

**UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-OUZOU**



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

**DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES**

***Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du Diplôme de Master en  
science commerciale***

***Option : Finance et Commerce International***

**Thème**

***Le rôle du transport logistique aérien dans le  
commerce international***

**Réaliser par :**

**AMZAL BILYA**

**AOUAM FATMA ZOHRA**

**Encadrer par :**

**Mr. OUALIKEN SLIM**

**Devant de jury compose de:**

***Président : Mr. ABIDI Mohammed***

***Encadreur : Mr. OUALIKEN SLIM***

**Promotion: 2021/2022**

# *Remerciements*

*Au terme de ce travail, nous tenons à remercier tout particulièrement :*

*Le Bon Dieu tout puissant de nous avoir donné la volonté, la force et la  
patience pour l'accomplissement de ce mémoire.*

*Notre promoteur, Mr. OUALIKEN.S pour avoir dirigé ce mémoire, pour ses  
encouragements, sa compétence et sa disponibilité.*

*Toute personne ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre  
travail.*

# *Dédicaces*

*Je dédie ce travail à :*

*Mes chers parents*

*Ma famille*

*Ma binôme BYLIA*

*Mes proches*

*Mon promoteur*

*Mes enseignants*

*Ma promotion FCI 2021/2022*

**FATMA ZOHRA**

# *Dédicaces*

*Je dédie ce travail à :*

*Mes chers parents*

*Ma famille*

*Mon binôme FATMA ZOHRA*

*Mes proches*

*Mon promoteur*

*Mes enseignants*

*Ma promotion FCI 2021/2022*

***BILYA***



# **Sommaire**

## Sommaire

---

<b>Remerciements.....</b>	<b>2</b>
<b>Dédicaces .....</b>	<b>3</b>
<b>Sommaire.....</b>	<b>6</b>
<b>Introduction générale.....</b>	<b>8</b>
<b>Chapitre I. Le concept logistique et la chaîne logistique .....</b>	<b>12</b>
<b>Section 1. Présentation de la logistique .....</b>	<b>13</b>
<b>Section 2. La chaîne logistique .....</b>	<b>25</b>
<b>Chapitre II. Le transport aérien dans le commerce international.</b>	<b>36</b>
<b>Section 1. Généralités sur le commerce international .....</b>	<b>36</b>
<b>Section 2. Le transport fret aérien.....</b>	<b>39</b>
<b>Section 3. La douane et ses rôles dans le transport international</b>	<b>48</b>
<b>Chapitre III. Recueil des travaux des stages pratiques ultérieurs</b>	<b>59</b>
<b>Section 1. Cas pratique de l'extension de l'aéroport d'Alger .....</b>	<b>59</b>
<b>Section 2. Cas pratique NUMILOG et CPA .....</b>	<b>73</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>79</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>92</b>



**Introduction  
générale**

## **Introduction générale**

---

L'économie internationale est une étude qui désigne l'ensemble des interdépendances entre économies nationales.

Le moteur qui fait tourner cette branche d'économie est bel et bien le commerce international. Nous avons constaté ces dernières années un essor remarquable du commerce notamment dans le cadre de la mondialisation.

L'augmentation des transactions commerciales internationales est due, d'une part, à l'évaluation technologique de tous les moyens du transport et de communication et d'autre part, en vue de satisfaire les divers besoins économiques de différents pays pour le bien-être des citoyens.

Cette évolution du commerce et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture sur l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de ses managers une réflexion sur ces capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière permet d'organiser les circuits de matières et des produits au moindre coût, autrement dit la logistique est l'art de livrer le bon produit au bon endroit et aux bons moments. Ainsi la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échanges dit capacités à transporter les produits manufacturés sur les lieux de commercialisation. La dynamique du commerce international est favorisé notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants. L'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à la bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandise. Le transport des marchandises constitue un vecteur indispensable de la chaîne logistique. Il assure la liaison entre les différentes étapes du système logistiques de l'approvisionnement à la distribution (fournisseurs- usines, inter usines, usines- entrepôts et entrepôts –clients). Le transport est un élément majeur dans la qualité des services, puisqu'il est directement lié aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries et autres risques de non acheminement de la marchandise à bon port.

De ce fait, l'assurance des marchandises joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce, elle permet de garantir les envois d'un chargeur durant leurs acheminements. C'est un passage obligé pour lequel il est possible de souscrire un contrat de police d'assurances ou de négocier directement la couverture des risques avec le transporteur. Pour que la marchandise puisse arriver en bon état, toutes opération commerciale quelque soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires (consignataire, transitaire, commissionnaires), dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongés des marchandises sur les aires de stockage et globalement pour échapper aux frais supplémentaires. Pour bien assurer cette opération commerciale, il faut notamment la présence de ces différents intervenants. A l'entrée comme à la sortie des marchandises, le commerce extérieur a mis en place des outils de contrôle douanier qui ont pour objectif de réguler les importations et les risques de pénurie.

Dans le contexte algérien, le transport aérien est un secteur important dans l'économie algérienne. De ce fait plusieurs entreprises de transports et logistique se sont créés afin d'encourager le développement des échanges régionaux et internationaux. En effets, le transport aérien continue sa progression pour être un élément plus important des opérations commerciales.

L'objectif de notre étude est de savoir comment le transport aérien intervient dans l'optimisation de la chaine logistique internationale, ce qui nous a permis de poser la problématique suivante :

**« Quel est le rôle du transport aérien dans l'optimisation de la chaine logistique internationale ? »**

Et de poser les questions suivantes :

- Quels sont les intervenants de la chaine logistique internationale?
- En quoi consiste la relation entre la logistique et le transport ?
- Quelles sont les procédures de dédouanements des marchandises et quelle est son importance dans une opération logistique ?


Pour pouvoir répondre aux questions posées, nous adaptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographique et documentaires qui portent essentiellement sur la logistique et le transport international.

Trois chapitres qui structurent ce mémoire :

Le premier chapitre est consacré au cadre conceptuel du sujet, nous aborderons une description de la logistique, de la chaîne logistique.

Le deuxième sur Le transport aérien dans le commerce international.

Le troisième et le dernier chapitre constitue la partie Recueil des travaux des stages pratiques ultérieurs.



**Chapitre I**  
**Le concept**  
**logistique et la**  
**chaîne logistique**

# Chapitre I : Le concept logistique et la chaîne logistique

---

## Introduction

L'utilisation du mot « logistique » est devenue de plus en plus fréquente au fil de temps ; tandis que sa signification s'élargissait, sortant du domaine militaire pour devenir un mot clef du management des entreprises. La logistique est en effet une des fonctions majeures des systèmes modernes de production et de distribution.

La logistique peut être considérée comme une fonction stratégique pour les organisations. En effet, elle doit avant tout garantir la cohérence entre les processus internes, propres à l'organisation et les attentes du marché, le tout en intégrant les contraintes externes.

La logistique est bien entendu une source de valeur ajoutée. Elle vise à implémenter les principes de l'amélioration continue dans tous les processus de la chaîne d'approvisionnement. L'optimisation, l'adaptabilité et la robustesse sont des mots d'ordre pour la fonction logistique. Mais elle doit également s'assurer de bien comprendre les attentes et besoins des clients. Si cela n'était pas le cas, elle risquerait d'apporter de la valeur là où le client n'est pas sensibilisé.

La chaîne logistique (supply chain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise, elle commence de fournisseur du fournisseur et se termine au client du client tout en passant par la fabrication et le stockage des produits en amont et en aval. Pour faire face à la concurrence, chaque entreprise donc se voit intéressée par la maîtrise de ce processus de façon à avoir toutes les informations nécessaires à la mise en place d'une politique commerciale, lui permettant de suivre la concurrence et préserver ses parts du marché.

La chaîne logistique consiste à optimiser l'ensemble des activités et processus d'élaboration, d'acheminement et de stockage d'un produit ou d'un service, depuis la gestion des matières premières jusqu'à celle des produits finis.

## **Section 01 : présentation la logistique**

La logistique est un ensemble de services nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Elle est définie comme «l'ensemble des moyens et des méthodes touchant à l'organisation d'un service et aux flux de matières avant, pendant et après une production; et comme la mise à disposition des produits à l'endroit prévu, en quantité et dans les délais demandés, et au meilleur coût»<sup>1</sup> . Ainsi, assurer la logistique d'un produit, c'est prendre en charge un processus qui participe à la maîtrise des flux physiques, à la coordination des ressources et des débouchés en cherchant à obtenir un service au coût le plus faible.

Les activités de la logistique concernent les domaines de la production, des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elles s'exercent majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil.

### **1.1. Histoire de la logistique**

Le terme logistique vient du grec *logistikos* « relative au raisonnement » ou *logisteuo* « administrer ». De différentes publications rapportent que depuis toujours les institutions ont utilisé ce terme pour « définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps »<sup>2</sup>.

### **La logistique, une origine militaire**

La logistique provient du langage militaire. À l'origine, un officier responsable du « logis » s'occupait de l'organisation pour la survie des troupes. Le but ? Contourner la moindre contrainte, afin que les soldats se trouvent dans les meilleures dispositions avant, pendant et après les combats. La logistique devint rapidement stratégique pour optimiser l'organisation d'une action militaire.

---

**1 OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999.**

**2 Stratégie logistique, «Alexandre Le Grand précurseur de la logistique moderne?», Mars 2003 –n°54, p133.**

Puis, la logistique s'est développée dans l'industrie automobile. La gestion des pièces détachées, en termes de stockage et d'entreposage, devient un élément central des entreprises automobiles. C'est à ce moment que la logistique franchit les frontières, puis s'installe dans tous les secteurs d'activité. Dès lors, la démarche fonctionne dans tous les domaines de l'entreprise.

La logistique débute avec l'armée. Elle provient de l'officier en charge du « logis », celui qui s'occupe des troupes lors du combat mais aussi de toute l'organisation en dehors des combats. Les guerres mettent en pratique la logistique en termes de réflexion stratégique. Ainsi la logistique devient un élément déterminant pour organiser une action militaire. L'objectif étant d'être au bon endroit, au bon moment et le plus rapidement possible tout en évitant les contraintes qui peuvent se présenter.

Elle s'est ensuite développée dans l'industrie automobile. La logistique servait dans un premier temps à gérer le stockage et l'entreposage des pièces détachées et des produits de la façon la plus optimale possible. La révolution industrielle arrive avec ses grandes évolutions technologiques, et ce qui accélère son développement avec le besoin d'avoir une gestion de flux plus efficace.

Dans les années 80-90, elle est dans une phase de croissance et elle devient un élément central en entreprise. On commence à assister à un décloisonnement et la notion de transversalité fait son apparition. Nous sommes effectivement plus dans la simple organisation, mais bien dans une démarche d'efficacité optimale et de maîtrise des coûts.

## **1.2. Définition de la logistique**

Le mot logistique a deux sens, il provient du qualificatif grec Logistikos qui signifie « relatif au raisonnement. ». Mais il a aussi la racine grecque logisteuo qui signifie avant tout administré. ». Deux notions très complémentaires qui la représentent bien et que l'on peut résumer en 4 mots : réflexion, stratégie, gestion et optimisation.

### **1.2.1. Au niveau de l'entreprise**

Définition selon l'Américain Marketing Association en 1948 : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »<sup>3</sup>.

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de la livraison. »<sup>4</sup>.

La logistique est « l'ensemble des activités et des moyens relatifs au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons »<sup>5</sup>.

### **1.2.2. Au niveau international**

La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise<sup>6</sup>.

La logistique internationale se définit par la gestion des activités d'importation et d'exportation. Elle organise les échanges par transports transfrontaliers en pratiquant l'ensemble des méthodes de logistique connues. Ce qui donne aux acteurs de la logistique des solutions optimisées d'échanges de marchandises et de personnes entre pays.

---

**3 MEDAN et A. GRATACAP, « Logistique et supply chaine management », DUNOD, Paris, 2008, p9.**

**<sup>4</sup>D.TIXIER, H.MATHE ET J.COLIN, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et Enjeux, DUNOD, PARIS, 1983, p 12.**

**5 Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, lexique du commerce international, Bréal, Paris, 2008, P148.**

**6 Denis Chevalier, François Duphil, Transport à l'international, 4ème édition, Foucher, Vanves, 2009,**

La logistique internationale se définit par la gestion des activités d'importation et d'exportation. Elle organise les échanges par transports transfrontaliers en pratiquant l'ensemble des méthodes de logistique connues. Ce qui donne aux acteurs de la logistique des solutions optimisées d'échanges de marchandises et de personnes entre pays.

L'objectif ultime de la logistique internationale est de se consacrer à la gestion des flux de marchandises par l'acheminement de celles-ci. Elle opère depuis le lieu de départ (sortie usine, logisticien, entrepôts des fournisseurs, etc.), à destination du pays d'exportation où elle sera déchargée chez l'importateur.

- **Les spécificités de la logistique internationale**

- Les échanges internationaux font appel à un grand nombre de partenaires. Ce qui implique une organisation parfaite des échanges d'informations, la planification des opérations logistiques, un suivi rigoureux de la traçabilité grâce aux documents obligatoires ou optionnels ;

- La conduite des opérations de logistique internationale se pratique en multimodalité. D'où l'impérieux besoin de connaître la nature et la taille des marchandises et des colis, le type d'emballage. D'où une priorité mise sur la gestion par unités de transport intermodal (UTI) ;

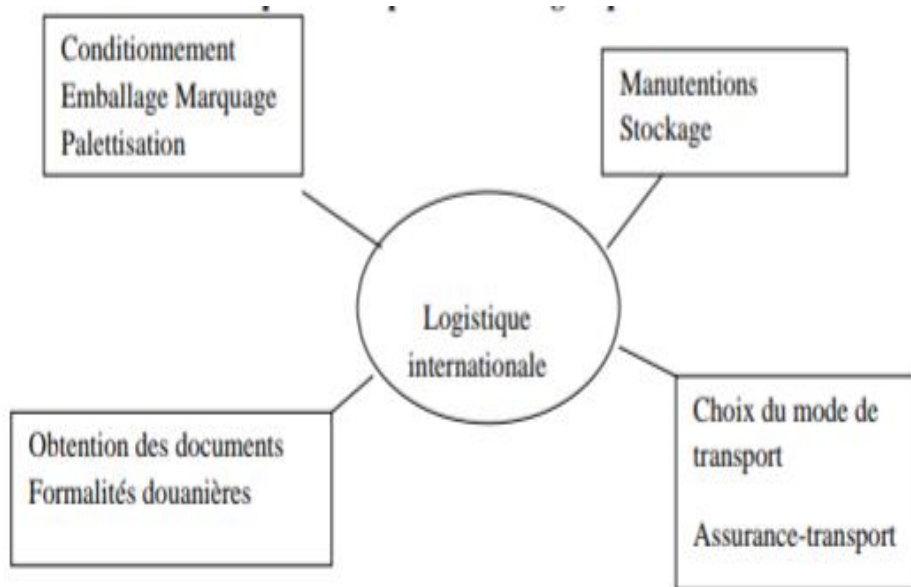
- L'exportation et l'importation répondent à des règles juridiques drastiques contenues dans une gamme importante de textes réglementaires. Il faut connaître la législation ou convention en vigueur à chaque étape du processus de logistique internationale ;

- Une bonne maîtrise des phases logistiques optimise les temps de traitement des flux : il existe alors moins de ruptures des charges, grâce à une bonne anticipation des formalités administratives lors des phases d'inter modalité ;

- La gestion rigoureuse des coûts logistiques optimise les coûts des différents prestataires ;

- La maîtrise des risques sécuritaires de la marchandise passe par une minimisation des manipulations, des contrats d'assurance bien adaptés, et, surtout pour les denrées périssables, un respect strict des conditions de transport.

**Figure n°01** : Les quatre composantes de logistique internationale<sup>7</sup>



Sources : Corinne Pasco, op-cité, P66

### **1.3. Les différents types de la logistique**

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes:<sup>8</sup>

#### **a- Une logistique d’approvisionnement :**

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

#### **b- Une logistique d’approvisionnement général :**

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

#### **c- Une logistique de production :**

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

---

7 Corinne Pasco, commerce international, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002, P66

8 PIMOR Yves, logistique : production, distribution, soutien, édition DUNOD, 2eme édition, paris, 2005, Page4.

#### **d- Une logistique de distribution :**

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

#### **e- Une logistique militaire :**

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

#### **f- Une logistique de soutien :**

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

#### **g- Une activité dite de service après-vente :**

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

#### **h- Des reverse logistics :**

Parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes. Une distinction commode est celle que l'on fait souvent entre les logistiques de flux, production et distribution d'une part, et les logistiques de soutien d'autre part. Ces deux catégories de logistique ont en effet des caractéristiques assez différentes, les premières étant plus liées aux techniques de gestion de la production et aux techniques de marketing et de ventes, les deuxièmes étant plus liées à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement développées dans le domaine militaire ou dans celui de la maintenance des équipements techniques. Il y avait donc bien des logistiques différentes jusqu'à ce que le concept de supply chain ne vienne apporter une certaine unité en ce domaine.

## **1.4. Les quatre activités de la logistique**

L'avènement du commerce international a bouleversé les façons de transporter des marchandises. Si, avant, le transport de marchandises se limitait à transporter des marchandises à l'échelle locale, l'on assiste depuis maintenant une trentaine d'années à une complexification des activités logistiques. Celles-ci doivent en effet acheminer le plus rapidement les marchandises et ainsi respecter les attentes de consommateurs finaux. À ce titre, de nouvelles activités ont vu le jour dans le domaine du transport de marchandises. Mais alors, quelles sont les quatre principales activités de la logistique ? On fait le point.

### **1.4.1. La logistique et la gestion des achats**

La première des activités de la logistique et du transport de marchandises est sans aucun doute la gestion des achats. En effet, il s'agit du point de départ de toute chaîne logistique. Cette activité consiste à recevoir les commandes et les paiements de ses clients afin de mettre en œuvre, par la suite, la logistique du transport de marchandises.

Or, cette première étape est capitale. C'est en effet sur la rapidité de la gestion des achats dont dépend le reste de la chaîne logistique. Une gestion des achats correctement maîtrisée permettra de mettre en œuvre l'emballage palette picking, puis l'envoi des différents produits à l'acheteur.

### **1.4.2. La logistique et le conditionnement des produits transportés**

L'on oublie bien souvent que la logistique et le transport de marchandises sont également une question d'emballage. En effet, l'emballage des produits ainsi transportés permet de s'assurer qu'ils arriveront dans un état impeccable dans les mains du client final.

À ce titre, la seconde activité de la logistique consiste à conditionner ainsi les produits qui seront ensuite acheminés vers la destination finale. Pour ce faire, de plus en plus de prestataires de service spécialisé dans la logistique n'hésitent pas à faire usage d'un logiciel emballage palette, et ce, pour accélérer cette activité.

### **1.4.3. La gestion de ses stocks**

Aujourd'hui, les consommateurs sont de plus en plus exigeants vis-à-vis des délais de livraison des produits commandés sur internet. Si l'on pensait qu'un délai de livraison d'une semaine était suffisant il y a dix ans, les consommateurs souhaitent désormais recevoir les colis en un à deux jours ouvrés.

Pour cette raison, la logistique du transport de marchandises demande d'avoir constamment un œil sur la gestion de ses stocks. En effet, cela permet d'envoyer le plus rapidement possible le produit à l'acheteur, sans avoir à faire attendre celui-ci. Le plus souvent, ces stocks doivent être eux-mêmes conditionnés pour éviter toute perte. L'on utilise alors un emballage sous film rétractable au sein des entrepôts.

#### **1.4.4. La gestion de la livraison**

La quatrième et dernière activité de la logistique est bien évidemment celle de la gestion de la livraison. Il s'agit même du but ultime de la logistique et de l'entreprise qui en est responsable. Cette étape regroupe plusieurs sous-étapes qui permettront aux produits ainsi achetés d'arriver à sa destination finale. C'est sans aucun doute l'activité qui prend le plus de temps, du fait même des distances qu'il peut y avoir à parcourir.

Ainsi, les quatre activités de la logistique sont la gestion des achats, le conditionnement des produits transportés, la gestion de ses stocks ainsi que la gestion de la livraison.

#### **1.5 Les objectifs de la logistique**

Si elle est efficacement mise en œuvre, la logistique constitue un levier stratégique pour l'entreprise. Elle offre une réelle valeur ajoutée sur la production, la livraison, les stocks, l'optimisation des coûts et les délais de livraison. Bref, la logistique impacte positivement les finances globales de l'entreprise.<sup>9</sup>

#### **A. Mise en place de la logistique pour améliorer la gestion de la production**

L'objectif principal de la fonction logistique concerne l'optimisation de chaque tâche du processus de production. Ainsi, leur prise en charge demeure plus efficace et fait gagner du temps. Pour ce faire, la gestion logistique s'appuie sur une automatisation des processus. Le contrôle s'entend plus facilement, grâce à certains indicateurs de performance mis en place.

- La gestion des approvisionnements : taux de disponibilité, délais de livraison.
- La gestion des stocks : suivi de la valeur et de la couverture des stocks.

---

**9 <http://www.web-logistique.com/nouvellepage1.htm>. Consulter le 11-05-2015.**

- La gestion des transports : coût moyen par produit, taux de remplissage du moyen de transport, etc.

De nombreux autres indicateurs permettent aussi de détecter les points de progression de l'entreprise.

## **B. Mettre en place la logistique pour optimiser les coûts**

L'optimisation du processus logistique permet de réaliser des économies à tous les étages. Lors de la gestion des achats, en optant pour les produits et matières premières au meilleur rapport qualité-prix.

Dans la gestion des stocks, en optimisant l'espace, la manutention et le temps nécessaire de stockage des marchandises.

Pour la gestion des livraisons, en trouvant les meilleures solutions de distribution.

Une bonne logistique donne la possibilité de connaître le prix d'achat idoine des produits et des marchandises pour atteindre la rentabilité. Le but est de trouver un équilibre entre le prix d'achat des marchandises, la quantité et la qualité des produits finis. Par exemple, acheter en grande quantité pour faire baisser le prix peut s'avérer négatif. Les produits sont susceptibles de périmer et les coûts de stockage risquent d'augmenter. La logistique met donc des processus en place afin d'optimiser les coûts des produits, la quantité des marchandises à commander, etc. Même infime, la réduction du coût des marchandises vendues peut avoir un impact majeur sur les bénéfices de l'entreprise.

## **C. La Logistique rend l'entreprise compétitive**

L'objectif de la logistique en entreprise réside également dans la compétitivité. Dans un contexte de mondialisation, et donc de concurrence accrue, le temps est devenu un paramètre essentiel de comparaison entre les différentes entreprises. De ce fait, l'optimisation des relations entre les services grâce à la logistique permet d'atteindre un objectif crucial : livrer un produit qualitatif dans de meilleures conditions, et plus vite. Pour garder l'avantage concurrentiel, la logistique doit faire preuve de souplesse et d'adaptation. Une veille permanente sur les outils à mettre en place pour améliorer la logistique s'avère indispensable, et ce, dans le but de répondre aux besoins des consommateurs.

## **D. L'amélioration de la satisfaction du client**

La logistique s'attache à huiler la production grâce à la planification des processus et au suivi des indicateurs. Le tout dans le but d'améliorer la qualité des produits, mais également les conditions d'envoi et l'optimisation des délais. Si toutes ces requêtes aboutissent, l'entreprise obtient l'assurance de satisfaire son client, mais aussi de le fidéliser.

Les objectifs de la logistique en entreprise s'inscrivent sur le court terme — avec la recherche d'optimisation des flux physiques — et le moyen à long terme. En témoigne la mise en place d'une veille, puis de plans d'action qui optimisent les conditions de production et de stockage. En définitive, les objectifs ne sont atteints que si la logistique tient un rôle à la fois central et transversal dans l'entreprise. Il faut néanmoins garder à l'esprit que la logistique s'inscrit dans le processus global de la chaîne d'approvisionnement (supply chain). C'est donc l'ensemble de la supply chain qui se doit d'être optimisée, afin d'obtenir les résultats escomptés.

### **1.6. Les système d'information logistique**

Les systèmes d'information logistique ont été créés afin d'éliminer les erreurs dans les opérations qui se déroulent à l'intérieur et à l'extérieur de l'entrepôt. L'utilisation de différentes applications dans les processus de fabrication, de stockage et d'expédition des produits accroît l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Ces programmes de gestion logistique permettent la création d'un entrepôt digitalisé, une installation dans laquelle les tâches telles que le contrôle des stocks et la préparation des commandes sont effectuées par un logiciel, ce qui évite les retards et les erreurs dans ces opérations.

Les systèmes d'information logistique (SIL) sont des programmes numériques qui facilitent la prise de décision et la gestion d'opérations telles que l'approvisionnement, le stockage, la préparation des commandes, l'expédition et le transport des marchandises.

Ces applications logistiques assurent un flux continu d'informations entre les entreprises impliquées dans la conception, la fabrication, le stockage et la commercialisation d'un produit ou d'un service, reliant toutes les organisations et contribuant à la traçabilité de la marchandise.

En fonction des tâches à automatiser dans l'entrepôt, différents systèmes d'information logistique peuvent être utilisés : un Transport Management System (TMS), qui planifie et organise les itinéraires de livraison, et un Enterprise Resource Planning (ERP), un programme de gestion d'entreprise qui synchronise les processus et les données entre les différents départements d'une entreprise (y compris le service logistique), pour ne citer que deux exemples.

### **1.6.1. Les avantages de système d'information logistique**

Les systèmes d'information logistique apportent de multiples avantages, parmi lesquels se distinguent les suivants :

- L'automatisation des processus :

Les programmes de gestion logistique suppriment la saisie manuelle des données. Ils automatisent également la génération de la documentation nécessaire aux opérations logistiques, éliminant ainsi le risque d'erreurs dans des processus tels que le contrôle des stocks et la préparation des commandes.

- L'automatisation des flux d'informations :

Un logiciel logistique extrait les informations des opérations pour coordonner à la fois les processus de l'entrepôt et les différents niveaux de la chaîne d'approvisionnement. Les programmes les plus pointus analysent l'activité logistique pour obtenir des informations en temps réel sur la productivité de l'installation.

- L'amélioration de la planification logistique :

Les systèmes d'information permettent de suivre un produit tout au long de la chaîne d'approvisionnement et de collecter des données, dotant ainsi le responsable logistique de toutes les informations dont il a besoin pour réaliser la planification logistique.

En somme, les programmes logistiques améliorent l'efficacité des opérations de stockage, en synchronisant l'entrepôt avec d'autres niveaux de la chaîne d'approvisionnement, par exemple, l'installation où se trouvent les lignes de production ou le centre de distribution.

## **1.7. Les enjeux de la logistique :**

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend de la maîtrise du processus logistique, la logistique conditionne<sup>10</sup>:

- La croissance de l'entreprise : la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques.
- La maîtrise des coûts : grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente.
- Les possibilités d'externalisation de l'entreprise : l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple de la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports.
- La normalisation des produits et des processus de gestion : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts...).
- La diversification de l'entreprise : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise : grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

Du fait de leur importance, les enjeux de la logistique sont également pris en compte par l'Etat dans l'élaboration des politiques économiques, industrielles et techniques, ce qui n'est pas sans conséquence pour l'entreprise, la logistique influence en effet : le secteur des transports (ceci peut aller jusqu'à privilégier un certain type de transport), le développement régional (les entreprises préféreront s'implanter dans des régions dotées d'une infrastructure logistique solide), les politiques économiques (l'importance de la logistique conduit l'Etat et les collectivités territoriales à intensifier leurs interventions : amélioration du réseau routier, mise en place d'une politique des transports...), l'environnement scientifique et technique

---

10 Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, p20.

(l'analyse logistique favorise la généralisation de la robotique, de la productique...et reste liée au développement de l'informatique, télématique...).<sup>11</sup>

## **Section 02 : La chaîne logistique**

La chaîne logistique ou supply chain regroupe l'ensemble des processus permettant à un client de recevoir sa commande. Elle ne se réduit pas seulement à la livraison, mais comprend aussi la planification, l'achat des matières premières et leur transformation en un produit fini.

La chaîne logistique ou supply chain désigne donc l'ensemble des étapes et réseaux utiles à la conception et la livraison d'un produit, de sa fabrication à son arrivée chez le client final.

### **2.1. Définition de la chaîne de valeur**

Elle est définie comme un réseau d'organisations ou de fonctions géographiquement dispersées sur plusieurs sites qui coopèrent, pour réduire les coûts et augmenter la vitesse des processus et activités entre les fournisseurs et les clients. Si l'objectif de satisfaction du client est le même, la complexité varie d'une chaîne logistique à l'autre.

La chaîne logistique englobe tous les acteurs impliqués dans la production et la livraison d'un produit fini ou d'un service depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client, elle est constituée de fournisseurs, de fabricants, de distributeurs, et de clients.

« Tayur » définit la chaîne logistique pour un produit donné comme un système de sous-traitants, de producteurs, de distributeurs, de détaillants et de clients entre lesquels s'échangent les flux matériels dans le sens des fournisseurs vers les clients et des flux d'information dans les deux sens.<sup>12</sup>

---

**11 Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, p20.**

**12 MERIEM TROJET, planification d'une chaîne logistique : Approche par satisfaction de contraintes dynamiques, thèse en vue de l'obtention du doctorat en génie industriel, université de Toulouse 2014, page 35**

## **2.2. Les apports de la mise en place d'une chaîne logistique <sup>13</sup>:**

### **2.2.1. Apports financiers :**

Plusieurs améliorations financières sont attendues, en particulier la réduction des coûts liés au niveau élevé des stocks, aux coûts d'expéditions et aux frais d'exploitation ; l'avantage concurrentiel obtenu par les coûts et par la marge bénéficiaire qui augmente avec des coûts incorporables inférieurs (coûts de produit). Ces réductions de coût sont obtenues sans réduction d'efficacité (redimensionnement), sans licenciements et sans fermeture d'usines.

### **2.2.2. Apports opérationnels :**

Les activités opérationnelles des entreprises sont améliorées ; en particulier, on constate une réduction du temps de cycle, une baisse des niveaux de stock, des ruptures de stocks moins fréquentes, une productivité opérationnelle plus grande, etc.

### **2.2.3. Apports sur le service à la clientèle :**

On constate également une augmentation de la satisfaction des clients, notamment une plus grande fiabilité des livraisons (le bon produit, au bon moment, en bonne quantité, ...), ainsi qu'une plus grande rapidité de réaction aux changements et un meilleur service après vente.

### **2.2.4. Apports sur la coordination :**

La coordination plus forte entre les partenaires est un apport important. Ceci aboutit à une amélioration de la qualité des produits et des informations et à une augmentation du partage des compétences et des risques, qui créent un avantage compétitif et une rentabilité plus grande.

## **2.3. Les trois étapes de la chaîne logistique**

À chaque maillon de la chaîne, on trouve des fournisseurs et entreprises avec une mission bien définie. Avec la mondialisation, les chaînes logistiques sont devenues de plus en plus complexes. On y distingue trois grandes étapes :

---

**13 4PL ou «fourth party logistics», inventée par des consultants d'Accenture en 1995, signifie qu'une entreprise cliente externalise au partenaire l'ensemble de sa chaîne logistique.**

L'approvisionnement : les matières premières sont obtenues et fournies pour fabriquer le produit. Exemple : dans le cas où le produit serait un tee-shirt en coton, l'approvisionnement consiste à récolter le coton et à l'apporter aux usines.

La production : à partir des matières premières, le produit fini est fabriqué. Exemple : le tee-shirt est fabriqué à partir du coton récolté. A la fin de la production, le tee-shirt est prêt à être vendu.

La distribution : le produit fini atteint sa destination finale par le biais d'un réseau de grossistes, d'entrepôts, de magasins physiques ou de plateformes en ligne. Exemple : le tee-shirt est mis à la vente pour que le client final puisse l'acheter et le porter. Il peut être vendu en ligne sur un site e-commerce ou une boutique. Le tee-shirt est généralement acheté par un grossiste avant d'arriver sur le point de vente (site e-commerce, boutique de vêtement, ...).

De cette manière, tout le long de la chaîne logistique (supply chain), le produit gagne de la valeur.

### **3.3. Les différents types de flux de la chaîne logistique**

L'enjeu principal de la Supply Chain est la gestion des flux de l'entreprise, pour obtenir notamment un juste équilibre entre le coût d'approvisionnement, les frais de transport et les délais de livraison. Il faut ainsi savoir que la chaîne d'approvisionnement est constituée de 3 principaux flux, à savoir : les flux physiques, les flux d'informations et les flux financiers et/ou administratifs<sup>14</sup>.

#### **3.3.1. Les flux physiques**

Les flux physiques regroupent les fonctions d'approvisionnement, de maintenance, de gestion des stocks et d'entrepôt, ainsi que le transport. En clair, cela fait référence aux mouvements de la marchandise au sein de l'organisation. On parle également de chaîne logistique. Le but ultime de la gestion des flux physiques d'une entreprise est l'acheminement des bons produits au bon endroit, au bon moment, dans les bonnes quantités et en bon état, tout en minimisant au maximum les coûts pour le destinataire final.

---

**14 ALEXANDRE (K), stratégie logistique : « supply chain management », 3ème édition, DONOD, paris, 2004, p.19.**

### **3.3.2. Les flux d'informations**

La notion de flux d'informations est associée à celle de Big Data. En effet, dans le cadre de ses activités, une entreprise conçoit et stocke une importante base de données dans ses serveurs. Celle-ci est constituée de l'ensemble des informations relatives aux clients, aux fournisseurs et aux prestataires, pour une gestion efficace de la Supply Chain. On y retrouve par exemple:

- l'historique des ventes et des mouvements ;
- les différents intervenants du processus ;
- les stratégies adoptées ;
- les moyens mis à disposition ;
- les indicateurs de performances.

Les informations sur les prix (des marchandises, du transport et des prestations effectuées par les prestataires d'une entreprise) sont également répertoriées dans la base de données. En présence de toute cette documentation, le défi pour les entreprises est de faciliter l'accès à l'information. Pour ce faire, il est conseillé aux sociétés de se doter de logiciels informatiques performants.

### **3.3.3. Les flux financiers et administratifs**

Par flux financiers et administratifs, il est fait référence à l'ensemble des documents qui circulent entre les différents acteurs de la Supply Chain (partenaires, fournisseurs, sous-traitants, etc.), ainsi qu'à toutes les transactions qui sont opérées dans le cadre de l'exécution d'un contrat commercial<sup>15</sup>. On regroupe ainsi dans ce type de flux toutes les activités qui se rapportent :

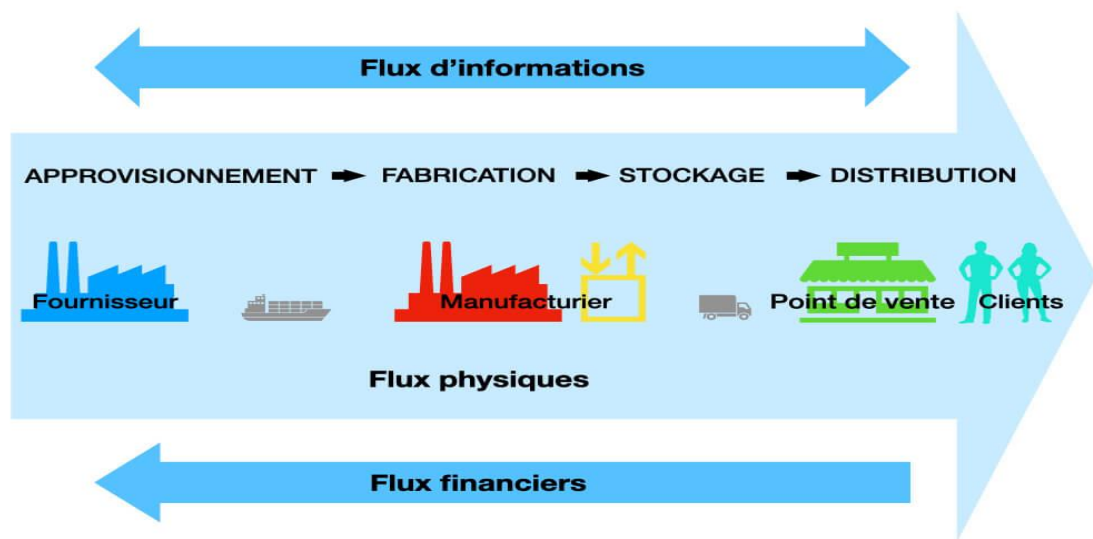
- Au traitement des commandes ;
- Au contrôle du calendrier de livraison ;
- Au contrôle des commandes et des paiements ;
- Aux rapports de gestion.

---

**15 Français M-Julien, planification des chaînes logistiques : modélisation du système décisionnel et performance, thèse pour l'obtention de grade de docteur en productique, l'université Bordeaux 1, 2007, page 33.**

Il faut noter que toutes les actions qui découlent de la mise en œuvre des activités énumérées ci-dessus doivent être réalisées à temps pour éviter que des problèmes ne surviennent. Par exemple, un retard de facturation peut avoir des conséquences sur la planification de l’approvisionnement, ce qui aura certainement un impact indirect sur la gestion des stocks et la trésorerie.

**Figure N°03** : les flux de la chaîne logistique



La source : Google chrome

## 2.4. Les acteurs de la chaîne logistique

- **Transitaire**

Un transitaire est une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit utiliser plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives s'y rapportant.

Le transitaire organise le transport et gère les formalités pour les envois de différents clients qu'il combine de manière optimisée.

Les transitaires internationaux ont des compétences supplémentaires leur permettant de prendre en charge la préparation des documents import-export, les démarches auprès des autres administrations si nécessaires et le dédouanement des marchandises.

- **Manutentionnaire**

Un manutentionnaire est un prestataire de services qui est autorisé au nom du transporteur à procéder à la réception du fret et à effectuer l'ensemble des opérations de manutention en vue de transporter la marchandise : déchargement, stockage, préparation, conditionnement, emballage, etc.

- **Transporteur**

Un transporteur est une entreprise qui garantit l'acheminement vers un lieu donné de marchandises, à l'aide de véhicules, de navires, de trains, d'avions ou de matériels spécifiques. Il effectue ce travail dans le cadre d'un contrat de transport<sup>16</sup>.

Selon le moyen employé, on distingue le transport aérien, terrestre routier, ferroviaire, fluvial et maritime.

Lorsque le transporteur met en œuvre plusieurs moyens de transport pour un contrat, il fait du transport combiné, plurimodal ou multimodal.

- **Service de courrier express**

Les services de courrier express désignent les entreprises qui s'occupent de la livraison de petits paquets et colis, dans un délai rapide, d'un lieu de chargement décidé par le transporteur à un lieu de livraison.

Les principales caractéristiques de ce type de transport sont la rapidité de livraison choisie par le client ainsi que la facilité de transport.

- **Représentant en douane**

Une entreprise établie dans l'Union Européenne (UE), qui importe ou exporte des biens au Luxembourg ou qui y utilise des régimes douaniers suspensifs peut déposer elle-même ses déclarations en douane.

Si elle souhaite bénéficier du savoir-faire d'un professionnel, elle a cependant la possibilité de travailler avec un représentant en douane agréé par l'Administration des douanes et accises.

---

**16 Association des Utilisateurs de Transport et de Fret.**

Le représentant en douane aussi appelé agent en douane dépose alors les déclarations douanières en son nom, mais pour le compte de l'entreprise (représentation en douane dite "indirecte"). Le représentant en douane et l'entreprise sont solidairement responsables du paiement de la dette douanière.

Depuis le 1er mai 2016, le représentant en douane qui est opérateur économique agréé OEAC ou OEAF peut intervenir comme représentant en douane dans tous les Etats membres de l'UE.

- **Représentant fiscal TVA**

Une entreprise étrangère qui livre des marchandises depuis le Luxembourg ou qui achète et reçoit des marchandises au Luxembourg doit déclarer ses opérations auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED). Si elle n'est pas établie ni identifiée à la TVA au Luxembourg, elle peut dans certains cas nommer un représentant fiscal qui déclare les transactions à sa place.

## **2.5. Les enjeux de la chaîne logistique :**

Les modèles traditionnels de stratégie se sont complexifiés avec le développement de la concurrence mondiale. D'une approche dichotomique de l'avantage concurrentiel : domination par les prix (et donc les coûts) ou différenciation, nous sommes entrés dans l'ère du prix et de la différenciation. Il faut maintenant être «bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délai, flexibilité, niveau de service.

### **2.5.1. Les prix / les coûts :**

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

### **2.5.2. La qualité des produits :**

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un pré-requis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine : du pour-cent, le niveau de qualité est passé au «pour mille» puis plus récemment au PPM (pièces défectueuses par million). La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre, mais plutôt du coût pour y parvenir.

### **2.5.3. Le délai :**

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.), mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

### **2.5.4. La flexibilité:**

La flexibilité, ou la capacité à réagir à des variations de la demande, sous présente sous deux aspects : volume ou mix-produits.

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité. Par exemple à un contrat de 10 000 pièces par semaine, correspondront des livraisons moyennes journalières de 2 000 pièces, selon le souhait du client.

Le second précise le délai nécessaire, lorsque l'on a prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article (ou à une autre séquence).

### **2.5.5. Le niveau de service :**

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. Faut-il en effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de livraison, ou plutôt choisir le nombre de ligne de commande, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire.

Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service, sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

### **2.5.6. Les risque :**

À l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque: le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement en juste à temps de bon nombre d'entreprise na fait qu'accroître cette peur de l'alea. Le niveau ou coefficient de risques est alors devenu un des

indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même, mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection de l'audit de ses fournisseurs. On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des changes, de la législation, etc., et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

### **2.5.7. Potentiel de progrès :**

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupes de travail, etc.

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément (production puis distribution et plus récemment achats), les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus. Le concept de logistique puis plus récemment de Supply Chain a permis d'atteindre cet objectif.

### **Conclusion :**

Durant l'élaboration de ce premier chapitre, nous avons constaté que l'efficacité de la chaîne logistique est devenue un enjeu majeur pour les entreprises car il est à la fois générateur d'économies de coût et facteur de différenciation par rapport à la concurrence en terme de réactivité et de service client, ce qui est le noyau pour assurer différence face à la concurrence.

Par générateur d'économies de coût, la supply chain intervient dans la réduction des stocks, utilisation rationnelle des capacités, tels les circuits d'approvisionnement et de distribution, ce qui génère des coûts remarquable à l'entreprise appliquant la supply chain, et place l'entreprise en position de force par rapport à ses concurrents.



**Chapitre II**  
**Le transport aérien**  
**dans le commerce**  
**international**

## **Chapitre II : le transport aérien dans le commerce international**

---

### **Introduction**

La logistique concerne l'ensemble des opérations de transport aérien, de stockage, d'allotissement, de distribution, de dédouanement de la marchandise permettant de la mettre à disposition dans les délais et les quantités souhaitées sur les lieux de production, de distribution ou de consommation des produits international. C'est une fonction très large qui déborde le simple cadre du transport international. Ce deuxième chapitre s'attache à décrire les différents modes de transport dans la première section, puis nous exposerons à la deuxième section les procédures de dédouanement de la marchandise à l'importation et à l'exportation.

Le transport aérien de fret permet d'acheminer plus d'un tiers du commerce international en valeur, Presque exclusivement des produits à forte valeur ajoutée mais de faible volume. Des opérateurs spécialisés ont développé des réseaux mondiaux dédiés au transport aérien du fret en s'appuyant sur la technique du hub.

### **Section 01 : généralité sur le commerce internationale**

Le commerce international est l'échange de biens, de services entre pays. Ce type de commerce existe depuis des siècles (cf. route de la soie), mais il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation économique.

La théorie du commerce international est la branche de l'économie qui étudie et modélise le commerce international.

### **La définition de commerce international**

Au sens strict, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) entre des espaces économiques de nationalités différentes. Au sens large, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) et de services entre au moins deux pays.

De ce fait l'activité du commerce international est un ensemble complexe de par la multitude d'aspects nécessaires à la maîtrise de ces échanges hors des frontières d'un pays.

Par ailleurs, il existe un « droit des opérations de commerce international », formalisé notamment par les incoterms de la Chambre de commerce internationale.

Selon la Banque mondiale, en 2019, le volume mondial total d'exportations de biens et de services était de \$24 795 milliards de dollars<sup>17</sup> et le volume mondial total d'importations de biens et de services était de \$24 312 milliards de dollars[2]. Le volume total du commerce international (exports + imports de biens et de services) représente 60% du PIB mondial.<sup>18</sup>

### **Principaux acteurs du commerce international**

Les principaux acteurs du commerce international en 2015 sont la Chine, les États-Unis, l'Allemagne, le Japon et la France[9]. Les principales monnaies utilisées pour les transactions sont le dollar américain et l'euro.

**Figure N° 04 :** Les dix principaux pays pour le commerce international en 2007.



**Source :** Le Journal de Montréal

<sup>17</sup>Jean-Marie Albertini, Les rouages de l'économie nationale, Paris, Les Éditions Ouvrières, 1982, 317 p. (ISBN 2-7082-0663-X), p. 189

<sup>18</sup><https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>

## **Les types de commerce international**

Le commerce international comprend toutes les opérations sur le marché mondial. Il est l'organe regroupant les divers pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers.

Le commerce de concentration : qui consiste à assembler les petites productions locales ou régionales dans des comptoirs créés à cette fin, en quantités convenables pour être manipulés sur le marché mondial ;

Le commerce de distribution : consiste à se procurer les marchandises en très grandes quantités sur le marché mondial et à les emmagasiner pour les distribuer aux consommateurs sur le plan mondial.

Le commerce extérieur s'effectue entre les habitants de deux ou plusieurs pays. Il comprend les importations, achats à l'étranger et les exportations, ventes à l'étranger des biens produits à l'intérieur d'un pays.

Le commerce de transit n'est rien d'autre que la faculté accordé à un produit originaire du pays X et destiné à la consommation dans le pays Y, de traverser le pays Z sans acquitter les droits de douane.

On distingue le commerce général qui est l'ensemble de commerce d'importation, d'exportation et de transit, du commerce spécial qui ne comprend que le commerce d'importation et le commerce d'exportation. Il ne comprend pas non plus le commerce en relation avec des zones franches et des entrepôts douaniers.

De nouvelles formes de commerce international se développent, comme le commerce de compensation donnant lieu à des contrats non standards dans le cadre de grands marchés publics:

Compensations commerciales :

Troc : échange de marchandises sans transfert financier ni mention de la valeur de la transaction ;

Contre-achat : l'exportateur achète ou fait racheter des produits de l'importateur ;

Compensation au sens strict : échange de marchandises avec transfert financier et mention de la valeur de la transaction.

Compensations industrielles :

Achat en retour (buy-back) : achat par l'exportateur de produits fabriqués par l'importateur et directement liés techniquement aux biens exportés ;

Accords d'offset : l'exportateur associe l'importateur à la fabrication du produit vendu (coproduction, sous-traitance ou transfert de technologie) ;

Compensations financières :

Clearing : deux États, par accord bilatéral, s'achètent leurs produits avec transaction à terme, alors que leur Banque centrale paye les fournisseurs nationaux ;

Switch : si la balance clearing est déséquilibrée, la créance est transférée à un pays tiers contre un paiement en devises (switch financier) ou en marchandises (switch commercial) ;

Partenariat public-privé ;

## **Section 02 : Le transport de fret aérien**

Le transport aérien de fret consiste à acheminer des marchandises par avion. Cette activité est règlementée par des conventions internationales et des accords IATA (association du transport aérien international).

Du fait de la mondialisation, Le transport aérien s'est beaucoup étendu durant les dernières années et son utilisation a augmenté, particulièrement pour les envois internationaux.

Plus de 61 millions de tonnes ont été transportées par fret aérien cargo dans le monde en 2019. Si la pandémie de coronavirus a freiné les échanges, IATA indique qu'en 2021 le trafic de fret aérien mondial a progressé de 18.7 % et a retrouvé son niveau d'avant Covid. Pour 2022, leurs prévisions sont optimistes pour le cargo.

### **2.1. Le transport aérien**

Le transport aérien est essentiellement réalisé par des compagnies aériennes exploitant des avions de ligne circulant dans la haute troposphère (10 km d'altitude[1]), entre aéroports constituant un réseau de destinations. Une infime part est assurée par des hélicoptères voire

auparavant des dirigeables. Les services commerciaux fournis au passager aérien par divers prestataires effectuant la vente du billet, l'enregistrement, l'embarquement, le confort de la cabine passager, etc.

Le transport aérien de marchandises a connu un très fort développement durant les trente dernières années grâce à l'agrandissement des soutes à bagages des avions et surtout avec l'apparition des gros-porteurs cargo et des « combi ». Les techniques utilisées (palettes, containers) permettent d'utiliser des emballages simples et moins coûteux et diminuent le risque d'avarie ou de vol. Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité (permet de planifier les flux d'approvisionnement) et sa fiabilité mais aussi le plus coûteux.

Sur le plan réglementaire, le transport aérien est l'une des trois classes d'activité aérienne objet d'une réglementation spécifique et les compagnies reçoivent un certificat d'exploitation ou une licence délivrée par leur autorité gouvernementale de tutelle. Les activités militaires et l'aviation générale sont soumises à d'autres réglementations. Certaines activités sportives ou ludiques ne sont pas toujours concernées par ces règles et constituent de facto une quatrième famille d'activités.

## **2.2. LES ACTEURS de transport aérien**

Ils sont nombreux : clients, agents de fret, transporteurs routiers, douane et autres administrations, aéroports. On se limitera à évoquer quatre catégories d'acteurs :<sup>19</sup>

- les clients ;
- les transporteurs aériens ;
- les agents de fret ;
- les aéroports.

### **2.3.1 Les clients**

- **Catégories**

Les exportateurs et/ou les importateurs peuvent être regroupés en **deux grandes catégories d'utilisateurs** selon qu'il s'agit :

---

<sup>19</sup> LOUARRADI Raja et TCHICH Med Oussama, logistique internationale : les documents de transport, op-cit, p.09.

- de **produits périssables**, par nature ou par destination, soit environ 30 % du marché ;
- de **produits manufacturés**, qui représentent environ 70 % du marché et peuvent se décomposer en quatre grandes familles de produits :
  - les textiles et chaussures,
  - les produits chimiques et la parfumerie,
  - l'électronique et le matériel électrique,
  - les machines, moteurs et pièces détachées.

### **2.3.2. Attentes**

Les attentes de la clientèle ont fait l'objet d'études récentes et convergentes aux États-Unis et en Europe. Les clients privilégient :

- **La fiabilité** : on entend par là le respect des engagements du transporteur en matière de :
  - réservation,
  - délai,
  - état de la marchandise à l'arrivée. La régularité prime sur la vitesse en cas d'utilisation programmée du transport aérien ;

**L'information** : le client veut pouvoir être informé à tout moment de la position de sa marchandise en un point quelconque de la chaîne de transport, être alerté immédiatement en cas d'incident par rapport au schéma théorique d'acheminement.

**Figure N° 05 : un agent aérien**



### **2.3.3. L'agent aérien**

L'agent de fret aérien est un intermédiaire spécialisé qui représente le chargeur auprès du transporteur. Le chargeur lui délègue la mission de réaliser le transport en contractant avec les transporteurs de son choix.

Les agents de fret aérien vendent 90 % du fret aérien. Ils sont pour la plupart des transitaires multimodaux. L'agent joue le rôle de « commissionnaire de transport ». Il est à la fois l'agent de voyage du fret, mais aussi le logisticien puisqu'il est chargé de choisir le transporteur et d'organiser l'enlèvement, le transport et la livraison de la marchandise. En tant que commissionnaire de transport, il est aussi souvent chargé, s'il est agréé, des formalités liées au dédouanement des expéditions.

On parle d'agent habilité\* si l'agent de fret s'est engagé dans un programme de sûreté. L'agent habilité est tenu d'appliquer au moins les contrôles de sûreté suivants : préparer le fret dans des locaux dont l'accès est protégé ; employer du personnel de confiance pour préparer le fret ; protéger le fret contre toute intervention non autorisée pendant sa préparation, son entreposage et son transport ; certifier que le fret ne contient pas d'articles prohibés, etc.

Selon leurs champs d'activité, les agents de fret peuvent être classés en plusieurs catégories.

### **2.3.4. Aéroport**

UN aéroport est un ensemble d'infrastructures destinées au trafic aérien commercial de passagers ou de fret ainsi qu'à toutes les activités commerciales et administratives (vente de billets, douane, etc.) qui s'y rattachent.

L'aéroport est implanté sur un aérodrome dont il partage parfois les infrastructures avec d'autres utilisateurs militaires (base aérienne) ou civils (aviation générale). Toutefois les plus grands aéroports sont souvent à l'usage exclusif ou quasi-exclusif du transport aérien commercial et le terme « aéroport » désigne alors l'ensemble des installations.

Le bâtiment principal de l'aéroport est l'aérogare. Pour le passager aérien, l'aérogare est l'interface entre les transports terrestres individuels ou collectifs et les avions ; c'est le lieu où il accomplit les formalités d'enregistrement auprès de la compagnie aérienne ainsi que les éventuelles formalités de police ou de douane.

Les plus grands aéroports utilisent plusieurs aérogares qui donnent, elles-mêmes, accès à plusieurs jetées voire à des bâtiments totalement séparés où sont stationnés les avions. Les appellations en français de ces bâtiments ne sont pas standardisées : le terme aérogare est plutôt attaché au bâtiment desservi par les transports terrestres, le terme terminal aux bâtiments donnant accès aux avions. La terminologie anglaise est présente dans la plupart des aéroports en plus de la langue locale : l'équivalent de l'aérogare est le terminal, celui du terminal est concours.

Un héliport est un aéroport ou une partie de l'aéroport destiné exclusivement au trafic des hélicoptères.

Un hydro aéroport est bâti près d'un plan d'eau et destiné aux hydravions.

Un adaport (terme québécois) est un aéroport généralement situé au cœur d'une zone urbanisée et destiné aux avions à décollage court.

## **2.3. L'organisation générale du transport aérien**

### **2.3.1 La convention de Varsovie.**

C'est une convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée le 12 octobre 1929. Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport, elle apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la LTA (Lettre de Transport Aérien), elle définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels, en cas de litiges tribunaux compétent, délimite les délais de déclaration du dommage subit et celui de l'action en responsabilité, elle précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique outre d'autres modes de transport, une opération de transport aérien. La convention de Varsovie continue à s'appliquer aux Etats qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal.

### **2.3.2. Le Protocole de La Haye**

Signé le 18 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Il redéfinit la notion de transport international ; et inclus le fait des transports successifs lors d'une même opération de transport.

Ce protocole limite le champ d'application de la convention de Varsovie en excluant le transport de courriers et de colis postaux ; elle modifie certaines mentions sur les titres de transport ; révisé les responsabilités du transporteur et modifie le délai de déclaration des dommages.

## **2.4. La tarification du transport aérien**

La tarification L'IATA (International Air Transport Association=Association de Transport Aérien International) est une conférence du transport aérien regroupant la quasi-totalité des compagnies aériennes, dont Air Algérie. C'est elle qui définit les tarifs communs dits TACT (The Air Cargo Tarifs). Il s'agit d'un tarif général qui est en principe obligatoire. La base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant qu'une tonne est égale à six mètres cubes (1 tonne = 6 mètres cubes). On divise donc les volumes réels par 6 pour obtenir le poids fictif servant de base de tarification. Une fois que le poids taxable des

marchandises est établi, il faut alors procéder la taxation du transport aérien en utilisant selon la nature des colis l'une des grilles tarifaires suivantes.<sup>20</sup>

### **2.4.1 Le tarif IATA**

Qui est en principe obligatoire, peut faire l'objet de réductions suivant le volume. C'est un tarif par tranche de poids ;il est dégressif , il change d'un pays a un autre , un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions. Les compagnies aériennes appliquent la règle du "payant pour" consistant, compte tenu de la dégressivité de ce tarif, a payer un poids 1 supérieur au poids réel. Les tarifs IATA sont harmonisés, ils s'entendent d'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée.

### **2.4.2. Le tarif ULD (United LoadDevice =Unité payante)**

Ils'agit d'un tarif pour les envois réunis en conteneur de groupage. Dans ce cas, chaque unité de chargement a un prix minimum. Le tarif ULD est une taxe forfaitaire consentie pour certains trajets. A ce forfait correspond, ce que l'on appelle un "poids pivot", ce qui signifie que si le poids excède ce poids forfaitaire, les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable et intéressant dans la mesure où les contenants (palettes ou conteneurs) ne sont pas taxés.

### **2.4.3 Les tarifs spéciaux**

Il s'agit d'un tarif concernant certaines catégories de marchandises à expéditions fréquentes et continues : périodique, médicaments, journaux. Ce sont des tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée au minimum par 100 Kg et par 300 ou 500 Kg pour d'autres (minoration pour les journaux et majoration pour les animaux vivants). 1-2-3 Le contrat de transport aérien Un contrat de transport est un accord ou une convention effectuée entre 2 parties, pour laquelle une des deux parties s'engage à transporter la marchandise d'un point A à un point B. Ce contrat détermine principalement les documents de transport et la responsabilité du transporteur.

---

<sup>20</sup>David Mondey, *The International Encyclopedia of Aviation : Airlines and Airliners*, Crown Publishers, Inc, 1977, 480 p. ([ISBN 0-517-53157-7](#)), p. 228

Depuis 2002, la sûreté du fret aérien a fait l'objet d'un nouveau dispositif qui revêt un caractère de sûreté nationale. L'agent habilité est un opérateur de fret aérien ayant reçu un agrément de l'Etat et qui sécurise les expéditions reçues des chargeurs pour les remettre aux transporteurs aériens. Le chargeur connu a reçu de l'état un agrément pour pouvoir sécuriser une expédition avant sa remise à l'agent du fret.

Ce statut concerne les entreprises dont les envois ne peuvent être sécurisés par des moyens classiques après remise à un agent habilité (dimensions par exemple, opacité aux rayons X ou grandes quantités). Dans ce cas, il remettra l'expédition accompagnée d'un état descriptif et d'un certificat de sûreté.

## **2.5. Les obligations des parties du contrat de transport aérien**

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

### ➤ Les obligations du chargeur

- Prévoir un emballage adapté.

- Marquage des colis.

- Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue.

- Émettre la LTA (c'est souvent la compagnie ou l'agent de fret qui rédige la LTA pour le compte du chargeur): responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instructions fournie par la compagnie aérienne.

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

### ➤ Les obligations de transporteur

- Chargé la marchandise

Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels, ou à défaut, dans des délais « raisonnables ».

- Décharger la marchandise.

- Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA.

## **2.6. La logistique et le transport aérien**

Avec l'évolution continue du commerce international, l'efficacité des échanges dépend énormément de structures de soutien telles que les services de transport et de logistique. Ces derniers jouent un rôle essentiel dans l'accroissement de l'économie locale et simplifie le commerce international.

L'efficacité et la qualité des services logistiques peuvent accroître l'échelle, la portée et le volume des échanges. Les services logistiques lient les secteurs économiques, locaux et les économies nationales et internationales. Cet article vous aidera à admettre l'importance de la connexion des services de transport et logistique et la manière dont les importateurs et les exportateurs tirent des avantages considérables de la chaîne de valeur et des liens internationaux croissants.

Le secteur du transport se concentre sur le déplacement des produits des producteurs vers leurs clients par le biais de d'autres moyens de transport, comme le transport terrestre, maritime ou aérien.

De plus, la logistique implique plusieurs activités qui facilitent la gestion du mouvement des produits dans la chaîne d'approvisionnement.

Parmi les activités impliquées dans la logistique figurent l'emballage pour l'exportation, le déplacement sur de longues distances, l'anticipation de la demande, l'inspection, l'étiquetage et préparation des cartons, l'entreposage, l'expédition et le dédouanement. Ces services sont capitaux dans l'industrie de la logistique, car elles simplifient le transport des produits. La logistique se combine également sur les activités de planification qui contrôlent l'écoulement des produits et les informations nécessaires pour simplifier l'importation et l'exportation hors du pays.

## **Section 03 : La douane et ses rôles dans le transport international**

La libéralisation du commerce extérieur, l’accession de l’Algérie aux différents accords internationaux de libre échange commercial impose à l’administration des douanes de concilier sa mission principale de contrôle et de facilitation, des procédures pour jeter les jalons d’une économie dynamique et prospère. La déclaration de détail ; L’ensemble des opérations de dédouanement se scinde en trois aspects principaux :

- La présentation des marchandises à la douane ;
- L’évaluation et le paiement de la dette douanière <sup>21</sup>.

Dans certains cas, des contrôles spécifiques seront exercés sur un nombre limité de marchandises afin d’exercer une surveillance accrue du commerce extérieur.

### **3.1. La définition de la douane**

La **douane** est une autorité étatique du Ministère de l’Économie et des Finances chargée du contrôle des frontières d’un pays, et en particulier de la régulation des personnes et marchandises qui entrent et sortent. Ses missions varient beaucoup d’un **État** à l’autre, mais elle est presque toujours une institution économique et financière à caractère **fiscal** et sécuritaire.

### **3.2 Les missions et l’organisation de l’administration des douanes**

#### **➤ Les missions de l’administration des douanes**

Représentant l’intérêt général en disposant de prérogatives de puissance publique, dont :

- Le pouvoir d’imposer des prescriptions obligatoires pour les importateurs et les exportateurs ;
- Le pouvoir de les contraindre à régler les droits et taxes avant de disposer de leurs marchandises ;

---

21 LEGRAND.G et MARTINI.H, gestion des opérations import export, Op.Cit, p. 54. 2

- Le privilège du préalable, c'est-à-dire le droit de prendre, sans avoir recours au juge, des décisions immédiatement applicable ;
- Le privilège d'exécution d'office, c'est-à-dire le droit, le pouvoir de réaliser, elle-même, l'application de ses décisions « en utilisant la contrainte, la force publique contre le récalcitrant»<sup>22</sup> ;
- De mettre en œuvre les mesures légales et réglementaires permettant d'assurer l'application de la législation douanière et la loi tarifaire ;
- D'appliquer les mesures légales et réglementaires mises à sa charge, aux marchandises importées ou exportées, ainsi qu'aux marchandises d'origine algérienne placées sous le régime de l'usine exercée ;
- D'assurer l'établissement et l'analyse des statistiques du commerce extérieur ;
- De veiller, conformément à la législation, à la protection de la faune, de la flore et du patrimoine artistique et culturel » (Cf. art. 3. Code des douanes). Il s'ensuit que la mission de l'administration des douanes est une mission polyvalente, ce qui veut dire que la compétence d'attribution de cette administration ne se limite pas à une mission déterminée mais se décline en une multitude de missions dont les plus importantes résident dans ses missions économiques et fiscales. Il ya lieu par conséquent d'analyser brièvement ces deux missions ainsi que les autres missions de cette administration.<sup>23</sup>

➤ **Les missions fiscales de l'administration des douanes**

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation ;

- Recouvrer les redevances douanières spécifiques (redevance pour prestation de services et redevance d'utilisation du système d'information et de gestion automatisée des douanes) ;

- et contrôler les avantages fiscaux :

---

<sup>22</sup>MAHIOU. A, cours d'institutions administratives, 3e édition, OPU, 1981, P.15.

<sup>23</sup>Idir KSOURI, les opérations de commerce international, Op.Cit, p.103.

- Institués par les lois de finances et les lois spécifiques (secteur pétrolier, secteur minier, ANDI, ANSEJ...) afin d'éviter le détournement des biens importés de leur destination privilégiée.<sup>24</sup>

- Prévus par les accords tarifaires préférentiels pour s'assurer des conditions de leur bénéfice légal. Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures ;

- Recouvrer les pénalités (amendes et confiscations) dues à la violation des lois et règlements que l'administration est chargée d'appliquer ;

- Assurer l'application de la loi douanière régissant la circulation des marchandises à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier, y compris par les voyageurs et les populations frontalières et réprimer tous les actes des personnes morales ou physiques qui enfreignent cette loi ;

-Assurer la surveillance douanière générale dans les rayons des douanes et dans les zones sous douanes ;

- Veiller à l'application de la législation des changes lors du passage physique des frontières ou en matière de valeur en douane des marchandises déclarées à l'importation ou à l'exportation ;

-Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes;

Appliquer les mesures de rétorsion édictées à l'encontre des pays qui pourraient soumettre les produits nationaux à des mesures discriminatoires et moins favorables que celles appliquées à d'autres pays (surtaxes).

#### ➤ **Missions économiques de la douane**

- Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant la circulation transfrontalière des marchandises ;

---

<sup>24</sup><http://www.douane.gov.dz>, [consulté le 02/09/2017]. 73

- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses ;
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet ;
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et de promotion de la production nationale ;
- Assister et conseiller les entreprises économiques en mettant à leur disposition l'expertise et les facilitations offertes par la législation douanière ;
- Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable (mission d'aide à la prise de décision) ;
- Contrôler l'authenticité de l'origine ? des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences commerciales et tarifaires sont conclues avec un pays ;
- Appliquer les mesures de prohibitions édictées tant à l'importation qu'à l'exportation aussi bien à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs pays (mission de protection) ;
- Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.

### **3.3 Le droit douanier**

#### **3.3.1 Définition du droit douanier**

C'est l'ensemble des dispositions légales et réglementaires dont l'administration des douanes assure ou contrôle l'application. Les différents textes constituant le droit douanier sont d'origine nationale et internationale. <sup>25</sup>

Ces textes couvrent l'intervention de l'administration des douanes et constituent le fondement des droits douaniers qu'il ne faut confondre avec le droit de douane qui est impôt

---

25KRUGMAN Paul et OBSTFELD Maurice, économie Internationale, 7ème Edition, Pearson Education, Paris, 2006, p. 102.

### **3.3.2 Les fondements du droit douanier**

#### **➤ Le code des douanes (CD)**

C'est le texte de base qui fixe les règles d'application des droits d'entrée et de sortie des marchandises. Il impose les obligations, précise les règles que l'administration doit observer, ainsi que les formalités à remplir par les usagers, il prévoit les sanctions pour réprimer les infractions qui viendraient à être commises.

#### **➤ Le tarif douanier (TD) <sup>26</sup>**

Il constitue l'instrument de la technique douanière de la protection, il indique pour chaque marchandise le droit à percevoir, et les prohibitions applicables, éventuellement. Description : les marchandises sont reprises au tarif suivant une nomenclature méthodique.

Le tarif comprend la nomenclature et le tableau des droits et taxes. En tête du tarif figurent des règles générales pour l'interprétation de la nomenclature, elles précisent notamment les dispositions applicables pour la classification des produits composés ou mélangés.

### **3.4. Le dédouanement**

Les procédures de dédouanement comprennent le dépôt et l'enregistrement de la déclaration en détail, le contrôle documentaire, la visite physique de la marchandise, la vérification des éléments de taxation (valeur en douane, espèce tarifaire et l'origine de la marchandise) par les inspecteurs vérificateurs, la liquidation de droits et taxes et leur recouvrement et la délivrance de bon à enlever <sup>27</sup>

. Dans un but de simplifier les procédures de dédouanement sus visées, l'administration des douanes accorde certaines facilitations dès le dépôt de la déclaration jusqu'à l'obtention du bon à enlever(B.A.E).

#### **✓ La déclaration en détail**

---

<sup>26</sup>KERRAMIS et LOUNICI. Y, procédure de dédouanement d'une marchandise, école supérieure internationale de commerce et de gestion ESIG, année 2009-2010, p.11.

<sup>27</sup>Idir KSOURI, les opérations de commerce international, op.cit, P.108.

La déclaration en détail est définie comme étant un acte juridique par lequel une personne (physique ou morale) procède à déclarer sa marchandise en précisant les énonciations et les informations permettant l'identification de cette marchandise notamment en matière de la valeur <sup>28</sup>, l'espèce tarifaire, la quantité et l'origine. Aussi elle constitue un engagement de son signataire par lequel assume la responsabilité sur l'exactitude de ces énonciations et informations et le paiement de droits et taxes après leur liquidation lorsqu'il s'agit des marchandises déclarées sous le régime de mise à la consommation quelque soit sa nature.

### ✓ **La visite physique de la marchandise**

La visite physique n'est pas systématique pour l'ensemble des marchandises. A cet effet, il est important de préciser qu'il y a trois circuits de l'affectation des déclarations validées sur système d'information et de gestion automatisée des douanes(SIGAD). <sup>29</sup>

## **3.5. La liquidation et paiement des droits et taxes**

Il existe plusieurs facilitations en matière de la liquidation et le paiement de droits et taxes.

### **3.5.1. Les facilitations**

La procédure contentieuse L'administration accorde des facilitations pour les opérateurs même en cas de litige ou contentieux relevé à leur encontre. A ce titre, on cite :

- **La transaction douanière**

En cas d'infraction douanière relevée à l'encontre d'un opérateur économique. Ce dernier peut demander à l'administration de transiger sans poursuite judiciaire et réduction dans les pénalités pécuniaires (uniquement pour les infractions de bureau) et ce conformément à l'article 265 du code des douanes algériens.

- **La commission nationale des recours**

---

<sup>28</sup> Idem, p.203.

<sup>29</sup>KSOURI Idir, les techniques douanières et fiscales, Grand-Alger-Livres Edition, 2010, p.190.

En cas de réclamations ou contestations de la part des opérateurs économiques sur les décisions prises par l'administration en matière de la détermination de la valeur en douane, l'espèce tarifaire ou l'origine. Ces opérateurs ont le droit de faire des recours à la commission nationale, des recours pour statuer dans ces affaires dans un délai de 45 jours. Il est à préciser que cette commission est composée par : un juge, président, un représentant élu de la chambre algérienne de commerce et de l'industrie, un représentant du ministère chargé de l'industrie, la commission peut se faire assister par des experts.

### **3.6. Les procédures de dédouanements**

Les procédures douanières concernent le traitement administratif des dossiers de douane. Après la procédure classique du droit commun et les procédures simplifiées sont présentées les réglementations douanières à l'étranger et la commission de conciliation et d'expertises douanières.<sup>30</sup>

#### **3.6.1 La procédure classique de dédouanement**

Elle prévoit des délais de dédouanement très courts ainsi que le dépôt immédiat d'une déclaration en détail, modèle du document administratif unique, au bureau de douane compétent :

- Le bureau de plein exercice ouvert à toutes les opérations sauf à celles spécialisées ;
- Le bureau spécialisé ouvert uniquement pour certaines opérations et marchandises (tapis, fourrures) ;
- Le bureau à compétence limitée. La déclaration doit être accompagnée de la facture commerciale, des titres de transport, de la liste de colisage et d'autres documents éventuels (licence d'importation ou d'exportation, divers certificats sanitaires). Le délai de dépôt de la déclaration d'importation est fixé à un jour franc, après l'arrivée des marchandises au bureau de douane concerné. La douane effectue un contrôle, soit simplement «sur pièces», soit en

---

<sup>30</sup>[www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz), [consulté le 04/07/2017]. 82

effectuant une vérification physique. En cas de constat d'anomalie, à la suite de la visite des marchandises, le déclarant reçoit une notification <sup>31</sup>.

Si la constatation est facilement vérifiable et que le déclarant accepte l'appréciation de la douane en matière d'espèce, d'origine ou de valeur, un procès-verbal est rédigé et le contentieux est généralement réglé.

Si le déclarant n'accepte pas la reconnaissance du service, la contestation est portée devant la Commission de conciliation et d'expertise douanière (CCED). La procédure peut être manuelle ou informatisée. <sup>32</sup>

### **3.6.2. Les procédures simplifiées**

De dédouanement Il existe trois types de procédure simplifiée qui sont offerts aux opérateurs :

- La procédure de dédouanement à domicile (PDD)
- La procédure de dédouanement express (PDE)
- La procédure de déclaration simplifiée (PDS)

### **3.6.3 La réglementation douanière à l'étranger**

- ✓ La facture consulaire

Cette facture peut être exigée par les douanes de certains pays au moment de l'importation de marchandises. Pour obtenir cette facture, l'exportateur doit s'adresser, un contre paiement, aux consulats des pays concernés.<sup>33</sup>

- ✓ La facture douanière

---

<sup>31</sup>[www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz), [consulté le 04/07/2017].

<sup>32</sup>Idir KSOURI, les techniques douanières et fiscales, Op.cit., p.193.

<sup>33</sup>TEULE-MARTIN.C, La douane, instrument de la stratégie internationale, ECONOMICA, paris, 1995, p.9.

Il s'agit d'une facture spéciale que les exportateurs remplissent sans avoir à les soumettre au visa du pays concerné. Ce type de facture est exigé par certains pays (Canada)

✓ Le certificat d'origine

Les douanes du pays importateur peuvent- sauf en cas d'accord avec l'Union Européenne d'exiger la remise d'un certificat d'origine. Ce document doit être visé par une chambre de commerce et d'industrie (CCI).<sup>34</sup>

✓ Le certificat de circulation

Ce certificat est exigé pour l'acheminement de produits entre l'Union Européenne et des pays avec lesquels un accord a été conclu.

✓ La Commission de conciliation et d'expertise douanière (CCED)

Cette commission a été instituée par la loi du 31 décembre 1968, afin de faciliter le règlement des litiges douaniers portant sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises. La commission a un rôle d'expertise technique, selon une procédure gratuite, qui permet très souvent de concilier les parties, réduisant ainsi sensiblement le nombre des litiges portés en justice. Elle est saisie dès lors que le déclarant refuse l'appréciation du service en cas de contestation de la douane sur l'espèce, l'origine ou la valeur de la marchandise.

Cette commission est un organisme indépendant de l'administration des douanes. Elle est présidée par un magistrat du siège de l'ordre judiciaire, qui est assisté par un conseiller du tribunal administratif, tous les deux étant nommés par décret. Pour chaque affaire, le président désigne deux assesseurs en fonction de leurs compétences techniques. Les assesseurs sont tenus au secret professionnel. La procédure devant la Commission de conciliation et d'expertise de douanière est écrite et contradictoire.

### **3.7. Les régimes douaniers Lors du dédouanement**

la procédure précise la situation juridique attribuée à la marchandise, c'est-à-dire le régime sous lequel elle est placée. Certains régimes comme l'exportation ou l'importation

---

342LEGRAND.G et MARTINI.H, management des opérations du commerce international, Op.Cit, p74. 3BELLOTI Jean, transport international de marchandise, Op.Cit, p.87.


simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés « régimes économiques » permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise, ou de transformation dans un pays tiers suivie d'un retour dans un pays membre.

### **Conclusion**

Au terme de ce chapitre, nous pouvons conclure que le transport international aérien s'adapte constamment, en réponse à la globalisation du commerce international.

La description des procédures de dédouanement reste la clé nécessaire pour la maîtrise des métiers rattachés à la mission économique et fiscale de la douane. Elle veille à l'application de la loi tarifaire des textes législatifs et réglementation régissant, comme elle intervient dans la mise en œuvre des régimes douaniers, ainsi qu'elle sécurise les échanges internationaux des marchandises en luttant contre les fraudes et facilite le commerce international en offrant aux entreprises des services adaptés aux besoins de leur chaîne logistique.

Le transport international aérien recouvre une dimension importante dans la logistique internationale, c'est le maillon principal. Pour mettre en pratique ces éléments théoriques concernant la logistique internationale et son optimisation plus précisément dans le transport international.



**Chapitre III**  
**Recueil des travaux**  
**des stages pratiques**  
**ultérieur**

## **Chapitre III : Recueil des travaux des stages pratiques ultérieur**

---

### **Introduction**

Comme c'est le cas pour d'autres services de transport, la relation entre le transport aérien et le commerce international se situe à deux niveaux. D'une part, le transport aérien est commercialisé en tant que service à part entière. D'autre part, il constitue un service intermédiaire essentiel pour de nombreux autres types d'échanges, qu'il s'agisse de marchandises ou de services (par exemple le tourisme). De nombreuses études ont fait ressortir l'importance d'une infrastructure de transport aérien fiable, efficace et efficiente, notamment dans les pays en développement, pour assurer la matérialisation des avantages du commerce (OMC, 2004). Ces études ont également souligné la contribution importante de l'aviation civile internationale au processus de développement et le rôle qu'elle joue dans les décisions commerciales et touristiques d'un grand nombre de personnes. Ce rôle est appelé à se développer avec l'innovation technologique, la déréglementation et l'élargissement de l'accès aux marchés pour les entreprises étrangères - autant de facteurs qui rendent le transport aérien plus accessible à une clientèle plus large dans un plus grand nombre de pays.

Dans ce chapitre on a recueilli le rôle du transport aérien dans le commerce international à partir des cas pratiques précédents. On a divisé ce chapitre en deux sections : la première s'intitule : le transport aérien, fonction stratégique pour les entreprises. Le deuxième chapitre parle du rôle de transport aérien dans l'optimisation de la chaîne logistique à l'international à partir des études et cas pratiques précédents.

### **Section 1. Cas pratique de l'extension de l'aéroport d'Alger**

Dans cette première section nous allons aborder un cas pratique de l'extension de l'aéroport d'Alger et cela par une présentation générale de l'Aéroport et une étude générale du schéma directeur d'extension et en fin de cette section nous allons parler de l'impact de l'extension de cet aéroport sur le commerce extérieur.

#### **Introduction :**

L'aéroport d'Alger est un aéroport civil international desservant la capitale algérienne. Il s'agit du plus important de tous les aéroports algériens, sa capacité actuelle est d'environ 12

millions de passagers par an avec un flux réel de plus ou moins 6 million en 2013, et plus de 25000 tonnes de marchandises acheminé.

Il est composé d'un terminal pour les vols internationaux, inauguré le 5 juillet 2006, d'un terminal pour les vols domestique et d'un troisième pour les vols charters ; utilisé notamment pour les pèlerinages.

Après être classé meilleur aéroport africain en 2011 et occupé la quatrième place en 2014, l'aéroport international Houari Boumediene d'Alger a été classé troisième meilleur aéroport du continent africain en 2015 par le site Sleeping in Airports. Le classement est déterminé par un vote des voyageurs, et basé sur l'expérience globale dans l'aéroport, pour sa grande taille, l'organisation et l'efficacité de ses terminaux et la facilité à naviguer.

Et devant l'augmentation rapide du trafic passager, les travaux d'une nouvelle aérogare d'une capacité de 10 millions de passagers par an sont entamés en 2015 pour s'ouvrir au public au second semestre de 2018.

## **1.1. Présentation générale de l'aéroport d'Alger**

### **1.1.1. Définition et présentation de la SGSIA**

La Société de Gestion des Services et Infrastructure Aéroportuaire d'Alger (SGSIA), appelée aussi «Aéroport d'Alger International » est une société par action (SPA).c'est une entreprise à caractère publique économique (EPE) filiale de l'EGSA Alger.

Elle a été constituée le 1er novembre 2006 pour objet d'exploiter l'aéroport d'Alger Houari Boumediene, avec un niveau de qualité et de performances élevé. L'Aéroport international d'Alger « Houari Boumediene » lors de sa création en 1924 « aéroport d'Alger » « Maison Blanche » est un aéroport algérien situé sur la commune de Dar El Beida à 16km de l'est d'Alger. L'aéroport d'Alger est desservi par la compagnie aérienne nationale Air Algérie, la compagnie algérienne Tassili Airlines ainsi que par des compagnies aériennes européennes, nord-africaines (magrebines) et du Proche-Orient telles que : Aigle Azur, Tunis Air, British Airways, EgyptAir, Air France, Royal Air Maroc, Jetairfly, Lufthansa, Saudi Arabian Airlines, Turkish Airlines, Qatar Airways, Alitalia, Iberia, Libyan Arab Airlines, Syrianair, Spanair et TAP Portugal.

Parmi ses partenaires on trouve :

- L'ENNA (Etablissement National de la Navigation Aérienne)
- DGSN (Direction Générale de la Sûreté Nationale)
- ONM (Office National de la Météorologie)
- MDN (Ministère de la Défense National)
- NAFTAL
- LA DOUANE ALGERIENNE

### **1.1.2. Ses missions**

Suivant l'article 02 de ses statuts, la SGSIA, a pour objet :

- L'acquisition, la construction, l'aménagement, la gestion, l'exploitation, la maintenance et le développement d'installations et infrastructures aéroportuaires
- La fourniture de prestation de services dans le domaine aéroportuaire
- La valorisation et l'exploitation de tout actif mobilier ou immobilier acquis ou réalisé sur fonds propres, reçus en dotation, ainsi que ceux qui lui sont affectés pour les besoins de service public.
- Et plus, généralement toutes opérations de quelque nature qu'elles soient, financières, commerciales, industrielles, civiles, immobilières se rattachant à cet objet social, et de nature à favoriser les buts poursuivis par la société, son expansion et son développement.
- A l'acquisition de tous équipements ou installations techniques liés à son activité, et à tous procédés et savoir-faire pouvant se rattacher à son objet social
- A l'obtention, l'acquisition, l'exploitation et la cession de tous brevets, licences, inventions et procédés pouvant se rattacher à son objet social.

### **Le schéma directeur de l'extension**

Les études sur l'éventuelle saturation des capacités d'accueil de l'aéroport Houari Boumediène ont été menées par la direction de la société. Selon le président directeur général de la SGSIA, la société a décidé d'élaborer un plan d'action et réaliser une étude appelée « *Schéma directeur de l'aéroport d'Alger* ».

## **Définition d'un schéma directeur**

Le schéma directeur est une étape fondatrice pour la définition, la formalisation, la mise en place ou l'actualisation d'un système d'information. Ce document de synthèse est établi par la direction du projet et validé par la direction générale de l'organisation.

L'élaboration d'un tel document résulte généralement d'une démarche projet censée offrir une vue globale de l'état actuel du système, une spécification des besoins et la définition des orientations à prendre ; c'est-à-dire qu'il résulte d'une démarche anticipatrice et normative.

Toutes les décisions arrêtées sont clairement explicitées et font l'objet d'un échelonnement et d'une programmation dans le temps : finalités visées, procédures à réaliser, sélection des moyens et ressources nécessaires et suffisantes, séquences et étapes à respecter.

Le schéma directeur du nouveau aéroport d'Alger, a permis d'évaluer les besoins aux différentes échéances court et moyen termes sur la base d'un inventaire exhaustif des installations existantes, de l'analyse de la demande de trafic comparée aux capacités installées de traitement de passagers des terminaux existants et leurs échéances de saturation, des piste, des voies de circulation des aéronefs et des zones annexés.

## **Les études préalables au schéma directeur de l'extension**

### **Prévision du trafic aérien**

Nous allons présenter quelques résultats des trafics à l'aéroport d'Alger :

- Le trafic de passagers présente une tendance générale croissante environs 9,17%
- Le trafic commercial international régulier de passagers avec des taux moyens annuels de 8,44%
- Le trafic commercial national de passagers a demeuré stable
- Le trafic commercial international d'aéronefs mixtes avec un taux de croissance moyen annuel de 8,59%

## Prévision du trafic passager

### Prévision du trafic commercial national de passagers

Le tableau et le graphe suivants montrent les valeurs prévues du trafic commercial national de passagers, en incluant la valeur historique de l'année 2008 pour référence.

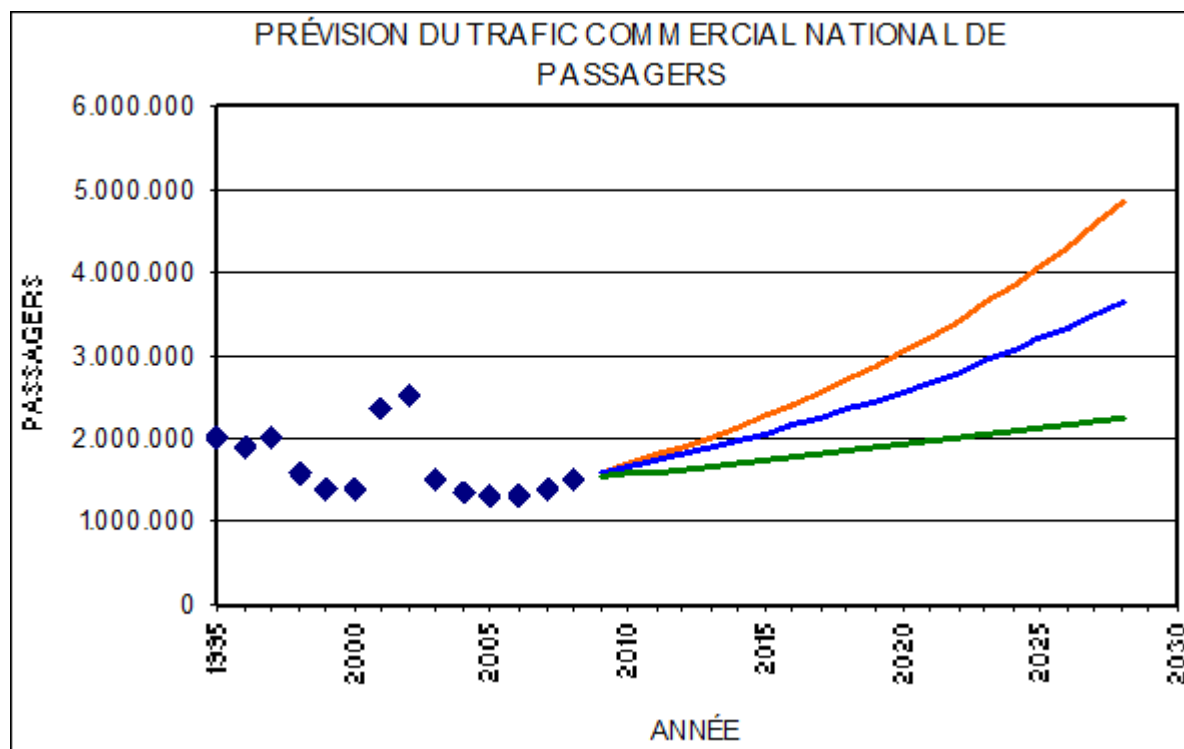
**Tableau N°1 : Prévision du trafic commercial national de passagers**

Année	Hypothèse optimiste	Hypothèse moyenne	Hypothèse pessimiste
2008	1.511.974	1.511.974	1.511.974
2009	1.602.692	1.580.013	1.542.213
2010	1.698.854	1.651.114	1.573.057
2011	1.800.785	1.725.414	1.604.518
2012	1.908.832	1.803.058	1.636.608
<b>2013</b>	<b>2.023.362</b>	<b>1.884.196</b>	<b>1.669.340</b>
2014	2.144.764	1.968.985	1.702.727
2015	2.273.450	2.057.589	1.736.782
2016	2.409.857	2.150.181	1.771.518
2017	2.554.448	2.246.939	1.806.948
<b>2018</b>	<b>2.707.715</b>	<b>2.348.051</b>	<b>1.843.087</b>
2019	2.870.178	2.453.713	1.879.949

Année	Hypothèse optimiste	Hypothèse moyenne	Hypothèse pessimiste
2020	3.042.389	2.564.130	1.917.548
2021	3.224.932	2.679.516	1.955.899
2022	3.418.428	2.800.094	1.995.017
2023	3.623.534	2.926.098	2.034.917
2024	3.840.946	3.057.772	2.075.615
2025	4.071.403	3.195.372	2.117.127
2026	4.315.687	3.339.164	2.159.470
2027	4.574.628	3.489.426	2.202.659
<b>2028</b>	<b>4.849.106</b>	<b>3.646.450</b>	<b>2.246.712</b>

## Graphe N°01 : Prévision du trafic commercial national de passagers

LLE



### Prévision du trafic commercial international de passagers

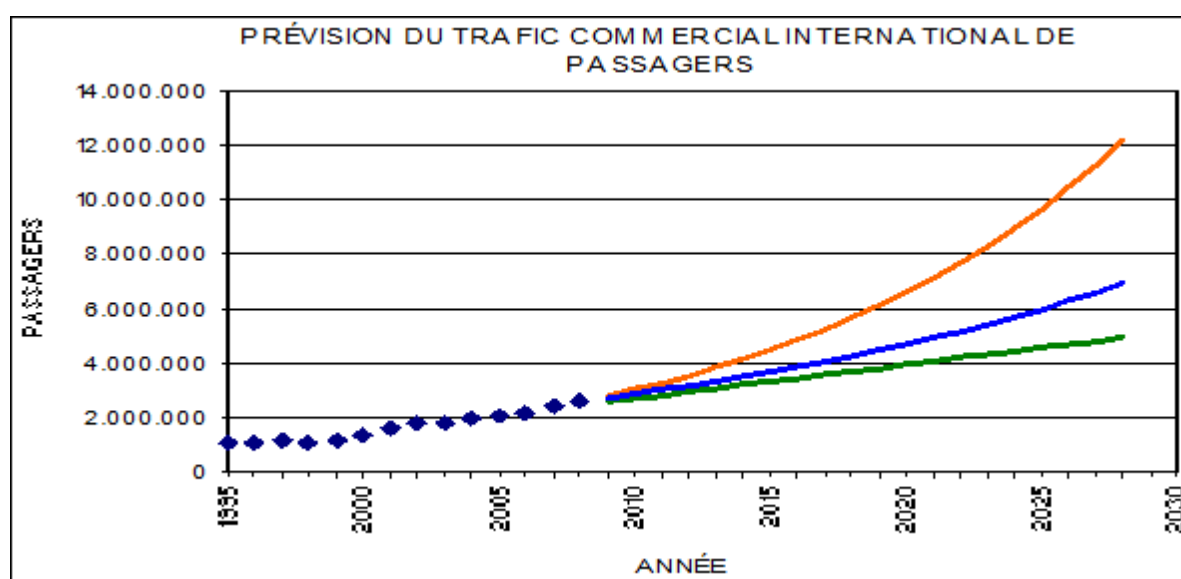
Le tableau et le graphe suivants montrent les valeurs prévus du trafic commercial international de passagers (en incluant la valeur historique de l'année 2008 pour référence).

**Tableau N° 2 : Prévision du trafic commercial international de passagers**

Année	Hypothèse optimiste	Hypothèse moyenne	Hypothèse pessimiste
2008	2.614.821	2.614.821	2.614.821
2009	2.824.007	2.745.562	2.596.664
2010	3.049.928	2.882.840	2.720.017
2011	3.293.922	3.026.982	2.843.370
2012	3.557.436	3.178.331	2.966.723
<b>2013</b>	<b>3.842.031</b>	<b>3.337.248</b>	<b>3.090.077</b>
2014	4.149.393	3.504.110	3.213.430
2015	4.481.344	3.679.316	3.336.783
2016	4.839.852	3.863.282	3.460.136
2017	5.227.040	4.056.446	3.583.489
<b>2018</b>	<b>5.645.203</b>	<b>4.259.268</b>	<b>3.706.843</b>
2019	6.096.819	4.472.231	3.830.196

2020	6.584.565	4.695.843	3.953.549
2021	7.111.330	4.930.635	4.076.902
2022	7.680.236	5.177.167	4.200.256
2023	8.294.655	5.436.025	4.323.609
2024	8.958.227	5.707.826	4.446.962
2025	9.674.885	5.993.217	4.570.315
2026	10.448.876	6.292.878	4.693.669
2027	11.284.786	6.607.522	4.817.022
<b>2028</b>	<b>12.187.569</b>	<b>6.937.898</b>	<b>4.940.375</b>

**Graphe N° 02 : Préviation du trafic commercial international de passagers**



Après la lecture de ces tableaux et graphes on opte pour une hypothèse optimiste, consistante à retenir un taux moyen de 8,0 % à partir de la valeur de l'année 2008 pour la croissance annuelle du trafic international de passagers, soit comparativement de 1 %.

Concernant l'hypothèse pessimiste, on prend la corrélation linéaire par rapport aux années, qui permet de déduire à partir de la valeur de l'année 2008 un taux moyen annuel de croissance du trafic international de passagers de 3,2 %, en présumant que l'évolution future du trafic se maintiendra, au moins, au niveau de la tendance de l'ensemble des quatorze dernières années.

Enfin, l'hypothèse moyenne est définie par un taux moyen annuel de croissance du trafic international de 5,0 % à partir de la valeur de l'année 2008.

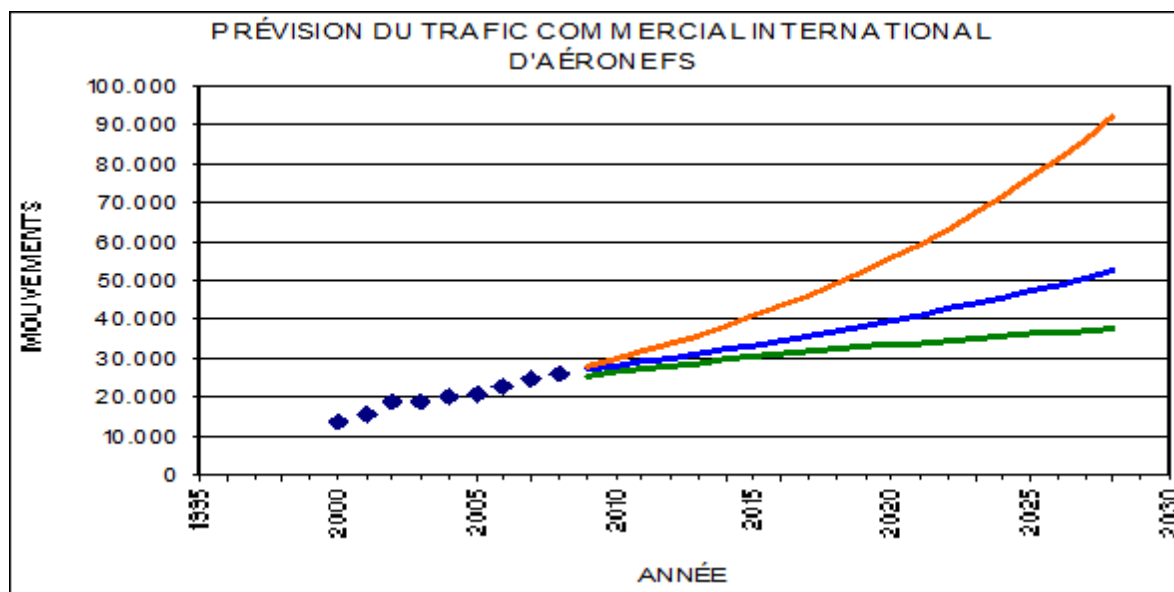
### **Prévision du trafic commercial international d'aéronefs**

Les résultats pour le trafic commercial international d'aéronefs montrés dans le tableau et le graphe suivants (en incluant la valeur historique de l'année 2008 pour référence).

**Tableau N° 3 : Prévision du trafic commercial international d'aéronefs**

<b>Année</b>	<b>Hypothèse optimiste</b>	<b>Hypothèse moyenne</b>	<b>Hypothèse pessimiste</b>
2008	26.187	26.187	26.187
2009	27.851	27.077	25.609
2010	29.664	28.039	26.455
2011	31.595	29.035	27.274
2012	33.653	30.066	28.065
<b>2013</b>	<b>35.844</b>	<b>31.134</b>	<b>28.829</b>
2014	38.178	32.240	29.566
2015	40.663	33.386	30.278
2016	43.311	34.572	30.964
2017	46.131	35.800	31.626
<b>2018</b>	<b>49.134</b>	<b>37.072</b>	<b>32.263</b>
2019	52.334	38.388	32.877
2020	55.741	39.752	33.468
2021	59.370	41.164	34.037
2022	63.236	42.627	34.583
2023	67.353	44.141	35.108
2024	71.738	45.709	35.612
2025	76.409	47.333	36.095
2026	81.384	49.014	36.558
2027	86.683	50.755	37.002
<b>2028</b>	<b>92.327</b>	<b>52.558</b>	<b>37.426</b>

### Graphe N° 03 : Prédiction du trafic commercial international d'aéronefs



La prévision du trafic commercial international d'aéronefs est calculée à partir des prévisions du trafic commercial international de passagers moyennant les hypothèses relatives au facteur d'occupation et des modèles d'aéronefs qui opèrent pour ce type de trafic.

L'occupation du trafic commercial international d'aéronefs présente une évolution pratiquement horizontale avec des variations positives et négatives légères se compensant mutuellement.

L'hypothèse pour ce facteur sera celle d'une tendance de croissance linéaire stable pendant la période de prévision (2008 - 2028), à partir de la valeur du coefficient d'occupation de 53 % de l'année 2008, correspondante à 100 passagers/aéronef, jusqu'à atteindre un taux de 70 % d'occupation pour l'année 2028, c'est à dire, 132 passagers/aéronef.

#### **Lancement et mise en place du projet d'extension**

Premièrement le lancement d'un appel d'offre international par le choix du bureau d'étude qui prendra en charge le projet par les comités chargés, cette étude a duré un an et demi, et après un autre appel d'offre lancé pour le choix de l'entreprise qui réalisera les travaux.

Deuxièmement la mise en place du projet a été officiellement lancée le 02 /10/2014, elle sera réalisée sur une superficie de 73 hectares selon la fiche technique du projet. L'entreprise

chargée de la construction (CSEC) s'est engagé à livrer le projet dans un délai de 40 mois, soit fin 2018.

### **Les objectifs assignés au projet**

- Constituer un pôle économique rentrant et complétant la stratégie de développement de la société
- Développer une capacité de traitement de trafic passager correspondant aux besoins, en séparant les flux des arrivées de ceux des départs et les localiser à des niveaux différents dans un objectif de fluidité.
- Installer une infrastructure moderne et adaptée à la spécificité de l'activité permettant l'inter connexion facile et rapide entre les différentes destinations de transport des voyageurs.

### **Présentation du projet**

La nouvelle zone terminale est localisée entre le terminal 01 et le nouveau salon d'honneur, dispose d'un terrain d'une superficie de 73 hectares et se compose de :

A- Une aérogare passagère ;

B- Infrastructure Côté piste : Parking avions et voies de circulation ;

C. Infrastructure côté ville : Parking véhicules et voiries, viaduc, boulevard.

### **Projets en cours**

Et cela par la réalisation d'une station métro, une nouvelle tour de contrôle et bloc technique, une desserte ferroviaire, une nouvelle zone d'affaire par exemple les hôtels, une nouvelle zone fret et enfin un futur Hub pour Air Algérie.

### **L'impact de l'extension de l'aéroport d'Alger**

Dans cette section on va voir l'impact de cette extension sur le commerce extérieur en Algérie.

### **Un centre logistique international**

La fonction logistique de ce secteur s'avère très importante. Les infrastructures de transport aérien sont une opportunité pour l'essor régional et nécessitent des actions spécifiques

d'accompagnement.

L'aéroport tend ainsi à devenir un centre logistique international performant, traité comme un tout la circulation et le stockage des matières, sorte de tertiarisation du transport dans laquelle l'informatique et la télématique rendent possible une utilisation plus judicieuse des infrastructures.

### **Un secteur au service d'entreprises performantes et modernes**

Avec la mondialisation des échanges et de l'économie, les voies des airs sont les moyens les plus efficaces de communication, les abords des aéroports sont de véritables relais pour les entreprises internationales utilisant les modes de gestion et de fonctionnement les plus modernes et les plus performants. La rapidité du transport aérien et le cadre de vie moderne symbolique des aéroports sont facteurs d'attraction vis à vis des entreprises internationales.

Il s'agit donc de profiter de ce nouveau rôle qu'acquiert le système aéroportuaire afin de développer à partir de ce potentiel le projet d'aménagement de pôle économique. Cet aménagement consiste à développer la possibilité d'implanter des activités, des entrepôts et des bureaux au service des entreprises internationales.

Le but est donc d'attirer dans le secteur des entreprises internationales exportatrices à haute valeur ajoutée afin d'aboutir vers un grand pôle tertiaire de renom international, un pôle de croissance et de développement dont les effets d'entraînement pourront se diffuser à travers un espace très large.

Le secteur s'efforce donc de posséder tous les atouts favorables à la localisation des grandes entreprises de haute technologie, à savoir des infrastructures de télécommunication performantes, la qualité des transports terrestres, une image valorisante du site, une main d'œuvre abondante et dynamique, la qualité de l'environnement et la présence d'un environnement professionnel performant et prestigieux.

### **Impact sur le commerce extérieur**

Le transport aérien constitue un vecteur fondamental de pénétration commerciale. Aujourd'hui, l'aménagement de l'aéroport d'Alger répond à un objectif clair : faire de l'aérogare ouest la principale porte d'entrée aérienne en Afrique, parce que l'aéroport est désormais un élément d'insertion dans les échanges mondiaux grâce à la facilité et la rapidité de ce moyen de transport.

## **Une plate-forme aéroportuaire favorable aux échanges**

Dans un contexte de mondialisation de l'économie, l'importance des plates-formes aéroportuaires est évidente, à la fois comme porte d'entrée-sortie de territoires et comme lieux de polarisation et de développement économique.

La plate-forme de l'Aéroport d'Alger et l'ensemble du complexe intermodal d'échanges (air, rail, route) représentent ainsi pour Alger et pour l'ensemble du pays un outil technique très performant à l'échelle internationale par sa qualité et ses capacités de développement.

Ainsi, le nouvel aéroport d'Alger envisage d'être une plate-forme aéroportuaire propice aux échanges commerciaux, en développant ses capacités afin d'augmenter l'attraction de son pôle d'activités, car plus le trafic traité est important, plus les potentialités d'accueillir des hommes d'affaires et des entreprises sont importantes et plus l'influence économique et commerciale du pôle sera forte.

## **Facilité des échanges extérieurs**

Les aéroports représentent de véritables relais commerciaux pour les sociétés internationales car ils favorisent largement la politique des flux tendus dans les relations interentreprises. Le transport aérien contribue par sa rapidité à l'expansion internationale des entreprises tout en rationalisant leur technique de gestion. Ainsi, Le nouvel aéroport d'Alger vise à être un élément d'insertion économique dans les échanges mondiaux.

En effet l'amélioration du système de transport en réduisant les coûts et les retards favorise les échanges. Stipulant que, sans un transport de marchandises fiable et à des coûts compétitifs utilisant des infrastructures robustes, les nations ont peu de chances d'échanger leurs marchandises aux meilleures conditions. Ceci entraîne ou permet la spécialisation qui à son tour entraîne des économies d'échelles dans la mesure que les échanges intensifient la concurrence, élimine les rentes, stimule l'innovation et engendrent la croissance.

La stratégie de croissance repose sur un trafic induit, en termes de commerce, une augmentation des parts de marché dans les transports qui seront générées par une amélioration des corridors existantes (destinations existantes) et l'ouverture de nouveaux corridors (destinations nouvelles).

## **Attraction d'entreprises et agrandissement du marché du travail**

Le secteur de l'aéroport d'Alger est un véritable pôle de développement économique, surtout avec la nouvelle extension. Un grand nombre d'entreprises viendront travailler sur le

site même ou à proximité, à commencer par celles qui sont directement liées à son fonctionnement : compagnies aériennes, sociétés chargées d'assurer la maintenance des avions, de la sécurité, de la restauration...etc. Viennent ensuite tous les prestataires de services requis pour les milliers d'employés présents.

L'aéroport d'Alger est ainsi voué au secteur d'entreprises algériennes et étrangères axées sur des domaines d'activités de transports, de communication, d'échanges, de logistique de produits à haute valeur ajoutée, de commerce extérieur, d'activités de formation : l'ensemble constituant un centre d'envergure africaine et mondiale.

La qualité des capacités d'accueil des entreprises, un centre d'exposition, des capacités hôtelières, la qualité de l'urbanisme et de l'architecture, l'animation par des commerces de proximité, des restaurants, des équipements modernisés sont autant d'éléments d'attrait à prendre en compte car ils entrent dans les critères de des entreprises internationales.

### **L'efficacité et la production**

Les économies en temps et en dépenses ainsi que les gains d'accessibilité et de fiabilité qui vont être entraînés par la nouvelle infrastructure aérienne, vont permettre de réaliser des gains de productivité en améliorant la production et la distribution. L'accès élargi au marché va créer à la fois de nouvelles opportunités d'affaires et une concurrence accrue d'où de nouvelles augmentations de la rentabilité. Le marché va se redistribuer au profit des entreprises qui ont la capacité de s'adapter au nouveau marché. Le même processus est susceptible de se manifester sur le marché de l'emploi. La contribution des infrastructures de transport au développement économique est admise en ce sens qu'elles contribuent à la croissance.

### **L'aménagement d'une nouvelle zone de fret**

La zone de fret actuelle ne permet pas de traiter tous les types de fret dans les meilleurs conditions et de respecter les standards que sont en droit d'attendre les compagnies aériennes. En effet, une forte évolution du trafic de fret liée principalement à l'activité économique et échanges extérieurs peut justifier la réservation d'une aire de développement pour la mise en place des infrastructures et installations de manipulation et stockage des marchandises.

L'Algérie, étant un carrefour géographique stratégique pour la région Afrique Europe, le fret aérien en Algérie peut être développé en premier lieu par les exportations agricoles (dates, fruits et légumes) à partir évidemment de l'aéroport principal d'Alger et notamment les aéroports des villes métropoles et d'autres aéroports du Sud comme Biskra, Adrar, etc., pour assurer les échanges nationaux.

## **Impact sur l'économie algérienne**

L'aménagement aéroportuaire révèle un enjeu particulièrement important pour l'économie Algérienne.

## **Un pôle de développement économique**

Les aéroports ont une vocation nouvelle, celle de porte d'agglomération et de porte régionale sur l'extérieur. L'aéroport représente la volonté d'assurer à la région une desserte aérienne de qualité et de contribuer au développement du rayonnement international de ses activités.

Le nouvel aéroport d'Alger représentera désormais un enjeu économique très important non seulement pour les entreprises mais aussi pour les collectivités pour qui l'aménagement de la plate-forme aéroportuaire représente un enjeu économique et territorial certain. C'est un secteur qui va faire l'objet d'un projet de développement économique et urbain à partir du potentiel aéroportuaire.

Le transport aérien devient donc un outil privilégié d'aménagement territorial de l'Etat et de la Région mais aussi des collectivités locales qui cherchent grâce à la proximité du pôle économique à développer leurs ressources (dans toutes ses composantes). L'intersection entre le développement local et l'aménagement du territoire réside dans le fait qu'ils cherchent tous les deux à influencer la localisation des entreprises et celle de l'emploi afin d'agrandir leurs ressources. En définitif, la nouvelle aérogare constituera un vrai pôle de développement économique et ainsi généré une croissance.

## **Le PIB**

Avec l'entrée en fonction du nouvel aéroport, le produit intérieur brut de l'Algérie marquera une augmentation. Générer principalement par l'intégration du secteur dans l'aviation mondiale, ça rentabilité accrue, la croissance des flux d'échanges internationaux, et l'augmentation du trafic (passager, fret). Ouvrant ainsi à l'Algérie de nouvelles perspectives d'affaires, qui par conséquence contribueront à la croissance de son PIB et à son développement économique en général.

## **Section 2. Cas pratiques NUMILOG et CPA**

Le transport routier représente 90% du transport de marchandise en Algérie. Il s'agit d'un secteur incontournable de l'économie. Cependant aujourd'hui les grandes unités de production sont envisagées à créer leurs propres entreprises de transport et logistique dans le but d'assurer toujours la disponibilité de leurs produits afin de répondre aux besoins des clients dans les meilleurs délais et meilleures qualités et aussi d'assurer leurs compétitivités sur le marché et sa pérennité comme le cas de Cevital, Soummam et Ifri.

Dans le secteur bancaire La mise en place d'un réseau de distributeurs automatiques de billets dans les grands centres urbains et la carte CPA VISA pour les paiements en devises, sont les premiers éléments d'une gamme de larges produits.

Le CPA a renforcé ses missions internationales. Les nouvelles dispositions relatives au commerce extérieur confortent le rôle de la banque dans l'assistance des entreprises. En multipliant ses prises de participation à l'étranger dans des banques ou des sociétés de trading et d'investissement.

### **Les principales activités du groupe NUMILOG**

L'entreprise possède le complexe agroalimentaire de Bejaïa. En 2012, 450 000 T d'huile, essentiellement destinées au marché national, ont été produites par Cevital Agro.

Dans le domaine du sucre, en 2013, 1,6 million de tonnes sont attendues, dont 1 million pour le marché local, estimé à 1,1 million de tonnes. Cette année- là, 600 000 T prévoyaient d'exporter vers une vingtaine de pays, en Afrique de l'Ouest, pour des clients tels que Coca-Cola, mais aussi vers l'Europe (Ferrero Rocher) et le Moyen-Orient. En 2010, première année de vente à l'export, 150 000 t seulement avaient quitté le territoire algérien.

Premier exportateur du pays hors hydrocarbures, le groupe veut produire 2 millions de tonnes de sucre en 2014, soit un gain de productivité de 400 000 T. Il s'appuie pour cela sur du matériel unique dans le pays, comme deux grues montées sur 14 roues et capables de charger et décharger 36 T de sucre par coup de mâchoire. Cevital fournit aussi du sucre liquide à l'industrie algérienne des boissons. L'entreprise, qui envisage de produire du sucre roux, est la seule en Algérie à avoir utilisé un « bibo » (Bulk In, Bags Out), navire-usine de 30 à 40 000 t qui permet de charger en vrac au départ et de décharger emballé à l'arrivée. La capacité de production en sucre blanc est de 2 millions 1tonnes par an, soit 180 % des besoins algériens et

2,7 millions tonnes par an d'ici 2014. Il est exporté vers le Maghreb et le Moyen-Orient. L'entreprise produit aussi des huiles végétales avec une capacité de production de 570000 tonnes par an, soit 140 % des besoins algériens, et l'entreprise exporte vers les pays du Maghreb et du Moyen-Orient. Pour les margarines et les graisses végétales la capacité est de 180 000 tonnes par an, soit 120 % des besoins algériens, sur plusieurs gammes de produits dont une exportation vers l'Europe, le Maghreb et le Moyen-Orient. Elle a en projet une unité de trituration de graines de 3 millions tonnes par an.

Pour les eaux minérales et boissons gazeuses, la capacité de production est de 3 millions de bouteilles par jour. L'entreprise fabrique aussi des jus de fruits et des conserves (jus, soda, confitures, tomates en conserve).

Cevital est présent dans la logistique avec des silos portuaires et un terminal de déchargement de 2 000 tonnes par heure. Cevital a également intégré la logistique et le transport routier dans sa chaîne de valeurs par la création de la filiale Numilog. La filiale compte trois plateformes logistiques d'une surface totale de stockage d'environ 130 000 m<sup>2</sup>, trois agences de transport, une flotte en nom propre de plus de 450 véhicules (maraichers, porte-conteneurs, plateaux, camions frigo.) ainsi qu'un réseau de distribution de 25 centres logistiques régionaux réparti sur le territoire algérien pour écourter les délais de mise à disposition des marchandises.

### **Le groupe CIVITAL à l'échelle internationale**

En 2014, Cevital reprend une partie de l'activité de Fagor-Brandt, leader de l'électroménager en France et d'oxo Evolution basée à Cluny en Saône-et-Loire : l'entreprise est le spécialiste français des portes et fenêtres en PVC pour le logement collectif.

L'objectif de Cevital est de donner à FagorBrandt France (Renommé Groupe Brandt) les moyens de se développer à l'international et de devenir un acteur majeur en Europe et dans le monde.

Pour y parvenir, Brandt entend d'abord relancer l'innovation en misant sur ses quatre marques (Sauter, Vedette, De Dietrich, Brandt). En France, elles produisent notamment de l'électroménager haut de gamme, des appareils de cuisson, des lave-linge et des fours connectés.

Mais c'est surtout grâce à la complémentarité entre l'Algérie et la France que Cevital veut créer un groupe avec un portefeuille diversifié. L'Algérie complétera cette offre avec des produits européens fabriqués dans le pays. Cevital ouvrira en 2018 une deuxième usine à Sétif.

Le complexe de Sétif, d'une surface de 95 000 m<sup>2</sup>, a nécessité un investissement de 250 millions d'euros et produira annuellement, à partir du premier trimestre 2017, 8 millions d'appareils dont le taux d'intégration sera de 70 à 80%. Il emploiera dans un premier temps pas moins de 4000 travailleurs. Il est en mesure de produire annuellement 500 000 appareils (téléviseurs, cartes électroniques lave-linge, cuisinières et climatiseurs) dont 90% destinés à l'exportation. Avec cette usine de Sétif, le groupe Cevital espère devenir le plus grand exportateur d'électroménager d'Europe et de la région MENA. Il mise aussi sur le potentiel international de Brandt et De Dietrich, déjà exportés en Asie et en Afrique du Nord.

Le rachat d'Oxo Evolution a pour objectif de créer un géant français, puis européen de la menuiserie, avec notamment le rachat d'autres fabricants de fenêtres en France et dans d'autres pays d'Europe. En Espagne, Cevital a repris pour 8,5 millions d'euros une usine d'aluminium à Ciao, dans le nord du pays, qui appartenait au groupe Alas Aluminium, spécialisé dans la transformation d'aluminium.

Depuis l'entrée en production de son usine de verre plat Mediterranean Float Glass (MFG), Cevital s'est doté de deux plateformes logistiques aux standards européens, d'une surface de 25 000 m<sup>2</sup> chacune, à Valence en Espagne, et à Savona, près de Gênes en Italie, d'où il exporte le plus gros de sa production de verre plat en Europe essentiellement vers l'Espagne, la France, l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche. L'infrastructure de Tanger Med sert à approvisionner le Maroc et certains pays de l'Afrique de l'Ouest.

MFG exporte également vers la Tunisie et de nombreux pays d'Afrique : la production part pour 70% à l'export, après avoir obtenu le label CE (Certification européenne) pour ses produits. Avec une capacité de 600 t/j, MFG dispose de l'une des plus grandes usines de verre plat d'Afrique.

En 2014, Cevital reprend les aciéries de Lucchini Piombino situées en Toscane, en Italie, déclarées insolvable en 2012 et mises sous administration spéciale depuis deux ans.

L'entreprise italienne est connue pour être le deuxième producteur d'acier en Italie avec 2,5 millions de tonnes par an.

## **Fonctions principales du CPA**

La banque remplit une multitude de fonctions, depuis la gestion des moyens de paiement, jusqu'à la création de produit très complexe dont la sophistication et la prolifération sont aujourd'hui en partie remise en cause.

Le CPA est défini par ses statuts comme banque universelle, il a pour fonction le financement de l'économie et de collecte des ressources, et de ce fait a une plus grande efficacité dans ses modes d'intervention.

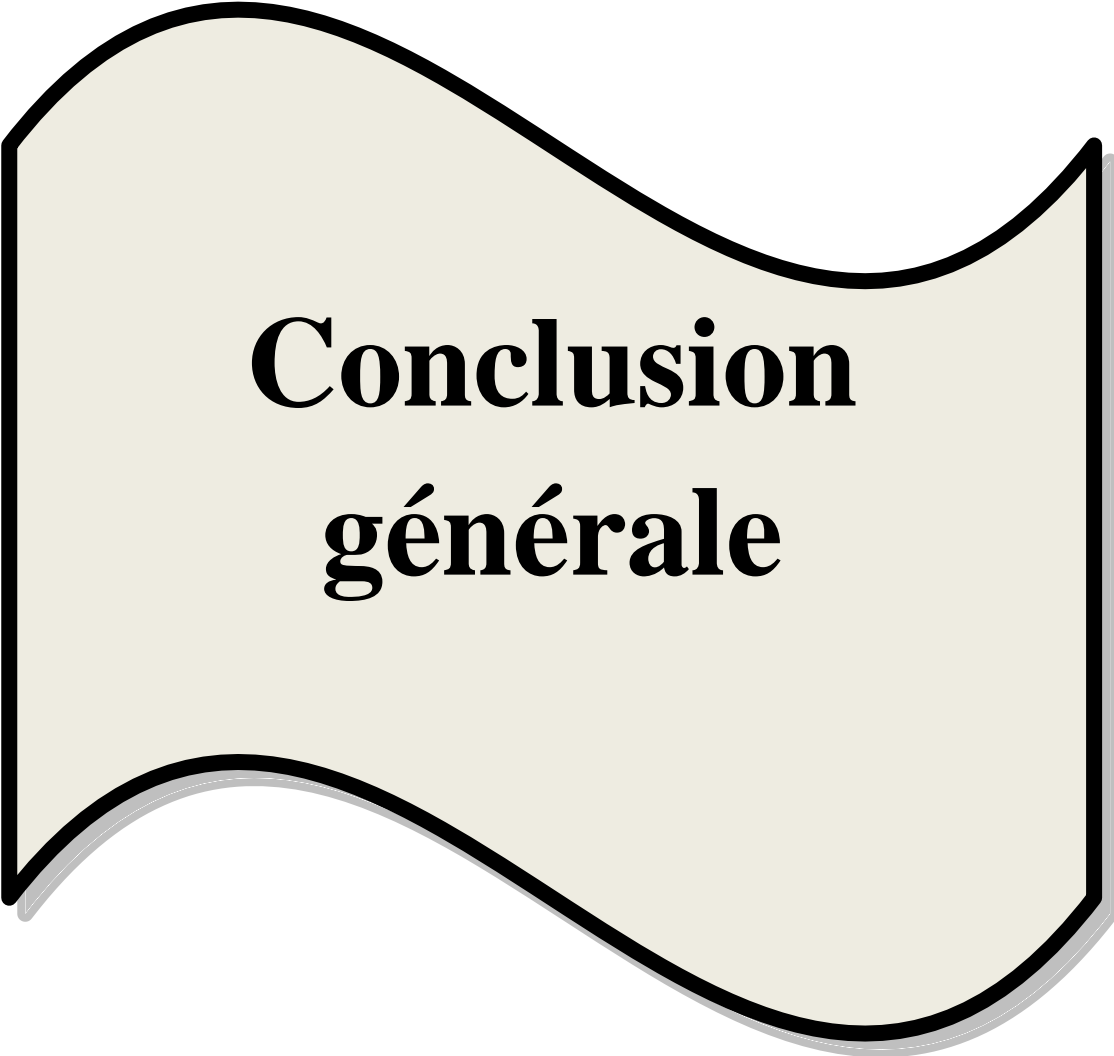
Ainsi et pour pouvoir remplir convenablement ses fonctions, et pour répondre aux nouveaux besoins de marché, la banque doit œuvrer à un redéploiement de ses moyens humains et matériels et à l'amélioration de ses capacités, pour ce faire elle doit :

- Satisfaire les clients par l'aptitude à offrir des produits et des services répondant à leurs besoins.
- Assurer un développement harmonieux de la banque dans les domaines d'activités qui la concernent.
- Renforcer la disposition de contrôle.
- Améliorer et rendre plus efficace la gestion en vue d'assurer les mutations nécessaires.
- Développer le commerce par l'introduction de nouvelles techniques managériales et de marketing.
- Gérer de façon plus performante les ressources humaines.
- Améliorer et développer les systèmes d'information et les moyens informatiques.
- Gérer avec dynamisme la trésorerie de la banque (DA et Devise), les prises de participation au niveau national et à l'étranger.
- Maîtriser les emprunts et gérer activement la dette extérieure.
- Mettre en place et renforcer la prévision et le contrôle.

## **Conclusion**

Dans ce chapitre on a fait une petite synthèse sur trois travaux pratiques dans trois grandes firmes en Algérie. Le premier consiste dans le mémoire de Mlle ALLACHE Sonia et Mlle CHEBELLAH Lynda, intitulé « l'impact de l'extension de l'aéroport d'Alger sur l'évolution du commerce extérieur en Algérie ». Le deuxième consiste dans le travail de mémoire de Mlle YEFSAH Ouiza et Mlle ZOUAD Henia intitulé le rôle du transport

international dans l'optimisation de la chaîne logistique cas de l'entreprise NUMILOG Groupe CIVITAL de Bejaia. Le troisième travail de Mlle Hikem Mymia et Mlle Houacine Meriem intitulé le commerce extérieur en Algérie pour la période 2010-2017 : cas du CPA de Tizi-Ouzou. Trois travaux qui montrent l'impact de chacun des secteurs dans le développement économique.



**Conclusion  
générale**

## **Conclusion générale**

---

Le commerce international est une aventure risquée, mais qui présente évidemment des opportunités, en effet Exporté et importé un bien génère l'entrée de l'argent et participe à l'amélioration de la balance commerciale du pays, permettant une ouverture des économies au monde et s'avère être le banc d'essai à la globalisation.

Le développement de la fonction logistique est devenu une nécessité économique à savoir le développement des trafics de marchandises divers, massification des produits et diversification des clients. Ce qui peut constituer un facteur de compétitivité entre les nations en facilitant par exemple les opérations d'exportation. Elle présente le maillon primordial et incontournable pour une meilleure efficacité, fluidité et flexibilité de ce dernier. La logistique évolue au fil du temps est devenu un enjeu stratégique majeur pour les entreprises, ça permet d'atteindre les objectifs globaux en termes de délais, coûts et qualité. Elle regroupe aussi l'ensemble des flux organisationnels (interactions entre divers services, achat, qualité) et des flux informationnels (développement de la communication, système informatique).

En effet, une entreprise faisant du commerce ne peut pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses ventes ou de ses achats. Les flux d'échanges doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination. La distance joue souvent un rôle fondamental à ce niveau tout comme la capacité des infrastructures à affranchir les biens.

Le transport aérien est le moyen de transport le plus rapide sur lequel les entreprises internationales comptent beaucoup pour rationaliser leur fonctionnement tout en optimisant leurs capacités de développement. Il est une composante essentielle et de plus en plus importante du système commercial mondial, qu'il s'agisse de sa contribution directe au commerce international ou de son rôle de facilitation du commerce international des marchandises et des services dans d'autres secteurs. L'industrie a connu ces 30 dernières années une croissance remarquable, largement attribuable aux innovations technologiques en termes de capacité et de performance des aéronefs, conjuguées à d'importantes initiatives de déréglementation et de libéralisation.

A partir de notre étude des cas et des deux chapitres on a répondu à la problématique posé précédemment sur le rôle du transport aérien dans l'optimisation de la chaîne logistique

internationale. Donc on peut conclure que le transport aérien joue un rôle très important dans cette chaîne logistique par le développement des échanges internationaux et en un temps record.



# Liste des figures

## Liste des figures

---

<b>Figure n°01 : Les quatre composantes de logistique internationale .....</b>	<b>17</b>
<b>Figure N°03 : les flux de la chaîne logistique .....</b>	<b>29</b>
<b>Figure N° 04 : Les dix principaux pays pour le commerce international en 2007 ..</b>	<b>37</b>
<b>Figure N° 05 : un agent aérien .....</b>	<b>42</b>



# Liste des graphes

## **Liste des graphes**

---

**Grphe N°01 : Prévion du trafic commercial national de passagers .....64**

**Grphe N° 02 : Prévion du trafic commercial international de passagers.....65**

**Grphe N° 03 : Prévion du trafic commercial international d'aéronefs .....67**



# Liste des tableaux

## Liste des tableaux

---

**Tableau N°1 : Prévision du trafic commercial national de passagers ..... 63**

**Tableau N° 2 : Prévision du trafic commercial international de passagers ..... 64**

**Tableau N° 3 : Prévision du trafic commercial international d'aéronefs ..... 66**



# **Bibliographie**

## Bibliographie

---

- *OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999.*
- *Stratégie logistique, «Alexandre Le Grand précurseur de la logistique moderne», Mars 2003 –n°54, p133.*
- *Corinne Pasco, commerce international, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002, P66*
- *PIMOR Yves, logistique : production, distribution, soutien, édition DUNOD, 2emme édition, paris, 2005, Page4.*
- *MEDAN et A. GRATACAP, « Logistique et supply chaine management », DUNOD, Paris, 2008, p9.*
- *D.TIXIER, H.MATHE ET J.COLIN, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et Enjeux, DUNOD, PARIS, 1983, p 12.*
- *Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, lexique du commerce international, Bréal, Paris, 2008, P148.*
- *Denis Chevalier, François Duphil, Transport à l'international, 4ème édition, Foucher, Vanves, 2009*
- <http://www.web-logistique.com/nouvellepape1.htm>. Consulter le 11-05-2015.
- *Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, p20.*
- *MERIEM TROJET, planification d'une chaine logistique : Approche par satisfaction de contraintes dynamiques, thèse en vue de l'obtention du doctorat en génie industriel, université de Toulouse 2014, page 35*

- *4PL* ou «*fourth party logistics*», inventée par des consultants d'Accenture en 1995, signifie qu'une entreprise cliente externalise à un partenaire l'ensemble de sa chaîne logistique.
- ALEXANDRE (K), *stratégie logistique : « supply chain management »*, 3<sup>ème</sup> édition, DONOD, paris, 2004, p.19.
- Français M-Julien, *planification des chaînes logistiques : modélisation du système décisionnel et performance*, thèse pour l'obtention de grade de docteur en productique, l'université Bordeaux 1, 2007, page 33.
- Association des Utilisateurs de Transport et de Fret.
- Jean-Marie Albertini, *Les rouages de l'économie nationale*, Paris, Les Éditions Ouvrières, 1982, 317 p. (ISBN 2-7082-0663-X), p. 189
- <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS>
- LOUARRADI Raja et TCHICH Med Oussama, *logistique internationale : les documents de transport*, op-cit, p.09.
- David Mondey, *The International Encyclopedia of Aviation : Airlines and Airlines*, Crown Publishers, Inc, 1977, 480 p. (ISBN 0-517-53157-7), p. 228
- David Mondey, *The International Encyclopedia of Aviation : Airlines and Airlines*, Crown Publishers, Inc, 1977, 480 p. (ISBN 0-517-53157-7), p. 228
- LEGRAND.G et MARTINI.H, *gestion des opérations import export*, Op.Cit, p. 54. 2<sup>1</sup> MAHIOU. A, *cours d'institutions administratives*, 3<sup>e</sup> édition, OPU, 1981, P.15.
- Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.103.
- <http://www.douane.gov.dz>, [consulté le 02/09/2017]. 73
- KRUGMAN Paul et OBSTFELD Maurice, *économie Internationale*, 7<sup>ème</sup> Edition, Pearson Education, Paris, 2006, p. 102.

- *KERRAMIS et LOUNICI. Y, procédure de dédouanement d'une marchandise, école supérieure internationale de commerce et de gestion ESIG, année 2009-2010, p.11.*
- *Idir KSOURI, les opérations de commerce international, op.cit, P.108.*
- *Idem, p.203.*
- *KSOURI Idir, les techniques douanières et fiscales, Grand-Alger-Livres Edition, 2010, p.190.*
- [www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz), [consulté le 04/07/2017]. 82
- [www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz), [consulté le 04/07/2017].
- *Idir KSOURI, les techniques douanières et fiscales, Op.cit., p.193.*
- *TEULE-MARTIN.C, La douane, instrument de la stratégie internationale, ECONOMICA, paris, 1995, p.9.*
- *LEGRAND.G et MARTINI.H, management des opérations du commerce international, Op.cit., p74. 3BELLOTI Jean, transport international de marchandise, Op.cit., p.87.*



# **Table des matières**

## Table des matières

---

<i>Remerciements</i> .....	2
<i>Dédicaces</i> .....	3
<i>Dédicaces</i> .....	4
<i>Sommaire</i> .....	6
<i>Introduction générale</i> .....	8
<i>Chapitre I : Le concept logistique et la chaîne logistique</i> .....	12
<i>Introduction</i> .....	12
<i>Section 01 : présentation la logistique</i> .....	13
<i>1.1. Histoire de la logistique</i> .....	13
<i>La logistique, une origine militaire</i> .....	13
<i>1.2. Définition de la logistique</i> .....	14
<i>1.2.1. Au niveau de l'entreprise</i> .....	15
<i>1.2.2. Au niveau international</i> .....	15
<i>1.3. Les différents types de la logistique</i> .....	17
<i>a- Une logistique d'approvisionnement</i> : .....	17
<i>b- Une logistique d'approvisionnement général</i> :.....	17
<i>c- Une logistique de production</i> : .....	17
<i>d- Une logistique de distribution</i> : .....	18
<i>e- Une logistique militaire</i> : .....	18
<i>f- Une logistique de soutien</i> : .....	18
<i>g- Une activité dite de service après-vente</i> : .....	18
<i>h- Des reverse logistics</i> : .....	18
<i>1.4. Les quatre activités de la logistique</i> .....	19
<i>1.4.1. La logistique et la gestion des achats</i> .....	19
<i>1.4.2. La logistique et le conditionnement des produits transportés</i> .....	19
<i>1.4.3. La gestion de ses stocks</i> .....	19
<i>1.4.4. La gestion de la livraison</i> .....	20
<i>1.5 Les objectifs de la logistique</i> .....	20

<i>A. Mise en place de la logistique pour améliorer la gestion de la production.....</i>	<i>20</i>
<i>B. Mettre en place la logistique pour optimiser les coûts.....</i>	<i>21</i>
<i>C. La Logistique rend l'entreprise compétitive.....</i>	<i>21</i>
<i>D. L'amélioration de la satisfaction du client.....</i>	<i>22</i>
<i>1.6. Les système d'information logistique .....</i>	<i>22</i>
<i>1.6.1. Les avantages de système d'information logistique.....</i>	<i>23</i>
<i>1.7. Les enjeux de la logistique :.....</i>	<i>24</i>
<i>Section 02 : La chaîne logistique.....</i>	<i>25</i>
<i>2.1. Définition de la chaîne de valeur.....</i>	<i>25</i>
<i>2.2. Les apports de la mise en place d'une chaîne logistique : .....</i>	<i>26</i>
<i>2.2.1. Apports financiers :.....</i>	<i>26</i>
<i>2.2.2. Apports opérationnels :.....</i>	<i>26</i>
<i>2.2.3. Apports sur le service à la clientèle :.....</i>	<i>26</i>
<i>2.2.4. Apports sur la coordination :.....</i>	<i>26</i>
<i>2.3. Les trois étapes de la chaîne logistique .....</i>	<i>26</i>
<i>3.3. Les différents types de flux de la chaîne logistique .....</i>	<i>27</i>
<i>3.3.1. Les flux physiques .....</i>	<i>27</i>
<i>3.3.2. Les flux d'informations .....</i>	<i>28</i>
<i>3.3.3. Les flux financiers et administratifs.....</i>	<i>28</i>
<i>2.4. Les acteurs de la chaîne logistique .....</i>	<i>29</i>
<i>2.5. Les enjeux de la chaine logistique : .....</i>	<i>31</i>
<i>2.5.1. Les prix / les coûts :.....</i>	<i>31</i>
<i>2.5.2. La qualité des produits :.....</i>	<i>31</i>
<i>2.5.3. Le délai : .....</i>	<i>32</i>
<i>2.5.4. La flexibilité: .....</i>	<i>32</i>
<i>2.5.5. Le niveau de service :.....</i>	<i>32</i>
<i>2.5.6. Les risque : .....</i>	<i>32</i>
<i>2.5.7. Potentiel de progrès : .....</i>	<i>33</i>
<i>Conclusion :.....</i>	<i>33</i>

<i>Chapitre II : le transport aérien dans le commerce international</i> .....	35
<i>Introduction</i> .....	35
<i>Section 01 : généralité sur le commerce internationale</i> .....	35
<i>La définition de commerce international</i> .....	35
<i>Principaux acteurs du commerce international</i> .....	36
<i>Les types de commerce international</i> .....	37
<i>Section 02 : Le transport de fret aérien</i> .....	38
2.1. <i>Le transport aérien</i> .....	38
2.2. <i>LES ACTEURS de transport aérien</i> .....	39
2.3.1 <i>Les clients</i> .....	39
2.3.2. <i>Attentes</i> .....	40
2.3.3. <i>L'agent aérien</i> .....	41
2.3.4. <i>Aéroport</i> .....	42
2.3. <i>L'organisation générale du transport aérien</i> .....	43
2.3.1 <i>La convention de Varsovie</i> .....	43
2.3.2. <i>Le Protocole de La Haye</i> .....	43
2.4. <i>La tarification du transport aérien</i> .....	43
2.4.1 <i>Le tarif IATA</i> .....	44
2.4.2. <i>Le tarif ULD (United LoadDevice =Unité payante)</i> .....	44
2.4.3 <i>Les tarifs spéciaux</i> .....	44
2.5. <i>Les obligations des parties du contrat de transport aérien</i> .....	45
2.6. <i>La logistique et le transport aérien</i> .....	46
<i>Section 03 : La douane et ses rôles dans le transport international</i> .....	47
3.1. <i>La définition de la douane</i> .....	47
3.2 <i>Les missions et l'organisation de l'administration des douanes</i> .....	47
3.3 <i>Le droit douanier</i> .....	50
3.3.1 <i>Définition du droit douanier</i> .....	50
3.3.2 <i>Les fondements du droit douanier</i> .....	51
3.4. <i>Le dédouanement</i> .....	51
3.5. <i>La liquidation et paiement des droits et taxes</i> .....	52

3.5.1. <i>Les facilitations</i> .....	52
3.6. <i>Les procédures de dédouanements</i> .....	53
3.6.1 <i>La procédure classique de dédouanement</i> .....	53
3.6.2. <i>Les procédures simplifiées</i> .....	54
3.6.3 <i>La réglementation douanière à l'étranger</i> .....	54
3.7. <i>Les régimes douaniers Lors du dédouanement</i> .....	55
<i>Conclusion</i> .....	56
<i>Chapitre III : Recueil des travaux des stages pratiques ultérieur</i> .....	58
<i>Introduction</i> .....	58
<i>Section 1. Cas pratique de l'extension de l'aéroport d'Alger</i> .....	58
<i>Introduction :</i> .....	58
1.1. <i>Présentation générale de l'aéroport d'Alger</i> .....	59
1.1.1. <i>Définition et présentation de la SGSIA</i> .....	59
1.1.2. <i>Ses missions</i> .....	60
<i>Le schéma directeur de l'extension</i> .....	60
<i>Définition d'un schéma directeur</i> .....	61
<i>Les études préalables au schéma directeur de l'extension</i> .....	61
<i>Prévision du trafic aérien</i> .....	61
<i>Prévision du trafic passager</i> .....	62
<i>Lancement et mise en place du projet d'extension</i> .....	66
<i>Présentation du projet</i> .....	67
<i>Projets en cours</i> .....	67
<i>L'impact de l'extension de l'aéroport d'Alger</i> .....	67
<i>Un centre logistique international</i> .....	67
<i>Un secteur au service d'entreprises performantes et modernes</i> .....	68
<i>Impact sur le commerce extérieur</i> .....	68
<i>Une plate-forme aéroportuaire favorable aux échanges</i> .....	69
<i>Facilité des échanges extérieurs</i> .....	69
<i>Attraction d'entreprises et agrandissement du marché du travail</i> .....	69
<i>L'efficacité et la production</i> .....	70

<i>L'aménagement d'une nouvelle zone de fret</i> .....	70
<i>Impact sur l'économie algérienne</i> .....	71
<i>Un pôle de développement économique</i> .....	71
<i>Le PIB</i> .....	71
<i>Section 2. Cas pratiques NUMILOG et CPA</i> .....	72
<i>Les principales activités du groupe NUMILOG</i> .....	72
<i>Le groupe CIVITAL à l'échèle internationale</i> .....	73
<i>Fonctions principales du CPA</i> .....	75
<i>Conclusion</i> .....	75
<i>Conclusion générale</i> .....	78
<i>Liste des figures</i> .....	81
<i>Liste des graphes</i> .....	83
<i>Liste des tableaux</i> .....	85
<i>Bibliographie</i> .....	87
<i>Table des matières</i> .....	91