remis à l'acheteur uniquement contre paiement ou acceptation d'une lettre de change.

Dans ce dernier cas, la lettre de change peut être avalisée par une banque, ce qui procure au vendeur (ou en cas de circulation, au porteur) une sécurité de paiement nettement supérieure. Il est à noter que dans la remise documentaire, les banques interviennent comme des mandataires de leurs clients : elles s'engagent uniquement à exécuter leurs instructions. A l'inverse, dans le crédit documentaire, la banque (les banques en cas de confirmation) s'engage(nt) à payer l'exportateur (sous réserve de la conformité des documents présentés).

6.2.1. Intervenants de la Remise documentaire

- Le donneur d'ordre ou remettant : C'est le vendeur (exportateur).
- Le tiré : C'est l'acheteur.
- La banque remettante : C'est la banque du vendeur qui transmet les documents à la banque chargée de l'encaissement dans le pays de l'acheteur, conformément aux instructions de l'ordre d'encaissement.
- La banque présentatrice : C'est la banque correspondante de la banque remettante¹

6.2.2. Caractéristiques

Il existe deux types de remises documentaires :

- Les documents contre paiement (D/P) : Ils sont remis à l'importateur par sa banque contre paiement immédiat.

¹ Société Générale. *Le crédit documentaire – Pour en savoir plus*, PDF, disponible sur : https://static.societegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/Fichiers_uploades/PDF/Commerce_international/credit_documentaire_savoir_plus.pdf, consulté le 28/04/2025.

- Les documents contre acceptation (D/A) : Ils sont remis à l'importateur contre son acceptation d'un effet de commerce. Le vendeur accorde à l'acheteur un délai de paiement et ne reçoit à titre de garantie que l'acceptation du tiré qu'il fera valoir à l'échéance. Il supporte par conséquent le risque de paiement.

Pour plus de sécurité, le vendeur peut demander que la banque présentatrice de faire avaliser l'effet de commerce.

6.2.3. Avantages et limites de la remise documentaire

6.2.3.1. Avantages

- Simplicité
- Souplesse
- Rapidité
- Régi par les RUE 522 de la CCI
- Moins cher que le crédit documentaire
- Atout dans une négociation commerciale : la marchandise est expédiée avant le règlement

6.2.3.2. Limites

- Sécurité relative, en particulier dans le cas d'une remise documentaire contre acceptation par l'acheteur.
- Technique basée sur le transfert du droit de propriété : elle n'est réellement adaptée que dans le cas d'un transport par voie maritime, le titre de transport valant également titre de propriété.
- En cas de désistement de l'acheteur, le vendeur doit rechercher un nouvel acquéreur ou faire rapatrier sa marchandise à ses frais.

6.3. Le transfert libre

Le transfert libre est une opération qui consiste, pour un banquier, à prélever, par une simple écriture (débit), du compte du donneur d'ordre de virement, une somme déterminée et de créditer le compte du bénéficiaire s'il est tenu dans la même banque. Le compte crédité peut lui-même appartenir au donneur d'ordre.¹

¹ Société Générale. *Le crédit documentaire – Pour en savoir plus*, PDF, disponible sur : https://static.societegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/Fichiers_uploades/PDF/Commerce_international/credit_documentaire_savoir_plus.pdf, consulté le 28/04/2025.

Il peut être effectué avec plusieurs manières :

- **Par courrier:** Soumis alors aux incertitudes du courrier international, ce qui enlève une grande partie de son intérêt. Ce moyen est utilisé très rarement.
- **Par télex:** Dans ce cas le risque de l'émission est relatif à l'absence d'information sur les qualités de la réception du transfert chez la banque domiciliaire (télex en panne, manque de papier à la réception...), et ce moyen présente certaines sujétions (nécessité que le poste soit libre, contenu du message non normalisé empêchant le traitement automatique des informations...).
- **Par le réseau Swift:** C'est le moyen le plus efficace pour réduire les délais de transfert car il permet de virer une somme presque instantanément de la banque de l'importateur à celle de l'exportateur. Le temps d'acheminement des messages d'un pays à l'autre est de moins de 20 minutes (le plus souvent de l'ordre d'une minute). Il fiabilise aussi l'information grâce à la normalisation des données communiquées.

6.3.1. Les avantages et les limites du transfert libre

6.3.1.1. Avantages

- La sécurité grâce à des procédures de contrôle très sophistiquée (cryptage des messages)
- Empêchant les écoutes pirates, accès au système par l'émetteur grâce à une clé codée et normalisation des messages évitant les risques d'erreur et d'incompréhension;
- La rapidité:
- Le coût très réduit:
- La facilité d'utilisation.

6.3.1.2. Limites

- L'initiative de l'ordre de virement est laissée à l'acheteur (débitur): Il peut exister un risque de change dans le cas d'un virement en devise;
- Lenteur d'encaissement si le virement est par courrier ;¹

¹ Société Générale. *Le crédit documentaire – Pour en savoir plus*, PDF, disponible sur : https://static.societegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/Fichiers_uploades/PDF/Commerce_international/credit_documentaire_savoir_plus.pdf, consulté le 28/04/2025.

Conclusion

En conclusion, le choix du mode de transport ne repose pas uniquement sur des critères logistiques, mais aussi sur l'intervention de plusieurs acteurs clés. La douane, l'assurance, la banque et les incoterms jouent chacun un rôle essentiel dans la bonne gestion du transport international.

Leur influence peut se faire sentir à différents niveaux : respect des formalités, couverture des risques, sécurisation des paiements ou répartition des responsabilités. Il est donc important pour toute entreprise importatrice de bien comprendre le rôle de ces intervenants, afin de prendre des décisions adaptées et sécurisées dans le cadre de ses opérations internationales.¹

¹ Hamiani, Réda. Déclaration lors d'une délégation du Forum des Chefs d'Entreprises (FCE), 25 janvier 2010.

Chapitre III

Etude du choix du mode de
transport dans le contexte d'une
opération d'importation au sein
de la BEA agence 098 site

ENIEM

Introduction

Dans le cadre de ce mémoire, nous avons jugé essentiel d'ancrer notre étude dans une réalité de terrain, à travers l'analyse d'un cas concret réunissant deux acteurs majeurs : la Banque Extérieure d'Algérie (BEA), agence 098 de Oued Aïssi, et l'entreprise publique ENIEM. Cette étude de cas vise à illustrer de manière détaillée la manière dont les décisions relatives au choix du mode de transport sont prises dans une opération réelle d'importation, en tenant compte des contraintes logistiques, financières et administratives.

L'ENIEM, en tant qu'acteur industriel stratégique, réalise régulièrement des importations de pièces de rechange et de matières premières. Pour cela, elle s'appuie sur les services de la BEA, qui intervient dans l'ouverture des crédits documentaires, la vérification des documents requis (connaissance, facture commerciale, AWB, certificat d'origine, etc.), ainsi que dans le suivi du processus de paiement. Ce partenariat a permis d'observer comment les exigences bancaires et les impératifs de production de l'entreprise influencent conjointement le choix du mode de transport – maritime ou aérien.

L'approche retenue repose sur une méthodologie qualitative, appuyée par un guide d'entretien structuré, permettant de recueillir des données claires et pertinentes auprès du personnel de la BEA. Cette démarche a permis de confronter les pratiques observées aux cadres théoriques du commerce international et de la logistique d'importation. Les résultats obtenus révèlent l'importance des facteurs tels que le coût, le délai, le volume et la sécurité dans la prise de décision, tout en soulignant le rôle de médiateur stratégique que joue la banque dans l'opération.

Cette troisième partie du mémoire est donc structurée autour de deux axes : d'abord une présentation du cadre méthodologique et institutionnel de l'étude ; ensuite, une comparaison entre deux cas réels d'importation réalisés par l'ENIEM via la BEA, mettant en lumière les critères ayant orienté le choix du transport et les impacts observés.

Section 01 : Cadre institutionnel et méthodologique de l'étude Introduction

Dans le cadre de notre stage de fin d'études, nous avons eu l'occasion de découvrir le fonctionnement d'un organisme bancaire de manière concrète. Ce stage s'est déroulé à l'agence BEA 98, située à l'intérieur de l'entreprise ENIEM à Oued-Aïssi (Tizi-Ouzou).

Dans cette section, nous allons d'abord présenter la Banque Extérieure d'Algérie (BEA) ainsi que l'entreprise ENIEM, qui a servi de cadre à notre étude. Ensuite, nous expliquerons la méthode utilisée pour mener notre travail : comment nous avons collecté les informations, pourquoi nous avons choisi cette approche, et comment nous avons analysé les réponses obtenues. L'objectif est de mieux comprendre le lien entre la théorie apprise à l'université et la pratique sur le terrain.

1. Présentation succincte de la Banque Extérieure d'Algérie

- Dénomination: Banque Extérieure d'Algérie « B.E.A».
- Statut juridique: Société Par Actions (Etat Algérien actionnaire à 100%).
- Président Directeur Général : M. BRAHIM SEMID.
- Capital: 150 milliards de dinars.
- Siège social: 11, Boulevard Colonel Amirouche - Alger. Algérie.
- Activité: Production bancaire et financement de tous les secteurs d'activité notamment des hydrocarbures, de la sidérurgie, des transports, des matériaux de construction et des services.
- Réseau d'agences: 101 agences (segmentées en agences Corporate, particuliers et universelles).
- Réseau des correspondants bancaires étrangers: 1200 correspondants.

1.1. Définition de la Banque Extérieure d'Algérie

La Banque extérieure d'Algérie (BEA) est une banque commerciale algérienne ; sa forme juridique SPA. Créée en 1967, elle est basée à Bir Mourad Raïs, en Algérie, est la plus importante banque publique algérienne et elle a comme activité la production bancaire et financement de tous les secteurs d'activité notamment des hydrocarbures, des transports...

1.2. Historique de la Banque Extérieure d'Algérie

La Banque Extérieure d'Algérie fut créée le 1^{er} octobre 1967 par l'ordonnance N° 67-204 sous la forme d'une société nationale.

- En 1970, la Banque Extérieure d'Algérie s'est vu confier la totalité des opérations bancaires des grandes sociétés industrielles nationales avec l'étranger.

- En 1980, plusieurs directions ont vu le jour sous l'autorité du Conseil de Direction de la Banque.

- En 1986, les banques ont été spécialisés (BEA : grande entreprise industrielle du pays).¹

- En 1989, le statut de la Banque Extérieure d'Algérie a été transformé en société par actions, en gardant globalement le même objet que celui fixé par l'ordonnance de 1^{er} octobre 1967.

- En 2006, la banque procédait à une large opération de restructuration de ses grandes fonctions et entame une nouvelle étape de modernisation, qui touche à la fois ses structures centrales et l'ensemble de son réseau.

- En 2007, le système d'information de la banque a été modernisé, pour permettre une activité maîtrisée et sécurisée.

- L'année suivante, le concours de la banque au financement des grands projets structurants a atteint un volume global de financement de 100 milliards de dinars annuel. Forte de son assise financière et de ses performances, la banque se hisse au 1^{er} rang des banques maghrébines et 6^{ème} au classement des 200 premières meilleures banques africaines, avec un total de bilan de 31 milliards de dollars.

- En 2009, la banque a été déployée vers le segment de la PME-PMI et elle a conclu plusieurs conventions avec des leaders mondiaux pour le lancement des produits leasing et capital investissement et banque assurance.

- En 2011, la B.E.A a marqué l'année 2011 par l'ouverture de la première agence en libre-service à l'échelle nationale et par l'augmentation de son capital social à 76 milliards de dinars.

¹ Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile. BEA 01-1. Consulté sur Scribd le 2 juin 2025. <https://fr.scribd.com/document/718259161/BEA-01-1>.

Cette augmentation a permis à la B.E.A de se hisser à un standing qui l'autorise à agir de concert avec les grandes banques régionales et internationales.

- Le réseau de la banque a atteint durant l'année 2012 : 127 agences, dotées d'un potentiel humain qualifié et capable de relever les défis de la concurrence. Ce réseau a été renforcé en 2013 par 9 autres agences.

- En juin 2016, Saïd Kessasra est nommé P-DG de la BEA. Il remplace alors à ce poste Mohamed Loukal.

- En janvier 2017, Saïd Kessasra est limogé et remplacé, pour un intérim, par B. Semid, directeur général du Crédit au sein de la BEA.

- En février 2017, la direction annonce qu'elle va ouvrir des agences en France d'ici la fin de l'année 2017.

- En 2019, la BEA a augmenté son capital social le portant de 150 milliards de DA à 230 milliards de DA, cette augmentation du capital, s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de développement à l'international.

1.3. Objectifs de la Banque Extérieure d'Algérie¹

La Banque Extérieure d'Algérie a pour objectif de :

- Faciliter et développer les rapports économiques de l'Algérie avec d'autres pays dans le cadre de la planification nationale ;

- Améliorer ses activités afin d'assurer une rentabilité importante et même en matière de résultat ;

- Veiller à atteindre ses missions.

1.4. Les missions de la Banque Extérieure d'Algérie

La Banque Extérieure d'Algérie a pour mission de :

- Financer les opérations de commerce extérieur et elle intervient de plus qu'avec ses financements propres, par sa garantie ou par des accords de crédits afin de promouvoir des transactions commerciales avec le reste du monde :

¹ Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile. BEA 01-1. Consulté sur Scribd le 2 juin 2025. <https://fr.scribd.com/document/718259161/BEA-01-1>.

- Contacter tout emprunt, prêt, investissement, et dépôts de devises étrangers ;
- Financer les opérations d'exportation à court terme ainsi que pour les opérations d'investissement à moyen et au long terme ;
- Négocier des accords de crédits, auprès de la correspondance étrangère pour financer les opérations d'import-export ;
- Etre à l'écoute des entreprises et des particuliers afin qu'elle puisse offrir des gammes de produits et de services financiers personnalisés afin de contribuer à l'enrichissement du pays surtout en ce qui concerne les fonctions du commerce extérieur vu que c'est son domaine de spécialisation ;
- Apporter tout soutien financier, conseils à ses clients en ce qui concerne son rôle dans les opérations internationales.

2. Présentation l'Entreprise ENIEM

2.1. Aperçu sur ENIEM

E.N.I.E.M (Entreprise Nationale des Industries de l'Electroménagers) est une entreprise publique économique de droit algérien constituée le 02 janvier 1983 mais qui existe depuis 1974 sous tutelle de l'entreprise SONELEC (société nationale de fabrication et de montage du matériel électrique et électronique).

Son siège social se situe au chef-lieu de la wilaya de Tizi-Ouzou. Les unités de production Froid, Cuisson, et Climatisation sont implantées à la zone industrielle Aissat Idir d'Oued-Assi, distante de 7 km du chef-lieu de wilaya.

La filiale sanitaire est installée à Miliana, wilaya d'Ain Defla, et la filiale lampe à Mohammedia, wilaya de Mascara.

ENIEM est leader de l'électroménager en Algérie, elle possède des capacités de production et une expérience de plus 30 ans dans la fabrication et le développement dans les différentes branches de l'électroménager, notamment :

- Les appareils ménagers domestiques,
- Les appareils de collectivités,
- Les lampes d'éclairage,
- Les produits sanitaires.

A partir de janvier 1998, l'Entreprise s'est réorganisée en centre d'activités stratégiques qui s'articulent autour de la restructuration du complexe d'appareils ménagers créant plusieurs unités de production et de soutien à savoir ENIEM est entrée en production à partir de janvier 1977 dont l'activité principale est la fabrication et la commercialisation d'appareils électroménagers. Elle a été transformée juridiquement en société par actions le 8 Octobre 1989. Son capital social est de 10.279.800.000,00 DA détenu en totalité par la SGP INDELEC

L'entreprise est certifiée :

- ISO 9001/2008 QUALITÉS
- ISO 14001/2004 ENVIRONNEMENT.¹

2.2. Présentation de structures d'accueil : BEA 98, Oued-Aissi Tizi-Ouzou

L'agence BEA 98 est une agence sur site créée le 02 janvier 1995, pouvant sous réserve du respect de la réglementation bancaire en vigueur, effectuer toutes opérations de banque, au sens de la loi sur la monnaie et le crédit.

2.2.1. Mission de l'agence

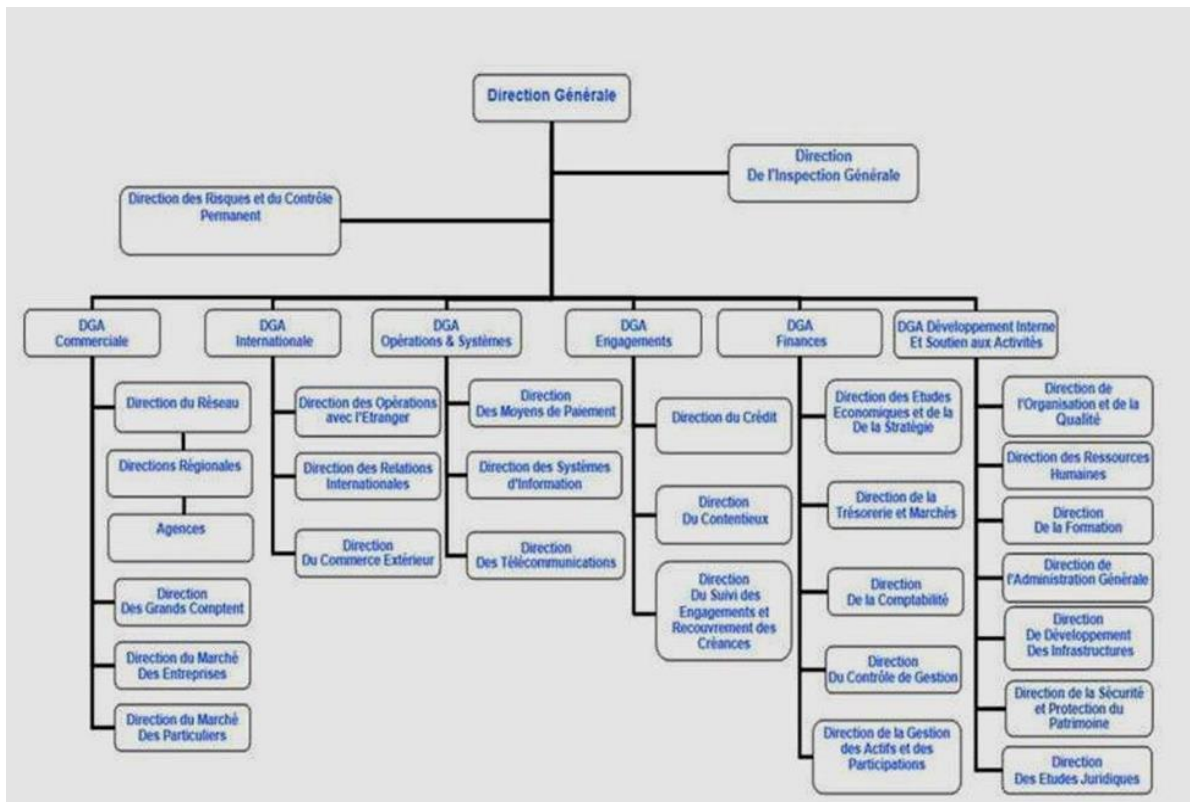
L'agence BEA 098 est investie des principales suivantes :

- Traiter les opérations bancaires confiées par la clientèle, entretenir et développer des Relations commerciales suivies avec celle-ci :
- Réaliser le plan d'action commercial ;
- Recevoir, étudier, et mettre en place les crédits dans la limite des prérogatives qui lui Sont conférées par voie réglementaire, conformément aux règles et procédure internes (Satisfaction des conditions préalables exigées et le recueil des garanties...)
- Assurer la gestion et le suivi des crédits décidés et des garanties exigées ;
- Traiter les opérations du commerce extérieur dans la limite des prérogatives conférées.

¹ Entreprise Nationale des Industries de l'Électroménager (ENIEM). Site officiel. Consulté le 02 juin 2025. <http://www.eniem.com.dz>.

2.2.2. Organigramme de l'agence

Figure n° 01 : Présentation de la Banque Extérieure d'Algérie Agence BEA 098



Source : Banque Extérieure d'Algérie Agence 098 Oued Aissi.

A travers cette figure nous allons voir l'organigramme de l'agence BEA 098 Oued Aissi Tizi-Ouzou

2.3. Les fonctions de l'agence

L'agence BEA 98 est organisée en cinq (5) principaux compartiments qui sont :

- Service caisse ;
- Service crédit ;
- Service de comptabilité ;
- Service administratif ;
- Service commerce extérieur.

2.3.1 Rôle de service caisse

Le service caisse a pour fonction de recevoir les dépôts d'espèce, d'exécuter des virements pour le compte de la clientèle et d'effectuer les règlements ou paiements ordonnancés

par celle-ci dans la limite des montants dont elle dispose. Ce service est donc chargé d'exécuter des opérations comportant un mouvement d'espèces ou un mouvement de compte de la clientèle et de certains autres comptes et de remplir les tâches administratives qui lui incombent.

2.3.2. Le rôle de service crédit

Le service crédit est organisé de manière à ne pas interférer entre la phase d'analyse du risque lié aux opérations traitées avec la clientèle et la phase de suivi des engagements mutuels nés d'un accord de crédit.

Afin de répondre à ce mode d'organisation du travail le service se voit subdivisé en deux

(02) compartiments distincts :

- La cellule étude et analyse : son rôle est d'évaluer des risques inhérents aux concours sollicités ;
- Le secrétariat engagement : ce compartiment est chargé de la mise en place, du suivi, de l'utilisation, du recouvrement des crédits et en fin, du recueil des garanties.

2.3.3. Le service comptabilité

Ce service a pour mission de vérifier et consolider toutes les opérations comptables traitées durant la journée.

2.3.4. Le service administratif

Ce service a pour rôle de gérer toutes les procédures administratives liées à la gestion et l'organisation de l'agence.

2.3.5. Le rôle et organisation de service commerce extérieur

Contrairement aux autres services d'une agence bancaire, l'installation d'un service étranger, donc le traitement des opérations du commerce extérieur et de change, est subordonnée à une autorité monétaire. Cette autorisation peut être générale (lorsqu'elle permet de réaliser l'ensemble des opérations prévues) ou spécifique (lorsqu'elle ne se limite qu'à une certaine catégorie d'opérations).

2.3.5.1. Le rôle du service commerce extérieur

Le service étranger est chargé de réaliser, de gérer et superviser toutes les opérations qui matérialisent les relations du banquier ou de sa clientèle avec ses correspondants étrangers essentiellement dans le cadre du commerce international.

Le service des relations extérieures a donc pour objectifs de :

- D'assurer la domiciliation des opérations du commerce extérieur ;
- Traiter les opérations de remise documentaire et de crédit documentaire ;
- Exécuter les ordres de transfert correspondants étrangers essentiellement dans le Cadre du commerce international.
- Superviser les opérations de change rattachées au service caisse ;
- Gérer les contrats et octroyer les différentes garanties (exportation, lettres de garanties et bons de cession bancaires ...) ;
- Etablir des statistiques destinées à la hiérarchie ;
- Transmettre les comptes rendus d'apurement à la banque d'Algérie dans un délai Réglementaires.

Les fonctionnements de ce service doivent répondre aux mêmes préoccupations et Objectifs de gestion que ceux des autres services, à savoir particulièrement : la sécurité et la rentabilité.

2.3.5.2. Organisation du service étranger

La structure et organisation du service des relations extérieur diffèrent d'une agence à une autre selon le volume des transactions et l'intensité de la clientèle.

Dans l'agence BEA 98, le service étranger est organisé comme suit :

2.3.5.2.1. Section domiciliation et apurement

Elle est chargée de :

- La domiciliation des exportations et des importations des biens et services réalisées par les opérateurs économiques nationaux avec l'étranger ;
- La déclaration faite à la BEA des dossiers de domiciliation selon des périodes déterminées ;
- L'apurement des dossiers de domiciliation des comptes rendus à la banque d'Algérie;

- L'élaboration des statistiques destinée à la hiérarchie.

2.3.5.2.2. Section remise documentaire

Elle est chargée notamment de :

- L'ouverture des remises documentaires à l'import et export ;
- La vérification des remises reçus des correspondants étrangers ;
- Transmission des remises aux clients contre règlement ou acceptation.

2.3.5.2.3. Section crédit documentaire

Elle est chargée de :

- La réception des demandes d'ouvertures de crédit documentaires et leur mis en place;
- Transmettre les dossiers de réalisation des Credoc reçues des correspondants et aviser l'ordonnateur de leur arrivée ;
- Traiter les ordres de transfert entrant dans le cadre des Credoc à l'importation.¹

3. La méthodologie de la recherche

Nous allons mettre l'accent sur le cadre méthodologique en traitant les différents éléments suivants :

- Approche utilisée ;
- Stratégie choisie ;
- Justification du choix de la BEA ;
- Outil de collecte des données ;
- Méthode d'analyse des données.

3.1. Approche de la recherche

Il existe trois types d'approches dans une recherche :

¹ Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile. BEA 01-1. Consulté le 05 juin 2025. <https://fr.scribd.com/document/718259161/BEA-01-1>.

3.1.1. Approche Quantitative ¹

Est une méthode de collecte des données pour expliquer et décrire des phénomènes à l'aide des outils d'analyse numériques soit mathématique soit statistique.

3.1.2. Approche Qualitative ²

C'est une méthode ouverte, non directive de recueil des données à caractère intensif utilisé généralement pour répondre aux questions de type pourquoi ? Comment ? Pour obtenir des idées sur le sujet traité ou former des hypothèses en interrogeant des personnes.

3.1.3 Approche Mixte ³

Elle fait référence à la combinaison entre les deux approches qualitatives et quantitatives permettant de mieux comprendre et répondre au thème de la recherche.

Choix de l'approche : Dans notre étude, nous avons choisi l'approche qualitative car elle nous permet de mieux comprendre notre sujet grâce à des entretiens. Cette méthode nous aide à recueillir des informations précises, complètes et basées sur les expériences des personnes interrogées.

- Elle présente plusieurs avantages ;
- Elle permet de poser des questions ouvertes pour bien comprendre les opinions ;
- Elle est flexible et s'adapte selon les réponses ;
- Elle est utile quand on veut explorer un sujet en profondeur ;
- Elle aide à mieux comprendre le contexte des réponses.
- C'est donc l'approche la plus adaptée à notre recherche.

4. La stratégie de la recherche

Il s'agit d'une étude de cas. C'est une méthode utilisée avec l'approche qualitative, permettant de collecter des données par l'analyse et la compréhension des caractéristiques du phénomène à étudier afin de mieux le cerner.

¹ Scribbr. « Étude quantitative : définition, techniques, étapes et analyse ». Dernière modification inconnue. Consulté le 05 juin 2025. <https://www.scribbr.fr/methodologie/etude-quantitative/>.

² HubSpot France. « Étude qualitative : définition, avantages et méthodes ». Consulté le 05 juin 2025. <https://www.hubspot.fr>.

³ Comprendre la Recherche. « Méthodes mixtes – Comprendre la recherche ». Consulté le 05 juin 2025. <https://comprendrelarecherche.github.io>.

L'étude de cas est caractérisée par : ¹

- Une étude approfondie d'une situation, un événement ou un cas spécifique.
- Moins coûteux et plus simple sur le plan logistique, car il ne nécessite pas de populations ou de conditions de laboratoire importantes.
- Aide à établir les premières hypothèses pour faciliter les enquêtes futures.
- Permet de tirer davantage de conclusion grâce à l'étude profonde.

5. Justification du choix de la BEA siège ENIEM agence 098

La BEA joue un rôle essentiel dans les opérations d'importation en assurant leur financement et leur sécurisation, notamment à travers des instruments comme le crédit documentaire. De son côté, l'ENIEM constitue une entreprise industrielle stratégique qui importe régulièrement des pièces de rechange et des matières premières nécessaires à sa production, ce qui en fait un cas concret et représentatif. Le stage effectué au sein de la BEA a offert un accès direct à des données de terrain, telles que des lettres de crédit, des factures commerciales et des documents de transport, renforçant la dimension pratique et analytique de l'étude.

Par ailleurs, le partenariat durable entre la BEA et l'ENIEM a facilité l'observation des pratiques logistiques et financières liées à l'importation. Ce contexte réel et opérationnel est parfaitement en phase avec la thématique de notre mémoire, puisqu'il permet d'analyser de manière précise les critères influençant le choix du mode de transport dans une opération d'importation concrète.

6. La collecte des données

6.1. Outil de collecte de données

Nous avons choisi comme outil de collecte de donnée le guide d'entretien.

Le guide d'entretien est une méthode de recherche et d'investigation. Il s'agit d'un document qui liste les questions à aborder.

¹ Document « caractéristiques de l'étude de cas, méthodologie et exemple thpanorama »

6.2. Construction du guide d'entretien

1. Pourquoi les deux clients ont-ils choisi des modes de transport différents ?
2. Quels sont les principaux avantages et inconvénients des transports aérien et maritime ?
3. Quels critères influencent le choix du mode de transport ?
4. En quoi le mode de transport impacte-t-il les coûts et délais de l'importation ?
5. Quelle est la différence entre les procédures douanières selon le mode de transport ?
6. Quels documents sont exigés pour chaque mode de transport ?
7. Quel a été le rôle de la BEA dans les deux opérations ?
8. Quels Incoterms ont été utilisés et comment ont-ils influencé les responsabilités ?
9. Comment les différences entre les deux cas influencent-elles le marché du transport ?
10. Quels sont les risques liés à une mauvaise gestion du mode de transport ?
11. Est-ce que la BEA conseille ses clients sur le choix du transport ?

7. Méthode d'analyse des données : Analyse du contenu

C'est une technique de traitement des données. Il s'agit de classifier et dénombrer et caractériser les éléments qui constituent la signification du texte, d'un discours, qui permet un prélèvement quantitatif ou qualitatif.

Il est caractérisé par :

- Les données sont détaillées ;
- Les données sont actuelles ;
- Les informations sont disponibles à temps.

Conclusion

En conclusion, cette section nous a permis de mieux connaître l'organisme d'accueil, à savoir la Banque Extérieure d'Algérie, ainsi que son implantation au sein de l'entreprise ENIEM. Elle nous a aussi permis de poser les bases méthodologiques de notre étude en expliquant l'approche choisie, les outils utilisés et la manière dont les données ont été analysées. Ces éléments sont essentiels pour assurer la crédibilité de notre travail et pour bien comprendre les résultats présentés dans la suite du mémoire.

Section 02 : Choix du mode de transport en importation : procédure d'importation et comparaison de deux cas réels

Introduction

Le choix du mode de transport joue un rôle stratégique dans les opérations d'importation. Il influence non seulement les délais de livraison, mais aussi les coûts, la sécurité des marchandises et la qualité du service. Dans le cadre de cette étude, nous analysons les critères qui ont guidé l'entreprise ENIEM dans le choix entre le transport aérien et maritime, en collaboration avec la Banque Extérieure d'Algérie (BEA).

Cette analyse repose sur deux opérations réelles d'importation, appuyées par la BEA, et réalisées avec deux fournisseurs étrangers situés au Liban et en Italie. À travers ces cas pratiques, nous allons identifier les différents éléments qui influencent la décision de transport, tels que la nature des marchandises, le niveau d'urgence, les modalités financières et les exigences douanières.

L'objectif est de mieux comprendre comment une entreprise industrielle algérienne, avec le soutien de sa banque, choisit le mode de transport le plus adapté à chaque opération d'importation.

1. Le rôle de la BEA dans le choix du mode de transport

1.1. Financement des opérations d'importation

La BEA est un acteur clé dans le financement des opérations d'importation. Elle facilite le paiement des importations par l'ouverture de crédits documentaires, qui garantissent les paiements en fonction des documents fournis (factures, documents de transport, certificats d'origine, etc.). Cela permet à l'ENIEM de choisir un mode de transport adapté à ses besoins tout en garantissant la sécurité du paiement.

Crédit documentaire : La BEA offre une sécurité aux deux parties (importateur et exportateur) et s'assure que la marchandise est bien expédiée avant d'effectuer le paiement. Le mode de transport choisi influe sur les modalités du crédit documentaire et les délais de paiement.

1.2. Vérification des documents de transport

La BEA joue un rôle dans la vérification des documents de transport pour garantir la conformité des marchandises importées. Selon le mode de transport choisi (aérien ou maritime), elle contrôle la validité des documents comme l'Air Waybill (AWB) ou le Bill of Lading (B/L), et s'assure qu'ils respectent les exigences des autorités douanières.¹

Transport aérien : La BEA vérifie les documents relatifs au fret aérien, y compris les déclarations de valeur, les certificats d'assurance, et les billets de transport (AWB).

Transport maritime : Elle vérifie les documents comme le connaissement maritime (B/L), ainsi que les déclarations de douane et autres documents associés aux ports.

1.3. Gestion des risques et assurances

La gestion des risques est un autre aspect clé dans le choix du mode de transport. La BEA conseille ses clients sur les options d'assurance pour protéger les marchandises pendant le transport. En fonction de l'Incoterm utilisé (par exemple, CPT ou FOB), la BEA peut exiger une assurance supplémentaire.

CPT (aérien) : La BEA veille à ce que le vendeur paie le transport principal sans souscription d'une assurance. Le transfert des risques se fait au moment où la marchandise a été livrée au transporteur.

FOB (maritime) : L'importateur assume le risque à partir du moment où les marchandises sont chargées sur le navire. La BEA s'assure que les documents d'assurance sont conformes aux exigences douanières et contractuelles.

1.4. Conseil sur le choix du mode de transport

La BEA conseille également ses clients, comme l'ENIEM, sur le mode de transport le plus adapté à leurs besoins en fonction de critères comme le coût, le délai de livraison et la nature des marchandises. Si l'ENIEM doit importer des biens urgents, la BEA recommandera un transport aérien, tandis que pour des volumes plus importants et moins urgents, le transport maritime sera préféré.

¹ Informations fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

Air vs Mer : Le choix dépendra de la balance entre la rapidité (air) et la réduction des coûts (mer). La BEA aide à déterminer les incidences financières de chaque option.

1.5. Suivi et coordination des paiements internationaux

La BEA s'assure également que les paiements internationaux sont effectués en temps et en heure. Dans le cadre d'un mode de transport maritime ou aérien, elle suit les étapes de l'opération, de l'expédition au paiement final, et coordonne avec les transporteurs et autres parties prenantes (banques étrangères, assureurs).

Maritime vs Aérien : Selon le mode choisi, la BEA s'assure que les paiements respectent les échéances convenues et que les documents sont conformes aux exigences des parties contractantes.

1.6. Optimisation des coûts de transport

Enfin, la BEA joue un rôle dans l'optimisation des coûts de transport pour l'importateur. En fonction du mode choisi, elle peut aider l'ENIEM à minimiser les frais logistiques (fret, port, transbordements) tout en respecta

2. La présentation des deux entreprises exportatrices

Nous allons présenter les deux entreprises exportatrices pour l'ENIEM

2.1. Entreprise A

- Secteur d'activité : Fabrication et distribution d'appareils électroniques, principalement des équipements domestiques.

- Localisation : Liban.

- Activités principales :

- Fabrication d'appareils électroniques.

- Commercialisation de produits électroménagers (machines à laver, réfrigérateurs, etc.).

- Produits : Appareils électroménagers (petits et grands électroménagers).

- Marché cible : Consommateurs libanais et exportation vers les marchés voisins.

- Historique :

- Fondée en 2000, est une entreprise familiale.
- Expansion du réseau de distribution au Liban et dans les pays voisins.
- Partenariats : Collaboration avec des entreprises internationales pour l'approvisionnement en composants électroniques.

2.2. Entreprise B

- Secteur d'activité : Fabrication de produits électroménagers, en particulier des solutions de chauffage.
- Localisation : Italie (ou un autre pays d'origine).
- Activités principales :
 - Production de chauffe-eaux et appareils de chauffage.
 - Fabrication de divers appareils électroménagers.
- Produits : Chauffe-eaux électriques, chauffe-bains, et solutions de chauffage pour usage domestique.
- Marché cible : Marchés européens, ainsi que des exportations dans la région MENA.
- Historique :
 - Fondée dans les années 1980, est une entreprise italienne reconnue pour ses produits de chauffage.
 - L'entreprise a élargi ses produits pour inclure des appareils électroménagers.
- Partenariats : Fournisseurs et collaborations avec des partenaires technologiques à l'international.¹

3. Présentation de la procédure d'importation

L'entreprise ENIEM importe des produits qui rentreront dans sa production. Donc nous allons voir la procédure d'importation suivie par l'ENIEM.

¹ Informations fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

3.1. Le contrat commercial

Est le contrat établi entre l'exportateur et l'importateur lors d'une transaction qui contient des clauses bien définies :

- Objet du contrat
- La durée du contrat
- Prix et modalités de paiement.
- Modalités d'arbitrage en cas de conflits."

Dans notre cas, le contrat est établi entre l'importateur « ENIEM » et l'exportateur italien (entreprise B).

3.2. La domiciliation bancaire

Les opérations de commerce extérieur en Algérie se caractérisent par rapport aux autres pays par l'obligation préalable de domiciliation.

En se référant à l'article 29 du règlement n° 07-01 : toute opération d'importation ou d'exportation de biens ou de services est soumise à l'obligation de domiciliation auprès d'un intermédiaire agréé. La domiciliation est préalable à tout transfert rapatriement de fonds, engagement et/ou au dédouanement.

3.2.1. Traitement pratique de la domiciliation des importations

✓ Ouverture du dossier de domiciliation :

L'ouverture du dossier de domiciliation bancaire nécessite la présentation par l'importateur ENIEM des documents suivants :

- Une demande de domiciliation (Annexe 01)
- Un contrat commercial, qui peut être aussi une facture pro-forma ou tout autre document équivalent;(Annexe 02)
- Un engagement d'importation. (Annexe 03)

Et ces documents seront signés et cachetés par l'importateur

Il procède ensuite, à l'enregistrement de l'opération dans le répertoire approprié, en lui attribuant un numéro de domiciliation répartis comme suit :

Tableau n° 08 : attribution du numéro de domiciliation

| BEA | | | | | | | |
|-----|----|----|------|---|----|-------|-----|
| 15 | 03 | 02 | 2024 | 3 | 10 | 00037 | EUR |

Source : Information fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

Les numéros du tableau représentent :

- 15: Code de la wilaya
- 03: Code de la banque
- 02: Agence N°02
- 2024: Année
- 3: Nombre de Trimestres
- 10: Code de la matière première
- 00037: Numéro du dossier
- EUR: Devise utilisée¹

Le cachet de la domiciliation doit avoir la signature du directeur de la Banque Extérieure d'Algérie et qui sera aussi apposée sur la facture pro-forma après la vérification de leur conformité par prise en considération des éléments suivants :

- Nature de Marchandise
- Modalités de règlement
- Origine de la marchandise

L'ouverture du dossier de domiciliation entrecoupé le paiement des commissions et des taxes :

On a les données suivantes :

- La commission de domiciliation fixe est de 3000 DA
- TVA est de 19%
- Calcul du Montant de TVA- $3000 \times 19\%$
- Montant de TVA=570 DA
- Calcul du montant des frais de domiciliation
- Frais de domiciliation commissions de domiciliation+ TVA

¹ Informations fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

- Frais de domiciliation-3000+570= 3570 DA
- Après le calcul des commissions, on imprime trois Avis de débit (annexe 04)

✓ **Apurement du dossier de domiciliation**

L'apurement de ce dossier sera au niveau de l'agence BEA 098 de Tizi-Ouzou par le classement des documents utilisés dans l'opération

Facture définitive domicilié (annexe 05) Copie SWIFT (annexe 06) Connaissance maritime (annexe 07)

3.3. Le financement de l'opération d'importation

Dans notre cas l'opération est réalisée par l'entreprise ENIEM qui est considéré comme importateur. Le règlement sera effectué par le crédit documentaire au niveau de la BEA qui est chargé de l'ouverture de ce crédit documentaire en faveur de l'exportateur italien (entreprise B)¹.

3.3.1. Les éléments du contrat commercial

Nous allons trouver dans ce contrat

- Les parties intervenantes dans l'opération
- L'importateur : dans notre cas c'est l'entreprise ENIEM située en Algérie ;
- La banque de l'importateur : c'est la banque extérieure d'Algérie BEA ;
- L'exportateur : c'est l'entreprise B italienne ;
- La banque de l'exportateur : c'est la banque italienne.
- Les matériaux importés

L'entreprise ENIEM a importé des réchauffeurs de différentes qualités qu'elle utilise pour sa production.

¹Informations fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

Tableau 09 : Tableau représentatif de matières importées par l'ENIEM

| Désignation | Quantités (pièces) | Prix unitaire (EUR/pce) | Montant total /EUR |
|------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| Réchauffeurs 220f | 5000 | 1.6 | 8.000,00 EUR |
| Réchauffeurs 300D | 2000 | 1.9 | 3.800,00 EUR |
| Réchauffeurs termo cong 300D | 1155 | 0.8 | 924,00 EUR |
| Réchauffeurs auxiliaire 300D | 1497 | 1 | 1.497,00 EUR |
| Réchauffeurs 350S | 6654 | 2.70 | 17.965,80 EUR |

Source : Information fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

✓ **Les conditions exigées entre les parties contractuelles pour l'ouverture du crédit documentaire**

L'entreprise ENIEM formule une demande d'ouverture d'un crédit documentaire avec son fournisseur italien avec l'intermédiaire de la banque extérieure d'Algérie BEA.

Les conditions de négociation sont :

- Type de crédit : Irrévocable et confirmé à vue
- Type d'incoterm : maritime FOB
- Devise : EURO

❖ **Les documents exigés par l'importateur**

- La facture commerciale
- Certificat d'origine qui justifie la nature de la marchandise (annexe 08)
- Connaissance maritime (annexe 09)

3.4. Le déroulement de la procédure d'importation

La procédure d'importation commence par l'identification d'un fournisseur étranger (entreprise italienne B) et la négociation des conditions commerciales, notamment les prix, les délais, les quantités, les modalités de paiement et les Incoterms, qui définissent les responsabilités de chaque partie. Une fois l'accord conclu, l'ENIEM émet une commande, et le fournisseur prépare les documents nécessaires à l'exportation, tels que la facture commerciale, le certificat d'origine et les documents de transport (connaissance maritime). Ensuite, le

transport international est organisé via un transitaire ou une société logistique, et les marchandises sont expédiées. À leur arrivée au point d'entrée en Algérie, une déclaration en douane est effectuée avec l'ensemble des documents requis. Les autorités douanières procèdent alors à la vérification documentaire, voire à un contrôle physique si nécessaire, avant de calculer et de percevoir les droits de douane, la TVA à l'importation et d'éventuelles autres taxes.

Une fois la marchandise dédouanée et la mainlevée obtenue, elle est livrée à l'importateur, qui en vérifie la conformité et conserve tous les documents à des fins comptables, fiscales et réglementaires.

Remarque : la différence entre la procédure d'importation par transport maritime et celle avec transport aérien se trouve dans le document de transport :

Nous trouvons le connaissement maritime (bill of lading) dans le transport maritime et la lettre du transport aérien (LTA) dans le transport aérien. (Annexe 10)

4. Comparaison entre deux modes de transport utilisé par l'ENIEM dans deux opérations d'importation différentes

L'entreprise ENIEM située à TIZI OUZOU, spécialisée dans la fabrication et la distribution d'appareils électroménagers tels que les réfrigérateurs, machine à laver, congélateur, four, appareils de cuisine. Elle s'approvisionne en matières premières auprès de deux fournisseurs étrangers :

- ✓ **Fournisseur A (entreprise A) :** exporte des composants pour armoire VBG
 - Filtres déshydrateur ;
 - Ensemble joint de porte ;
 - Clés ;
 - Serrures.
- ✓ **Fournisseur B (entreprise B) :** exporte des différents types de réchauffeur ;
 - Réchauffeurs 220F ;
 - Réchauffeurs 300D ;
 - Réchauffeurs TERMO CONG 300D ;
 - Réchauffeurs AUXILIAIRE 300D ;
 - Réchauffeurs 350S.¹

¹ Informations fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

4.1. Modes de transport utilisés

- Depuis le Liban (entreprise A) : par transport aérien : via l'aéroport international de Beyrouth jusqu'à l'aéroport d'Alger Algérie

- Depuis l'Italie (entreprise B) : par transport maritime du port italien jusqu'au port d'Alger Algérie

4.2. Objectifs logistiques de l'ENIEM

- Assurer la qualité de la marchandise ;
- Réduire les couts logistiques ;
- Respecter les délais de production fixés à l'avance ;
- Optimiser la gestion de stock sans surcharger les entrepôts.

4.3. Analyse comparative

Tableau 10 : analyse comparative entre le transport aérien et maritime

| Critères | Transport aérien (Liban) | Transport maritime (Italie) |
|-------------------------|---|---|
| Temps de transit | 2 jours | 15 jours |
| Cout total estimé | 1400,00 USD | 1567.32 EUR |
| Types de m/ses | m/ses légères de faible volume. | m/ses volumineuse. |
| Fréquence et régularité | -Expédition fréquentes et en petite quantité (idéal pour une gestion de flux tendu). -répondre à une demande variable ou imprévisible. | - envoi planifiées à long terme avec des volumes importants |
| Risque logistique | Faible (suivie en temps réel, peu de ruptures) | risque portuaires (retard de déchargement, grèves, etc.) |

| | | |
|------------------------|---|---|
| Flexibilité logistique | -envoi urgent, modification des plans rapidement. -il est adapté aux situations imprévues (rupture de stock, commandes clients urgents) | -Faible flexibilité : long processus de réservation, délais fixes, dépendance au calendrier du navire -moins adapté aux changements de dernière minute |
| Sécurité/ intégrité | -Sécurité élevée : surveillance constante, délais courts réduisant les risques de vol ou de dégradation. -traçabilité numériques performante avec suivie en temps réel | -sécurité moyenne : risque de vol dans les ports, avaries maritimes, ou mauvaise manutention. |
| Douane/ formalité | Dédouanement rapide | Dédouanements portuaire plus lent, frais de manutention élevés |

Source : Information fournies par l'organisme d'accueil le 18/05/2025

Commentaire

Le transport aérien au Liban est rapide, flexible et bien adapté aux envois urgents de faible volume, avec un faible risque logistique et une sécurité élevée.

En revanche, le transport maritime depuis l'Italie convient mieux aux expéditions volumineuses et planifiées à long terme, bien qu'il soit moins flexible, plus lent et plus exposé à des risques portuaires.

4.4. Analyse stratégique du choix des modes

Les réchauffeurs, étant volumineux en grande quantité et non urgents, sont mieux adaptés au transport maritime. Les composants, malgré les couts élevés du transport aérien, ils doivent être disponibles rapidement justifiant ce choix par leur valeur stratégique pour la chaine de production.

4.5. Analyse des données issues de l'entretien

1. Pourquoi les deux clients ont-ils choisi des modes de transport différents ?

| Question | Réponse |
|--|--|
| Pourquoi les deux clients ont-ils choisi des modes de transport différents ? | Le premier client était confronté à une exigence de délai liée à une urgence de production, ce qui a nécessité un transport rapide : il a donc opté pour le transport aérien. Le second, en revanche, avait des marchandises volumineuses et moins urgentes, ce qui rendait le transport maritime plus adapté en raison de son coût réduit pour les gros volumes |

Commentaire : Le mode de transport est choisi en fonction du besoin : la rapidité pour l'un, l'économie pour l'autre.

2. Quels sont les principaux avantages et inconvénients des transports aérien et maritime ?

| Question | Réponse |
|--|---|
| Quels sont les principaux avantages et inconvénients des transports aérien et maritime ? | Le transport aérien est rapide, fiable et sécurisé, mais il est coûteux et limité en capacité. Le transport maritime permet de transporter de grandes quantités à moindre coût, mais il est plus lent, avec un suivi parfois moins précis |

Commentaire : Le choix doit être équilibré entre délai, coût et volume à transporter.

3. Quels critères influencent le choix du mode de transport ?

| Question | Réponse |
|--|---|
| Quels critères influencent le choix du mode de transport ? | Le choix dépend du délai exigé, du budget disponible, de la nature de la marchandise (fragile, périssable, volumineuse), du niveau de sécurité requis, et de la disponibilité des lignes de transport |

Commentaire : Une bonne planification basée sur ces critères évite les erreurs logistiques.

4. En quoi le mode de transport impacte-t-il les coûts et délais de l'importation ?

| Question | Réponse |
|--|---|
| En quoi le mode de transport impacte-t-il les coûts et délais de l'importation ? | Le transport aérien entraîne un coût plus élevé mais permet une livraison rapide, ce qui peut être rentable en cas d'urgence. À l'inverse, le maritime réduit les coûts logistiques, mais rallonge les délais de réception. |

Commentaire : L'entreprise doit faire un arbitrage selon sa priorité : gain de temps ou réduction des dépenses.

5. Quelle est la différence entre les procédures douanières selon le mode de transport ?

| Question | Réponse |
|---|--|
| Quelle est la différence entre les procédures douanières selon le mode de transport ? | Le transport aérien bénéficie généralement de procédures douanières plus rapides, car davantage digitalisées et standardisées. Le maritime, en revanche, implique souvent plus de contrôles, ce qui peut entraîner des retards |

Commentaire : Le choix du mode peut être influencé par la fluidité des formalités douanières.

6. Quels documents sont exigés pour chaque mode de transport ?

| Question | Réponse |
|---|---|
| Quels documents sont exigés pour chaque mode de transport ? | -Pour l'aérien : facture commerciale, lettre de transport aérien (AWB), certificat d'origine, liste de colisage. -Pour le maritime : facture commerciale, connaissement (B/L), certificat d'origine, liste de colisage |

Commentaire : Ces documents doivent être préparés avec soin pour éviter tout blocage au niveau douanier.

7. Quel a été le rôle de la BEA dans les deux opérations ?

| Question | Réponse |
|---|---|
| Quel a été le rôle de la BEA dans les deux opérations ? | La Banque Extérieure d'Algérie (BEA) a ouvert les crédits documentaires, vérifié les documents de transport, assuré le suivi du paiement entre l'importateur et l'exportateur, et apporté un conseil sur les Incoterms et le mode de transport adapté |

Commentaire : Le rôle de la banque va au-delà du financement : elle sécurise et structure toute l'opération d'importation.

8. Quels Incoterms ont été utilisés et comment ont-ils influencé les responsabilités ?

| Question | Réponse |
|---|---|
| Quels Incoterms ont été utilisés et comment ont-ils influencé les responsabilités ? | <p>-Le client maritime a utilisé l'Incoterm FOB, où l'exportateur supporte les frais jusqu'au port d'embarquement, et l'importateur prend en charge les risques à partir de ce point.</p> <p>-Le client aérien a utilisé l'Incoterm CPT, Le vendeur paie le transport principal sans souscription d'une assurance. Le transfert des risques se fait au moment où la marchandise a été livrée au transporteur.</p> |

Commentaire : Les Incoterms clarifient les responsabilités et permettent de mieux maîtriser les coûts et les risques.

9. Comment les différences entre les deux cas influencent-elles le marché du transport ?

| Question | Réponse |
|---|--|
| Comment les différences entre les deux cas influencent-elles le marché du transport ? | Les exigences en matière de coût, de délai ou de procédures poussent les entreprises à choisir un mode de transport plutôt qu'un autre. Certaines préfèrent payer plus cher pour gagner du temps, d'autres visent la réduction des frais même si cela prend plus de temps. |

Commentaire : Le marché du transport est façonné par les priorités des clients : chaque situation détermine une stratégie logistique différente.

10. Quels sont les risques liés à une mauvaise gestion du mode de transport ?

| Question | Réponse |
|---|---|
| Quels sont les risques liés à une mauvaise gestion du mode de transport ? | Retards de livraison, surcoûts, pénalités contractuelles, détérioration des marchandises, perte de crédibilité commerciale. |

Commentaire : Un mauvais choix logistique peut avoir des conséquences économiques lourdes.

11. Est-ce que la BEA conseille ses clients sur le choix du transport ?

| Question | Réponse |
|---|---|
| Est-ce que la BEA conseille ses clients sur le choix du transport ? | Oui, la BEA accompagne ses clients et peut les orienter selon le type d'opération, les délais, les documents requis, etc. |

Commentaire : La banque joue aussi un rôle de conseil, pas seulement financier.

Conclusion

Cette section a mis en évidence l'importance des critères influençant le choix du mode de transport dans les opérations d'importation, tels que le coût, la rapidité, la sécurité des marchandises et les exigences documentaires. Elle a également souligné le rôle essentiel joué par la Banque Extérieure d'Algérie dans l'accompagnement de l'entreprise ENIEM, que ce soit à travers le financement par crédit documentaire, la vérification des documents de transport, ou encore le conseil en matière de gestion des risques.

Ainsi, le choix entre le transport aérien et maritime ne dépend pas uniquement des préférences de l'entreprise, mais aussi des contraintes commerciales, logistiques et financières, dans lesquelles la BEA intervient comme un partenaire stratégique.

Conclusion générale

Dans un contexte où la compétitivité des entreprises dépend en grande partie de l'efficacité de leur chaîne logistique internationale, le choix du mode de transport apparaît comme une décision stratégique essentielle. Ce travail a mis en évidence que cette décision ne relève pas uniquement de considérations techniques, mais qu'elle résulte d'une analyse globale intégrant des paramètres économiques, organisationnels et financiers. L'opération d'importation ne peut être pensée indépendamment des contraintes documentaires et des exigences imposées par les institutions bancaires, lesquelles participent activement à la structuration de l'échange.

L'objectif principal de cette étude était d'identifier et d'analyser les principaux critères qui influencent la sélection d'un mode de transport – en particulier maritime ou aérien – dans le contexte des opérations d'importation. L'analyse a également porté sur le rôle structurant que peuvent jouer les institutions financières, notamment les banques, dans la régulation du processus à travers leurs exigences documentaires et contractuelles.

Pour atteindre cet objectif, une approche qualitative a été privilégiée. Elle s'est articulée autour d'une étude de cas menée au sein de la Banque Extérieure d'Algérie (BEA), en lien avec une opération d'importation réalisée par l'entreprise ENIEM, spécialisée dans la fabrication d'équipements électroménagers. Cette démarche a reposé sur l'analyse de documents professionnels (factures, contrats, documents de transport), ainsi que sur des entretiens exploratoires, permettant d'observer la manière dont se construisent les choix logistiques en interaction avec les exigences financières et douanières.

En définitive, cette recherche a mis en évidence que le choix du mode de transport constitue un levier stratégique, nécessitant une coordination étroite entre l'entreprise importatrice, les prestataires logistiques, les autorités douanières et les établissements bancaires. Une telle décision, lorsqu'elle est optimisée, permet non seulement de maîtriser les risques liés au commerce international, mais aussi d'assurer le respect des engagements contractuels et la performance globale de la chaîne d'approvisionnement.

L'analyse conceptuelle a montré que chaque mode de transport possède ses spécificités, ses avantages et ses limites, et que leur choix ne peut être dissocié de la nature de l'opération commerciale. Le recours à des incoterms précis, l'intervention de la banque, les exigences documentaires, ou encore les contraintes réglementaires, doivent être considérés avec rigueur dans la phase préparatoire de l'importation.

L'étude de cas menée au sein de la Banque Extérieure d'Algérie (BEA) – Agence Oued Aïssi et portant sur l'entreprise ENIEM, a confirmé cette réalité. À travers l'analyse de deux opérations concrètes d'importation, l'une réalisée par voie maritime et l'autre par voie aérienne, il a été possible de mettre en évidence les déterminants du choix du mode de transport, en lien avec les objectifs techniques, commerciaux et financiers du client. Le rôle de la BEA s'est révélé central dans la sécurisation des opérations via le crédit documentaire, tout en orientant indirectement les décisions de transport par les délais, les types de documents exigés et les conditions de conformité bancaire.

Ce travail a également mis en lumière la nécessité pour les entreprises importatrices algériennes de mieux intégrer la fonction transport dans leur stratégie globale, en tenant compte des standards internationaux et des exigences des institutions bancaires.

La collaboration efficace entre les différents acteurs (banque, transitaire, fournisseur, service import, transporteur) reste une condition essentielle pour garantir la fluidité, la rentabilité et la sécurité de l'importation.

Bien que cette étude ait permis d'approfondir la compréhension des déterminants du choix du mode de transport dans une opération d'importation, elle présente certaines limites. En effet, l'approche qualitative adoptée repose sur une étude de cas unique, ce qui limite la généralisation des résultats à d'autres contextes sectoriels ou géographiques. Par ailleurs, les données recueillies dépendent fortement des témoignages et de l'observation, sans recours à des données quantitatives pouvant renforcer l'objectivité de l'analyse. Cela dit, ce travail constitue une base utile pour de futures recherches scientifiques visant à modéliser le processus décisionnel en matière de transport international, en intégrant davantage de variables économiques et institutionnelles. Il pourrait également inspirer les entreprises algériennes à mieux structurer leurs choix logistiques, dans un environnement commercial de plus en plus exigeant et mondialisé.

Bibliographie

Ouvrages

- Belotti, Jean. Transport international de marchandise. 5^e édition. France : Vuibert, janvier 2025.
- Biloa, Serge Guy. Le coup de pouce : transport & amp ; logistique. France : Publibook, 2018.

Mémoires

- Benali, Amina. Analyse de la gestion des opérations d'importation et d'exportation d'une entreprise : Cas de CEVITAL SPA. Mémoire de fin de cycle, Université de Béjaïa, 2022.
- Bouchakour S. et Ayache D. Mémoire de fin d'étude : « Le financement d'une opération d'importation par le crédit documentaire », promotion 2010, École supérieure du commerce.
- Sihali Amina. Mémoire de fin d'étude : « Les techniques de paiement et les garanties bancaires internationales », promotion 2019.

Articles

- IESG École de Commerce Aix en Provence. "L'importance du commerce international," article en ligne, consulté le 11 février 2025. <https://www.esg.fr/ecole-aix/vie-etudiante/actualite/importance-commerce-international>.
- Akanea. "Fret maritime," page web, consulté le 06 mars 2025. <https://akanea.com/transport-international/glossaire-tms-freight-forwarding/fret-maritime>.
- Article Qualitair&Sea. « Transport international : quels documents de transport pour votre marchandise ? », Qualitair&Sea, consulté le 10 mars 2025. <https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/transport-international-quels-documents-de-transport-pour-votre-marchandise>.
- CEVA Logistics. "Transport terrestre," glossaire, consulté le 18 mars 2025. <https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/transport-terrestre/>.
- Economy Pedia. "Importation process," article en ligne, consulté le 22 février 2025. <https://economy-pedia.com/11040839-importation-process>.

- Logistique Conseil. “Réglementation internationale du transport aérien,” article en ligne, consulté le 15 mars 2025. <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Reglementation-transportaerien.htm>.
- Millennium Cargo. “Fret aérien : avantages, inconvénients et est ce fait pour vous ?”, 28 novembre 2022. Consulté le 15 mars 2025. <https://www.millenniumcargo.com/fr/fret-aerien-avantages-inconvenients-est-ce-fait-pour-vous/>.
- Railsider. Le rôle du transport ferroviaire dans le transport intermodal de marchandises. Consulté le 21 mars 2025. <https://www.railsider.com/fr/le-role-du-transport-ferroviaire-dans-le-transport-intermodal-de-marchandises>.
- StudySmarter. “Transport terrestre,” article en ligne, consulté le 18 mars 2025. <https://www.studysmarter.fr/resumes/hotellerie-et-tourisme/infrastructures-et-services-touristiques/transport-terrestre/>.
- Thommerel, Maxime. “Tout savoir sur l’importation [Guide complet],” XP LOG – Blog, article en ligne, 2 mars 2023. Consulté le 22 février 2025. <https://blog.xplog.fr/importation>.
- TJ China Freight. “Advantages and Disadvantages of Exporting,” article en ligne, consulté le 15 février 2025. <https://fr.tj-chinafreight.com/advantages-and-disadvantages-of-exporting/>.
- Transaldis. “Qu’est ce que le transport international ?”, article en ligne, consulté le 05 mars 2025. <https://transaldis.com/quest-ce-que-le-transport-international/>.
- XP LOG. “Exportation.” Blog XP LOG, article en ligne, 2025. Consulté le 13 février 2025. <https://blog.xplog.fr/exportation>.

Documents

- Acteurs dans l’Import-Export. Document en ligne, Scribd, consulté le 19 février 2025. <https://fr.scribd.com/document/680715209/Acteurs-dans-l-Import-Export>.
- Alizadeh, Hamzeh, Ph.D. Importance du transport. Document PDF en ligne, Cours CIV6705, Automne 2021, École Polytechnique de Montréal. Consulté le 05 mars 2025. moodle.polymtl.ca/pluginfile.php/720350/mod_resource/content/5/1%20-%20Importance%20du%20transport.pdf.
- Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile. BEA 01-1. Consulté sur Scribd le 2 juin 2025. <https://fr.scribd.com/document/718259161/BEA-01-1>.
- Document « caractéristiques de l’étude de cas, méthodologie et exemple thpanorama ».

Sites internet

- AWEX – Agence Wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers. “Les acteurs de la logistique,” article en ligne, consulté le 13 février 2025. <https://www.awex-export.be/fr/guide-a-l-export/prealables-a-l-export/les-acteurs-de-la-logistique>.
- Banque d'Algérie. (2003, 2004, 2005). Évolution économique et monétaire en Algérie Rapports annuels. Alger : Banque d'Algérie. (Consulté le 15/04/2025).
- Banque de développement du Canada. Boîte à outils pour entrepreneur. BDC, consulté le 10 février 2025. <https://www.bdc.ca/fr/articles-outils/boite-outils-entrepreneur>.
- Cap Express. 7 critères pour choisir le mode de transport de marchandises. <https://www.cap-express.fr/fr/actualites/7-criteres-pour-choisir-mode-de-transport-marchandises>, consulté le 17 avril 2025.
- Comprendre la Recherche. « Méthodes mixtes – Comprendre la recherche ». Consulté le 05 juin 2025. <https://comprendrelarecherche.github.io>.
- Documents institutionnels / Rapports officiels.
- Entreprise Nationale des Industries de l'Électroménager (ENIEM). Site officiel. Consulté le 02 juin 2025. <http://www.eniem.com.dz>.
- Foodcom. Délai de livraison : optimisation de la logistique. <https://foodcom.pl/fr/delai-de-transport-de-marchandise>, consulté le 17 avril 2025.
- Forum des chefs d'entreprises (FCE). Citation du président M. Réda Hamiani lors d'une délégation du FCE, le 25/01/2010.
- Fox Brasil. Understanding Customs: The Gateway to International Trade. <https://foxbrasil.com/blog/2024/02/02/understanding-customs-the-gateway-to-international-trade>, consulté le 21 avril 2025.
- Hapia. Mode de transport de marchandise. <https://www.hapia.fr/blog/hapia/mode-de-transport-de-marchandise>, consulté le 17 avril 2025.
- <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/types-de-marchandises>, consulté le 17 avril 2025.
- HubSpot France. « Étude qualitative : définition, avantages et méthodes ». Consulté le 05 juin 2025. <https://www.hubspot.fr>.
- INSEE. “[Nom du concept],” définition en ligne, consulté le 18 février 2025. <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1527>.
- Livraison-optimisation-de-la-logistique/, consulté le 17 avril 2025.

- Log Cluster. Transport ferroviaire. Consulté le 23 mars 2025. <https://log.logcluster.org/fr/transport-ferroviaire>.
- Quizlet. « Avantages et désavantages du transport routier et ferroviaire ». Consulté le 23 mars 2025. <https://quizlet.com/study-guides/avantages-et-desavantages-du-transport-routier-et-ferroviair>.
- Scribbr. « Étude quantitative : définition, techniques, étapes et analyse ». Consulté le 05 juin 2025. <https://www.scribbr.fr/methodologie/etude-quantitative/>.
- Scribd. Mémoire PDF. <https://fr.scribd.com/document/723897675/Memoire-PDF-Fffff>, consulté le 25 avril 2025.
- SES Webclass. “Commerce international.” Article en ligne, publié 29 août 2013 ; mis à jour 1 décembre 2024. Consulté le 13 février 2025. <https://ses.webclass.fr/notions/commerce-international/>.
- Société Générale. Crédit documentaire. https://static.societegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/Fichiers_uploades/PDF/Commerce_international/credit_documentaire_savoir_plus.pdf, consulté le 25 avril 2025.
- Supply Chain Info. Les réglementations douanières du transporteur international. <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-transporteur/les-reglementations-douanieres-transporteur-international/>, consulté le 21 avril 2025.
- Trade4MSMEs (WTO MSME Group). Basics of Exporting, guide en ligne, consulté le 13 février 2025. [https://trade4msmes.org/fr/guides/basics of exporting/](https://trade4msmes.org/fr/guides/basics%20of%20exporting/).
- Transport Express. Le transport routier national : quels sont ses avantages ? Publié le 26 mars 2024. Consulté le 20 mars 2025. <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/transport-routier-national>.
- Transport Express. Types de marchandises.
- Webclass. Commerce international. [ses.webclass.fr](https://www.ses.webclass.fr/notions/commerce-international/), consulté le 10 février 2025. <https://www.ses.webclass.fr/notions/commerce-international/>.
- Wikipedia contributors. “Rail Transport.” Wikipedia, The Free Encyclopedia. Dernière modification le 21 mars 2025. https://en.m.wikipedia.org/wiki/Rail_transport.
- Wikipedia. “Import.” Wikipedia, The Free Encyclopedia, article en ligne, consulté le 18 février 2025. <https://en.wikipedia.org/wiki/Import>.

Annexes

Annexe 1 : Demande d'ouverture de domiciliation bancaire

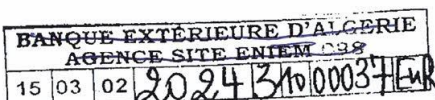
DEMANDE DE DOMICILIATION BANCAIRE

Réf/DG/N° 1033 /DFC/N° 1145 2024.

Oued-Aïssi le :

08 AOUT 2024

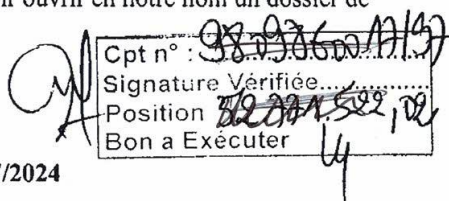
NOM OU RAISON SOCIALE : ~~EPE/SPA ENIEM - ENIEM EXPLOITATION~~
 ADRESSE : ~~Zone Industrielle Aïssat Idir, Oued Aïssi B.P 71A, Chikhi Tizi Ouzou~~
 COMPTE N° : 00200098980986001797
 CAPITAL SOCIAL : 10 279 800 000 DA
 NOM DU GERANT : M. LAOUNI AHMED



Messieurs,

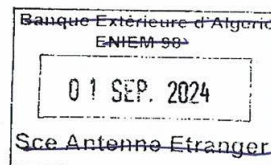
Conformément aux nouvelles dispositions du règlement 07/01 du 03/02/2007 aux importations et aux exportations, nous vous demandons de bien vouloir ouvrir en notre nom un dossier de domiciliation pour importer les marchandises suivantes :

- ✓ Nature de la marchandise : **RECHAUFFEUR**
- ✓ Origine de la marchandise : ~~SEULE~~
- ✓ Facture proforma N° : **190** du **08/07/2024**
- ✓ Fournisseur : ~~ORCA S.p.A~~

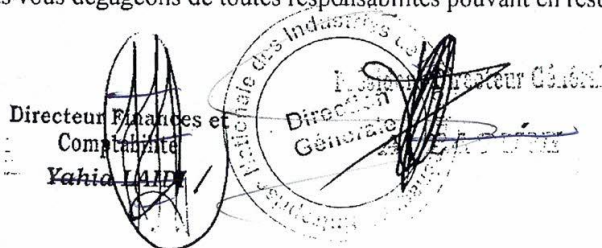


~~VIA CADUTI DEL LAVORO 3 31029 VITTORIO VENETO (TV) ITALY~~

- ✓ Montant en devise maximum ou environ : **33 754,12 EURO**
- ✓ Contre valeur en DZD : **5 021 367,53 DA**
- ✓ Tarif douanier : **8533310000**
- ✓ Mode de paiement : **LETRE DE CREDIT IRREVOCABLE CONFIRMEE A VUE**
- ✓ Destinations de la marchandise : **PORT D'ALGER**
- ✓ Nature du contrat : **FOB**
- ✓ Tolérance : **+/- 10%**
- ✓ N° du registre de commerce : **15/00-0043191B99.**
- ✓ N° de l'identification fiscal : **099915004319197.**
- ✓ N° de l'identification statistique : **098315010010355.**
- ✓ Adresse de rattachement des impôts : **DE LA CHEMIN AHMED GUADOUCHE BEN AKBOUN ALGER**



Nous nous engageons à vous remettre les documents douaniers dans les délais réglementaires. Aussi, nous vous dégageons de toutes responsabilités pouvant en résulter de cette opération.



Annexe 2 : Facture proforma

Zoppas Industries



ORIGINAL

Beneficiary: IRCA SPA
VIA CADUTI DEL LAVORO 3
31029 VIFFORIO VENETO (TV)
ITALY
TEL: +39 0438 490465

Applicant: ENIEM EXPLOITATION
Zone Industrielle Oued Aissf.
Tizi Onzou / Algérie.

BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
AGENCE SITE ENIEM 098

PRO-FORMA INVOICE 190
Date 08/07/2024
Currency EUR

15 03 02 20243100037EUR

Payment conditions : Lettre de crédit irrévocable et confirmée payable A VUE

BANCO BPM CRA

04888 - ESTERO OPERATIONS - CPT VERONA

Via dell'Industria, 35 - 37135 Verona - Italie

SWIFT :BAPPIT22 (BANCO BPM)

IBAN: IT88L0538711900000001885471

| Eniem Code | Désignation | Irca Code | Quantités Pièces | Prix Unitaire €/Pce | Montant Total € |
|------------|------------------------------|--------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| 206 091 | Réchauffeurs 220f | 1SFAS2990001 | 5000 | 1,6 | 8.000,00 € |
| 205892A | Réchauffeurs 300D | 1SFAS2993011 | 2000 | 1,9 | 3.800,00 € |
| 205894 | Réchauffeurs termo cong 300D | 1SFAS1443011 | 1155 | 0,8 | 924,00 € |
| 205 895 | Réchauffeurs auxiliaire 300D | 1SFAS2796011 | 1497 | 1 | 1.497,00 € |
| 206092 | Réchauffeurs 350S | 1SFAS2991021 | 6654 | 2,70 | 17.965,80 € |

NIF 0999 1500 43 19 197

PORT D'EMBARQUEMENT : PORT ITALIEN PORT DEBARQUEMENT : ALGER

MARCHANDISE D'ORIGINE SERBE DONC PAS D'EMISSION DE EUR 1

VALIDITE : 31/12/24

TOLERANCE QTES/MONTANT TOTAL +/- 10 %

FRAIS DE MISE A FOB 1.567,32 €

MONTANT TOTAL FOB TRENTE-TROIS MILLE SEPT CENT CINQUANTE-QUATRE EURO, 12 CTS 33.754,12

Transport:

BY SEA- FOB INCOTERMS 2010

IRCA SPA
VIA CADUTI DEL LAVORO 3
31029 VIFFORIO VENETO (TV)
ITALY
TEL: +39 0438 490465

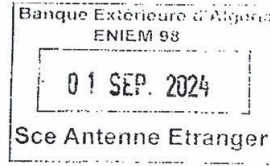
Annexe 3 : Engagement non revente à l'état



EPE / SPA

Capital social 10 279 800 000 Da

Réf/DG/N° 1032/DFC/N° 1116/2024.



Date :

08 AOUT 2024

Direction Générale
المديرية العامة**ENGAGEMENT**Je soussigné : **M. LAOUNI AHMED** , représentant légal de la société :

- ✓ Raison Sociale : **EPE/SPA ENIEM - ENIEM EXPLOITATION**
- ✓ Activité : **Fabrication et commercialisation de produits électroménagers**
- ✓ Adresse : **Zone Industrielle Aissat Idir, Oued-Aissi B.P 71A, Chikhi Tizi-Ouzou**
- ✓ NIF : **099915004319197.**
- ✓ Fournisseur : **IRCA S.P.A**

VIA CADUTI DEL LAVORO 3 31029 VITTORIO VENETO (TV) ITALY

- ✓ Facture proforma N° : **190** du **08/07/2024**
- ✓ Nature de marchandises : **RECHAUFFEUR**
- ✓ Montant : **33 754,12 EURO**

Je m'engage au nom de la société :

- A affecter les biens et matières premières importés exclusivement au besoin de l'exploitation de l'entreprise;
- De m'abstenir de toute revente en l'état des biens et matières premières importés;
- Que les marchandises énumérées dans la présente facture ne seront pas importées dans le cadre des collections CKD/SKD.

En outre, j'atteste que les quantités importées correspondent aux capacités de production, aux moyens humains, matériels et de stockage de l'entreprise.

Par ailleurs, je reconnais avoir pris connaissance des sanctions encourues pour le non respect des termes de cet engagement, et cela conformément à l'article 74 de la loi de finances complémentaire pour 2015 qui précise : « les personnes exemptées de la taxe de domiciliation bancaire au titre des importations des biens d'équipements et matières premières qui ne sont pas destinées à la revente en l'état, sont passibles, lorsque l'engagement qu'ils ont souscrit n'a pas été respecté, d'une amende égale à deux (2) fois la valeur des importations ».

Directeur Finances et
Comptabilité
Yahia Aïssa



Zone industrielle aissat idir, Oued-aissi
B.P. N°71 A, Chikhi - Tizi Ouzou - Algérie.
T : +213 (0) 26 41 31 10
F : +213 (0) 26 41 33 16
S : www.eniem.com.dz

المنطقة الصناعية عينات إيدير، واد عيسى
ص ب 71 شيخي تيزي وزو، الجزائر.
ه : +213 (0) 26 41 31 10
ف : +213 (0) 26 41 33 16
و : www.eniem.com.dz

Annexe 4 : Avis de débit

بنك الجزائر الخارجي



Banque Extérieure d'Algérie

AVIS DE DEBIT

N° compte :

9809860017-97

Le :

1 Septembre 2024

Service :

Agence . : OUED AISSI

Valeur . : 30/08/2024

Type . . . : DOM IMPORT (DI)

Dossier : 150302202431000037EUR

Ref 003105

E.P.E EPE/SPA ENIEM

ZONE INDUSTRIELLE AISSAT IDIR

OUED AISSI T

TIZI OUZOU

150000 OUED AISSI

DINAR ALGERIEN

ENIEM EXPLOITATION

ALGERIE

Casier No 0

| Motif | ! | ! | Montant |
|---|---------------|---|----------|
| Ouverture Domiciliation Import | ! | ! | |
| EPE/SPA ENIEM | ! Commissions | ! | 3.000,00 |
| REF. AUTORITE : 099915004319197 | ! | ! | |
| MONTANT : 33.754,12 EUR | ! | ! | |
| AU COURS DE 148,3098000 | ! | ! | |
| | ! Taxe | ! | 570,00 |
| | ! a 19,00% | ! | |
| ! TOTAL A VOTRE DEBIT DZD : | | | 3.570,00 |

Annexe 5 : Facture commerciale

Zoppas Industries



Beneficiaire: IRCA SPA
VIA CADUTI DEL LAVORO 3 31029
VITTORIO VENETO (TV) - ITALY

Applicant: ENIEM EXPLOITATION
ZONE INDUSTRIELLE AISSAT IDIR
OUED AISSAL CODE POSTALE 15552
TIZI OUZOU ALGERIE
NIF 099915004319197

FACTURE COMMERCIALE 1400003697
Date 27/09/2024
Deviser EURO

Cond. de reglement par L/C no. 098ICD2490747099

| Description des marchandises | Qte / Pcs | Prix | Montant |
|--|-----------|------|-----------|
| FOB PORT ITALIEN INCOTERMS 2010 | 5087 | 1,60 | 8.139,20 |
| | 1950 | 1,90 | 3.705,00 |
| NATURE DE LA MARCHANDISE: RECHAUFFEURS | 1155 | 0,80 | 924,00 |
| | 1497 | 1,00 | 1.497,00 |
| (+/-) 10 PCT | 6654 | 2,70 | 17.965,80 |
| 206 091:RECHAUFFEURS 220F QUANTITE: 5000 PCES PRIX UNITAIRE:1,6 EUR/PCE. | | | |
| 205 892A:RECHAUFFEURS 3000 QUANTITE: 2000 PCES PRIX UNITAIRE:1,9 EUR/PCE. | | | |
| 205 894:RECHAUFFEURS TERMO CONG 3000 QUANTITE: 1155 PCES PRIX UNITAIRE:0,8 EUR/PCE. | | | |
| 205 895:RECHAUFFEURS AUXILIAIRE 3000 QUANTITE: 1497 PCES PRIX UNITAIRE:1 EUR/PCE. | | | |
| 206 092:RECHAUFFEURS 350S QUANTITE: 6654 PCES PRIX UNITAIRE:2.70 EUR/PCE. | | | |
| FRAIS DE MISE A FOB: 1567,32 | | | |
| SUIVANT FACTURE PROFORMA NR: 190 DU 08/07/2024 | | | |
| Totale Facture | | EURO | 33.798,32 |

Transport: PAR BATEAU
Colisages: 11 CAISSES EN BOIS + 7 PALETTES
Poids net: kg 1237,220

EXPEDITION DE PORT ITALIEN A PORT ALGER ALGERIE
Poids brut: kg 1944,385
Volume: mc 10,743

BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
AGENCE SITE ENIEM 098
15 03 02 2024 B1d00037EUR

IRCA SPA

IRCA S.p.A.
Via Caduti del Lavoro, 3
31029 VITTORIO VENETO (TV)
P.I. 01168660262

Annexe 6 : Swift de règlement

Print: Close

Report Header

Application: Alliance Message Management
 Report type: Instance Search - Detailed Report
 Operator: DJENNAD
 Alliance Server Instance: SAAPROD
 Date - Time: 2024/11/26 09:21:58

Report Content

Reprint From MFA-0000-000000

Instance Type and Transmission

Copy
 received from SWIFT
 Priority: Normal
 Message Output Reference: 1720 241125BEXADZALADOE1492944801
 Correspondent Input Reference: 1720241125BAPPIT22AXXX8779139128
 Message Header

Swift Output: FIN 754 Avis pmt/accept/negotiation
 Sendér: BAPPIT22XXX
 BANCO BPM SPA
 HEAD OFFICE
 MILANO
 Receiver: BEXADZALDOE IT
 BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
 (DIRECTION DES OPERATIONS AVEC L'ETRANGER - DEPART
 ALGIERS DZ
 MUR: H241125463941754

Message Text

F20: Référence de l'émetteur
 H4807CE003878-24
 F21: Référence d'origine
 098ICD2490747099
 F32B: Montant principal payé/acc/négo - Devise - Montant
 Currency: Devise: EUR EURO
 Amount: Montant: 33798,32 #33.798,32#
 F34A: Montant total demandé - Date - Devise - Montant
 Date: 241202 2024 Dec 02
 Currency: Devise: EUR EURO
 Amount: Montant: 33798,32 #33.798,32#
 F53A: Banque de remboursement - Identifiant de partie - Code d'identifiant
 IdentifierCode: Code d'identifiant:
 UNCRITMM
 UNICREDIT S.P.A.
 MILANO IT
 F77: Explication
 COMPLIED DOCUMENTS SENT TO YOU
 TODAY BY DHL COURIER
 AWB NO. 13 8675 1203
 AS PER CREDIT TERMS WE HAVE CLAIMED
 REIMBURSEMENT FROM
 UNICREDIT SPA - MILANO
 FOR EUR 33.798,32 VALUE 02/12/2024

Message Trailer

{CHK:4F6C93A57242}
 PKI Signature: MAC-Equivalent
 End of Message

Annexe 7 : Connaissance maritime

Chargeur / Shipper:
A. S. C. A. S. P. A.
 VIA CADUTI DEL LAVORO,
 37028 VITTORIO VENETO (TV) ITALY
 PR 438 04364901 FAX +39 04388401240
Entreprise B

CONNAISSEMENT
 BILL OF LADING

B/L N° I1010-SIFAX23

Destinataire / Consignee:
S. E. A. AGENCE STATE ENTECH
QUED ALISSA
BEA



A notifier (aucune réclamation ne sera recue pour non notification):
 Notify address (carrier not to be responsible for failure to notify):
~~ZONE INDUSTRIELLE ALISSA IDIR~~
~~QUED ALISSA CODE POSTALE 15552~~
~~TINXEROU ALGERIE~~

CNAN MED Spa
 Nr. 14 Avenue Ahmed TERKOUICHE
 EL HARRACH, Alger

Navire pré-transporteur: De:
 Local vessel: From:

Navire long-courrier: Port de chargement:

Océan vessel: ~~DEMANE~~ Port of loading: ~~MARSEN DE BARBARA~~

Port de déchargement: Destination finale (dans le cas de post-transport):

Port of discharge: ~~ALGERIE~~ Final destination (if on carriage):

Fret payable at: DESTINATION
 Freight payable at: DESTINATION

| | | |
|---|---|---|
| Marques et N°: Marks of N°: XMAU7354466 SEAL 3600543 | Nombre et nature des colis - Description des marchandises Number and kind of packages - Description of goods: 1X20' BOX STC 18 PACKAGES HEATING ELEMENTS NCM 8516.80 NIF 099915004319197 L/C 098ICD2490747099 FREIGHT PAYABLE AT DESTINATION FREIGHT COLLECT | Poids brut Kg Gross weight Kg TARE KOB 2200 1944,385 |
| QUAI/BORD LA RESPONSABILITE' DU TRANSPORTEUR EST DEGAGEE POUR TOUTE PERTE, AVARIE, OU MANQUANT SURVENUS PENDANT LA PERIODE ALLANT DE LA RECEPTION DES MARCHANDISES EN VUE DE LEUR TRANSPORT JUSQU'AU DEBUT DU CHARGEMENT SUR LA NAVIRE ET DE LA FIN DE DECHARGEMENT DES MARCHANDISES JUSQU'A' LEUR LIVRAISON. LE CONTENEUR DEVRA ETRE RESTITUE A LA CNAN, AGENCE PORTUAIRE AVEC UNE FRANCHISE DE 30 JOURS A COMPTER DE LA DATE DE DEBARQUEMENT, PAISSE CE DELAI IL SERA PERCU: - DU 31EME AU 60EME: 40 USD/JOUR/TEU- DU 60EME AU-DELA' USD 50/JOUR/TEU (LES COUTS INDICUES CI-DESSUS NE SONT PAS IMPUTABLES AU FRET MARITIME) LES FRAIS D'EXTRA PORTAGE, DEPOTAGE OU AUTRES INTERVENUS DANS LES PORTS ALGERIENS RESTENT A LA CHARGE DE LA MARCHANDISE. SAID TO CONTAIN SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT CONTENEUR PROPRIETE CNAN MED SPA | | |

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOOD
 MARCHANDISES SPECIFIEES SUUVANT DECLARATION DU CHARGEUR

Fret et frais
 Freight and charges

Received by the carrier in apparent good order and condition for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading. Which stipulations include conditions printed on the back hereof. The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below. Description, measurement and gross weight not checked or known by carrier or his agents (or by anybody else on his behalf). In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant. In witness whereof the original Bill of lading have been signed one of which being accomplished, the other to be void.

Nombre de connaissements.....
 Number of Original B/L **3/THREE**
 Date **NOV 13TH, 2024**

Lieu et date d'émission:
 Place and date of issue: **LA SPEZIA, - NOV 13TH, 2024**
 Pour le Capitaine:
 For the Master:

Annexe 9 : La LTA (Lettre du Transport Aérien)

| | | | |
|---|-------------------------------|---|---|
| 235-6949 5580 | | 235-69495580 | |
| Shipper's Name and Address LEMATIC S.A.L. P.O.BOX 11-2915 TEL.:+961 1 789400/1*2/3 FAX:+ 961 1 789407/8 BEIRUT LEBANON | | Shipper's account Number Not negotiable Air Waybill TURKISH AIRLINES Issued by Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity | |
| Consignee's Name and Address ENIEM. EXPLOITATION ZONE INDUSTRIELLE DE OUED-AISSI BP 108 POSTE CHIKHI-TIZI OUZOU-ALGERIE TEL.:+00213 26 413177 NIF:0999-1500.43.19.197 ALGER-ALGERIE | | Consignee's account Number It is agreed that the goods described below were received for the arrangement of carriage in apparent good order and condition except as noted herein and that the goods will be forwarded by us and carriage will be executed by carriers SUBJECT TO THE CONDITIONS OF ASSIGNED IN 4(c) ON THE REVERS THEREOF. Shipper may increase such limitations of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required. | |
| Issuing Carrier's Agent Name and city A F T A BEY | | Accounting Information BEY/ IST/TK/829.10.1.2024 ALG/TK625/12.1.2024 | |
| Agent's IATA Code 43.4.7007 | Account No. | Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing BEY | |
| To IST | By first Carrier TK | Routing and Destination 10.JAN/2024 | to ALG |
| Airport of Destination ALGER-ALGERIE | | Flight/Date IST/ALG/TK/6225/12.JAN/2024 | Amount of Insurance INSURANCE: If shipper requested insurance in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be in figures in box marked amount of insurance. |
| Handling Information ENV. ATTACHED | | ENIEM. EXPLOITATION ZONE INDUSTRIELLE DE OUED-AISSI B.P.108 POST CHIKHI-TIZI OUZOU-ALGERIE SCI | |
| No. Of Pieces RCP | Gross Weight kg lb | Rate Class Commodity Item No. | Chargeable Weight Weight |
| 2 | 175K | K Q | 256K |
| 2 | 175K | | AS AGREED |
| Total other Charges Due Agent AS AGREED | | Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations. | |
| Total other Charges Due Carrier AS AGREED | | LEMATIC SAL. | |
| Total prepaid AS AGREED | | Signature of Shipper or his Agent A/P | |
| Currency Conversion rates no charges in dest. currency | | Executed on 9-1-2024 (Date) at BEIRUT (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent | |
| For Carrier's Use only at Destination | | Charge at Destination Total collect Charges 235-6949 5580 | |

Table des matières

| Titre | Page |
|---|-------------|
| Introduction générale | 9 |
| Chapitre I : Cadre conceptuel relatif à la place du transport dans le commerce international | |
| Introduction | 12 |
| Section 1 : caractérisation des opérations du commerce international | 13 |
| Introduction | 13 |
| 1. Généralités du commerce international | 13 |
| 1.1. définition du commerce international | 13 |
| 1.2. L'importance du commerce international | 14 |
| 2. Les principales opérations du commerce international | 15 |
| 2.1. L'exportation | 15 |
| 2.1.1. Définition de l'exportation | 15 |
| 2.1.2. Les acteurs participants à l'exportation | 15 |
| 2.1.3. Le processus de l'exportation | 17 |
| 2.1.4. Avantages et les risques de l'exportation | 20 |
| 2.1.4.1. Les Avantages de l'exportation | 20 |
| 2.1.4.2. Les risques liés à l'exportation | 20 |
| 2.2. L'importation | 21 |
| 2.2.1. Définition de l'importation | 21 |
| 2.2.2. Les acteurs participants à l'importation | 22 |
| 2.2.3. Le processus d'importation | 22 |
| 2.2.4. Avantages et risques d'importation | 23 |
| 2.2.4.1. Avantages | 24 |
| 2.2.4.2. Les risques liés à l'importation | 24 |
| Conclusion | 25 |
| Section 2 : le rôle du transport dans les opérations de commerce international | 26 |
| Introduction | 26 |
| 1. Généralités sur le transport international | 26 |

| | |
|--|-----------|
| 1.1. Définition du transport international | 26 |
| 1.2. Importance du transport international | 27 |
| 1.3. Fonctionnement du transport international | 27 |
| 2. Type du transport international | 28 |
| 2.1. Les transports homogènes | 28 |
| 2.2. Les transports combinés | 28 |
| 2.3. Les transports mixtes | 29 |
| 2.4. Les transports mixtes superposés | 29 |
| 2.5. Les transports multimodaux (ou intermodaux) | 29 |
| 3. Les modes de transport international | 29 |
| 3.1. Le transport Maritime | 29 |
| 3.1.1. Définition du transport maritime | 30 |
| 3.1.2. Les principaux navires : (les techniques de transport maritime) | 30 |
| 3.1.3. Les acteurs du transport maritime | 31 |
| 3.1.4. Les documents du transport maritime | 31 |
| 3.1.4.1. Le connaissement maritime (Bill of Lading – B/L) | 31 |
| 3.1.4.2. La lettre de transport maritime (Sea WayBill – SWB) | 31 |
| 3.1.4.3. Le connaissement FIATA FBL | 32 |
| 3.1.5. Les avantages et les inconvénients du transport maritime | 32 |
| 3.2. Le transport aérien | 33 |
| 3.2.1. Définition de transport aérien | 33 |
| 3.2.2. Les particularités du fret aérien | 33 |
| 3.2.3. Les types d'avions qui transportent les marchandises | 33 |
| 3.2.4. Les documents de transport pour le transport aérien | 34 |
| 3.2.5. Avantages et inconvénients du transport aérien | 35 |
| 3.3. le transport Terrestre | 35 |
| 3.3. 1. Types de transport terrestre | 35 |
| 3.3.1.1. Transport routier | 36 |
| 3.3.1.2. Le transport ferroviaire | 37 |
| Conclusion | 39 |
| Conclusion | 40 |

| Chapitre II : les déterminants du choix du mode de transport dans le cadre d'une opération d'importation | |
|---|----|
| Introduction | 42 |
| Section 1 : Les facteurs influençant le choix du mode de transport | 43 |
| 1. Le prix du mode de transport | 43 |
| 2. Les délais de livraison | 44 |
| 3. La sécurité des marchandises | 44 |
| 4. La nature de la marchandise | 45 |
| 5. La valeur de votre marchandise | 46 |
| 6. La capacité de chargement | 46 |
| 7. L'impact environnemental du mode de transport | 47 |
| Conclusion | 48 |
| Section 2 : Les acteurs influençant le choix du mode de transport | 49 |
| 1. La douane | 49 |
| 1.1. La définition de la douane : | 49 |
| 1.2. Les documents douaniers | 50 |
| 1.2.1. Le connaissement | 50 |
| 1.2.2. La facture commerciale | 50 |
| 1.2.3. Le permis d'importation ou d'exportation | 50 |
| 1.2.4. La liste de colisage | 51 |
| 1.2.5. L'autorisation de dédouanement | 51 |
| 1.2.6. Le certificat d'origine | 51 |
| 1.2.7. Le bon de livraison | 51 |
| 1.2.8. Le certificat d'assurance | 51 |
| 1.3. Les procédures de dédouanement des marchandises | 51 |
| 1.3.1. Le contrôle douanier | 52 |
| 1.3.2. Les régimes douaniers | 52 |
| 1.4. Les différentes taxes douanières applicables dans le transport international | 52 |
| 1.5. Les sanctions en cas de non-respect des règles douanières | 53 |

| | |
|--|----|
| 1.6. Les obligations des transporteurs en matière de sécurité et de sûreté | 53 |
| 2. L'assurance | 53 |
| 2.1. Définition de l'assurance | 54 |
| 2.2. Types d'assurance | 54 |
| 3. Les Avantages de l'assurance | 55 |
| 4. Les limites d'assurance | 56 |
| 5. Les Incoterms | 56 |
| 5.1. Définition de l'incoterm | 56 |
| 5.2. Leur objet | 56 |
| 5.3. Historique des incoterms | 57 |
| 5.4 La classification des incoterms | 57 |
| 5.5. La présentation des incoterms | 58 |
| 6. La banque | 60 |
| 6.1. Le crédit documentaire | 60 |
| 6.1.1. Intervenants | 60 |
| 6.1.2. Caractéristiques | 61 |
| 6.1.3. Avantages et limites | 61 |
| 6.2. la remise documentaire | 62 |
| 6.2.1. Intervenants de la Remise documentaire | 62 |
| 6.2.2. Caractéristiques | 62 |
| 6.2.3. Avantages et limites de la remise documentaire : | 63 |
| 6.3. Le transfert libre | 63 |
| 6.3.1. Les avantages et les limites du transfert libre : | 64 |
| Conclusion | 65 |
| Chapitre III : Etude du choix du mode de transport dans le contexte d'une opération d'importation au sein de la BEA agence 098 site ENIEM | |
| Introduction | 67 |
| Section 01 : Cadre institutionnel et méthodologique de l'étude | 68 |
| Introduction | 68 |
| 1. Présentation succincte de la Banque Extérieure d'Algérie | 68 |

| | |
|---|-----------|
| 1.1. Définition de la Banque Extérieure d'Algérie | 68 |
| 1.2. Historique de la Banque Extérieure d'Algérie | 69 |
| 1.3. Objectifs de la Banque Extérieure d'Algérie | 70 |
| 1.4. Les missions de la Banque Extérieure d'Algérie | 70 |
| 2. Présentation l'Entreprise ENIEM | 71 |
| 2.1. Aperçu sur ENIEM | 71 |
| 2.2. Présentation de structures d'accueil : BEA 98, Oued-Aissi Tizi-Ouzou : | 72 |
| 2.2.1. Mission de l'agence | 72 |
| 2.2.2. Organigramme de l'agence | 73 |
| 2.3. Les fonctions de l'agence | 73 |
| 2.3.1 Rôle de service caisse | 73 |
| 2.3.2. Le rôle de service crédit | 74 |
| 2.3.3. Le service comptabilité | 74 |
| 2.3.4. Le service administratif | 74 |
| 2.3.5. Le rôle et organisation de service commerce extérieur | 74 |
| 2.3.5.1. Le rôle du service commerce extérieur | 75 |
| 2.3.5.2. Organisation du service étranger | 75 |
| 2.3.5.2.1. Section domiciliation et apurement | 75 |
| 2.3.5.2.2. Section remise documentaire | 76 |
| 2.3.5.2.3. Section crédit documentaire | 76 |
| 3. La méthodologie de la recherche | 76 |
| 3.1. Approche de la recherche | 76 |
| 3.1.1. Approche Quantitative | 77 |
| 3.1.2. Approche Qualitative | 77 |
| 3.1.3 Approche Mixte | 77 |
| 4. La stratégie de la recherche | 77 |
| 5. Justification du choix de la BEA siège ENIEM agence 098 | 78 |
| 6. La collecte des données | 78 |
| 6.1. Outil de collecte de données | 78 |
| 6.2. Construction du guide d'entretien | 79 |
| 7. Méthode d'analyse des données : Analyse du contenu | 79 |
| Conclusion | 79 |

| | |
|--|-----|
| Section 02 : Choix du mode de transport en importation : procédure d'importation et comparaison de deux cas réels | 80 |
| Introduction | 80 |
| 1. Le rôle de la BEA dans le choix du mode de transport | 80 |
| 1.1. Financement des opérations d'importation | 80 |
| 1.2. Vérification des documents de transport | 81 |
| 1.3. Gestion des risques et assurances | 81 |
| 1.4. Conseil sur le choix du mode de transport | 81 |
| 1.5. Suivi et coordination des paiements internationaux | 82 |
| 1.6. Optimisation des coûts de transport | 82 |
| 2. La présentation des deux entreprises exportatrices | 82 |
| 2.1. Entreprise A | 82 |
| 2.2. Entreprise B | 83 |
| 3. Présentation de la procédure d'importation | 83 |
| 3.1. Le contrat commercial | 84 |
| 3.2. La domiciliation bancaire | 84 |
| 3.3. Le financement de l'opération d'importation | 86 |
| 3.4. Le déroulement de la procédure d'importation | 87 |
| 4. Comparaison entre deux modes de transport utilisé par l'ENIEM dans deux opérations d'importation différentes | 88 |
| 4.1. Modes de transport utilisés | 89 |
| 4.2. Objectifs logistique de l'ENIEM | 89 |
| 4.3. Analyse comparative | 89 |
| 4.4. Analyse stratégique du choix des modes | 90 |
| 4.5. Analyse des données issues de l'entretien | 91 |
| Conclusion | 95 |
| Conclusion Générale | 97 |
| Bibliographie | 100 |
| Annexes | |

Résumé

Le présent mémoire traite du choix du mode de transport dans le cadre des opérations d'importation, en s'appuyant sur une étude de cas concrète menée au sein de la Banque Extérieure d'Algérie (BEA). Cette recherche a pour objectif d'analyser les critères qui influencent le choix entre le transport maritime et le transport aérien, en mettant en évidence les enjeux de coût, de délai, de sécurité et de nature des marchandises. Une méthodologie qualitative a été adoptée, fondée sur des entretiens et l'observation de deux opérations réelles d'importation.

Les résultats montrent que le choix du mode de transport dépend fortement des priorités de l'importateur et des contraintes imposées par l'environnement logistique et bancaire. L'étude souligne également le rôle stratégique de la banque dans l'encadrement des échanges et la fluidité du processus d'importation.

Mots clés : transport international, importation, logistique, banque, mode de transport.

Abstract

This thesis addresses the choice of transportation mode in the context of import operations, based on a real case study conducted at the Banque Extérieure d'Algérie (BEA). The aim of this research is to analyze the criteria influencing the choice between maritime and air transport, highlighting the issues of cost, delivery time, security, and the nature of goods. A qualitative methodology was adopted, relying on interviews and observation of two actual import operations.

The findings show that the choice of transport mode strongly depends on the importer's priorities and the constraints imposed by the logistical and banking environment. The study also highlights the strategic role of the bank in structuring trade operations and ensuring the smooth progress of import procedures.

Keywords: international transport, import, logistics, bank, mode of transport.

المخلص

يتناول هذا البحث مسألة اختيار وسيلة النقل في إطار عمليات الاستيراد، وذلك بالاعتماد على دراسة حالة واقعية أجريت داخل وكالة البنك الخارجي الجزائري (BEA). يهدف هذا العمل إلى تحليل المعايير التي تؤثر على اختيار وسيلة النقل بين النقل البحري والنقل الجوي، مع التركيز على الجوانب المتعلقة بالتكلفة، والمدة، والأمن، وطبيعة البضائع. تم اعتماد منهجية نوعية تعتمد على المقابلات وملاحظة عمليتي استيراد فعليتين.

تُظهر النتائج أن اختيار وسيلة النقل يعتمد بشكل كبير على أولويات المستورد والقيود المفروضة من قبل البيئة اللوجستية والبنكية. كما تبرز الدراسة الدور الاستراتيجي الذي تلعبه البنوك في تنظيم العمليات التجارية وضمان سلاسة سير إجراءات الاستيراد.

الكلمات المفتاحية: النقل الدولي، الاستيراد، اللوجستيك، البنك، وسيلة النقل.