

**UNIVERSITE MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU**  
**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES**  
**SCIENCES DE GESTION**  
**DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES**



# *Mémoire de fin de cycle*

*En vue d'obtention du diplôme de Master en Sciences commerciales*  
*Spécialité : Finance Et Commerce International*

*Thème :*

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

**Présenté par :**

**MEZIANE Ouerdia**

**MOKRANI Sarah**

**Encadreur :**

**Mr HAMI. Lounes**

**Membre du jury :**

**Président : Mr OUALIKEN Selim Professeur UMMTO.**

**Examineur : Mr ABIDI Mohammed MCB UMMTO**

**Rapporteur : Mr HAMI. Lounes MAA UMMTO**

**Promotion 2019/2020**

# *Remerciements*

*D'abord, nous remercions Dieu, de nous avoir donné la force et la patience pour pouvoir mener ce travail à terme.*

*Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur Monsieur HAMI .L pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité.*

*On désire également exprimer notre profonde gratitude à toute personne qui nous a aidées dans notre stage pratique.*

*Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.*

*Enfin, nous tenons à remercier également toute personne (enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre travail.*

# *Dédicace*

*Avant tout louange au Bon Dieu qui m'a comblé de toute la volonté  
pour finir mes études et réaliser ce modeste travail que je dédie à :*

*La mémoire de mon père, qu'il repose en paix, à ma mère qui m'a  
soutenu moralement et financièrement, et mes deux sœur Malika et*

*Djedjega*

**Ouerdia**

# *Dédicace*

*A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes cotés dans la joie et la peine. A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.*

*A mon cher père, qui a été toujours mon appui moral, et qui n'a jamais arrêté de m'encourager et de m'aider dans ma vie et surtout dans mes études.*

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

*A la mémoire de mon grands- père.*

*A ma très cher grande mère.*

*Je dédie aussi ce travail, à mes deux chers frères Oualid et Wassim, que je trouve toujours à mes côtés.*

*A ma tante, Hadjira, qui mon tellement aider et défendu et conseiller durant mon processus universitaire.*

*A mon cher ami Khaled qui ma tant aidé à la réalisation de ce travail.*

*A tous mes meilleurs amis, kahina, zakia et wafia*

*Tous mes professeurs qui m'ont enseigné depuis ma première année*

*Jusqu'à ma dernière année de master.*

*Sarah*

## *Liste des abréviations*

<b>NPF</b>	Nation la plus favorisée
<b>GPS</b>	Gestion de position par satellite
<b>CL</b>	Chaine Logistique
<b>DG</b>	Direction Générale
<b>SC</b>	Supply Chain
<b>SCM</b>	Supply Chain Management
<b>B/L</b>	Bill of Lading (le connaissement maritime)
<b>BIRD</b>	Banque Internationale pour la Reconstruction et Développement
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce Internationale
<b>CFR</b>	Cost and Freight (Cout et Fret)
<b>Incoterms</b>	International Commercial Terms (la Chambre de Commerce Internationale)
<b>EXW</b>	Ex Works (à l'usine)
<b>FAS</b>	Free Alogside Ship (Franco le Long du Navire)
<b>FCA</b>	Free Carrier (Franco Transporter)
<b>FCL</b>	Full Container Load
<b>FMI</b>	Fonds Monétaire International
<b>FMN</b>	Firme Multinationale
<b>FOB</b>	Free On Board (Franco à bord)
<b>FOFO</b>	Float-On Float-Off
<b>LOLO</b>	Lift-On Lift-Off
<b>OIT</b>	Organisation Internationale du Travail
<b>OMC</b>	Organisation Mondiale du Commerce
<b>ONU</b>	Organisation Nation Unie
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PVD</b>	Pays en Voie de Développement
<b>Ro-Ro</b>	Roll -On – Roll -Off (Roulage)
<b>SIGAD</b>	Système Informatique de Gestion Automatique des Douanes
<b>CFI</b>	Contrat de Formation d'Insertion
<b>CIF</b>	Cost Insurance and Freight (Cost, Assurance et Fret)
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid To (Port paye, Assurance Comprise jusqu'à)

<b>CMA-CGM</b>	Compagnie maritime d'affrètement –Compagnie Générale maritime
<b>CNUCED</b>	Conférence des nations unies sur le commerce et développement
<b>CPT</b>	Carriage Paid To (Port Payé jusqu'a)
<b>CREDOC</b>	Crédit Documentaire
<b>D/A</b>	Documentaire contre Acceptation
<b>DD</b>	Droit de douane
<b>DDP</b>	Delivred Duties Paid (Rendu Droits Acquittés)
<b>DIT</b>	Division Internationale du Travail
<b>D/P</b>	Documentaire contre Paiement
<b>HOS</b>	Heckser, Ohlin et Samuelson
<b>OMC</b>	Organisation Mondiale du Commerce
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>PD</b>	Pays Développés
<b>PED</b>	Pays en Développement
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PMA</b>	Pays les Moins Avancés
<b>UNESCO</b>	Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture
<b>UNICEF</b>	Fonds des Nations Unies pour l'Enfance
<b>GATT</b>	General Agreement for Tariffs and Trade
<b>TIC</b>	Technologies d'Information et de Communication
<b>TIC</b>	Taxe Intérieur de Consommation
<b>TPP</b>	Montant de la Taxe les Produits Pétroliers
<b>TVA</b>	Taxe sur la Valeur Ajoutée

## Introduction générale

---

Au début du XXIème siècle, l'industrie est en forte mutation. La mondialisation, à la fois des marchés et des productions, a démultiplié les relations commerciales internationales. Ainsi, les échanges d'alliances d'entreprises, de transferts de technologies, la facilité des échanges a entraîné une mise en concurrence à échelle mondiale des capacités de production.

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et services pour satisfaire les besoins des consommateurs.

Pour mieux organiser toutes les opérations liées à cette production des biens à l'international sans contraintes ou en les diminuant les spécialistes et praticiens ont vu l'importance de la mise en place d'un service logistique. Le terme logistique a connu récemment un développement très important, particulièrement dans les relations de vente et d'achat. Comme elle est un élément d'efficacité et de rentabilité dans les relations commerciales, elle exige la mise en œuvre d'un certain nombre de participants et fait intervenir aussi des techniques plus sophistiquées en particulier dans son domaine d'évolution.

Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de commerce international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire. Il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas d'une mauvaise coordination des horaires non coordonnés, des retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre ces problèmes à leurs clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et à la proportion de voyages à vide et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteurs et enfin à bien organiser toutes les opérations.

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

Depuis 18ème siècle à nos jours le commerce international prouve une progression et croissances à partir des nouvelles techniques logistiques telles que le développement du transport maritime international (machine à voile dans les années 1860 qui passent au grand navire spécialisé et non spécialisé tel que le Ferry, le port conteneur... etc. Ce qui a permis

## Introduction générale

---

une double et triple flotte), le développement de l'emballage logistique, les conditions qui précisent les droits, les obligations des risques partagés d'un importateur et d'un exportateur et développement de l'organe de contrôle (Système Informatique de Gestion Automatique des Douanes SIGAD).

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

Depuis les années 1965 où l'Algérie crée le ministère de transport, qui a accordé la priorité à l'entreprise publique et le privilège du transport maritime. Pour l'Algérie la quasi-totalité des échanges extérieurs passent par les infrastructures portuaires, ce qui permet de donner l'importance pour les activités portuaires et les activités de réception des navires, du fait de son utilité de développement économique des échanges extérieurs de marchandise.

Actuellement, l'armateur étranger domine le pôle du commerce international du transport maritime en Algérie de 98% de navire étranger et de 02% assuré par les compagnies maritimes algériennes (GMA, NACHKO) et ceci vu la détérioration de ces navires et le non réparation due à certains problèmes techniques vus le manque des techniciennes spécialisées dans ce domaine. l'État Algérien a prévu un système de développement de son commerce extérieur , par ce tournée ou prête des institutions mondiales comme le fonds monétaire international(FMI) et autres pour une demande d'aide et son inclusion dans les organisations mondiales tel que l'organisation mondiale du commerce(OMC)dont ce dernier a une mission plus large que le général agreement tarif and Trade(GATT) substituer en 1995.

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

## Introduction générale

---

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

L'administration douanière a pour mission de lutter contre la fraude commerciale, le banditisme et toutes opérations de commerce extérieur non conforme à la réglementation en vigueur. La mise en place de cet organe étatique douanier prend une place prépondérante dans l'économie de notre pays et s'appuie sur des formalités logistiques du commerce international.

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

Donc l'objet de notre travail de recherche consiste essentiellement à répondre à la problématique suivante :

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

Ce qui nous amène à poser d'autres questions afin de mieux maîtriser cette recherche et de mieux canaliser les efforts vers le vif du sujet :

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

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

- **H1)** La chaîne logistique internationale adoptée par les opérateurs du commerce international a pour objectifs de satisfaire les besoins des clients dans les meilleures conditions aux moindres coûts et dans les meilleurs délais.

## Introduction générale

---

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

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

- ✚ Les cours de 3éme année de M<sup>me</sup>. CHERROU.K « les techniques de financements du commerce international ».
- ✚ Les cours de 1ére année master de Mrs. ABIDI « finance et commerce internationale ».
- ✚ Les cours de Mrs. GENDOUI « Transport et logistique internationale ».
- ✚ Consultation des différents documents nécessaires pour la compréhension des concepts et des théories relatives à notre thématique (logistique internationale, commerce international).
- ✚ Lecture de plusieurs ouvrages sur la gestion de la chaine logistique à l'international et du transport maritime à l'international.
- ✚ Consulter les différents textes législatifs et réglementaires tels que, le code des douanes en Algérie
- ✚ Exploitation des divers documents fournis par la Direction générale des douanes à Alger et sous-direction régionale des douanes, accompagnées par des entretiens avec les responsables du port d'Alger.

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

## Introduction générale

---

Pour essayer de répandre à notre problématique, notre travail s'articule sur trois chapitres :

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

Le second chapitre intitulé : « le transport maritime international des marchandises » aura pour préoccupation de rechercher, d'identifier des facilitations liées à la transaction internationale (section 01), ainsi qu'une présentation des différentes étapes et modalités de dédouanement.

Le dernier chapitre empirique, est réservé à notre cas pratique centré sur « la gestion de la chaîne logistique internationale de marchandises par voie maritime en Algérie à partir de l'exemple d'une entreprise économique publique « le port d'Alger » ; la première section se limite à une présentation de l'organisme d'accueil, tandis que la deuxième section consacrée au traitement de l'étude expérimentale qui s'appuie sur l'analyse de la logistique du commerce international par voie maritime « port d'Alger », en précisant qu'auparavant nous avons procédé à un examen approfondi des contraintes, techniques, financières, ressources humaines qui entravent le bon déroulement des opérations du commerce extérieur.

**Introduction**

Le monde actuel vit sous l'émergence de la mondialisation. Aucune nation n'est autosuffisante en matière de biens et services, les différents pays sont impliqués dans le processus d'échange afin de se procurer les produits dont ils ont besoin. Ainsi, la maîtrise de ces échanges est largement subordonnée à la maîtrise du transport. On pense particulièrement au transport maritime qui constitue le canal essentiel dans le désenclavement et le rapprochement des pays. Mais peut-on parler de transport maritime sans la logistique ? Certainement pas.

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

Alors le terme logistique dans le commerce international est indispensable à l'activité économique des pays à l'international. L'ouverture des frontières à l'international, c'est du fait des distances accrues, des différents systèmes administratifs et légaux rendent cette fonction encore plus importante dans la détermination de la compétitivité de l'entreprise.

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

**Section 01 : Commerce international**

L'importance du commerce international varie en fonction des pays. Certains n'exportent que pour élargir leur marché intérieur ou pour aider certains secteurs de leur industrie, alors que d'autres sont largement dépendants des échanges internationaux pour l'approvisionnement en biens destinés à la consommation immédiate ou pour leurs revenus en devise. Aussi, la place du commerce international dans la croissance a largement été soulignée par certaines organisations internationales, notamment pour les pays en voie de développement, dont certains restent encore faiblement ouverts sur l'extérieur.

Ces dernières ont souvent dénoncé l'inégalité des termes de l'échange, c'est –à-dire le fait que leurs échanges avec le reste du monde soient, le plus souvent, déficitaires. Dans la première section nous présenterons l'histoire et l'évolution du commerce international, ainsi que ses différentes approches théoriques, et les principales institutions intervenantes.

**1.1. Le commerce international**

Avant de s'engager dans toute activité de commerce international, un pays doit posséder un bien à échanger avec les autres nations. D'une certaine manière, il faut au préalable constituer une base pour le commerce mondial des biens et des services. Les entreprises implantées dans un pays donné s'engagent dans le commerce international en accord avec le modèle de commerce international établi au fil du temps et propre à ce pays. Dans la mesure où le commerce international est un processus d'échange à double sens, il doit bénéficier mutuellement aux deux parties, si non il ne saurait avoir lieu.

Depuis des siècles, le commerce international existe, il connaît un essor de plus en plus important du fait de la mondialisation. Le terme « commerce international » désigne l'ensemble des échanges internationaux de biens et de services »<sup>1</sup>.

Il comprend toutes les opérations d'échange de biens et services sur le marché mondial<sup>2</sup>. Il est aussi, une nécessité à toutes les nations du monde, il tient de fait qu'aucun pays ne dispose de toutes les ressources (matière première) ni de l'ensemble des facteurs de production (terre, capital, travail, technologie), sur son propre territoire. Par ailleurs, dès l'origine, il s'agissait dans le commerce international de profiter des différents coûts de production entre les pays.

---

<sup>1</sup> Rapin. P (1966), (cours de commerce) édition Dunod Paris. p3

<sup>2</sup> Bezbekh. P et Gherardi .S, (2003) « Dictionnaire de l'économie », DULCE GARMONAL, p143

Le commerce international a traditionnellement consisté à importer et à exporter directement. Historiquement, l'essentielle de cette forme de commerce était entrepris par des gouvernements poursuivant des objectifs nationaux. de nos jours plus de 90 % du commerce international relève de l'activité des firmes privées.

Dans le cas de l'importation directe les entreprises font rentrer dans le pays des biens et des services produits dans un autre pays. L'importation indirecte, les firmes ont recours à des intermédiaires, tels que des agents et des sociétés commerciales, pour assurer toutes les démarches auprès des fournisseurs étrangers.

Dans le cas de l'exportation indirecte, la firme domestique vend localement des biens et services de sa production à des clients étrangers, soit par le biais d'intermédiaires ou en les vendant à une autre firme domestique qui en fait des composants pour des biens destinés à l'exportation. L'exportation directe, concerne les entreprises qui produisent et vendent directement à des clients étrangers, elles entreprennent toutes les démarches relatives à l'opération, sans recours à des intermédiaires. Cette forme est privilégiée par des firmes dans un contexte de libre circulation des biens et des facteurs de production, et dans ce cas l'échange se fait selon les principes de l'avantage comparatif.

## **1.2. Historique et évolution du commerce international**

Pour étudier l'évolution du commerce dans la croissance et le développement, nous distinguons quatre périodes historiques que nous allons analyser à la suite. Les quatre périodes sont : la révolution industrielle, l'entre deux guerre, l'après seconde guerre et la période à partir des années 1980

### **1.2.1. La forte hausse du CI de la Révolution industrielle jusqu'en 1913**

La révolution industrielle processus appelé « la grande divergence » par Pritchett(1997), a été entamée par la Grande-Bretagne. Ce pays fut le premier à s'industrialiser. Cette avance est due en quelque sorte à son accès à de vastes marchés coloniaux d'outre-mer et à l'adoption précoce du libre-échange. Ce pays a enregistré une faible et négligeable croissance économique de moins de 1% par an dans la première moitié du XIXe siècle. C'est seulement lorsque les autres premiers « pays en développement », dont l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, la Belgique et ensuite les États-Unis, ont commencé à rattraper la Grande-Bretagne,

après le milieu du XIXe siècle, que le monde a connu sa première grande période d'expansion économique rapide.

Les principaux facteurs favorables au développement des échanges sont :

- ✓ les innovations dans le textile (filature et tissage), innovations en matière de communication et de transports (bateau à vapeur, chemin de fer, câble télégraphique).
- ✓ la croissance économique : pour produire plus, certaines firmes doivent acheter des consommations intermédiaires à l'étranger.
- ✓ une coopération internationale : La technologie a été le principal moteur du commerce et de l'intégration dans la seconde moitié du XIXe siècle, mais la diffusion des politiques économiques libérales a également joué un rôle. Tout d'abord, la Grande Bretagne au regard des lois sur la navigation et sur le blé, a supprimé unilatéralement plusieurs de ses obstacles tarifaires et de ses restrictions au commerce entre 1846 et 1860), donnant une puissante impulsion à l'ouverture du commerce international. toujours sous l'impulsion de la Grande Bretagne, les grandes économies mondiales ont adopté l'étalon-or et des taux de change fixes, ce qui a peut-être été le pilier le plus important de la stabilité économique mondiale pendant cette période.
- ✓ Les mouvements de capitaux atteignent une ampleur sans précédent : ils financent des infrastructures dans les pays neufs dans les secteurs des chemins de fer, de l'adduction d'eau, du téléphone, de la construction de ports. Beaucoup d'entreprises sont déjà internationalisées en 1913, en particulier Michelin, Fiat, Philips, Kodak, Bayer, General Electric. Les flux migratoires sont importants : 33 millions d'européens quittent l'Europe entre 1881 et 1913. Ils partent aux USA (2/3 des émigrés), en Argentine, au Brésil, au Canada, en Nouvelle-Zélande et en Afrique du Sud. On peut parler d'un début de marché mondial du travail.

Cette combinaison de progrès technique, de diffusion de l'ouverture commerciale et de migrations de masse a favorisé une intégration économique exceptionnelle. O'Rourke K. (2007) considère même que « l'épisode d'intégration économique internationale le plus remarquable que le monde ait connu à ce jour est la période allant de 1870 à la Grande Guerre

». Maddison (2001), lui considère que l'ouverture, c'est-à-dire la part du commerce dans la production, a progressé régulièrement, passant d'environ 1% en 1820 à 7,6% en 1913 »<sup>3</sup>.

### **1.2.2. La cassure de l'entre-deux-guerres**

Entre 1914 et 1945, il y a inversion de l'intégration mondiale à la suite d'une série de chocs politiques pour le système international : la guerre, la dépression et le nationalisme économique. Cela a provoqué le ralentissement de la croissance économique des pays, l'arrêt du développement économique dans de nombreuses régions et une régression en Europe.

La Première Guerre mondiale (1914-1918) a été une catastrophe totale. Selon le rapport OMC (2014) sur le commerce mondial, cette guerre mondiale a fait 16 millions de morts et 20 millions de blessés. La guerre touche le cœur du commerce mondial : l'Europe. Le poids de l'Etat augmente. Il devient importateur et exportateur, veille au financement des échanges, il met en place contingents et prohibitions pour diminuer les dépenses en devises : en 1916, la France prohibe des produits de luxe et en 1917 soumet toute importation à une autorisation préalable du Secrétaire d'Etat au commerce. La Grande Bretagne taxe les articles de luxe en 1915.

Après la guerre, l'Allemagne a dû verser des réparations importantes, la France a perdu les deux tiers de ses investissements étrangers, et la Grande Bretagne a subi des pertes considérables dans sa flotte marchande ; elle a dû liquider une grande partie de ses investissements à l'étranger et a accumulé une lourde dette extérieure. Les frontières en Europe ont été redessinées : le territoire de l'Allemagne a été réduit, et les empires autrichien, russe et turc ont été démembrés. Cela a créé de nouvelles barrières tarifaires et de nouvelles zones monétaires, désorganisé les routes de transport et causé de graves problèmes d'ajustement. La guerre a entraîné la chute du PIB de la plupart des pays d'Europe occidentale, surtout de la Belgique, de la France et de l'Autriche.

- Le rattrapage des échanges internationaux dans les années 1920 :

Malgré le protectionnisme ambiant, le commerce international augmente : +60% entre 1920 et 1929. Le niveau d'avant guerre est rattrapé en 1924. La demande augmente beaucoup en Europe après la guerre car de nombreux achats avaient été différés. Les

---

<sup>3</sup> Maddison, A. (1998), *Monitoring the World Economy, 1820-1998*, Paris : Études du Centre de développement, OCDE.

exportations américaines augmentent fortement vers l'Europe qui connaît un déficit commercial. La baisse de la part du Royaume-Uni se fait au profit des USA. Le commerce colonial contribue à la hausse du commerce international pour la France et le Royaume-Uni notamment. Mais la hausse du commerce international est moins forte que celle de la production. Les crises monétaires, la concurrence entre les monnaies, les politiques déflationnistes affaiblissent le commerce international.

- La rechute des années 1930 :

De 1929 à 1938, le commerce international a connu une **baisse de 35% en volume**, en raison du protectionnisme, de la déflation et de la crise. Les USA choisissent le protectionnisme en juin 1930 et entraînent le reste du monde. En Europe la chute est encore plus prononcée en raison d'un protectionnisme plus fort et de la réorientation des flux vers de nouveaux pays (Argentine, Australie). Le degré d'ouverture des économies européennes est retombé.

La Seconde Guerre mondiale (1939-1945) a été encore plus dévastatrice que la première, faisant plus de 80 millions de morts, détruisant une grande partie de l'Europe et certaines parties de l'Asie et laissant l'économie internationale en ruines. Elle a aussi conduit à la guerre civile en Chine et au démembrement des empires britannique, français et hollandais.

La Guerre de 1939-1945 entraîne des déséquilibres commerciaux, la mise en place d'un processus de substitution aux importations, Les blocus réduisent les échanges. L'Allemagne et le Japon exploitent commercialement les pays sous leur domination. Affirmation de l'hégémonie américaine : par la loi du prêts-bails de mars 1941, ils donnent la possibilité aux pays alliés de poursuivre leurs achats auprès des USA. Ils deviennent le pôle commercial du monde. L'Europe connaît des déficits commerciaux et est endettée vis à vis des USA.

### **1.2.3. Les grandes évolutions du commerce international depuis 1945 (l'après second\_guerre) :**

Depuis 1945, la hausse du commerce international a été infléchie, mais non stoppée, seulement lors des épisodes de crise.

- L'âge d'or de la croissance du CI de 1950 à 1973 :

De 1950 à 1973, le commerce international s'est accru à peu près deux fois plus vite que la production mondiale. Les causes principales de cette expansion commerciale sont l'aide Marshall entre 1948 et 1952 qui ont permis d'amorcer les flux d'échanges, l'ouverture commerciale avec la fin de l'autarcie coloniale et l'action du GATT, la modernisation des transports (baisse des coûts du transport [avions et bateaux] et multiplication de la capacité de la flotte mondiale par 7 de 1950 à 1980, le développement des FMN, la création d'espaces économiques régionaux (CEE).

- La rupture de 1973 :

Le prix du pétrole passe de 2 à 14\$. Ce choc pétrolier entraîne une ponction de revenu de 2 à 3% du PIB des pays industrialisés pour payer les importations de pétrole, et casse la croissance économique. Mêmes effets du second choc pétrolier. Cela ralentit la croissance des échanges mais ne l'arrête pas. Les difficultés des années 1970 sont accrues en Occident par la montée de la concurrence mondiale, liée à l'émergence des NPI et au déclin des vieilles industries. Cela provoque un renouveau du protectionnisme, essentiellement sous la forme de barrières non tarifaires (quotas de voitures ou d'acier, mesures anti dumping).

#### **1.2.4. le retour à une forte croissance depuis le milieu des années 1980**

Néanmoins, à partir des années 1980, le commerce international connaît à nouveau des taux de croissance importants, de l'ordre de 8%, soit des taux plus élevés que ceux de la production mondiale, principalement grâce à la croissance spectaculaire des marchés émergents, avec l'ascension vertigineuse de géants économiques tels que le Brésil, la Chine, l'Inde, l'Indonésie et les Philippines.

Selon l'Organisation mondiale du commerce (OMC), le commerce international a franchi la barre symbolique des **10 000 milliards de dollars en 2005** pour les seules marchandises (produits agricoles et industriels). Quant aux services, qui s'ajoutent aux mouvements de marchandises, ils atteignent les 2 400 milliards de dollars, qu'il faut rajouter aux 10 000 milliards de dollars des marchandises.

### 1.3. Les théories du commerce international

La Théorie du commerce international est la branche de la science économique qui s'intéresse à la modélisation des échanges de biens et de services entre États<sup>4</sup>.

Depuis l'existence des Etats et des frontières entre pays, plusieurs courants de pensées économiques se sont intéressés à la façon avec laquelle les pays participant au commerce international peuvent organiser leurs échanges pour améliorer leurs gains, reconnaissant ainsi l'impossibilité pour un pays de vivre en autarcie. Dans les points qui suivent nous développerons les plus importantes de ces théories.

#### 1.3.1. La théorie mercantiliste

Le mercantilisme considère que « *le prince, dont la puissance repose sur l'or et sa collecte par l'impôt, doit s'appuyer sur la classe des marchands et favoriser l'essor industriel et commercial de la nation afin qu'un excédent commercial permette l'entrée des métaux précieux* »<sup>5</sup>.

Alors, Les fondements de la pensée mercantiliste peuvent être résumés par quatre idées

- \_ la nation constitue la base pertinente de l'organisation de l'activité économique
- \_ la richesse d'un pays s'évalue par la quantité d'or
- \_ Un excédent commercial fait rentrer de l'or dans le pays et permet d'enrichir la nation
- \_ Le commerce international est un jeu à somme nulle : chaque pays cherche à obtenir un excédent commercial et il ne peut le faire qu'au détriment des autres.

Pour l'obtenir l'excédent commercial, l'Etat doit décourager les importations par des mesures protectionnistes et encourager les exportations en stimulant la production nationale par des privilèges accordés aux compagnies de commerce et des subsides versés aux manufactures, le tout renforcé par un contrôle des mers et des conquêtes coloniales. Il doit cependant éviter les exportations d'armes et de biens d'équipement pouvant favoriser les nations rivales, ainsi que celles de produits primaires afin de réserver les matières premières aux manufactures nationales.

---

<sup>4</sup> Bouchta. S, (2003), « *Le commerce internationale* », Mémoire DESB, école supérieure des banques, Alger, P8.

<sup>5</sup> Charles. P .Kindleberger .P lender.H, (1981), "Economie internationale", Economica Paris, P117

Le mercantilisme est fortement lié à la montée des Etats-nations, des économies nationales se sont peu à peu constituées, unifiées. L'Etat-nation est constitué par une monnaie unique, un marché intérieur, une réglementation unifiée, des politiques économiques nationales, des barrières linguistiques, culturelles, politiques et administratives qui limitent la mobilité des facteurs de production.

Ce nationalisme économique fut critiqué par des théoriciens qui réclament davantage de liberté dans l'économie : Adam Smith, David Ricardo.

### 1.3.2. Les théories classiques

#### 1.3.2.1 La théorie des avantages absolus d'Adam SMITH (1776)

Pour Smith, l'ouverture des marchés a deux effets bénéfiques. D'abord elle permet de se procurer des ressources non produites localement et d'écouler les excédents. Mais surtout elle permet une division du travail plus poussée et ainsi une augmentation des richesses produites. Smith élargit sa théorie de la spécialisation des tâches au niveau international. Plus large est le marché, plus fine peut être la division du travail.

Pour démontrer cela, prenons l'exemple de 2 pays disposant de 300 heures de travail utilisées à produire du vin et du drap. Les coûts de production, évalués en heures de travail, sont résumés par le tableau suivant.

**Tableau N°01 : les coûts chez Smith**

	<b>Angleterre</b>	<b>Portugal</b>
1 tonneau de vin	200h	<b>100h</b>
1 drap	<b>100h</b>	200h

Source : René SANDRETTO, « le commerce international », édition ARMON COLIN, 1995, p57.

Avant spécialisation, chaque pays peut produire 1 tonneau de vin et 1 drap avec les 300 heures de travail.

Supposons maintenant que l'Angleterre se spécialise dans le drap et le Portugal dans le vin, chaque pays affectant tous ses facteurs à la production du bien dans lequel il possède un avantage absolu. L'Angleterre produit 3 draps et le Portugal 3 tonneaux de vin. Si ensuite l'Angleterre échange 1 drap contre 1 tonneau de vin avec le Portugal, l'Angleterre dispose de 2 draps et d'1 tonneau de vin, soit un drap de plus qu'au départ. Et le Portugal dispose d'1 drap et de 2 tonneaux de vin, soit un tonneau de vin de plus qu'au départ.

La richesse des 2 pays a augmenté après spécialisation et échange. Ce « miracle » est dû à une allocation des ressources plus efficiente. Smith définit la richesse par la production et non par la quantité d'or.

**L'avantage absolu est la faculté pour un pays de produire un bien moins cher que partout ailleurs dans le monde.**

Cette théorie représente une avancée significative, le commerce international ne représente plus un jeu à somme nulle comme chez les mercantilistes. Mais quand un pays n'a pas d'avantage absolu, a-t-il toujours avantage à échanger ? La théorie de Smith ne permet pas de répondre à cette question, celle de Ricardo comblera ce manque.

### **1.3.2.2. La théorie des avantages comparatifs de David RICARDO (1817)**

Il s'inspire du traité de Methuen entre la GB et le Portugal (1703). Ce traité commercial prévoyait que l'Angleterre puisse exporter librement son textile vers le Portugal et ses colonies, le Portugal pouvant quant à lui exporter son vin vers l'Angleterre.

#### **a) Les hypothèses**

- \_ Un seul facteur de production : le travail
- \_ Parfaite mobilité des biens et des facteurs de production à l'intérieur de chaque pays.
- \_ Parfaite mobilité des biens au niveau international.
- \_ Immobilité des facteurs au niveau international. La nation est définie comme un « bloc de facteurs ».
- \_ Théorie de la valeur travail.
- \_ Rendements d'échelle constants : si pour produire 1 drap il faut 100 heures de travail, pour produire 9 draps il faudra 900 heures de travail.

#### **b) L'explication de la spécialisation :**

Imaginons une situation où l'Angleterre possède une supériorité absolue dans les 2 produits.

Tableau N°02 : les coûts chez Ricardo

	Angleterre	Portugal
1 tonneau de vin	100h	120h
1 drap	100h	200h
Coût comparatif du vin par rapport au drap *	1	0,6

Source : René SANDRETTO, « le commerce international », édition ARMON COLIN, 1995, p60

\* nombre de drap que l'on peut obtenir avec 1 tonneau de vin ; ainsi au Portugal 1 tonneau de vin permet d'obtenir 0,6 drap ( $120/200$ ) = rapport d'échange autarcique.

Le Portugal a des coûts (absolus) plus élevés pour les deux produits. Selon la théorie de l'avantage absolu, il ne peut y avoir d'échange entre les deux pays. Ricardo a montré que même dans ce cas le commerce international est possible et bénéfique. L'Angleterre se spécialisant dans la production où sa supériorité est la plus forte et le Portugal dans celle où son infériorité est la moins grande.

Pour déterminer le sens de la spécialisation, il faut donc comparer non pas les niveaux absolus des coûts de production mais leurs niveaux relatifs dans chacun des pays. En Angleterre, le coût comparatif du vin par rapport au drap est de  $100/100 = 1$ . Au Portugal, il est de  $120/200 = 0.6$

Le coût comparatif du vin étant plus élevé en Angleterre (1) qu'au Portugal (0.6), le Portugal trouvera avantage à se spécialiser dans la production de vin et l'Angleterre dans celle de drap.

La spécialisation s'explique ici par les différences internationales des coûts comparatifs, c'est-à-dire dans les différences de productivité. Selon Ricardo, elles résultent des différences de climat, d'avantages naturels (terres fertiles ou non, ressources naturelles abondantes ou non), de perfectionnement technique, de qualité de la main d'œuvre.

**L'avantage comparatif est la faculté pour un pays de produire un bien dont le coût de production, comparativement aux autres biens, est moins élevé qu'à l'étranger.**

Cette théorie de l'avantage comparatif est valable entre pays, mais aussi entre individus.

Samuelson prend exemple de l'avocat et sa secrétaire : le meilleur avocat de New York est plus fort que sa secrétaire dans le travail de secrétariat. Il a pourtant intérêt à se spécialiser dans le travail d'avocat et sa secrétaire dans les tâches de secrétariat (pour lesquelles elle a un avantage comparatif à défaut d'avoir un avantage absolu).

- Les effets de la spécialisation :

Le commerce international avantage tous les participants car il permet d'importer un produit moins cher ce qu'il coûte nationalement, et exporter plus cher que ce qu'il est possible de vendre en autarcie. L'importance du gain de chaque pays dépend du niveau des termes de l'échange ; ceux-ci se fixeront quelque part entre les deux rapports d'échange autarciques (0,6 et 1).

**Tableau N° 03 : Rapports d'échange avant et après spécialisation :**

	Angleterre	Portugal
Avant spécialisation	1 drap = 1 t vin	0,6 drap = 1 t vin
Après spécialisation	0,8 drap = 1 t vin	0,8 drap = 1 t vin
Gain (par unité de vin)	0,2 drap	0,2 drap

Source : René SANDRETTO, « le commerce international », édition ARMON COLIN, 1995, p60

Si les termes de l'échange se fixent à 1 tonne au de vin = 0,8 drap, les drapiers anglais économisent 0,2 drap par tonneau de vin ; les viticulteurs portugais obtiennent 0,2 drap de plus par tonneau vendu. Pour Ricardo, le commerce international est un « **jeu à somme positive** », contrairement à la conception mercantiliste.

Le commerce international permet une allocation optimale des ressources, travail et capital étant consacrés aux emplois les plus avantageux. L'esprit d'invention est récompensé, le bien être se répand et les nations réunies par le biais de l'intérêt réciproque.

Ricardo a fait un apport majeur à la science économique, mais cela ne veut pas dire que le modèle rocardien soit parfait. De nombreux PED n'ont pas d'avantages comparatifs donc ces pays doivent se replier sur eux mêmes et attendre d'être assez forts pour s'ouvrir.

1.3.3. Les théories néo-classiques

1.3.3.1. Le modèle HOS

La théorie néoclassique du commerce international, développée par les Suédois Heckscher et Ohlin dans les années 30, puis complétée par Samuelson dans les années 40, héritière directe du modèle classique de Ricardo dont elle va prolonger la réflexion. Le caractère harmonieux du commerce international est toujours présent mais certaines hypothèses divergent ; les lignes de rupture avec l'analyse de Ricardo sont résumées dans le tableau suivant.

**Tableau N°4 : les lignes de rupture avec l'analyse de Ricardo**

	<b>RICARDO</b>	<b>HOS</b>
Théorie de la valeur	Valeur travail	Valeur utilité
Techniques de production	Différences de technologie entre pays	Fonctions de production identiques entre pays ; même technique
Nation	Regroupement de classes sociales plus ou moins antagoniques	Regroupement d'individus identiques, à la fois producteurs et consommateurs
Facteur de production	Produits (par l'accumulation du capital et la démographie)	Donnés (dotation factorielle)

Explique la spécialisation de chaque pays par la quantité de facteurs dont il dispose. La quantité de chaque facteur est donnée et définit la **dotation factorielle** d'une nation, c'est à dire l'ensemble des ressources dont dispose un pays avant de se lancer dans les échanges (capital, travail, ressources naturelles).

Le modèle (2, 2, 2) 2 pays, 2 biens, 2 facteurs. Pour rendre l'exposé plus vivant, prenons l'exemple de 2 pays (Etats-Unis et Mexique\*), 2 biens (voiture et textile) et 2 facteurs de production (capital et travail). Le coût relatif des facteurs influence le prix relatif des biens. Les voitures nécessitant plus de capital que le textile, quel que soit le lieu de production, le prix relatif des biens va être différent entre les deux pays.

Etats-Unis : abondance relative du capital => coût relatif capital faible => voiture relativement moins chère.

Mexique : abondance relative en travail => coût relatif du travail faible => textile relativement bon marché.

L'ouverture aux échanges permet aux Américains de vendre les voitures plus chères, et aussi aux Mexicains de vendre leur textile plus cher. Cela incite les Etats-Unis à se spécialiser dans la production de voitures qui s'accroît alors que celle de textile diminue, et le Mexique à se spécialiser dans le textile et à se détourner des voitures. Les Etats-Unis ont un avantage comparatif dans les voitures et le Mexique dans le textile.

**Chaque pays a intérêt à se spécialiser dans la production du bien qui utilise intensément le facteur dont il est relativement le mieux doté.**

Les Américains vont produire et exporter des voitures, le Mexique du textile. La production totale des deux biens aura augmenté en raison d'une meilleure allocation des ressources au niveau mondial. Le niveau de satisfaction des consommateurs va s'accroître car ils disposent de biens meilleur marché et en plus grande quantité. Cette loi montre donc les bienfaits du libre-échange.

Il est logique qu'un pays exporte un bien qu'il peut produire à un coût faible. Si un pays possède beaucoup de terres et peu de main d'œuvre, il se spécialisera dans l'élevage extensif (Argentine), dans le cas inverse dans l'élevage intensif (Pays-Bas).

Le commerce international correspond selon Ohlin à « un échange de facteurs rares contre des facteurs abondants ». Quand le Royaume-Uni exporte des machines et que l'Australie exporte du blé, il y a indirectement un échange de terre australienne contre du capital anglais. La mobilité des produits remplace la mobilité beaucoup plus malaisée des facteurs de production.

### 1.3.3.2 Le paradoxe de W.LEONTIEF

Dans ses travaux sur la technique des relations interindustrielles appliquée à l'économie américaine, W.LEONTIEF<sup>6</sup> était amené à examiner la structure du commerce extérieur des Etats-Unis. L'auteur avait montré que les USA exportaient des biens qui, en moyenne, absorbaient dans leur production plus le travail et moins de capital. L'économie américaine apparaissait ainsi plus riche en facteur travail qu'en capital, contrairement aux

---

(1) W.LEONTIEF: « factor proportions and structure of American trade », in, Review of Economics, and statistics, nov.1956.

idées reçues qui la considérait mieux dotée en capital qu'en travail. Le théorème de HECKSHER et OHLIN était apparemment démenti. Tel est le paradoxe de W. LEONTIEF.

Cependant, ce dernier avait interprété le résultat obtenu autrement. L'explication prend en considération la très forte productivité des travailleurs américains due non pas à l'abondance du capital, mais plus au niveau élevé de l'éducation, à la meilleure qualification ainsi qu'à l'organisation efficace des entreprises industrielles. Aussi, une heure de travail d'ouvrier à l'étranger. D'où l'apparence d'une dotation en travail importante au niveau de l'économie.

Au demeurant, l'étude empirique de W. LEONTIEF a montré qu'un modèle à deux facteurs (capital-travail) comme celui de HECKSHER et OHLIN est sans doute intéressant, mais reste insuffisant pour expliquer l'échange international. Selon l'auteur, un modèle à plusieurs facteurs est beaucoup plus analytique.

#### **1.3.4 Les analyses modernes du commerce**

Au contraire des analyses classiques qui sont principalement centrées sur le commerce entre les nations, les analyses modernes ont des approches basées sur l'entreprise et sur sa façon de commercer. Elle se concentre sur le processus qui permet aux entreprises de développer des avantages comparatifs à travers le temps de manière à pouvoir entrer efficacement en concurrence avec leurs rivales. Dès lors, les théories modernes du commerce s'interrogent sur le fait que certaines entreprises remportent plus de succès que d'autres en matière d'exportation.

##### **1.3.4.1. Les rendements d'échelles**

Un aspect important des théories modernes est la disparition de l'hypothèse des rendements d'échelle constants et son remplacement par celle des rendements d'échelles croissants.

Les rendements d'échelles croissants sont dérivés du concept d'économie d'échelle selon laquelle une augmentation donnée du pourcentage des facteurs de production se traduit par une hausse plus importante du pourcentage de la production, à savoir, que lorsqu'on augmente l'échelle de production les coûts unitaires de production (coûts moyens diminuent). Cela implique une productivité croissante des facteurs de production. Cette

productivité accrue, associée aux atouts spécifiques de l'entreprise, tels que la supériorité de son savoir-faire technique, de ses techniques de management et de marketing lui permet de tirer des avantages supplémentaires des économies d'échelles internes.

En plus de ces économies d'échelle, les entreprises peuvent aussi se bénéficier d'économies d'échelles externes en travaillant à proximité les uns des autres dans un groupe d'entreprises et d'industrie similaires fournissant des équipements et des services. Alors que les économies d'échelles internes sont directement liées à l'échelle des opérations de l'entreprise, les économies d'échelle externes sont liées à la taille et à la structure de l'industrie. Plus la coopération et le partage des compétences communes sont étroit, plus le bénéfice des entreprises qui constituent cette industrie est importante. C'est particulièrement vrai dans le cas des industries automobile et aéronautique, dans lesquelles un producteur individuel s'appuie fortement sur ses interactions avec les autres entreprises pour constituer une masse critique hautement compétitive.

#### **1.3.4.2 L'écart technologique facteur de performance à l'exportation : M. Posner (1961)**

L'avance technologique d'une firme peut conférer un avantage comparatif au pays d'origine de la firme innovatrice qui dispose pendant un certain temps d'un monopole d'exportation. Les pays en avance exportent des biens intensifs en nouvelles technologies et les autres des produits banalisés. Ainsi la cause du commerce international est l'écart technologique entre les pays. Cette analyse peut être considérée comme un perfectionnement du modèle de Ricardo : les différences de productivité peuvent être expliquées par des différences de technologie entre les pays.

On constate effectivement une forte corrélation entre les performances à l'exportation et les brevets ou la R&D. Si on prend en compte plusieurs groupes de pays, on obtient une hiérarchisation du commerce international correspondant aux différents niveaux de développement des groupes de pays. Les pays les plus industrialisés exportent des produits à fort contenu technologique et les PED des produits banalisés

La réussite à l'exportation est ainsi liée à l'effort d'innovation, à la R&D. Les études empiriques montrent une corrélation positive entre d'une part les performances à l'exportation et d'autre part les dépenses en R&D, la part des scientifiques et ingénieurs engagés dans la R&D dans la totalité de l'emploi de la branche, les dépôts de brevets. Dire que le % de chercheurs dans une branche est un facteur déterminant des performances à l'exportation

revient à dire qu'un pays bien doté en travail qualifié possède un avantage dans l'exportation de produits de haute technologie, on revient à HOS.

#### 1.3.4.3 La thèse du cycle de vie du produit : R. Vernon (1966)

Vernon reprend l'idée de monopole technologique et la combine avec celle de cycle de vie du produit. Il a avancé l'hypothèse que les nouveaux produits connaissent une série de phases ou de stades de développement, et que leurs avantages comparatifs évoluaient d'un stade à l'autre au cours de leur cycle de vie<sup>7</sup>.

Le cycle de vie du produit est une notion ancienne, utilisée à l'origine dans des études de marketing, selon laquelle il existe des régularités dans les phases de diffusion du produit auprès des consommateurs : lancement, croissance, maturation, déclin. D'après l'auteur, tous les pays avancés ont accès aux connaissances scientifiques mais leur transformation en innovation nécessite la présence d'un marché vaste.

Dans les années 1960 c'est le marché américain qui répond le mieux à ces caractéristiques.

Chaque phase de la vie du produit est associée à une phase d'échange international.

1- **Le lancement** : le produit n'est pas standardisé, il est fabriqué et consommé aux Etats-Unis car la population possède des revenus assez élevés pour acheter le nouveau produit, les flux de commerce international sont faibles.

2- **La croissance** : La production est standardisée, et se fait à grande échelle, le coût unitaire et le prix de vente baissent ce qui entraîne une consommation de masse aux Etats-Unis. La firme innovatrice tente de prolonger son monopole temporaire en exploitant la première les marchés étrangers, ce qui entraîne des flux d'exportations du pays innovateur vers les autres pays développés (l'Europe).

3- **La maturité** : la firme innovatrice délocalise la production en Europe car le coût de production est moindre (salaires plus faibles) et pour déjouer le protectionnisme ; ou bien elle abandonne la production de ce produit trop banalisé. Les Etats-Unis deviennent importateurs et l'Europe devient exportatrice

4- **Le déclin** : la production est délocalisée dans les PED qui exportent le produit vers les Etats-Unis où la demande diminue et vers l'Europe où elle stagne Le principe général peut être repris et étendu à d'autres pays, par exemple au Japon exportant puis délocalisant dans certains pays asiatiques. La théorie de Vernon permet de donner une réponse originale au

---

<sup>7</sup> Vernon, R., »International Investments and International Trade in the Product Life-Cycle », Quarterly Journal of Economics, mai 1966, 190-207

paradoxe de Leontiev : les Etats-Unis exportent des produits quand, à leur lancement, leur production requiert plus de main d'œuvre et les importent quand elle est plus standardisée, requérant plus de capital.

#### 1.3.4.4 La théorie de la similarité des revenus

Linder (1961) envisage le rôle joué par les revenus dans la détermination de la structure de la demande et du volume des échanges commerciaux entre pays ayant un niveau similaire de développement économique et de dotation en facteurs<sup>8</sup>.

On estime que dans des pays où le niveau de revenus est relativement élevé et les goûts des consommateurs bien identifiés. Tels que les Etats-Unis, les innovateurs de produits de nouvelle et de haute technologie ont intérêt à concentrer leurs efforts sur le marché national. Une fois que celui-ci est saturé, les entreprises se mettent à la recherche de nouveaux marchés dans des pays où le revenu et les goûts sont similaires.

la structure des échanges qui en résulte est comparable à celle du marché national, avec des produits et des demandes de services similaire dans la mesure où la similarité des niveaux de revenus conduit souvent à la similarité des goûts et des préférences. ces particulièrement vrai dans le cas des produits de luxe comme les voitures de luxe, les montres, les ordinateurs, les jeux informatiques et d'autres produits de ce genre. Donc, en ciblant ces pays, les entreprises sont capables de créer des économies d'échelles et une base pour un avantage comparatif plus important.

#### 1.3.4.4 Les échanges intra-industriels

La théorie de la similarité des revenus peut être utilisée pour expliquer la nature des échanges pour des produits similaires Entre des pays connu pour leurs échanges intra-industriels. Toutefois, aussi comparable qu'ils puissent sembler, les produits échanges sont en réalités très différents et leurs caractéristiques propre séduisent différemment des groupes distincts de consommateurs. La Grande-Bretagne exporte des Jaguars en Allemagne et importe en même temps des Mercedes depuis l'Allemagne car, même si ces deux voiture appartiennent à la même catégorie, les Jaguars et les Mercedes sont des produits très différents. Dans la mesure où il existe une demande dans les deux pays pour les deux produits, les deux seront importés et exportés simultanément afin de satisfaire cette

---

<sup>8</sup> Linder, S.B., 1961, An Essay on Trade and Transformation, John Wiley, New York.

demande. il existe une grande variété de produits différents mais interchangeables, chacun ayant une notoriété de marque, étant échangé par les différents pays à travers le monde.

Par quoi les échanges intra-industriels sont-ils rendu possibles ? En premier lieu, les consommateurs de chaque pays préfèrent avoir un vaste choix de masques, aussi bien pour les vêtements, que pour la bière ou les produits pharmaceutiques et offrent ainsi aux multinationales des marchés plus importants. Deuxièmement, dans la mesure où chaque producteur se spécialise dans l'offre d'un bien qui se différencie des autres par la notoriété de sa marque, il est en mesure de bénéficier d'économies d'échelles à mesure que la demande étrangère augmente. Troisièmement, les économies d'échelles permettent aux entreprises d'absorber les frais de transport afin de rester compétitive au plan international.

#### 1.4 Structure du commerce international

##### 1.4.1 Structure du commerce international par zone géographique

L'essor des échanges internationaux de marchandises et de services est avant tout le fait des pays industrialisés. Ceci traduit la forte intégration caractérisant ces pays, ainsi que la nécessité pour la plupart des firmes de planifier leurs activités sur des marchés qui dépassent largement les frontières nationales.

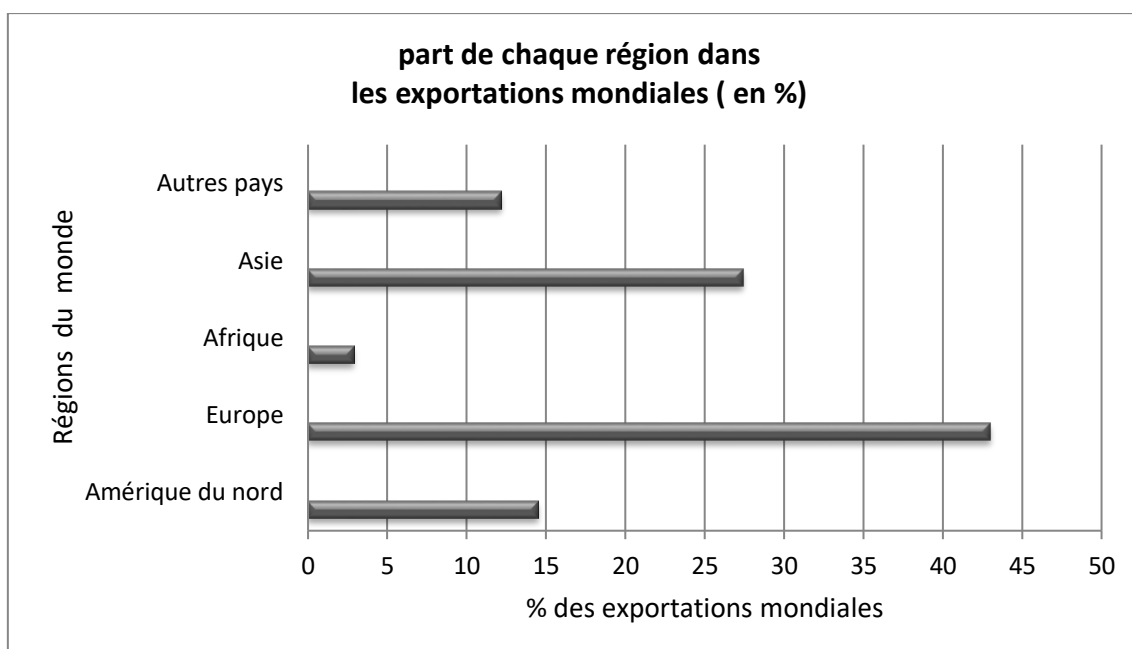
**Tableau N°05 : part de chaque continent dans les exportations mondiales**

Région du monde	Valeurs 2005 Milliards de \$	Part en pourcentage		
		1990	2000	2005
<b>Monde</b>	10159	100,0	100,0	100,0
<b>Amérique du nord</b>	1478	16,6	19,5	14,5
<b>Europe</b>	7372	49,6	42,0	43,0
<b>Afrique</b>	298	3,1	2,4	2,9
<b>Asie</b>	2779	21,8	26,4	27,4
<b>Autres pays</b>	1232	8,1	9,7	12,2

Source : OMC, op. Cit. , 2006

Il ressort de ce tableau la part prépondérante du continent européen dans la structure du commerce international par zone géographique avec près de la moitié des flux d'échange en 1990, reculant à 43% en 2005. Par contre le continent africain est complètement

marginalisé avec un total de 298 milliards de dollars en 2005, soit 2,9%. L'Asie a progressé, passant de 21,8% en 1990 à 27,4% en 2005 grâce à la percée de la Chine.



**Tableau N° 06 : les 10 pays qui ont participé le plus au commerce international en 2004**

Rang	Exportateur	Valeur	%	Rang	Importateur	Valeur	%
01	<b>Allemagne</b>	912,3	10,0	01	<b>Etats-Unis</b>	1525,5	16,1
02	<b>Etats-Unis</b>	818,8	8,9	02	<b>Allemagne</b>	716,9	7,6
03	<b>chine</b>	593,3	6,5	03	<b>Chine</b>	561,2	5,9
04	<b>Japon</b>	565,8	6,2	04	<b>France</b>	465,5	4,9
05	<b>France</b>	448,7	4,9	05	<b>Royaume-Unis</b>	463,5	4,9
06	<b>Pays bas</b>	358,2	3,9	06	<b>Japon</b>	454,5	4,8
07	<b>Italie</b>	349,2	3,8	07	<b>Italie</b>	351,0	3,7
08	<b>Royaume-Unis</b>	346,9	3,8	08	<b>Pays-Bas</b>	319,3	3,4
09	<b>canada</b>	316,5	3,5	09	<b>Belgique</b>	285,5	3,0
10	<b>Belgique</b>	306,5	3,3	10	<b>canada</b>	279,8	2,9

Source : OMC « statistique du commerce international », Genève, 2005

Pour la première fois, l'Allemagne prend la première place de pays grands exportateurs, place occupée pendant longtemps par les états-unis. la nouveauté pour 2004, c'est aussi l'arrivée de la Chine à la troisième place comme pays exportateur mais aussi importateur. sinon, la logique est respectée par rapport aux dix grands pays qui jouent un rôle important dans la structure du commerce international. Ils représentent à eux seuls 54,8% des exportations mondiales et 57,2% des importations mondiales.

Il ya donc une concentration des flux du commerce international au niveau de vingt pays qui constituent 74,4% des exportations mondiales et 75,5% des importations mondiales.

Depuis les années 90, des rapports de proximité se sont établit autour de trois grands pôles que sont :

- L'Amérique du nord comme du sud, dont les pays sont principalement liés aux Etats-Unis.
- L'ensemble de l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient est rassemblé derrière la mouvance de l'union européenne.
- L'Asie et l'Océanie, dont les pays progressent autour du Japon et, depuis quelques temps la chine.

Ces trois pole forment ce que l'on appelle actuellement la triade du commerce international.

Les pays du Tiers-Monde qui représente à peu près 20% du commerce international, effectuant leurs transactions commerciales principalement avec les pays avancées.les échanges sud-sud demeurent cependant à un niveau modeste, bien que les pays d'Asie en développement commencent à entretenir des flux commerciaux de plus en plus conséquents.

#### 1.4.2 Structure du commerce international par type de produits :

La nouvelle géographie du commerce international révèle une évolution dans la nature des produits échangés tout en maintenant globalement la dimension classique de l'échange international à savoir pays pourvoyeurs de matières premières et produits énergétiques d'une part, et pays fournisseurs de produits manufacturiers d'autre part.

**Tableau N°07 : structure du commerce international par catégorie de produits**

	Valeur 2005 mds \$	% en 2000	% en 2005
<b>Produits agricoles</b>	852	8,8	8,4
<b>Combustibles et produits miniers</b>	1748	13,7	17,2
<b>Produits manufacturiers</b>	7312	74,9	72,0
<b>Total</b>	10159	100	100

Source : OMC, op. Cit. 2006. (remarque : les totaux ne sont pas égaux à 100 du fait que certains produits n'ont pu être classé dans l'une des trois catégories).

Le constat qui est fait régulièrement est celui de la diminution relative de la part des produits agricoles dans la structure du commerce international. Deux raisons peuvent être avancées : la première est celle de l'augmentation de la consommation de ces produits de la part des pays producteurs parce que la population a précisément augmenté. La seconde réside dans l'essor connu par la production manufacturière surtout suite aux innombrables innovations technologiques tant par rapport aux produits que de point de vue des processus de production.

L'importance constatée des produits manufacturiers dans les échanges commerciaux rend nécessaire une décomposition de ces produits par secteur industriel pour mieux appréhender la spécialisation des pays avancés.

**Tableau N°08 : structure des produits manufacturiers**

	Milliards \$ 2005	En % 2000	En % 2005
Fer et acier	318	2,3	3,1
Produits chimiques	1104	9,3	10,9
Autres produits semi manufacturés	711	7,2	7,0
Machines Et matériels de transport	3851	42,0	37,9
Textiles et vêtements	479	5,7	4,7
Autres produits manufacturés	849	8,5	8,4
Total produits manufacturés	7312	100	100

Source : OMC, op. Cit. (Remarque : les totaux ne font pas 100 du fait que certains produits n'ont pu être classés dans l'une des catégories)

On remarque en premier lieu le déclin des branches industrielles classiques telles que la sidérurgie, la métallurgie, les textiles et la confection. D'ailleurs ces branches font l'objet de délocalisation vers les pays du tiers-monde du fait de la différence des coûts de main-d'œuvre, de la protection de l'environnement et du prix élevé de l'énergie.

Par contre, les machines (électrotechnique et électronique) et les matériels de transport (mécanique) constituent plus de la moitié du commerce de produits manufacturiers. Les branches industrielles concernées connaissent les plus importantes innovations technologiques et représentent souvent les points forts des économies les plus avancées comme celles du Japon, des Etats-Unis, de l'Allemagne ou de la France.

Enfin les produits chimiques maintiennent une certaine stabilité de leur part dans les échanges internationaux autour de 10%. Par ailleurs les produits primaires (minéraux et agricoles) ont une grande importance dans le commerce international car ils sont au point de

départ de toute activité économique. Deux facteurs expliquent l'augmentation des besoins en produits primaire : croissance démographique (la population mondiale dépasse milliards d'habitants) et la croissance industrielle. Cet accroissement des besoins en produits de la base place les nations dans une situation de dépendance réciproque qui explique la dure compétition dont ces produits indispensables forment de plus en plus un enjeu.

## 1.5 Mesure de commerce international

### 1.5.1 La balance des paiements

La balance des paiements est un instrument privilégié pour l'étude des relations économiques internationales.

C'est un document comptable, répondant au principe de la partie double, où est recensé l'ensemble des flux réels, monétaires et financiers d'un pays avec l'étranger. Elle dérive de la comptabilité nationale en ce sens qu'elle représente le « compte extérieur » d'une nation.

C'est à travers la balance des paiements que l'on évalue l'impact des contraintes extérieures sur une économie nationale. Son examen permet de déterminer les déséquilibres dans les échanges internationaux ainsi que les déférentes évaluations dans les principaux postes de la balance (marchandises, services, capitaux).

Cette définition de la balance des paiements appelle à préciser trois notions :

- **La notion de résidence :** la résidence d'un agent économique est fondée sur la localisation géographique de l'activité économique qu'il exerce principalement.
- **La transaction économique internationale :** Elle consiste en un « transfert d'un titre sur un bien économique ou encore d'un titre sur des actifs, des résidents d'un pays à des résidents d'un autre pays ».<sup>9</sup>
- **La monnaie utilisée :** les transactions entre résidents d'un même pays se font dans la monnaie nationale.

---

<sup>9</sup> P.H LINGERT & C.P KINDLEBERGER: Economie internationale, Ed. Economica, Paris 1982, p.323.

### 1.5.2 Le régime de change

Le régime de change est l'ensemble des principes et règles qui se fixe par la valeur nominale de la monnaie nationale. Elle peut déterminée par rapport a une ou plusieurs monnaies étrangères ou bien par rapport a une marchandise comme l'or ou l'argent. Par conséquent, le système de change guide les interventions des autorités monétaires (la Banque Centrale en général) sur le marché des changes et éventuellement de la politique monétaire pour défendre ou influencer l'évolution du taux de change<sup>10</sup>.

#### 1.5.2.1 Typologie des régimes de change

➤ **Le régime des changes fixes**

Le régime des changes fixes sont des autorités monétaires d'un pays qui déterminent le taux de change officiel de leur monnaie, pour lequel les autorités monétaires s'efforcent de le maintenir à une certaine parité déterminée par rapport à un étalon qui est le plus souvent l'or ou une monnaie étrangère, mais que peut être également un panier de devise.

Le régime de change fixe était défini par un poids fixe d'or contre lequel elle était changée librement auprès des institutions bancaires. Donc ce régime peut être associé à un marché de change. Dans ce cas la banque centrale est amenée à offrir cette monnaie contre l'or ou les devises de référence pour ramener son cours à sa valeur convenue et égalisé entre l'offre et la demande globale soit atteinte, donc la BC peut intervenir pour défendre au certaines transactions et de se plafonner.

➤ **Le régime de changes flottants**

C'est un régime de change qui détermine librement sur le marché par le simple jeu de l'offre et de la demande d'une devise<sup>11</sup>. Lorsque les autorités monétaires récupèrent leur pouvoir et la BC abandonne le contrôle de l'évolution du taux de change, on dit donc que les flottements sont purs ou libre.

➤ **Le régime des changes intermédiaires**

Le régime des changes intermédiaires représentent un accord entre le régime des changes fixes et le régime des changes flottant; ce régime essaye d'arranger la stabilité et l'indépendance en matière de politique monétaire.

<sup>10</sup> LAHRECHE-REUIL. Amina, « Les régimes de change », Édition La Découverte, Paris 1999, p93.

<sup>11</sup> LAUTIER.D, SIMON.Y, « Techniques financières internationales », Edition Economica, Paris 2003, p121.

## 1.6 Le cadre institutionnel du commerce international :

Les institutions et organisations économique internationales contribuent de manière décisive au bon fonctionnement de l'économie mondiale. Elles sont devenues un rouage si important qu'elles peuvent considérablement influencer sur le fonctionnement du système monétaire international, du système commercial mondial, des politiques de développement, etc.

L'interdépendance économique croissante des nations rend celles-ci tributaires des organisations et institutions des organisations et institutions économiques internationales qui coordonnent les actions monétaires, financières et commerciales à l'échelle mondiale.

### 1.6.1 Le Fond Monétaire International (FMI)

Le FMI a été créé pour former le centre institutionnel de la coopération monétaire mondiale et continue à jouer ce rôle, bien que son influence paraisse aujourd'hui sensiblement plus modeste que ne l'avaient envisagée ses fondateurs.

Les statuts du FMI ont été adoptés en juillet 1944 à la conférence de Bretton Woods et sont entrés en vigueur en 1945. Ces statuts n'ont été amendés qu'à deux reprises :

- en 1969 pour mettre en place essentiellement le système des « Droits de Tirage Spéciaux » (DTS).
- en 1978 pour adapter essentiellement le droit aux évolutions de faits intervenues au début des années 1970 : La disparition quasi-complète du rôle monétaire de l'or et l'abandon des taux de change fixes.

#### ➤ Les fonctions du FMI

- C'est un code de bonne conduite soumettant les Etats membres à diverses obligations dans la conduite de leurs relations internationales.
- C'est le siège de mécanismes financiers. Le FMI est une institution financière ayant pour objet de procurer des devises aux Etats membres qui en éprouvent le besoin, pour financer un déficit de la balance des paiements.
- C'est une organisation internationale qui prend des décisions de portée obligatoire en posant des actes de gestion.

### 1.6.2 La Banque Mondiale (BM)

En juin 1946 est entrée en fonction la second institution financière internationale prévue par les accords de Bretton-woods, la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (BIRD) appelée actuellement groupe Banque Mondiale. Elle est chargée des prêts d'investissements de longue période. Son pouvoir économique et financier s'avère déterminant dans le processus de structuration et de l'économie mondiale. Elle est en fait à présent un groupe de cinq institutions de développement étroitement affiliées :

- La Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (**BIRD**).
- L'Association Internationale de Développement (**AID**).
- La Société Financière Internationale (**SFI**).
- L'Agence Multilatérale de Garantie des Investissements (**MIGA**).
- Le Centre Multilatérale de Règlement des Investissements (**CIRDI**).

#### ➤ Les missions de la Banque Mondiale

L'article premier des statuts de la Banque Mondiale définit les missions de celle-ci qui sont les suivantes :

- Aider à la reconstruction et au développement des pays touchés par la seconde guerre mondiale.
- Promouvoir les investissements privés a l'étranger.
- Promouvoir l'expansion des échanges internationaux et l'équilibre des la balances de paiements.
- Harmoniser ses prête avec les autres financements internationaux obtenus par les pays membres.
- Développer les entreprises locales tout en fournissant des moyens de financement étranger.

### 1.6.3 L'Organisation Mondiale du Commerce

La création de l'organisation mondiale du commerce (OMC) le premier janvier 1995 conformément aux résultats de « l'Uruguay round », constitue l'une des décisions les plus marquantes du dernier cycle de négociations commerciales multilatérales menées sous l'égide du GATT entre 1986 et 1993, dont l'acte constitutif fut signé à Marrakech le 15 avril 1994.

Avant d'examiner les missions assignées à l'OMC ainsi que ses activités, il est nécessaire de reprendre le cheminement poursuivi par le GATT depuis sa signature en 1947.

➤ **Les missions assignées à l'OMC**

- Administrer et mettre en œuvre les accords commerciaux multilatéraux et plurilatéraux qui constituent la structure de l'OMC.
- Etre une instance pour des négociations commerciales multilatérales.
- S'employer à régler les différends commerciaux.
- Surveiller les politiques commerciales nationales.
- Coopérer à l'élaboration des politiques économiques mondiales.

**1.6.4 L'Organisation des Nations-Unies (ONU)**

L'ONU participe aussi au transfert des ressources. Les rôles principaux dans ce domaine reviennent à l'Assemblée Générale (AG), au Conseil Economique et Social (CES) et à la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Ainsi, le Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD) entretient une représentation permanente dans de nombreux pays en développement.

➤ **La Conférence des Nations – Unies sur le commerce et le Développement (CNUCED)**

L'idée fondamentale qui a présidée à la création de la CNUCED a été énoncée en 1961 par la résolution 1707 de l'Assemblée Générale des Nations- Unies : « le commerce principale instrument du développement économique ». Les missions de la CNUCED ont été définies initialement comme suit :

- Organiser la restructuration du commerce international en tenant compte des intérêts spécifiques des pays en développement, à l'intérieur d'un environnement plus prévisible.
- Favoriser le réaménagement de la coopération internationale afin d'instaurer des relations commerciales plus équitables entre les pays riches et les pays en développement d'une part.
- Prendre des mesures en collaboration d'instruments juridiques multilatéraux.
- Apporter une assistance technique pour promouvoir le commerce extérieur des pays en développement.

### 1.6.5 La Chambre de Commerce Internationale (CCI)

La chambre de commerce internationale (CCI) est une institution ancienne créée en 1919, soit au lendemain de la fin de la première guerre mondiale

L'objectif visé alors est la promotion du libre-échange, son rôle au fil des ans est devenu grandissant dans des échanges internationaux de biens et services.

➤ **Les activités de la CCI**

La CCI a effectué un certains nombres de travaux liée au commerce international et qui bénéficient à tous ses membres. Il s'agit principalement :

- **Des pratique commerciales internationales :** la CCI publie et met à jour les INCOTERMES. C incoterms définissent les moments de transfert des frais et des risques entre les exportateurs et les importateurs.

La CCI publie plusieurs contrats modèles destinés au PME qui ne disposent pas d'un service juridique interne spécialisé. Ils concernent par exemple les contrats de vente internationale de marchandises, la franchise internationale, la concession commerciale, etc.

- **Les paiements internationaux :** la CCI a élaboré un ensemble des règles que les banques du monde entier appliquent régulièrement dans le domaine du paiement international.
- **L'arbitrage :** la CCI a créé le premier système mondial d'arbitrage commercial international. Elle fournit aux entreprises une procédure de conciliation pour régler leurs litiges et différends commerciaux, représentant ainsi les pratiques judiciaires du monde entier.

L'ensemble de ces activités au service des entreprises ont fait de la CCI une institution incontournable en matière de commerce international. Elle contribue au côté de l'OMC et du FMI au développement du libre échange dans le monde ainsi que l'essor des investissements directs étrangers.

## Section 02 : la logistique internationale

Le terme logistique vient d'un mot grec qui signifie l'art du raisonnement et du calcul.

La logistique, dans le contexte militaire, concerne tout ce qui est nécessaire (physiquement) pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques (transports, stocks, fabrication, achat, manutention).

Dans cette section nous aborderons tout ce qui est logistique son passé, son avenir, et bien sûr tout ce qui relie à cette activité en passant par ces enjeux.

### 2.1. Définition

La logistique consiste, pour une firme, à acheminer les produits (semi-finis, matières premières) de ses fournisseurs, vers ses sites de production (logistique amont). Une fois fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de vente, afin d'être achetés par les clients (logistique aval). Elle concerne donc toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

Toutefois il existe plusieurs associations qui ont défini la logistique :

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>12</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 des la livraison. »<sup>13</sup>.

### 2.2 Historique et évolution de la logistique

Le dictionnaire de l'Académie française donne « la science du calcul » comme premier sens au mot « logistique ». Étymologiquement, le terme « logistique » provient du grec *logistikos*, ce qui est « relatif à l'art du raisonnement ». Platon est notamment cité comme le premier à avoir utilisé le mot *logistikos* pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique. La logistique est encore largement empreinte de cette acception

---

<sup>12</sup> P. MEDAN et A. GRATACAP, « Logistique et supply chain management », DUNOD, Paris, 2008, p9.

<sup>13</sup> D. TIXIER, H. MATHE ET J. COLIN, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et Enjeux, DUNOD, PARIS, 1983, p 12.

puisque de nombreux travaux académiques ainsi que de nombreuses préoccupations des entreprises se centrent sur l'optimisation (de tournées, de chargement de palette, des coûts...).

Le terme « logistique » trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Napoléon Ier met en place un encadrement 10 La logistique de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de « major général des logis » fut donné à « un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain » (Jomini, 1837). Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes. Le terme « logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse a, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'actions militaires ou humanitaires.

Il est classiquement reconnu qu'une des principales organisations logistiques à caractère militaire du XXe siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence<sup>1</sup>.

### **2.3 Les différents types de la logistique**

La logistique apparaît comme un moyen permettant de satisfaire la demande. Le processus logistique de flux physique de producteur au consommateur est souvent une réponse à un flux d'information en sens inverse provenant d'un point de distribution. Une vente déclenche généralement un ordre de livraison, nécessitant une commande commerciale suivie d'un ordre de production générant à son tour des ordres d'approvisionnement.

Cela est reflété à travers quatre types de logistique:

#### **2.3.1 La logistique amont ou d'approvisionnement**

Elle vise à assurer la circulation des produits entrants et sortants des sites de production. Une fois les besoins de la production ont été spécifiés, l'approvisionnement intervient pour assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise.

### 2.3.2 La logistique interne

Elle correspond aux flux de fabrication à l'intérieur du lieu de production ou d'assemblage, se situe généralement en amont.

### 2.3.3 La logistique aval

Elle répond à l'approvisionnement des réseaux de distribution.

### 2.3.4 La logistique inverse ou retour

Elle correspond aux flux de produits ou d'éléments non utilisables tels quels est vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage.

La logistique comprend trois types d'opérations:

- *Les opérations de planification* : prévision des commandes, programmation des approvisionnements, ordonnancement des transports de livraison, gestion des flux ;
- *Les opérations administratives* : traitement et suivi des commandes, tenues des stocks;
- *Les opérations physiques* : préparation des commandes, manutention, transport.

L'objectif de l'activité logistique est d'assurer :

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stock coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au Consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

## 2.4 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:

- **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.

## 2.5 La gestion de la chaîne logistique

Depuis plusieurs années, un nombre grandissant d'entreprises et de chercheurs reconnaissent les bénéfices d'une bonne gestion de la chaîne logistique. Plusieurs enquêtes académiques et professionnelles ne concluent que la gestion de la chaîne logistique a un impact positif sur la performance de l'entreprise. Cette finalité est d'optimiser les coûts d'approvisionnement et de stockage tout en assurant le meilleur service aux clients et de rendre l'entreprise plus compétitive. Dans cette section, nous présentons les différents apports du Supply Chain Management (SCM), nous entamerons après ses domaines d'intervention et en va conclure par ses trois niveaux décisionnels.

### 2.5.1 Le concept de Supply chain (SC)

C'est un concept relativement récent même si les militaires utilisent la même expression depuis beaucoup plus longtemps. La supply chain est définie comme le suivi des étapes de production et de distribution d'un produit depuis les fournisseurs jusqu'au client final<sup>13</sup>.

Afin de mieux comprendre le concept de la chaîne logistique, P. Génin (2003), la définit 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

---

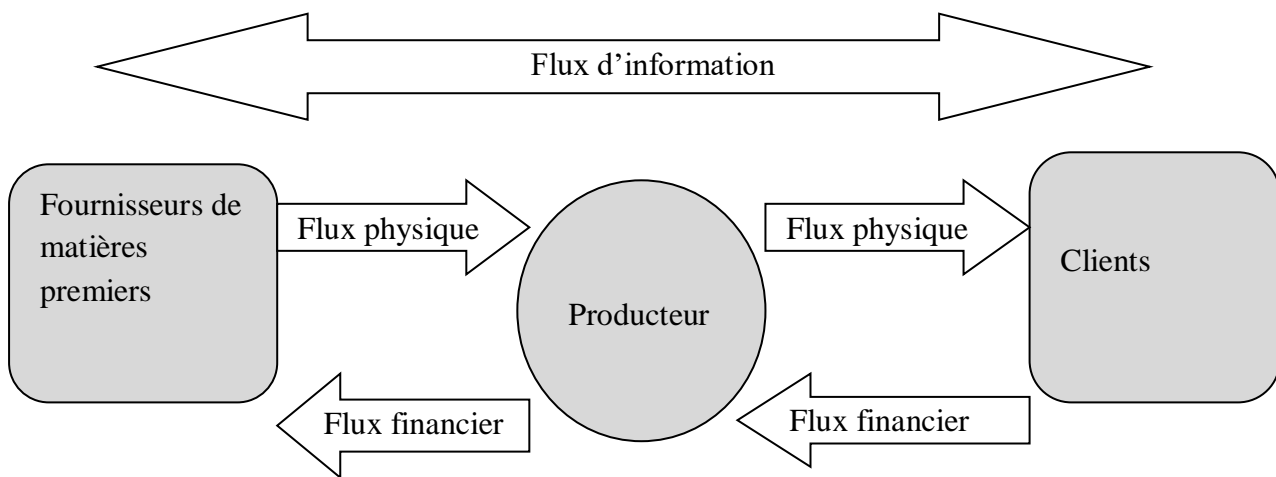
<sup>13</sup> Article sur les technologies de l'information et des la communication dans la Supply Chain. [tic-et-sc.overblog.com/article-la-supply-chain-qu-est-ce-que-c-est-103472996.html](http://tic-et-sc.overblog.com/article-la-supply-chain-qu-est-ce-que-c-est-103472996.html). Consulter le 20/04/2016.

activités entre les fournisseurs et les clients<sup>14</sup>. Ces définitions montrent que la supply Chain ou chaîne logistique est alors constituée d'une succession de relations clients/fournisseurs qui assurent la fonction d'approvisionnement, de coordination et de distribution. Les coordinations de ces fonctions sont liées par les flux d'information, flux physiques et flux financiers<sup>14</sup>.

### 2.5.2 Les flux de la chaîne logistique

On peut distinguer trois catégories de flux qui circulent entre les acteurs d'une chaîne logistique et qui sont : flux d'information, flux physique et flux financier.

**Figure N ° 01:** Modélisation des flux d'une chaîne logistique



Source : MERZOUK, Salah Eddin. (2007). Problème de dimensionnement de lot et de livraison : application au cas d'une chaîne logistique. Thèse de doctorat. Université de Belfort. P14.

#### ▪ Le flux d'information

Ce qui concerne les flux d'information, il s'agit de l'ensemble des informations qui circulent entre les différents acteurs de la chaîne logistique, et particulièrement dans le cas d'une gestion en flux tendus à partir de l'information de l'état des commandes des différents clients et de l'état des stocks. Ce flux est devenu, de plus en plus rapide grâce à l'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication

<sup>14</sup> Yimiao Wang. (2012). Étude d'un projet innovant au sein de la supply chain : le cas de Schneider Electric. Gestion et management. Université Grenoble Alpes. France. P25

- **Le flux physique**

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis la matière première jusqu'au produit fini lors de la distribution de l'entreprise au client.

- **Le flux financier**

Les flux financiers sont des transferts de fonds permettant de réaliser l'ensemble des achats. Ces flux sont généralement gérés de façon centralisée dans l'entreprise.

### 2.5.3 Les différents types de la chaîne logistique

Dans le premier lieu on trouve la chaîne logistique directe qui contient un consommateur qui effectue sa demande auprès de l'entreprise qui est-elle tournée vers le fournisseur pour faire sa commande selon le besoin du client

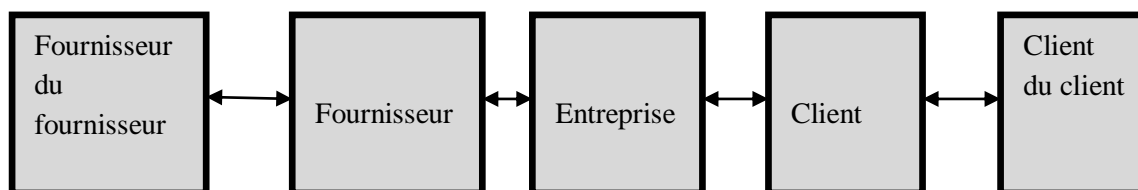
**Figure N° 03** : Chain logistique direct



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

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

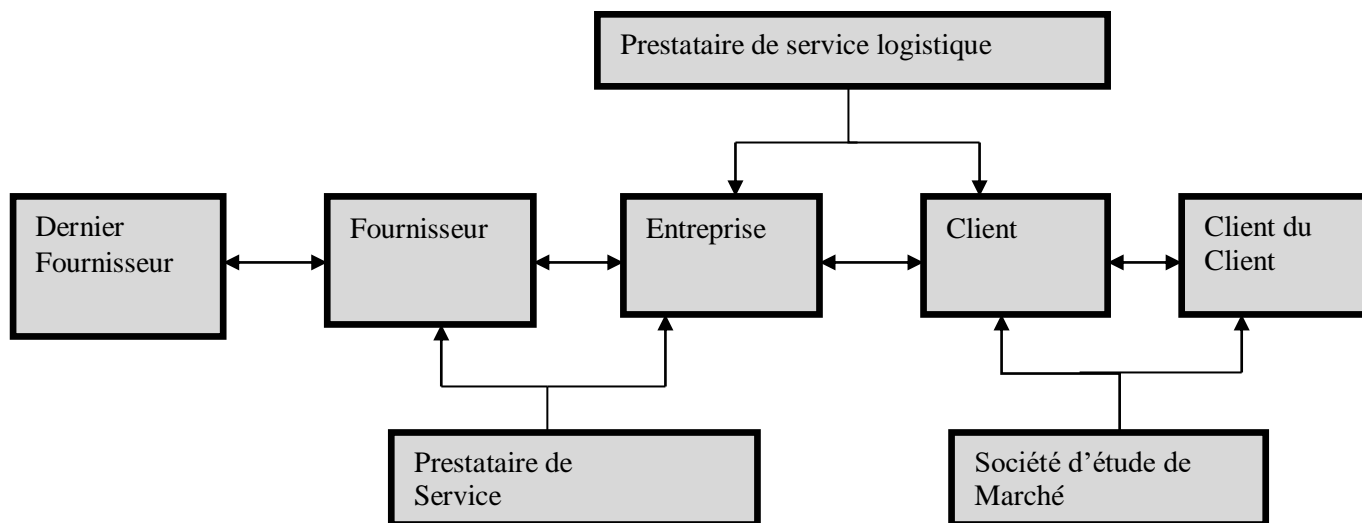
**Figure° 04** : chaîne logistique élargie



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

Pour le troisième type nommé la chaîne logistique globale, où les acteurs sont localisés dans différents pays. Certaines des chaînes logistiques permettent de faire intervenir plusieurs acteurs externes à l'entreprise qu'elle soit importatrice ou exportatrice.

Figure N° 05 : chaîne logistique globale



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

#### 2.5.4 Supply Chain Management (SCM)

Comme la notion de la logistique à son début, le concept de SCM a fait l'objet de très nombreuses définitions depuis son apparition dans la littérature en 1982<sup>15</sup>. Voici quelques définitions<sup>16</sup>:

Pour (**Rota-Franz** et al, 2001), « faire du SCM consiste à intégrer l'ensemble des moyens internes et externes pour répondre à la demande des clients. L'objectif est d'optimiser de manière simultanée l'ensemble des processus logistiques ».

(**Vakharia**, 2002) définit la SCM comme étant « l'art et la science de créer et d'accentuer les rapports synergiques entre les partenaires d'une même chaîne logistique ayant comme objectif commun de livrer, juste à temps, les bons produits et les bons services au bon client, avec la meilleure quantité ».

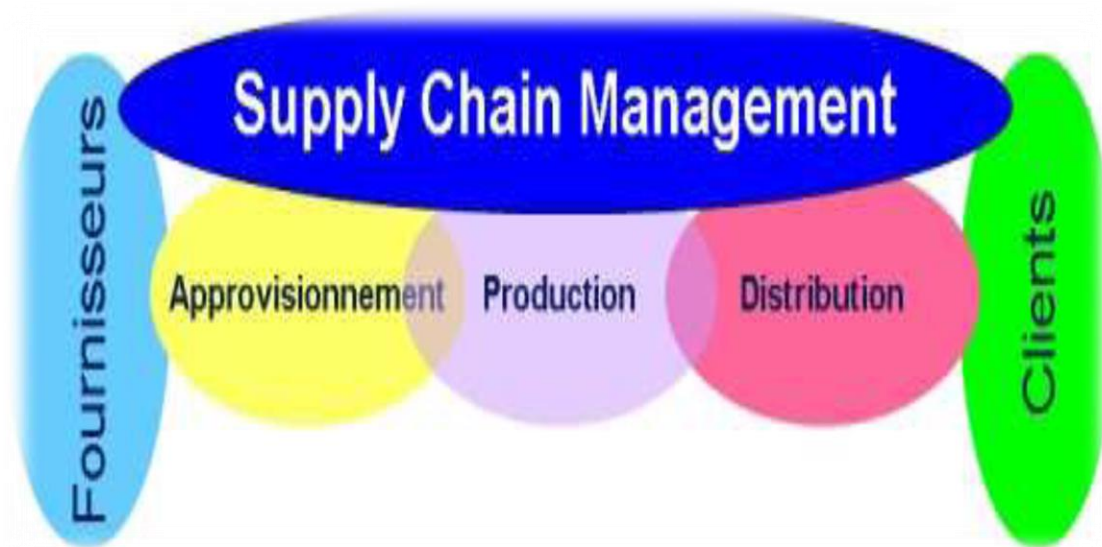
(**Simchi-Levi** et **Kaminsky**, 2003) propose dans son ouvrage la définition suivante : « Le SCM est une stratégie qui vise à la fois la réduction des frais globaux, permettant une position plus concurrentielle à toutes les différentes parties de la chaîne logistique, et l'optimisation de la satisfaction du client final par une plus grande adaptabilité des systèmes de production et de distribution ».

<sup>15</sup> BIRONNEAU, L. (2011), système d'information et gestion globale de la chaîne logistique, université de Rennes France. [Http://web.emn.fr/x-ssg/silogin2011/uploads/ACTES/VFCOM%20s1-1%20Vo-Bironneau-1.pdf](http://web.emn.fr/x-ssg/silogin2011/uploads/ACTES/VFCOM%20s1-1%20Vo-Bironneau-1.pdf). P2. Consulter le 20/11/2020

<sup>16</sup> FRENDI, M. (2013). Modélisation des Systèmes d'Information. Mémoire de magister. Université d'Oran. P86

Enfin (Dominguez et Lashkari, 2004) on vu que l'intérêt du SCM « est de faciliter les ventes en positionnant correctement les produits en bonne qualité, au bon endroit, et au bon moment où il en a besoin et enfin à un coût le plus petit possible. La figure suivante résume la supply Chain management ».

Figure N°06 : Supply Chain Management



Source : Vincent Mousseau, Professeur, (2009), production et distribution de biens et de services.<http://www.lgi.ecp.fr/~mousseau/th2/pmwiki/pmwiki.php/Main/HomePage>. Consulté le 27/11/2020.

Après avoir cité les définitions du SCM, nous avons constaté qu'il existe une distinction entre supply chain (SC) et supply chain management (SCM)<sup>17</sup>. En effet, la SCM est l'ensemble des ressources, moyens, méthodes, outils et techniques destinés à piloter, le plus efficacement possible, la chaîne logistique. Le principal objectif du SCM est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique en :

- ✓ Minimisant les coûts;
- ✓ Assurant le niveau de service requis par le client ;
- ✓ Allouant efficacement les activités sur les acteurs de production, de distribution, de Transport et d'information.

<sup>17</sup> DIOMANDE. N, (2007), le transport dans la stratégie de production des grandes entreprises, mémoire online, Ecole Supérieure des Travaux Publics de l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny, [Http://www.memoireonline.com/02/08/925/m\\_transport-strategie-production-grandes-entreprises13.html](http://www.memoireonline.com/02/08/925/m_transport-strategie-production-grandes-entreprises13.html).

### 2.5.5 Les niveaux de la supply Chain

- **Stratégique** : définition de l'offre de produits et de services, dimensionnement de l'outil industriel et logistique, négociation de contrat, partenariat avec les fournisseurs et les clients.
- **Tactique** : prévisions de vente, et planification, programmation et calcul des besoins, règles d'approvisionnements et règles de gestion des stocks.
- **Opérationnel** : gestion des commandes clients, ordonnancement des opérations et de gestion

### 2.5.6 Objectifs de la supply chaine

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

### 2.5.6 Les contraintes de la supply chaine

➤ **Contrainte liées aux marchandises**

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

➤ **Contrainte règlementaire**

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

➤ **Contraintes géographique**

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

➤ **Contraintes techniques**

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

### Conclusion

En conclusion pour ce premier chapitre, on notera que l'évolution du commerce international est le contexte et raison de l'évolution des procédures et facilitation logistique et ce qui est réciproque pour la croissance et l'élargissement des échanges à l'international. Alors, un opérateur économique qu'il soit importateur ou exportateur pour réaliser une opération du commerce international il doit tout d'abord comprendre et maîtriser le terme logistique et ces procédures lui permettant de minimiser les coûts et les délais afin que son entreprise soit compétitive.

**Introduction**

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

La douane comme étant un organe de contrôle joue un rôle important dans le traitement rapide et accéléré de marchandises importées ou exportées dans un cadre sécurisé et ce, en coordination avec les sociétés chargées de transport (maritime, aérien et terrestre), les entreprises portuaires et les entrepreneurs des activités portuaires et tous les autres intervenants au sein de la chaîne logistique tels que les services de contrôle de conformité aux frontières, les transitaires et les commissionnaires en douane. Aussi, la douane a mis en place certaines facilitations pour accélérer les procédures de dédouanement et a procédé à la conclusion de confiance avec des opérateurs économiques en accordant de maximum de facilitations pour l'enlèvement rapide des marchandises et les soumettre au contrôle à posteriori par la suite sur site.

**Section 01 : les facilitations liées à la transaction internationale**

Les INCOTERMS, sont l'abréviation de l'expression anglaise « International Commercial Terms ». Plus clairement il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international.

Les « INCOTERMS » ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000, 2010, 2020) afin de tenir compte des évolutions des techniques utilisées par les opérateurs du commerce international. Aujourd'hui ces clauses sont (presque) universellement reconnues par l'ensemble de la communauté internationale, et elles sont enseignées dans les cursus de nombreuses formations, permettant à de nouveaux acteurs entrants dans le domaine du commerce mondial d'être immédiatement familiers avec ces standards.

## **1.1. Les incoterms**

### **1.1.1 Définition de l'incoterm**

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms), et sont définis par la Chambre de commerce Internationale. Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport. Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison<sup>1</sup>

### **1.1.2 Rôles des Incoterms**

Les incoterms ont des rôles bien définis, Chacun des 11 incoterms propose principalement :

- ✓ une définition précise de l'obligation du vendeur, de livrer ou remettre la marchandise à un transporteur ;
- ✓ une définition précise de la répartition des frais de logistique internationale entre le vendeur et l'acheteur ;
- ✓ une définition précise du point de transfert de risques sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur : à partir de quel moment et à quel endroit l'acheteur assumera les risques encourus par la marchandise ;
- ✓ une définition précise des documents dus par le vendeur à l'acheteur.

Les 11 incoterms, identifiables par des sigles basés sur la langue anglaise, permettent à tous de savoir de quel contrat il s'agit. Leur usage n'est pas obligatoire (mais vivement recommandé) et ils ne concernent que les transactions internationales.

### **1.1.3 Choix de l'incoterms**

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur. Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008, P 6.

<sup>2</sup>Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris2008, P 7.

**1.1.4. Le classement des Incoterms**

Les incoterms sont classés en fonction du risque, du mode de transport et de la famille.

➤ **Le classement en fonction du risque :**

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en<sup>3</sup> :

- « vente au départ », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.
- « vente à l'arrivée », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur.

Sur les onze incoterms :

- ❖ Huit sont des incoterms de « vente au départ » : (**EXW, FCA, FAS, FOB CFR, CIF, CPT, CIP**).
- ❖ trois sont des incoterms de « vente à l'arrivée » : (**DAT, DAP, DDP**).

➤ **Le classement en fonction des modes de transport :**

**Tableau N°09** : Classification des incoterms selon les modes de transport

Famille	Incoterm
Tout mode de transport.	<b>EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP</b>
Transport maritime ou fluvial.	<b>FAS, FOB, CFR, CIF,</b>

**Source** : Réaliser par nos soins a partir des donné prélevé dans<sup>4</sup> :

➤ **Classement par famille**

Les incoterms sont répartis en trois familles :

- Famille des « F » : « Free », (Franco).
- famille des « C » : « Cost or Carriage », (coût ou port).
- Famille des « D » : « Delivered », (rendu).

<sup>3</sup>J.BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p82.

<sup>4</sup>Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008, P 7.

**1.1.5. Présentation des onze incoterms****➤ L'incoterm d'obligation minimum du vendeur****EXW (ex Works ou « à l'usine », lieu convenu)**

La seule obligation du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur. Ce dernier est alors responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à la destination finale. Le transfert du risque et des frais se fait au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur.

**1.5.2. Les incoterms de la famille des « F », (Free)****FCA (free carrier ou « franco transporteur », lieu convenu) :**

Le vendeur délivre la marchandise à un transporteur désigné par l'acheteur à un point convenu. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le transport principal est à la charge de l'acheteur. Lorsque le moyen de transport est complet (conteneur, camion, wagon), le chargement est à la charge du vendeur ainsi que le dédouanement à l'exportation. Le déchargement à la charge de l'acheteur, à ses frais et risques.

**FAS (Free Alongside Ship ou « Franco le long du navire », port d'embarquement convenu) :**

L'incoterm pour le transport par bateau suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au port d'embarquement du transporteur désigné par l'acheteur où il la dépose le long du bateau. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement: cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

**FOB (Free On Bord ou « Franco bord », port d'embarquement convenu) :**

Le transfert du risque et des frais se fait quand les marchandises ont passé le bastingage du navire. Contrairement au FAS, c'est le vendeur qui doit dédouaner la marchandise. L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime.

➤ **Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage)**

**CFR (Cost and Freight ou « Coût et fret », port de destination convenu) :**

Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède également au dédouanement à l'exportation et paie le fret maritime jusqu'au port convenu. Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

**CIF (cost, insurance and freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu) :**

Mêmes conditions qu'en CFR avec en plus, l'obligation pour le vendeur de souscrire une assurance maritime contre le risque de pertes ou de dommages aux marchandises pendant leur voyage maritime. Le transfert du risque et des frais se fait comme en FOB ou en CFR, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

**CPT (Carriage Paid To ou « Port payé jusqu'à... », Lieu de destination convenu) :**

Cet incoterm est valable pour tous modes de transport, le vendeur se charge du dédouanement de la marchandise à l'exportation, de la livraison et du chargement au lieu de départ, du transport et de la livraison jusqu'au lieu désigné par l'acheteur.

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

**CIP (Carriage and Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise, jusqu'à », Port de destination convenu) :**

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours de transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

➤ **Les incoterms de la famille des « D », (Delivered) :**

**DAT « Delivered at Terminal »:**

Cet incoterm remplace le DEQ (« Delivered ex quay »). Il est multimodal, donc valide pour tous les types de transport. Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu.

Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port (Terminal désigne ici tout lieu, couvert ou non, comme un quai, entrepôt ou parc à container) ou au lieu de destination convenu.

**DDP (delivered duty paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu)**

A l'inverse du terme EXW, à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur, puisque le transfert des coûts et des risques ne s'effectue qu'au moment où les marchandises sont livrées à l'établissement de l'acheteur, les formalités de dédouanement à l'importation ayant été réglées par le vendeur. L'acheteur n'a plus qu'à décharger la marchandise chez lui.

**DAP « Delivered at Place »**

Cet incoterm remplacera à partir du 1er janvier 2011 les incoterms suivants: DDU, DES, DAF, Il est considéré comme multimodal car valide pour tous les types de transports. Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêt pour le déchargement au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination. Les formalités à l'export sont effectuées par le vendeur mais par contre celui-ci n'a aucune obligation concernant les formalités douanières à l'importation.

**1.1.6. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms**

Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms sont les suivantes :

- ✚ Bien connaître la signification des incoterms et leur sigle; L'usage des incoterms est facultatif (aucun texte de loi ne les rend obligatoires) ;
- ✚ Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence (port, frontière, etc.); information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. par exemple: FOB doit toujours être suivi du port choisi,
- ✚ Tenir compte du mode de transport, car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. Par exemple: pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable;
- ✚ L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.
- ✚ Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut.

**1.1.7. La réforme des Incoterms 2010**

Les nouvelles règles des Incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1er janvier 2011. Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

- Les termes de DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme DAP (Delivered At Place).
- Le terme DEQ (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered At Terminal).

Quelques modifications touchent par ailleurs les termes FOB, CFR, et CIF, pour lesquels la notion « passage bastingage » a disparu, ainsi que le terme DDP, qui recouvre désormais une nouvelle répartition des certains frais.

**1.2.5 Les nouveautés des Incoterm 2020**

Les incoterms 2020 entreront en application au 1<sup>er</sup> janvier 2020, cette nouvelle version apporte une présentation des incoterms plus précise et renforcer sur le plan technique et des utiles de comparaison destinés aux professionnels. Le nombre d'incoterm reste à 11 incoterms mais certains sont modifiés :

- Une variante du FCA plus adaptés aux techniques de paiement à l'international,( FCA+connaissance maritime à bord
- CIP et CIF : des niveaux d'assurance obligatoires spécifiques pour ces 2 incoterms
- Le DAT disparaît, un nouvel incoterm le DPU

Comme la précédente mise à jour, les incoterms 2020 peuvent se classer en 2 catégories :

- A. Les incoterms utilisables dans tous les modes de transport.
- B. Les incoterms utilisables exclusivement en transport maritime et fluvial, pour des marchandises en vrac ou conventionnelle.

**1.2 Le transport maritime international des marchandises**

Le transport maritime consiste à déplacer des cargos par voie maritime, même si occasionnellement le transport maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissance dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> René RODIERE, traité général de droit maritime, affrètement et transport. Tome 2 les contrats de transport de marchandises, édition Dalloz 1967, n°545, page 183.

Ce mode de transport couvre l'essentielle des matières premières (pétroles et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, phosphates,...etc.). À côté de ce transport en vrac il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous formes de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse.

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

### **1.2.2.2 Les caractéristiques générales du transport maritimes**

#### **➤ Les avantages du transport maritime**

Les avantages du transport maritime sont les suivants<sup>6</sup> :

- Taux de fret avantageux, c'est le mode de transport le moins couteux et le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux (par exemples les céréales, hydrocarbures, bois, métaux,...etc.).
- Il existe de nombreuse catégories de navire, selon la marchandise à transporter, soit les conteneurs, le vrac solide, le vrac liquide, les céréaliers,...etc.
- Utilisation très répandue du conteneur : éviter les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances.
- la possibilité de stockage dans les zones portuaires.

#### **➤ Les inconvénients du transport maritime**

Les principaux inconvénients du transport maritime sont les suivants<sup>7</sup> :

- Les délais de livraison sont importants.
- Certaines lignes maritimes ne sont pas conteneurisées.
- Le cout de l'emballage et de l'assurance est généralement plus élevé que celui des autres modes de transport.
- Très lent

---

<sup>6</sup> Naji JAMMAL, « commerce international, mondialisation, enjeux et application », 2<sup>ème</sup> édition du renouveau pédagogique INC, canada, 2009, P.343.

<sup>7</sup> GHISLAIL LE GRAND et HUMBERT MARTINI « managment des opérations du commerce international », édition DUNOD, paris 2003.

### 1.2.6 Les types des navires

Du point de vue économique, le navire est considéré comme un outil de transport par voie maritime à usage essentiellement commercial.

Avec le développement du commerce international nous assistons à une plusieurs sorte de navire qui ont pour objectif de répondre aux besoins des opérateurs du commerce d'où l'avènement des navires spécialisés et des navires non spécialisés.

#### 1.2.2.1 Les navires spécialisés

Comme leur nom l'indique, ces navires ils sont réservés au transport d'un type particulier des marchandises<sup>8</sup>

Les caractéristiques des navires spécialisés sont l'exclusivité et la spécificité de marchandises transportées, ses dimensions portant sur la longueur, sa largeur. On peut citer :

➤ Les vraquiers

Ils transportent des marchandises solides en vrac qui sont essentiellement des navires citernes tels que pétroliers, méthaniers (transporteur de gaz liquéfié GPL), les minéraliers (gaz, phosphate,...etc.), et les céréaliers.

- Les pétroliers



Source : image extrais du site [www.googleimage.fr](http://www.googleimage.fr)

<sup>8</sup> Denis CHEVALIER et François DUPHIL, « transport à l'international », 4<sup>ème</sup> édition du Foucher, Vanves, 2009, P.142

- Les méthaniers et les ménéraliers



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage.fr](http://www.googleimage.fr)

➤ Les navires polythermes :

Ce sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous température contrôlée, et destinée au transport de denrée périssables. Ce type de navire tend à disparaître au profit des conteneurs reefers (frigorifique).

\*



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage.fr](http://www.googleimage.fr)

- les conteneurs reefers (frigorifique)



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage.fr](http://www.googleimage.fr)

### ➤ Les navires spéciaux

Ce sont notamment les car-ferries, transporter des marchandises très précises (grumes, pipe-lines,...etc.).

- les car-ferries



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage.fr](http://www.googleimage.fr)

### 1.2.2.2 Les navires non spécialisés

Ils sont amené à transporter toutes sorte de marchandises diverse (general cargo), emballée et conditionnée(en sac, cartons, caisses, fûts, mais aussi cadres, conteneurs, etc.).Ces navires sont classés en fonction de leur mode de manutention principal<sup>9</sup>

- Les cargos conventionnels : ils disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans) ; les marchandises sont chargées en cale.



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage.fr](http://www.googleimage.fr)

<sup>9</sup> Jean Belloti, «transport international des marchandises, gestion internationale »,p202

- Les porte-conteneurs : sont des navires de grande capacité dont certains peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs de 20 pieds, certains ont leurs propres grues<sup>10</sup>.



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage](http://www.googleimage).

- Les navires rouliers appelé aussi (RO/RO) : Roll on, Roll off c'est-à-dire roulé dedans, roulé dehors.ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appuie sur la descente du port. On distingue deux types de roulages :
  - le roulage directe en semi-remorque, wagon, voitures, camion.ici on utilise la manutention de charge sur roue ou chenilles.
  - le roulage indirecte, ici un matériel spécialisé est utilisé pour charger les marchandises par exemple le remorque esclave pour les marchandises lourdes ou encombrantes.

---

<sup>10</sup> KSOURI, (Idir) : les opérations du commerce international, edition BERTI, Alger, 2014, P.65.

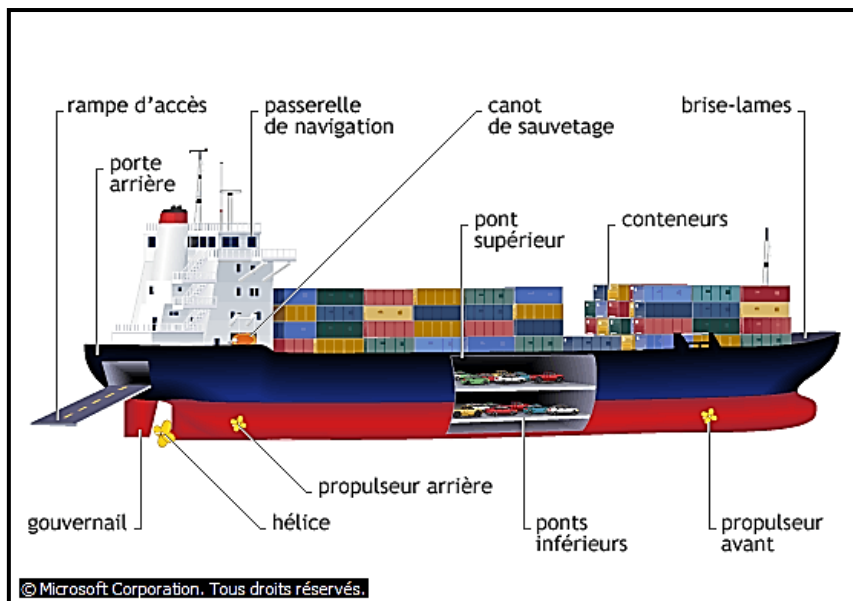


Source : Source : image extrais du site www.googleimage

➤ Les cargos polyvalents :

Il Permet de transporter au même temps des conteneurs et des véhicules.

Une fois à terre, les conteneurs sont transportés par des camions ou des trains. L'utilisation de tels cargos nécessite donc des infrastructures portuaires spéciales, adaptées au chargement et déchargement des marchandises, ainsi qu'à leur acheminement par les voies terrestres.



Source : Source : image extrais du site www.googleimage

➤ Les porte-barges :

Ils sont destinés au transport combiné fluvial/maritime, ainsi ils peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flottage (Float-ON Float-Off) des barges ou des péniches de capacités variables, on s'en sert surtout sur les ports engorgés ou pour réaliser du transport fluviomaritime.



Source : Source : image extrais du site [www.googleimage](http://www.googleimage)

### 1.2.5 Les conventions internationales

Le transport maritime international de marchandise est réguler par plusieurs conventions.

#### ▪ La convention de Bruxelles 25 Aout 1924

La convention de Bruxelles était une convention qui avait pour objectif de régir le transport international de marchandise par mer. Cette convention signée le 25 Aout 1924 à Bruxelles et est entrée en vigueur le 2 juin 1931, également appelé règle de « la Hayes », a permis l'harmonisation entre des règles concernant les connaissements. A ce jour, 78 états sont liés par cette convention<sup>11</sup>.

La convention est applicable à tous les pays signataires, la France fait partie de cette convention.

Lorsqu'un pays non signataire est concerné<sup>12</sup> :

- ✓ A l'export, depuis la France vers un pays non signataire, la loi applicable devant une juridiction française est la convention de Bruxelles.
- ✓ A l'import, vers la France, depuis un pays non signataire, la loi applicable devant une juridiction française est la loi française.

L'Algérie adhère à cette convention en 1964.

Cette convention elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « règles de visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur.

<sup>11</sup> Denis CHEVALIER et François DUPHIL, « Transport à l'international », 4<sup>ème</sup> édition du Foucher, Vanves, 2009, P.138

<sup>12</sup> Jean Belotti, »transport international des marchandises, gestion internationale » 2<sup>ème</sup> édition Vuibert, 2002, Paris, P.200

Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Il ne s'applique que dans les états signataires.

▪ **La convention des Nations Unies dit Hambourg 31 Mars 1978**

Cette convention, appelé aussi la convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992 (soit quatorze ans plus tard).

Cette convention est le fruit de la revendication des pays en voie de développement (PED).les PVD, considérant que la convention de Bruxelles de 1924 et ses modifications avaient été élaborées par les grandes puissances maritimes en faveur des transporteurs, souhaitaient une nouvelle convention dans le cadre des nations unies. Elle a été ratifiée à ce jour par 31 Etats, dont aucune grande puissance maritime.

Le champ d'application de cette convention est très vaste car son but est d'harmoniser les législations sur le transport maritime<sup>13</sup>.

▪ **La convention de Rotterdam 11 décembre 2008**

L'assemblée générale des nations unies a récemment adopté la dernière convention internationale concernant les pertes et dégâts causés lors de transport maritimes. Cette convention va devoir sanctionner tous les contrats relatifs au transport de marchandises entièrement ou particulièrement maritime.

Les règles de Rotterdam établir un régime juridique uniforme régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime international. En particulier la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 Aout 1924) et ses protocoles (les règles de la Haye-Visby), et la convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978).

Les règles de Rotterdam ne sont pas encore entrées en vigueur, mais en 2010, 21 pays à travers le monde ont opposé leur signature au bas du document pour en conforter la popularité.son champ d'application, qui est plus étendu, puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte, y compris donc les transports de pré- ou poste-acheminement<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Denis CHEVALIER et François DUPHIL, « Transport à l'international », 4<sup>e</sup> édition du Foucher, Vanves, 2009, P.139.

<sup>14</sup> Idem, Denis CHEVALIER et François DUPHIL, P.140.

**1.2.5 Le contrat de transport maritime****1.2.2.2 Définition du contrat de transport maritime**

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

**1.2.2.2 Les obligations des parties**

Les obligations du chargeur :

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

Les obligations du transporteur :

- ✓ Charger et décharger la marchandise avec le soin nécessaire.
- ✓ Livrer la marchandise au destinataire finale dans les délais.
- ✓ Emettre le document de transport à partir des données fournis par le chargeur (telle quantité, telle volume, ...etc.).
- ✓ Emettre un avis d'arriver pour la réception.

**1.2.5 Le document de transport maritime****➤ Le connaissement maritime ou bill of lading B/L**

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

**Les fonctions de connaissement**

Le connaissement remplit trois fonctions :

- ✓ Il est la preuve écrite de contrat de transport maritime.
- ✓ C'est un reçu sur les marchandises.

- ✓ Il permet le transfert de la propriété des marchandises par le mécanisme de l'endossement.

**Les formes de connaissance**

- Connaissance « à personne dénommée » : ce connaissance précise le nom et l'adresse de réceptionnaire de la marchandise et par conséquence seule la personne ou l'entreprise désignée comme destinataire peut prendre livraison de la marchandise. L'inconvénient est que si la personne a un empêchement, la marchandise va bloquée, c'est pour ça cette forme de connaissance est peu utilisée.
- Connaissance « au porteur » : la personne qui présente le connaissance au capitaine du navire prend livraison de la marchandise. Cette formule est dangereuse, en cas de perte, du vol, la marchandise va bloquée donc aussi est rarement utilisé (c'est un connaissance risqué)
- Connaissance « à ordre » : c'est la formule la plus utilisé surtout dans la procédure de paiement documentaire.

Le connaissance a plusieurs originaux : Le premier → importateur  
 Le deuxième → la banque  
 Le troisième la douane →

C'est l'importateur qui exige ces originaux. Le capitaine, il a un autre connaissance qui s'appelle « connaissance chef », et avec la technologie on a la formule électronique DFR « Data Freight Receipt » envoyer par E-mail.

**1.2.6 Les catégories de contrat maritime**

En transport maritime, il existe deux catégories de contrats :

**✚ Le contrat de transport sur les lignes régulières**

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

**✚ Le contrat d'affrètement**

Le contrat d'affrètement porte sur la location d'un navire qui lie deux parties, fréteur et un affréteur<sup>15</sup>. Le fréteur c'est celui qui fournit ou exploite le navire (le propriétaire du navire), l'affréteur est l'utilisateur du navire. Le contrat d'affrètement concerne surtout les produits de base et les matières premières.

On distingue trois types de contrat d'affrètement :

- ✓ L'affrètement au voyage : le fréteur fournit à l'affréteur un navire pour un seul chargement (marchandise), un seul voyage et une seule destination.
- ✓ L'affrètement à temps : le fréteur fournit à l'affréteur un navire équipé en matériel et en personnel pour une période déterminée. Cet affrètement est considéré comme le plus souple.
- ✓ L'affrètement à coque nue : c'est l'affréteur qui se charge de tout et gère complètement le navire pendant une durée déterminée (il va chercher des personnels navigants).

Le document relatif au contrat d'affrètement porte le nom de **charte-partie** est rédigé sous une formule libre dont il existe plusieurs modèles établis pour des organismes professionnels selon les types de marchandises et en fonction des usages de profession liés à la marchandise (ce qui transporte le pétrole a son propre usage et aussi pour ce qui transporte le blé).

### **1.2.7. Les instruments de paiement**

#### **1.2.7.1 Les moyens de paiement en commerce international**

##### ➤ **Le chèque**

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de paiement à vue, en faveur d'un bénéficiaire. Ce moyen de paiement peut être utilisé tant à l'importation qu'à l'exportation, libellé en monnaie nationale ou en devises étrangères. Peu coûteux et très répandu dans le monde, le chèque se caractérise par de nombreux inconvénients.

##### **Avantage**

- ✓ Facilité d'utilisation ;
- ✓ Commissions faibles sur les chèques de montant élevé.

##### **Inconvénients**

- ✓ Émission à l'initiative de l'acheteur ;
- ✓ Temps d'encaissement parfois très long ;
- ✓ Frais d'encaissement variable selon le circuit bancaire ;

---

<sup>15</sup> Jean Belotti, « transport international de marchandises » 5<sup>ème</sup> édition Vuibert, Paris, 2002, p.280.

- ✓ Coût élevé pour les chèques de faibles montants ;
- ✓ Risque de change si le chèque est établi en devises ;
- ✓ Risque de non-paiement si chèque impayé ;
- ✓ Recours juridique parfois long et difficile.

➤ **lettre de change ou traite**

Selon le livre « Traité de la lettre de change », La lettre de change peut être définie comme : «un acte solennel, en forme de lettre, par lequel le souscripteur (qu'on appelle tireur) mande à une personne résidant dans un autre lieu (qu'on a appelé tiré), de payer une certaine somme à celui au profit de qui la lettre est souscrite et qui en a fourni le montant (qu'on appelle preneur ou donneur de valeur), ou au cessionnaire de ce dernier (qu'on appelle porteur) »<sup>16</sup>.

**Avantage**

- ✓ L'effet est émis à l'initiative du vendeur (le créancier) ;
- ✓ Il matérialise une créance qui peut, dans certains cas, être mobilisée (escomptée) auprès d'une banque ;
- ✓ Il détermine précisément la date d'échéance ;
- ✓ Cadre juridique fort : la convention de Genève 1930.

**Inconvénients**

- ✓ La lettre de change ne supprime pas les risques d'impayé, de perte et de vol ;
- ✓ Elle est soumise à l'initiative de l'acheteur ;
- ✓ Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire utilisé ;
- ✓ Risque de change pendant le délai technique d'encaissement si le montant est libellé en devise.

➤ **Le virement**

C'est l'instrument de règlement le plus utilisé. Le débiteur (l'acheteur importateur) donne l'ordre à son banquier de payer son créancier (l'exportateur) par virement. Il s'agit d'un moyen peu coûteux, très rapide grâce au télex ou au système SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunications), sûr et rendant l'impayé impossible si le virement est effectué avant toute expédition. Dans le cas

---

<sup>16</sup>YECHE.J.B : «Traité de la lettre de change », PARIS, 1846, P 278

contraire, le virement SWIFT ne constitue pas une garantie de paiement pour le vendeur. Le bénéficiaire du virement disposera toujours d'un acquit SWIFT qui prouve la réalisation du transfert. Les conditions de vente de l'exportateur pourraient indiquer : payable par virement SWIFT à 30 jours date de facture ou date de document de transport. Le virement sans le recours à une assurance-crédit ou une garantie bancaire ne garantit pas le paiement à échéance.

**Avantage**

- ✓ Très rapide et sûr sur le plan technique ;
- ✓ Peu onéreux ;
- ✓ Pas de risque d'impayé si le virement est fait avant expédition.

**Inconvénients**

- ✓ Émission à l'initiative de l'acheteur ;
- ✓ Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire utilisé ;
- ✓ Risque de change si le virement est libellé en devises.

**1.2.7.2 Les techniques de paiement****➤ L'encaissement simple**

Cette technique de paiement est à l'initiative de l'acheteur. Elle a l'avantage d'être peu coûteuse et simple d'utilisation, par contre elle n'apporte aucune garantie de paiement. A utiliser donc prudemment avec des partenaires sûrs et pour des échanges avec des pays sansrisque.

**• Le contre remboursement :**

Dans ce cas, c'est le transporteur qui sert d'intermédiaire financier et assure l'encaissement du prix et son rapatriement. Cependant, l'exportateur doit être sûr que l'acheteur acceptera la marchandise et là encore, il n'a pas de garantie sur la solvabilité du client au moment de la livraison.

**• L'encaissement documentaire :**

L'encaissement documentaire répond aux besoins essentiels des deux parties :

- ✓ l'acheteur souhaite recevoir dans les qualités, les quantités et les délais prescrits la marchandise commandée ;
- ✓ le vendeur souhaite avoir la garantie d'être payé.

Ces techniques bancaires sont chacune soumises à une codification unique établie par la chambre de Commerce Internationale (ICC) et reconnue par les différents pays.

➤ **Le crédit documentaire**

Selon « GHISLAINE.L et HEBERT.M »<sup>17</sup> en peut définir le crédit documentaire comme suite : « Le crédit documentaire est un engagement irrévocable, limité dans le temps, pris par une banque (banque émettrice) agissant sur les instructions de l'importateur (donneur d'ordre) ou pour son propre compte de payer un bénéficiaire (l'exportateur) contre remise de documents justifiant l'expédition de la marchandise ».

**Les intervenants**

On peut noter le mécanisme inversé entre l'export et l'import :

- **Donneur d'ordre** C'est l'acheteur qui a négocié un contrat commercial avec un fournisseur étranger ; il donne à sa banque des instructions d'ouverture du crédit documentaire en faveur de son fournisseur, où il précise, entre autres, les documents qu'il désire et le mode de règlement ;
- **Banque émettrice** C'est la banque de l'acheteur qui, après avoir reçu des instructions de son client, émet le crédit documentaire, c'est-à-dire procède à son ouverture ;
- **Banque notificatrice** C'est la banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur. Elle va notifier au vendeur l'ouverture du crédit documentaire en sa faveur. Cette banque n'est pas forcément la banque habituelle du vendeur. La banque notificatrice peut être invitée à confirmer le crédit documentaire. On parle alors de banque confirmante ;
- **Banque confirmante** Cette banque ajoute sa confirmation à un crédit conformément à l'autorisation ou à la demande de la banque émettrice. Dans un crédit documentaire confirmé, la banque confirmante (généralement située dans le pays du vendeur) donne un engagement indépendant à payer si : Les documents requis sont présentés conformes et les termes et conditions du crédit sont respectés.

**Avantages et inconvénients du crédit documentaire**

**Avantage**

- ✓ Garanties et moyens de paiement ;

---

<sup>17</sup>GHISLAINE.L et HEBERT.M, (Commerce international) ,2<sup>ème</sup> Ed DUNOD, Paris, 2008, p.149.

- ✓ Contrôle de la conformité apparente des prestations documentaires ;
- ✓ Seule la fraude permet l'opposabilité au paiement.

**Inconvénients**

- ✓ Formalisme dans la vérification des documents (plus de 75 % des remises de documents en banque présentent des irrégularités minimales) ;
- ✓ Durée trop longue dans la circulation des documents originaux pour les expéditions en aérien ou les trajets maritimes courts ;
- ✓ Coût assez élevé surtout pour les crédits de faible montant ;
- ✓ Mauvaise couverture du risque d'interruption de marché (risque de fabrication).

**➤ La remise documentaire :**

A partir l'ouvrage «*express commerce international* », qu'il a défini la remise documentaire comme : « La remise documentaire est une procédure de recouvrement dans laquelle une banque a reçu un mandat de la part de l'exportateur (le vendeur) d'encaisser une somme due par un acheteur contre remise des documents »<sup>18</sup>.

**Les intervenants**

Cette technique fait intervenir généralement quatre parties :

- **Donneur d'ordre** : le vendeur exportateur qui donne mandat à sa banque ;
- **Banque remettante** la banque du vendeur à qui l'opération a été confiée par le vendeur ;
- **Banque présentatrice** C'est la banque à l'étranger chargée de l'encaissement, il peut s'agir de la banque correspondante de la banque remettante. Cette banque effectue la présentation des documents à l'acheteur et reçoit son règlement. On distingue deux types de remise documentaire : D/P et D/A ;
- **Bénéficiaire** Destinataire des documents qui devra s'acquitter du montant du contrat Pour lever les documents.

On distingue deux types de remise documentaire

**-La remise documentaire contre paiement** : La remise D/P signifie document contre paiement (la banque présentatrice ne remet les documents que contre le paiement de la somme due) ;

---

<sup>18</sup>Pasco .C, « *express commerce international* », 6<sup>eme</sup> Ed, Paris, 2006, p.116.

- **La remise documentaire contre acceptation** : La remise D/A correspond à documents contre acceptation. Dans ce cas, la banqueprésentatrice ne donne les documents à l'acheteur que contre l'acceptation par ce dernier d'une ou plusieurs traites payables à une échéance ultérieure.

▪ **Avantages et inconvénients de la remise documentaire :**

Il existe des avantages et inconvénient pour la remise documentaire<sup>19</sup> :

**Avantage :**

- ✓ Simplicité des formalités.
- ✓ Fonctionne à l'initiative du vendeur peu couteux.

**Inconvénients :**

- ✓ Sécurité limitée : l'acheteur ne peut pas lever les documents et négocier une baisse des prix.
- ✓ Les traites ne peuvent pas être honorées à échéance.

**La lettre de crédit stand-by (SLBC)**

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

▪ **Les avantages et inconvénients deSLBC**

**Avantage**

- ✓ Elle est simple : elle garantit le vendeur pour autant qu'il respecte ses propres engagements, et crédibilise l'acheteur ;
- ✓ Elle est souple : le vendeur transmet directement à l'acheteur les documents requis et l'acheteur reste maître de ses règlements, dans les limites fixées au contrat commercial, qui peuvent être effectués par transferts, les documents étant reçus directement par l'importateur, il en résulte un gain de temps pour les formalités de dédouanement ;
- ✓ Elle est peu coûteuse : le donneur d'ordre ne paie que les frais d'émission et une commission de risque pendant la durée de vie de la SLBC, le vendeur, si la SLBC doit

---

<sup>19</sup>C.PASCO, expresse commerce international, 6eme Ed, Paris, 2006, p.116

être confirmée, ne paiera qu'une commission de confirmation dont le taux est fonction du risque « pays » et de la qualité de la banque émettrice ;

- ✓ C'est une garantie qui, n'ayant pas pour vocation d'être appelée, permet de couvrir des expéditions successives si les termes de paiement le permettent ;
- ✓ En cas de défaut de paiement, la SLBC est mise en jeu par la production de documents prévus lors de son ouverture (copie de facture impayée, document de transport, etc.) ;

**Inconvénient**

- ✓ Cette solution n'est envisageable qu'avec des partenaires étrangers connus avec qui un climat de confiance réciproque s'est installé. La SLBC est davantage utilisée pour couvrir un courant d'affaires récurrent.

**1.2.5 Le Contrat d'assurance maritime**

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

**1.2.2.2 Le rôle de contrat d'assurance**

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

**L'assurance des marchandises transportées par voie maritime**

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

- **La perte totale** : cette catégorie de garantie couvre tous les risques maritimes éventuels durant le voyage, soit la perte totale, l’avarie commune et l’avarie particulière. Mais on ne doit pas d’illusionner, malgré son nom, cette garantie n’offre pas une protection contre tous les risques certains entre eux sont exclus. A titre d’exemple, elle ne couvre pas les dommages découlant d’un retard dans l’arrivée des marchandises, les risques de guerre ou de soulèvement. Ces risques particuliers doivent être expressément mentionnés dans la police d’assurance pour être couverts.
- **Les avaries particulières** : ce sont les évènements très fréquents qui peuvent toucher les marchandises d’une partie de la cargaison d’un navire comme le dommage a un caractère accidentel, fortuit, inattendu, indépendant de la volonté. Concerne les dommages subis accidentellement ou causés par la faute d’un tiers.  

Les conséquences d’un navire particulier sont supportées entièrement par les parties qui ont subi le dommage.
- **Les avaries communes** : résulter d’une décision du capitaine quand un danger menace l’équipage, le navire ou le reste de la cargaison. Une perte qualifiée d’avarie commune touche tous les intérêts de la cargaison qui se trouve à bord du navire, le fret aussi bien que le navire lui-même l’avarie commune est tout sacrifice ou toute dépense Extraordinaire qui a été fait la volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret du danger commun<sup>20</sup>.

**Tableaux N°10: Les plus grands ports du monde**

port	pays	Millions de tonnes métriques
Rotterdam	<b>Pays bas</b>	<b>321,8</b>
Singapour	<b>Singapour</b>	<b>308,9</b>
Shanghai	<b>chine</b>	<b>264,0</b>
South Louisiana	<b>Etats-Unis</b>	<b>235,1</b>
Hong Kong	<b>chine</b>	<b>192,5</b>
Nagoya	<b>Japon</b>	<b>144,2</b>
Anvers	<b>Belgique</b>	<b>131,6</b>
Kaohsiung	<b>Taiwan</b>	<b>129,4</b>

<sup>20</sup>NAJI, (Jammal) : Commerce international, éditions du renouveau Pédagogique Inc., Québec, 2005, p.314.

Busan	Corée du sud	115,0
Yokohama	Japon	110,3

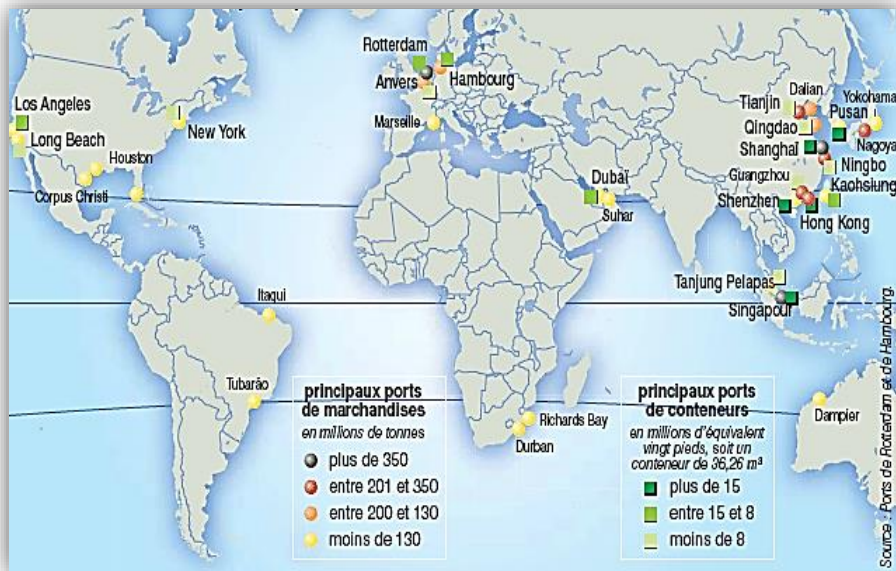
Source : le marin, 2014.

**Remarque :**

Les plus grands ports commerciaux de la planète sont situés en Chine, ce qui explique leur place importante dans le marché mondiale et leurs échanges internationaux.

La Chine pays atelier, importe ses matières et exporte ses produits finis.

- Les plus grands ports de la planète



Source : Source : image extrais du site www.googleimage

**Section 02 :Les différentes modalités de dédouanement**

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

**2.1. La présentation de douane**

La douane est une administration d'état autrement dit, la douane c'est un service administratif responsable de l'application de la législation douanière et de la réception des droits et taxes, elle chargée de remplir certains fonction et l'application d'autre lois et

règlements relatifs aux opérations du commerce extérieur (à l'importation, à l'exportation, à l'acheminement ou au stockage des marchandises).

### **2.1.1. Les missions de la douane**

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

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

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

#### **2.1.1.1 Mission Fiscale**

La mission fiscal de la douane consiste à :

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation et exceptionnellement, à leur exportation devance pour ;
- Recouvrer les redevances douanières spécifiques (redevance pour prestation de services et redevance d'utilisation du système d'information et de gestion automatisées des douanes SIGAD) ;
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures ;
- Recouvrer les pénalités (amendes et confiscations) dues à la violation des lois et règlements que l'administration est chargée d'appliquer ;
- 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 phtisiques qui enfreignent cette loi ;
- Assurer la surveillance douanière générale dans le rayon des douanes et dans les zones sous douane ;

- Veiller à l'application de la législation des changes lors du passage physique des frontières ou en matière de valeur en douane des marchandises déclarées à l'importation ou à l'exportation ;
- Lutter contre la fraude douanière par justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits des droits et taxes.
- Appliquer les mesures de rétorsion édictées à l'encontre des pays qui pourraient soumettre les produits nationaux à des mesures discrimination et moins favorable que celles appliquées à d'autres pays (surtaxes) ;
- Lutter contre le trafic illicite des stupéfiants ; la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale crime organisé transfrontalier ; trafic cigarettes ; trafic de drogues...etc.

#### **2.1.1.2 Mission Economique**

Cette mission a pour but :

- Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant transfrontalière des marchandises ;
- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses.
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet.
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et des promotions 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 ;
- Elaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable.

#### **2.1.1.3 Les Mission d'Assistance des institutions de l'Etat**

Cette mission consiste à :

- Veiller à l'application des mesures édictées en matière de protection de la santé des personnes et des animaux pour éviter l'introduction de germes susceptibles de

contaminer les produits alimentaires importés, y compris les animaux vivants (contrôle phytosanitaire, vétérinaire et de la qualité) ;

- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité (ex. produits pharmaceutiques et vétérinaires, jouets, appareils électriques, appareils, produits d'hygiène et de beauté...) ;
- Veiller à la sécurité des personnes et des biens en participant à la recherche des marchandises prohibées à titre absolu (armes, explosives) ou des matières et substances chimiques dangereuses pour la santé ou l'environnement ;
- Assurer la protection du patrimoine artistique, culturel, historique, archéologique ou naturel.
- Contrôler la circulation aux frontières des écrits et autres supports aux contenus contraires à la moralité et à l'ordre public.
- Protéger les droits d'auteur et droits voisins.

### **2.1.2 Le rôle de la douane**

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

## **2.2. Les droits et taxes douanières**

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

### **2.2.1 Définition de droit de douane**

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

### **2.2.2 Les types de droit de douane**

On distingue trois types de droit de douane :

- **Le droit de douane ad valorem :** Le droit de douane ad valorem est calculé en pourcentage de la valeur du bien échangé, présenté au dédouanement. Ainsi, il varie selon les produits et il est déterminé sur la base de la valeur en douane.
- **Le droit de douane spécifique :** La taxation spécifique peut être définie comme celle qui frappe forfaitairement une marchandise d'une certaine nature. Le montant des droits étant déterminé en fonction des mesures physiques simples de celle-ci : nombre de litre, longueur, surface, nombre de degrés alcooliques...
- **Les droits de douane mixtes :** Ce sont des DD dont 'les caractères sont empruntés à la fois aux droits ad valorem et aux droits spécifiques, certains fruits et légumes sont frappés de DD mixte dans la Politique agricole commune (PAC) de l'Union Européenne (UE), ainsi que certains produits l'industrie céramique et verrière qui font l'objet de taxation spécifique minimum qui s'ajoute à un droit ad valorem.

### 2.2.3 Spécificités caractère de droit de douane

- **Le droit de douane est un impôt portable :**  
Toutes les marchandises importées ou exportées doivent être conduites au bureau de douane pour y être déclarées, vérifiées et taxées s'il y a lieu.
- **Le droit de douane est perçu uniformément dans tout le territoire douanier :**  
Dans toutes les parties du territoire douanier il faut se conformer aux mêmes lois et règlement douanières. Les zones franches sont exclues du champ d'application du droit de douane. Le droit douane est fixé, c'est -à-dire qu'il doit être perçu au taux indiqué par le tarif douanier.
- **Le droit douanier est d'une application générale :**  
IL s'applique à toutes les personnes sans égard à leur qualité. L'état lui-même est soumis pour toutes les importations qu'il réalise directement ou qui sont effectuées pour son compte. Quelques exceptions à ce principe sont cependant prévues, notamment en faveur de certaines œuvres de solidarité, ou encore en vertu du principe d'extra territorialité au bénéfice des œuvres diplomatiques et consulaires ou des membres ou étrangers de certains organismes internationaux.

### 2.2.4 L'assiette des droits de douane

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

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

Les taux de droit de douane applicable en Algérie sont : taux réduit de 5% est applicable pour les matières et généralement pour les équipements ; taux intermédiaire 15 % pour les produits semi fini ; taux zéro pour les exonérations de droit pour certains secteurs et pour les équipements concernant les nouveaux investisseurs agréés dans le cadre des dispositifs ANDI et ANSEDJ.

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

### **2.3. Les différentes taxes perçues par la douane**

Il s'agit des taxes sur le chiffre d'affaire (T.C.A) et autre taxe fiscale et parafiscales:

#### **2.3.1 Les taxes sur le chiffre d'affaire (T.C.A)**

Elle se présente sous ces trois formes :

##### **A- La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**

A la différence du droit de douane, la TVA est perçue pour tous les produits quel que soit son origine afin d'assurer une égalité entre les produits fabriqués en Algérie et ceux acquis d'un autre pays, pour les marchandises importées, la TVA est perçue par l'administration des douanes.

Le taux applicable est identique à ceux en vigueur pour les produits nationaux.

$$TVA = (V.D + D.D) * TVA \%$$

##### **B- La taxe intérieure de consommation (TIC)**

Elle était à l'origine une taxe spécifique qui frappait essentiellement les bières, tabac et allumettes, perçue en fonction de certaines caractéristiques physiques du produit importé ou fabriqué localement tels que le poids, le volume ...

### **C- La taxe sur le produit pétrolier (TPP)**

Elle est perçue sur les produits pétroliers ou assimilés, importés ou obtenus en Algérie.

#### **2.3.2 Autres taxes**

- La taxe sur les huiles et lubrifiants (THL) ;
- La taxe sur les sacs en plastiques (TSP) ;
- La taxe sur les pneumatiques neufs des véhicules légers et lourds (TPNVLL) ;
- La taxe sur les carburants (TC) ;
- La taxe sur les céréales et légumes secs (TCLS) ;
- La taxe sur les produits tabagiques (TAPT) ;

#### **2.4. La déclaration en douane**

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

##### **2.4.1. La déclaration sommaire (générale)**

La déclaration sommaire comprend deux phases :

###### **2.4.1.1. La conduite en douane des marchandises**

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

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

###### **2.4.1.2. La mise en douane des marchandises**

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

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

**2.4.2. La déclaration en détail**

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

**2.4.2.1. Etablissement de la déclaration en détail**

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

- La déclaration est déposée en cinq exemplaires :
- Le premier exemplaire est intitulé « exemplaire douane » ;
- Le deuxième exemplaire est intitulé « exemplaire déclarant » ;
- Le troisième exemplaire « exemplaire banque » ;
- Le quatrième « exemplaire statique » ;
- Le cinquième exemplaire est intitulé « exemplaire retour », établi lorsque l'opération fait l'objet d'un régime suspensif.

**2.4.2.2. Les documents à annexer à la déclaration en détail :**

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

- **Registre de commerce**

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

- **Identifiant fiscale**

Il est délivré par les services des impôts.

- **Facture commerciale**

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

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

- **Mandat du commissionnaire en douane**

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

- **Documents d'inspection aux frontières**

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

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

- **Autorisations**

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

- **Document justificatif de l'origine**

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

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

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

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

Ce bordereau doit être produit :

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

- **La note de détail**

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

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

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

## **2.5. Dépôt de la déclaration en détail**

Constituer des éléments suivant :

### **2.5.1. Délai de dépôt**

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

Le délai de dépôt de la déclaration est donc fixé à vingt et un jours (21) jours francs à compter de la date de déchargement des marchandises. Si à l'expiration de ce délai la déclaration en détail n'est pas déposée, la marchandise est constituée d'office sous le régime du dépôt, par le receveur des douanes, pour une durée de deux mois. Passé ce délai, la marchandise est acquise au profit du trésor public.

### **2.5.2. Dépôt anticipé (La déclaration anticipée)**

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

### **2.5.3. Dépôt de déclaration incomplète**

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

### **2.5.4. Lieu de dépôt**

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

### **2.6. Recevabilité de la déclaration en détail**

L'agent des douanes de la recevabilité est chargé de ce contrôle de conformité qui consiste en la vérification des éléments suivants :

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

### **2.7. Enregistrement de la déclaration**

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

Les déclarations enregistrées ne peuvent être modifiées .Toutefois, les déclarations déposées par anticipation doivent être rectifiées au moment où il est justifié de leur arrivée.

L'enregistrement de la déclaration en détail constitue un acte authentique, il engage la responsabilité du déclarant et constitue, pour le service des douanes, le support juridique de ses interventions. Une fois enregistrées, les déclarations sont orientées vers un des circuits, vert, orange ou rouge.

### **2.8 La vérification de la déclaration**

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

La vérification vise à :

- Contrôler le bien fondé des énonciations et des documents joints par un contrôle sur pièces ;

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

**Conclusion :**

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

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

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

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **Introduction**

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

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

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

### **Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil**

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

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

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

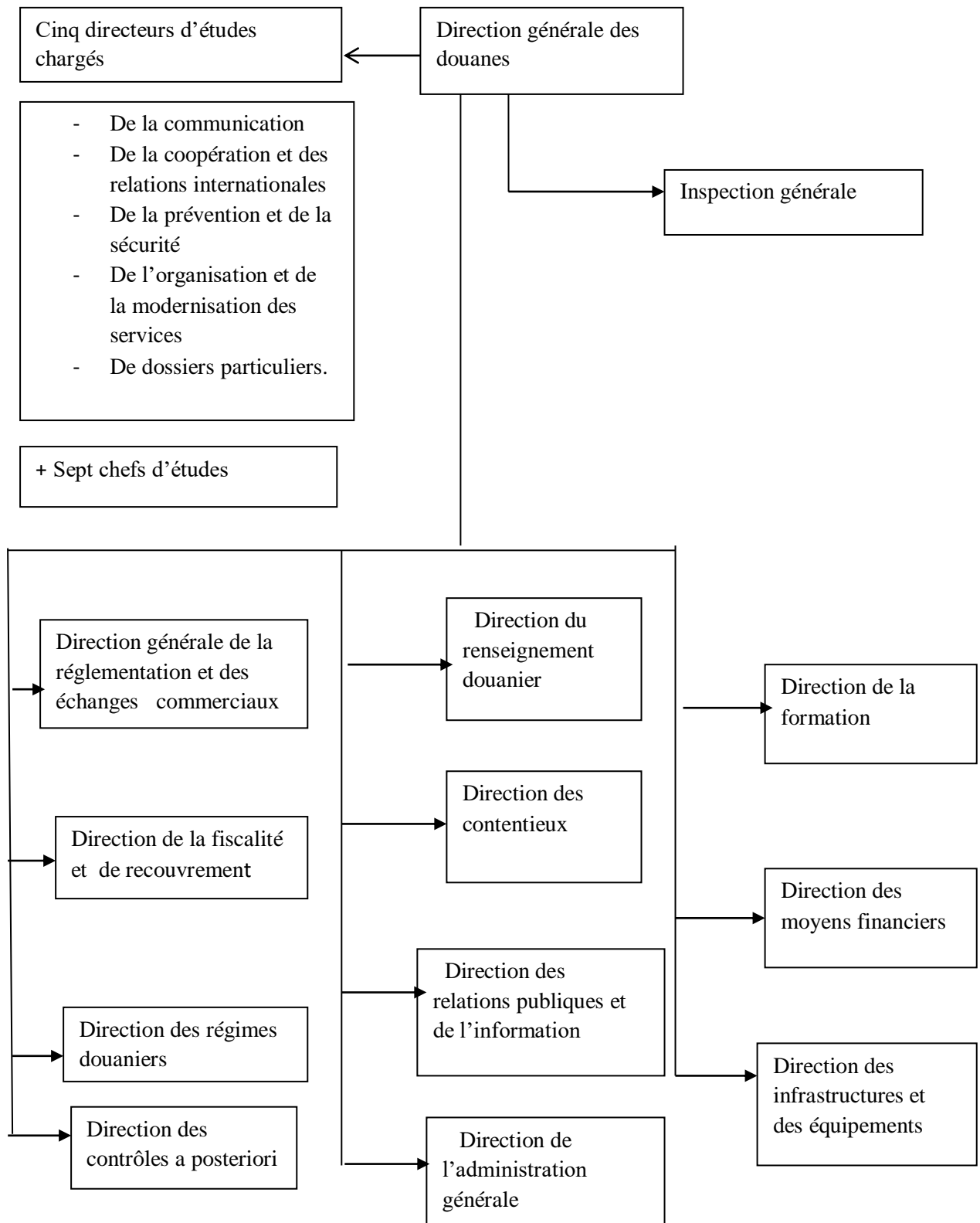
##### **1-1-1- Direction générale de douane**

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

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

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

**Organigramme N° 01** : Représente l'organisme de la direction générale des douanes



**Source:** Schéma remis par le sous-directeur de l'information et de communication. <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Documentation remise par la direction régionale des douanes d'Alger port.

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **Remarque**

Article 1er.- En application des dispositions de l'article 06 (alinéa 03) du décret exécutif n° 11-421 du 13 Muharram 1433 correspondants au 08 décembre 2011, susvisé le présent arrêté a pour objet de fixer les sièges administratifs des directions régionales des douanes et les inspections divisionnaires qui leur sont rattachés au titre de leur compétence territoriale<sup>2</sup>.

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

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

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

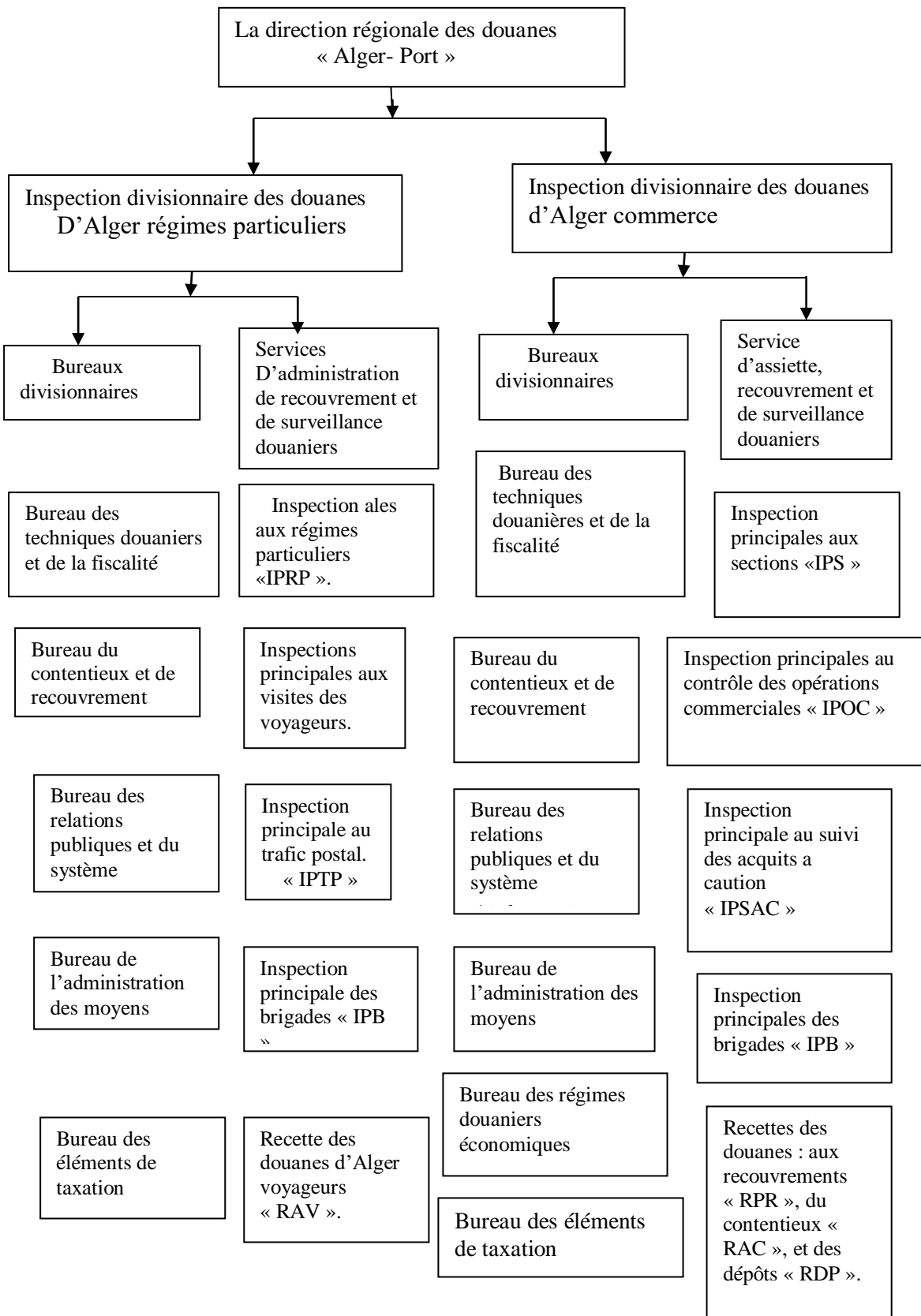
- Inspection divisionnaire des douanes « Alger commerce » : inspection qui s'occupe des opérations commerciales, dédouanement et vérification des marchandises et de leurs documents suivis ;
- Inspection divisionnaire des douanes d'Alger « régime particuliers », elle s'occupe des voyageurs et de leurs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

---

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

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

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



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

## **Chapitre III La gestion de la chaine logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **1-2- Le transport maritime en Algérie**

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

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

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

##### **1-2-1-1- La période de 1962-1965**

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

##### **1-2-1-2- La période de 1965-1976**

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

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

##### **1-2-1-3- La période de 1976-1998**

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

---

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

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **1-2-1-4- La période de 1998**

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

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

Le transport maritime en Algérie a longtemps été le domaine des entreprises publiques mais depuis quelques années due à la vague de privatisation, les entreprises étrangères et notamment françaises s'intéressent de plus en plus au moyen de distribution en Algérie.

Alors selon le ministère des transports, actuellement l'Algérie n'atteint les objectifs fixés pour ces dernières années concernant le transport maritimes plus de 98% des marchandises destinées à l'Algérie passent par les compagnies de transport étrangère, tel que :

CMA-CGM qui y détient 35%<sup>4</sup>, MAERSK, COSCO, ARKAS, MSC et la compagnie Allemande (SLOMAN).

Cette situation est aussi causée par le désinvestissement de l'Etat dans le transport maritime de marchandise, ce qui a laissé la voie libre aux armateurs étrangers, dont les surcoûts imposent lourdement l'économie nationale (environ de 12 milliards de dollars en 2011, l'année durant laquelle l'Algérie avait importé à peu près de 50 milliards de dollars)<sup>5</sup>.

D'une autre part, l'État Algérien gagne en s'inspirant des compagnies maritimes étrangères, dont elle cesse d'injecter de l'argent à fonds perdus, dans des entreprises calamiteuses qui lui dévorent l'argent, le temps et énergie autre les scandales répétitions telles que la CNAN.

Pour une économie croissante échange extérieurs rentable, Saadi Arezki « expert consultant international », déplore t'il : « il en a été autrement et la dernière chute des cours des hydrocarbures, qui a mis en exergue la fragilité d'une économie basée sur la seule ressource pétrolière, a mécaniquement ramené la réflexion des autorités sur les possibilités de développement vers l'Afrique pour permettre de sortir de cette dépendance pétrolière »<sup>6</sup>.

Encore plus aux réalités du pays : repenser le marché africain et ses ouvertures est une chose pour réaliser des opportunités en est une autre...etc.

---

<sup>4</sup> Document remise par la direction régionale Alger Port, d'un article de Chems-Eddine. Hafiz du jeudi, 12/04/2012-10 :29 : « les nouvelles conditions de fret maritime en Algérie »

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> article de Naima Benouaret, Journal Anderson National Express, :, « la conquête du marché africain, une Chimère pour l'Algérie », décembre 2016.

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

Les échanges économiques car c'est de cela dont il s'agit ne peuvent concrétiser dans des conditions bénéfiques, sans l'existence d'une chaîne logistique permettant le transport, le stockage, la distribution des produits, pièces détachées....etc. ».<sup>7</sup>

Aujourd'hui l'Algérie n'a pas les moyens dont elle disposait dans les années 1970-1980 : 50 navires de transport maritime, une couverture des échanges extérieurs de 34% avec un poids important sur la détermination des services et des taux offerts une flotte SNTR de plus de 5000 camions des entrepôts de stockage appartenant à plusieurs entreprises nationales.

Actuellement le pavions national compagnie national algérienne de navigation (CNAN), couvre moins de 02% des échanges extérieurs, le transport maritime est passé sous le contrôle de trois opérateurs européens qui offrent les services qui veulent et appliquent les taux et les surcharges qu'ils veulent la chaîne logistique nationale (entrepôt, distribution et stockage.... etc.), est réduit à sa plus simple expression.

La CNAN en raison de sa taille critique de l'environnement institutionnel, législatif et réglementaire dans lequel elle évolue mal, outre un management limité par des contraintes de toute nature, il existe des logisticiens algériens susceptibles de réaliser des opérations logistiques de bout en bout et en mesure de négocier des tarifs moins prohibitifs, mais ils sont bridés par le système bureaucratique, notamment bancaires et financiers<sup>8</sup>.

### **1-3-L'organisation portuaire en Algérie**

Pour améliorer l'organisation et la performance de la chaîne logistique, l'État Algérien aviez recommandé l'organisation d'une communauté portuaire, associant toute la famille des échanges (transitaires et gros chargeurs) et des transporteurs (routier, consignataire, courtier et maritimes...etc.).

Suivant l'article 888- Au sens de la présente ordonnance, le port est un point du rivage de la mer aménagé et équipé pour recevoir, arbitré des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritime, de pêche et de plaisance<sup>9</sup>.

Ce texte législatif et réglementé permet de nous faire savoir que les activités portuaires englobent toutes les activités qui sont liées à la réception des navires.

---

<sup>7</sup> . Ibid.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Document remise par la direction régionale des douanes Alger-Port « code maritime en Algérie ».

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **1-3-1- L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie**

Le système portuaire en Algérie a connu durant son développement des phases d'évolution et ceci suite à une politique libérale qui même a permis à des interventions non seulement publiques mais aussi privé à prendre une place dans la structure portuaire actuelle<sup>10</sup>.

#### **1-3-1-1- Période : 1962-1971**

Elle est caractérisée par l'autonomie de trois ports, Alger, Oran, et Annaba et régime de la concession des chambres de commerce pour les autres ports.

#### **1-3-1-2- Période : 1971-1982**

Création de l'organisation nationale de pilotage (ONP) en 1971 qui était chargé de mission de puissance publique et d'autres missions à caractère commercial (pilotage et avitaillement en eau)

Et de la société nationale de manutention (SONAMA) qui a pris en charge tout le monopole de manutention et de magasins généraux, ainsi que la manutention rattachée à la compagnie nationale algérienne de navigation(CNAN) et le remorquage qui lui devenu une structure rattachée.

#### **1-3-1-3- Période : 1982- 1989**

L'organisation des ports repose sur dix(10) entreprises, elle se traduit par la restructuration des entreprises intervenues à cette période qui visé la décentralisaient de la gestion ainsi qu'une meilleure adéquation entre la taille de l'entreprise, son niveau d'intervention et sa compétence territoriale.

L'entreprise portuaire en Algérie a crée les ports de Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran et Ghazaouet.

1982 naissances de l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL).

1988 créations des entreprises publiques économiques (EPE).

#### **1-3-1-4- Période : 1990-1992**

D'un côté, la logique d'extraversion des flux hérités de la période coloniale est renforcé en Algérie, ce qui a rendu l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime de l'autre côté, le retard dans la modernisation des infrastructures portuaires accentue leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne.

---

<sup>10</sup> Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

Le passage de l'économie étatisée à l'économie libérale au début des années 1990 n'a fait qu'aggraver la tendance, les ports étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délai d'attente très longs des navires, saturation des terminaux et accessibilité nautique limitée...etc.), allant jusqu'à ralentir l'insertion même du pays dans l'économie mondiale.

En 1992 l'ordonnance qui accorde aux entreprises portuaires d'Alger (EPA) un statut de société par action (SPA) qui leur accorde large autonomie.

L'effort des investissements portuaires en Algérie, en évoluant jusqu'aux années 2000 uniquement les ports pétroliers.

### **1-3-1-5 Période : 2006-2007**

Dans ce contexte mondial les autorités Algériennes réfléchissent à de nouveaux modes de gouvernance en s'associant à des partenaires privés étrangers, l'enjeu est d'arriver à avoir le mode de partenariat public privé qui conviendrait aux spécificités algériennes réticentes aux réformes domaniales ils optent alors pour une privatisation des activités portuaires commerciales dans le décret exécutif 2006.

La privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offre à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger.

En 2007 la faiblesse des capacités de déchargement et de la bureaucratie est parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité des services de la productivité et de la compétitivité.

La solution que le gouvernement a suivie pour mettre fin à ces tares au port d'Alger et d'obliger les importateurs et exportateurs des marchandises non containerisées à opérer leur déchargement dans d'enceintes portuaire telle que :

- Magasin sous douane : espace agréé pour le stockage de marchandise pondéreuse ou en conteneur et qui proviennent de l'étranger en l'attente d'une destination douanière ;
- Port sec : est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique direct avec un port maritime.

### **1-3-1-6- Période : 2008-2011**

La privatisation du port d'Oran, la sélection des possibles opérateurs privés internationaux intéressés par sa gestion. Le rendement portuaire en Algérie est le plus faible en

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

méditerranée en raison du sous-équipement des terminaux de la mauvaise gestion du stockage et des faibles tirant d'eau en 2011.

### **1-3-1-7- La situation actuelle portuaire en Algérie 2016**

Des mesures récentes prises par les autorités Algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux à fin qu'ils puissent d'une part, assurer leur rôle d'infrastructure de transports et d'outils d'aménagement de territoire, ainsi que réduire la dépendance envers les autres ports Maghrébins et Méditerranéens, en tirant plus d'escales directes, ou s'ajoute les contrats de management passés avec des partenaires étrangers Dubaï Port World (DPW), pour les ports d'Alger et de Djendjen et Prote international (Singapour) pour le port de Bejaia.

Actuellement pour la situation portuaire l'Algérie a décidé de se lancer en 2016 dans l'investissement de plus grands projets depuis l'indépendance et qui s'agit d'un nouveau port commercial de la région centre du pays qui sera situé entre les villes de Cherchell (Tipaza et de Tenes « Chlef »), ce futur port permettra de devenir la zone industrielle à l'Algérie ce qui fera booster et lancer sa production nationale, ainsi qu'il va permettre entre autres en l'Algérie d'acheminer les marchandises vers l'Afrique après un son raccordement aux axes autoroutiers.

### **1-3-2- Le classement des ports en Algérie**

Selon l'article 889 du code maritime de l'Algérie, les ports sont classés selon leur destination en<sup>11</sup> :

#### **1-3-2-1- Port de commerce**

Sont réputés ports de commerce classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des personnes, des marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime ou mode terrestre de transport et inversement ainsi que touchent les opérations liées à la navigation maritime.

#### **1-3-2-2- Port de pêche**

Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.

#### **1-3-2-3- Port de plaisance**

Sont classés dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité.

---

<sup>11</sup> Documentation remise par la direction régionale d'Alger port « code maritime en Algérie »

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

Toutefois peut-être exercées au niveau d'un port de commerce à titre accessoire les autres activités liées à la défense nationale à la pêche et à la plaisance.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Le trafic maritime en Algérie est caractérisé par un déséquilibre entre les importations (20 millions de tonnes) et les exportations (80 millions de tonnes) et ceci s'explique par la part dominante des hydrocarbures exportés.

L'investissement de l'Algérie dans le domaine portuaire concerne uniquement les ports pétroliers.

Les ports polyfonctionnels construits au début de la colonisation française accusent un retard important, confrontés aux infrastructures vétustes et considérés comme des ports de la première génération, la raison pour laquelle le ministère des transports efforce le transport des hydrocarbures.

Les ports d'Alger constituaient une configuration adaptée aux navires de petite taille en raison de la profondeur théorique de ces ports.

Ce qui a permis de doubler les efforts pour moderniser ce secteur logistique des ports algériens et de son trafic.

### **1-3-3- Les principaux ports en Algérie**

#### **1-3-3-1- Le port d'Alger**

Le port d'Alger joue d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et ainsi à l'échelle nationale du fait qu'il est le plus grand et le principal port en Algérie située dans la partie Nord-Ouest de la baie d'Alger on peut dire que c'est le pomment de l'économie nationale (premier port commercial). Le port s'étend sur une surface globale de 126 hectares il est d'une longueur de 17km d'où 36 quais qui sont construits suivant des moles successifs allant d'Ouest en Est dans la profondeur varie de cinq (05) mètres à dix (10) mètres peuvent accueillir environ 30 bateaux à la fois et un (01) bateau des voyageurs et un (01) bateau pétrolier sa capacité est de 6000 conteneurs par an<sup>12</sup>.

Le plan d'eau abrité par les ouvrages est de 184 hectares divisés en (03) bassins successifs :

- Bassin de vieux port 75 ha ;
- Bassin de l'Agha 35 ha ;
- Bassin de Mustapha 75 ha.

Le port d'Alger est constitué d'une inspection principale brigade permettant de suivre toutes les opérations du commerce (import, export) réalisé par les opérateurs économiques

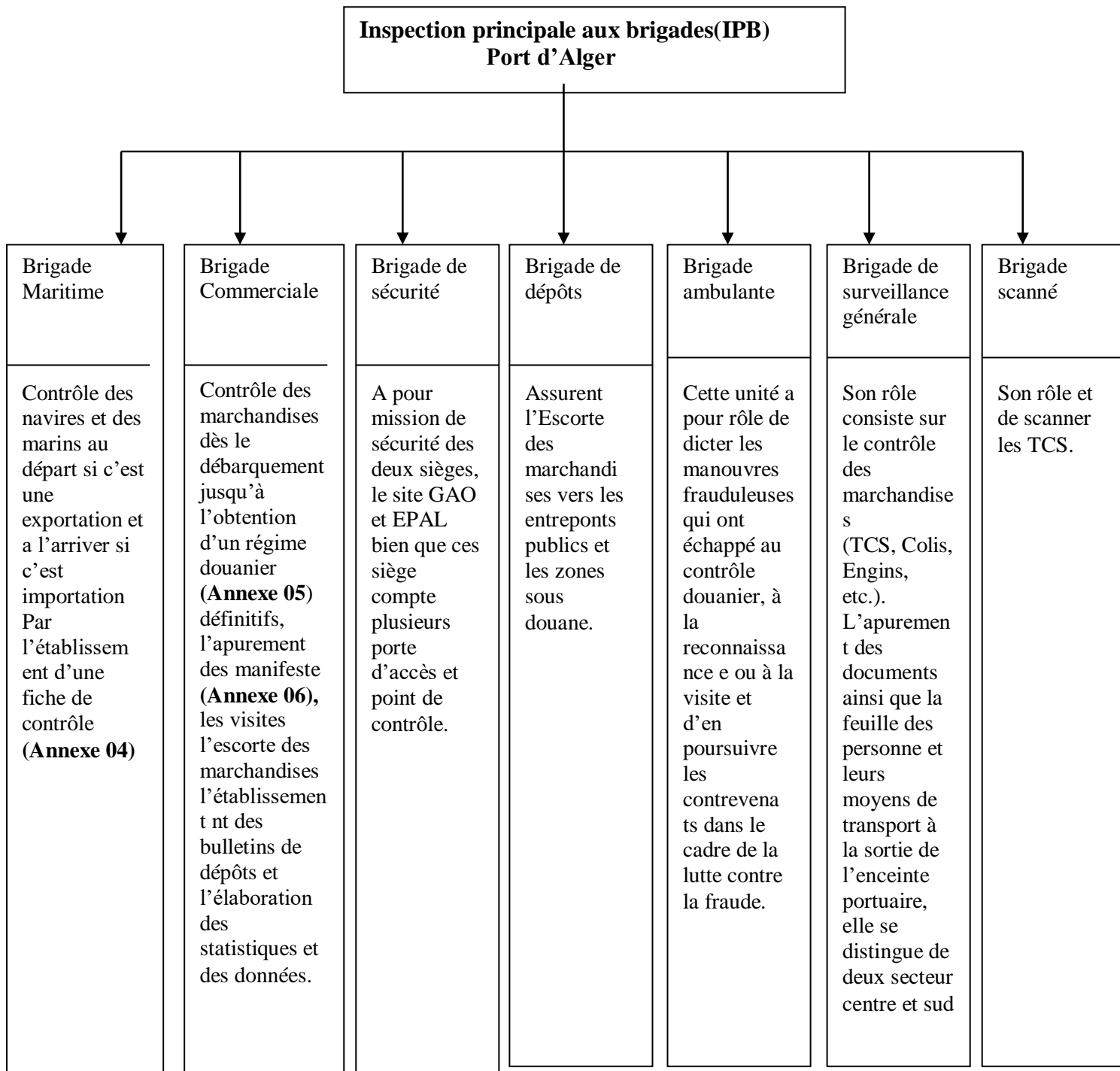
---

<sup>12</sup> Documentation remise par l'inspecteur principal aux sections de la direction régionale de douane Alger-port.

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

depuis leur départ et leur arrivée sur le territoire national du port d'Alger, leur rôle s'explique suivant les deux schémas en dessous :

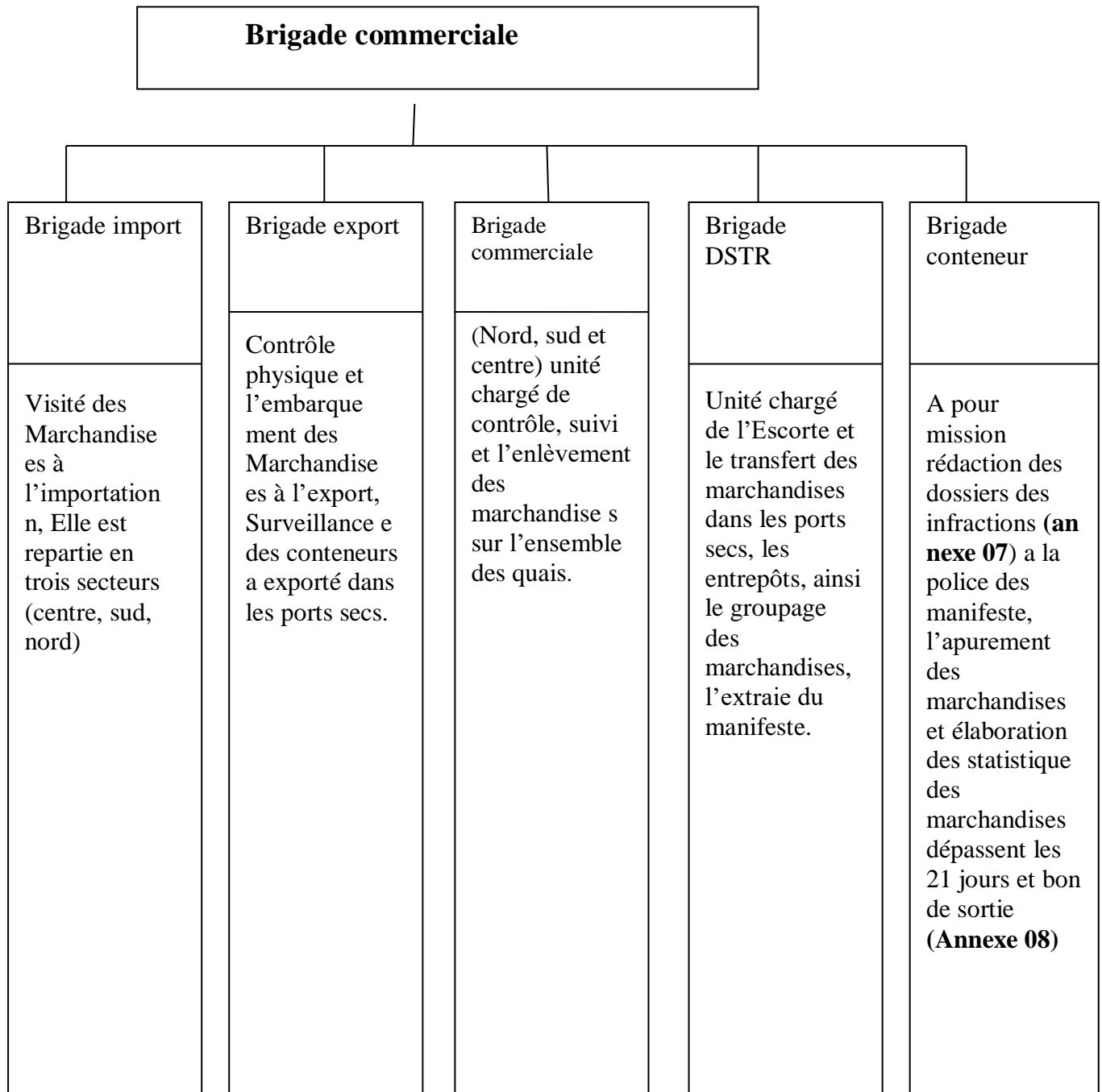
**Organigramme N°03 : inspection principale aux brigades d'Alger-Port commerce**



**Source :** élaborer par nous-mêmes à l'aide de l'entretien de monsieur CHalah Mohamed responsable et chef de brigade conteneur.

## Chapitre III La gestion de la chaine logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

**Organigramme N°04 : contenu de la brigade commerciale**



**Source :** élaborer par nous-mêmes à l'aide de l'entretien du chef de brigade commerciale monsieur Charef Bachir.

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

En 1999, crée le Dubai Port World (DPW) et ceci après l'expérience réussite de port de Bejaia, alors le pouvoir publique en conclut un contrat de gestion de gré à gré avec leur partenaire DPW pour la gestion des ports d'Alger et de Djendjen. Ce partenaire a permis à DPW d'entrée en méditerranée les négociations avaient commencé en Algérie depuis 2006, mais elles ont été retardées à cause d'une politique de menace qui circule à l'arrivée d'une entreprise étrangère.

Et Djazaïre Port World fut créé société joint-venture (50/50) entre DPW et l'entreprise portuaire d'Alger EPAL.

### **1-3-3-2- Le port de Bejaia**

Bejaia joua un rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique, les avantages douaniers et les échanges étaient très denses.

Le port de Bejaia fait un relai entre l'Est et le centre du pays ainsi qu'une zone d'ouverture sur la mer pour l'arrière du pays, ce port algérien situer dans la ville de Bejaia dans la région de la petite Kabylie fit charger le premier pétrole en 1960 il est consacré au commerce international et aux hydrocarbures, classé comme étant deuxième port d'Algérie en matière d'activité commerciale, ainsi qu'il s'agit du premier partenariat. En 2006, la gestion de port de Bejaia a été confère à la société Singapourienne prote international pour une période de 20 ans, après avoir créé la joint-venture BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal).

La stratégie adaptée par le port de Bejaia consiste sur le plan logistique un développement économique des régions constituant leur Hinterland.

Parmi les projets lourd a rentabilisé par la DG Douane sont la création de plateforme logistique de TIXTER et d'IGHIL OUBEROUAK.

Ces infrastructures mise en place pour un soutien logistique apporté aux opérateurs économiques de la région qui pourront mieux organiser leur activité de distribution<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

---



Source : image extrais du site [www. Google image. Fr.](http://www.google.com)

### 1-3-3-3- Le port d'Oran

Le port d'Oran création moderne qui s'ouvre dans la rive sud de la Méditerranée occidentale situer environ 400 km à l'ouest d'Alger a moins de 200 km des rivages ibériques et non loin du détroit de Gibraltar, ce qui lui permet de bénéficier d'une situation géographique du premier plan.

Ce port constituait de 16 quais et 23 postes à quai, dont il s'étend à 72 ha de terrepleins et 122 ha de plan d'eau.

L'entreprise portuaire d'Oran est une entreprise publique économique(EPE).

Ce port est doté d'une gare maritime, d'un silo à céréales, d'un terminal à conteneur et de plusieurs installations spécialisé<sup>14</sup>.

### 1-3-3-4- Le port Djendjen (port world)

Le port de Djendjen situé à l'est de l'Algérie, il dispose d'une plateforme d'eau profonde permettant d'accueillir des navires de 120.000 tonnes.

Il bénéficie d'une liaison terrestre et ferroviaire comme l'autoroute Est-Ouest.

Le groupe DPW (Dubai Port World), s'est engagé à moderniser ce port pour lui permettre de recevoir les grands navires de dernière génération et pour en faire la plus grande station de conteneur de l'Est du pays<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

<sup>15</sup> Ibid

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **1-3-3-5- Le port d'Annaba**

Le port d'Annaba fait partie des dix(10) principaux ports de commerce d'Algérie, son champ d'influence s'étend sur douze(12) wilaya du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles telles que les mines de fer, de phosphate et les champs pétroliers.

Il est situé au point d'intersection d'importants réseaux routiers et ferroviaires qui lui assure une excellente fluidité. Il est relié aux réseaux des voies expressives de l'Est et le Sud Est du pays et aux réseaux ferroviaires nationaux.

Alors il est considéré comme quatrième port d'Algérie en matière de volume de flux, il est surtout le premier port industriel du pays, l'extension du port de Annaba servira principalement à des engorgés un point d'échanges commerciaux, sature le port d'Annaba est le plus rentable du pays car l'attente en rade n'excède pas 48 heures.

### **1-3-3-6- Le port de Cherchell**

Le port de Cherchell considéré comme l'un des plus grands projets en Algérie, le port d'EL Hamdania sera destiné aux transports de marchandises après son raccordement aux réseaux ferroviaire et aux autoroutes l'habilitant ainsi aux échanges commerciaux avec l'Afrique.

Financement et exploitation et réalisation chinoise, la Chine décroche le gros lot en Algérie, l'infrastructure portuaire lancée à crédit long terme, le futur grand port sera réalisé par deux (02) compagnies chinoises. Le futur grand port d'EL Hamdania sera réalisé dans un délai de sept(07) ans mais mis en service dans quatre(04).

A cet effet ; il disposera de vingt-trois (23) quais de capacité de traitement de 25,7 millions de tonnes/an de marchandise<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Documentation remise par le sous-directeur de la communication et de l'information de la direction régionale du port d'Alger.

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

---



Source : www. Google. Image du port de cherchel.fr

### Section 02 : la logistique du commerce international par voie maritime à partir du port d'Alger.

#### 2-1- Suivis d'une opération de la chaîne logistique à l'international de la marchandise par voie maritime à l'import.

Avant de procéder à une opération du commerce international à l'import y a des documents qui sont exigés en Algérie tel qu'ils sont en **(annexe09)**

- Facture commerciale définitive originale ;
- Liste de colisage ;
- Certificat contrôle qualité original ;
- Certificat d'origine original ;
- Déclaration d'origine ;
- Certificat de conformité du fabricant ;
- Certificat EUR1 ;
- Déclaration export (EX1/EXA).

Pour bien comprendre ce que c'est l'acte du commerce international il faut comprendre que les deux (02) intervenants principaux sont l'exportateur (vendeur) et l'importateur (l'acheteur).

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

L'opération que nous allons exposer dans notre étude concerne les étapes de facilitation que l'opérateur algérien procède pour pouvoir bien mener ces opérations logistiques d'import à l'international de la confiserie de chocolat de Kinder.

### **2-1-1- Étape 01 :(contrat commercial à l'international)**

La naissance du besoin qu'il soit une importation ou une exportation (matière première, produit semi fini, produit fini). Ce besoin est rétabli par une demande d'achat, dans laquelle on trouve :

- Quantité demandé ;
- Date demandé ;
- Date d'édition ;
- Numéro d'édition.

En suite prospection des fournisseurs dont laquelle l'acheteur fait une liste de ces fournisseurs ou il leur envoie les demandes d'offres ou bien les conditions commerciales.

De sa part, le fournisseur répond au service d'achat après le traitement des conditions proposées.

Après une négociation des offres, l'acheteur envoie un fax pour ses fournisseurs dont il demande une réduction des prix.

Le client établit un tableau comparatif des offres (TCO) dans laquelle il va mentionner les offres reçues par ces fournisseurs, et mentionner sur le tableau le fournisseur sélectionné et qui sont rejetées et les motifs de rejet.

Le service d'achat opte pour un fournisseur sélectionné pour ses meilleures conditions commerciales et qui dépend des caractères logistiques.

Etablissement d'une fiche de vérification de plusieurs éléments de ses fournisseurs sélectionnés, selon :

- Qualité de service ;
- Qualité de l'assistance ;
- Évaluation des prix et des délais, ce qui fait apparaître l'établissement du contrat d'achat (import) à l'international de l'entreprise algérienne « SARL DRACO » avec le pays exportateur de l'Europe(Malt).

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

**Le contrat est signé sous les conditions suivantes :**

- Désignation de la marchandise (confectionnally kinder chocolate) ;
- Mode de paiement (remise documentaire) ;
- Type d'emballage (conteneurs frigorifiques) ;
- Délai de livraison (deux semaines) ;
- Quantité ;
- Prix unitaire ;
- Le montant total de la marchandise ;
- L'incoterm (CFR, CIF, FOB).

Le bon de commande est rempli le service logistique établie un dossier qu'il va transmettre au chef de département de l'entreprise SARL DRACO dans le dossier contient :

- La fiche de vérification, la facture performante, le tableau des offres comparatif, la liste des fournisseurs consultés et le bon de commande qui sera faxé à l'entreprise sélectionné.

Ainsi que les documents du fournisseur motionnons on trouve :

Facture commerciale, certificat d'origine, liste des coulissages et certificat de conformité.

La confirmation de la commande a dressée au client SARL DRACO sélectionné à partir d'un courrier qui annonce les références de la demande établie, préalablement le montant, le paiement et l'expédition de la marchandise par le fournisseur étranger du pays de MALT vers l'opérateur national.

### **2-1-2- Etape 02 : (Relation banque client)**

La banque devient le propriétaire provisoire de la marchandise importée avant le propriétaire réel.

L'opérateur algérien présente à la banque la facture a payé à son exportateur, après avoir ouvert un compte bancaire à l'international, en Algérie la période d'envoyer l'argent à pays peut y aller jusqu'à six(06) mois en parallèle le fournisseur fait l'expédition, la monnaie ne sera pas toucher par lui jusqu'à ce que l'importateur touche à sa marchandise.

### **2-1-3- Etape 03 : (relation client et compagnie maritime)**

Qui dépend du pré acheminement jusqu'à l'embarquement, d'où l'exportateur étranger autorise et désigne un transitaire qui se dirige vers une compagnie maritime dans laquelle il

## **Chapitre III La gestion de la chaine logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

trouve un service logistique rapide et moins coûteux, il choisit le « CMA-CGM » afin de demander un conteneur vide contre un chèque de caution.

« CMA-CGM », remet une mise à disposition avec laquelle il va se justifier au parc de vide pour récupérer le conteneur vide.

L'exportateur charge les conteneurs vides sur les camions et se dirige vers son usine pour charger la cargaison (l'empotage).

Le transporteur transporte la marchandise vers le port d'embarquement, le transporteur dépose les conteneurs au quai d'embarquement de port de « NHAVA SHEVA » par la biais de la compagnie maritime.

Dès que la marchandise sera chargée sur le navire JOANNA, sur le voyage 054WMW provenance de MALT et qui a accosté le 16/06/2017, le numéro de gros 1890 de deux conteneurs comportant du confectionally kinder chocolaté, ce qu'on appelle l'embarquement de Terminal Handling Conteneur(TCH).

La compagnie maritime «CMA-CGM », règle la facture du TCH dans le port et qui sera ensuite facturé au client afin de régler sa facture.

En trouve trois (03) situations pour régler les frais de TCH (d'embarquement) :

- Si le contrat conclu entre le fournisseur du pays d'Europe (MALT) et le client (importateur algérien) SARL DRACO et en FOB, alors l'exportateur étranger pays le TCH et le fret au port d'embarquement ;
- Si le contrat conclut et en CFR, le fournisseur vas payer le fret et la TCH au débarquement ;
- Si le contrat conclut entre le client et le fournisseur et en CIF (Cost Insurance et Freight), alors le vendeur est responsable jusqu'au port d'arriver.

### **2-1-4- Etape 04 :( relation client et administration de la compagnie maritime)**

Al 'arrivée du navire au port d'Alger, alors le fournisseur de sa part envoie par le billet de la banque un BILLE OF LADING (le connaissance)(**annexe10**), qui a été rédigé et remis au capitaine du navire, l'importateur SARL DRACO le récupère auprès de sa banque, ainsi que la domiciliation de la facture, ce dernier autorise le transitaire SNC MALKI TANSIT qui se dirige vers la compagnie maritime « CMA-CGM »situé à BEB AZOUAR ALGER pour faire l'échange documentaire :

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

- La facture de TCH. (**annexe 11**) ;
- Un chèque de caution pour le conteneur vide à rendre à la compagnie maritime ou un chèque pour les coûts de fourche.

### **Remarque**

Toute la marchandise qui voyage par voie maritime possède un titre de transport qu'on appelle le connaissement (B/L).

A l'intérieur de B/L on trouve :

- Le nom du navire (JOANNA) ;
- Le poids de la marchandise ;
- Le port de départ (NHAVA SHEVA), destination ALGER ;
- Le numéro de BILLE OF LADING (AMC0554994);
- Le nom de l'expéditeur l'entreprise européenne de MALT vers le destinataire SARL DRACO.

Le Bille of Lading (B/L) établie par une déclaration d'expédition remplie et signée par le fournisseur.

La compagnie maritime « CMA-CGM », établie à l'arrivée du navire un avis d'arrivée et l'envoie à son client.

### **Remarque**

L'avis d'arrivée le document par le quelle le client « SARL DRACO » est informée de l'arrivée réelle des marchandises (**annexe12**) et qui est établie dès l'accostage du navire JOANNA et ceci par le consignataire du navire, ce dernier est le représentant de l'armateur étranger « CMA-CGM » et qui contient les renseignements suivants :

- Nom du client ;
- Désignation de la marchandise ;
- Numéro B/L ;
- Le port d'embarquement ;
- Le port de débarquement ;
- Nom du navire.

Ou retour le « CMA-CGM » remet au client SARL DRACO les documents suivants pour avoir accédé à faire les opérations en douane :

- Avis d'arriver.

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

- Bon de caution.

Ce document permet de procéder au dédouanement de la marchandise.

La compagnie maritime enregistre la marchandise au niveau de direction régional sur le système SIGAD qui de sa part lie au CNIS.

### **2-1-5- Etape 05 :( relation client et administration douanière)**

L'étape qui permet de procéder aux formalités préliminaires ou dédouanement :

- **La conduite en douane des marchandises importées**

Dès l'entrée de la marchandise dans la zone maritime du rayon des douanes le capitaine du navire doit à la première réquisition, soumettre aux agents du service national des garde-côtes (la brigade maritime), qui se rendent à bord pour visiter le navire qui accoste sur le quai à la compagnie de sept (07) agents le sur bord (le journal à bord), sur place les agents de la brigade maritime remplissent une fiche de contrôle à la présence du capitaine du navire pour lui faire le cachet de contrôle du cargo manifeste.

#### **Remarque**

Pour déclarer tout détail sur le navire, le douanier de la brigade maritime va demander un officier pour aider à contrôler les cabines, dévisser et salle de machine...etc. Pour une durée qui pourra aller jusqu'à deux heures.

#### **Remarque**

Si y a une marchandise non déclarée ou bien interdite, alors l'agent de la brigade maritime va faire venir le capitaine du navire pour le reconnaître ce qui va aller vers une procédure à l'amande (service contentieux).

- **La mise en douane**

La responsabilité du transporteur est dérogée vers la responsabilité de la douane depuis que la marchandise est mise sous un régime et mise dans les entrepôts (magasins et aires de dépôts), en vue de l'accomplissement des formalités de dédouanement par le transitaire.

Selon le code des douanes algériennes : « les magasins et aires de dépôts temporaires peuvent être créés par des personnes physiques ou morales, leur création, leur placement, leur construction et leur aménagement sont soumis à l'agrément préalable de l'administration des douanes<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup>Documentation remise par la douane d'Alger port « code des douanes de l'Algérie ».

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

Les magasins de dépôts temporaires sont situés dans l'enceinte portuaire sous forme de terre-pleins, présentent toutes les conditions nécessaires permettant l'exploitation des lieux d'assurer l'exécution des missions douanières, l'objectif de les mettre en vue de l'engorgement des ports maritimes.

- **Etablissement de la déclaration en détail**

Par cette déclaration, le déclarant s'engage sur les peines de droit à accomplir les obligations découlant du régime choisi et à fournir tous les renseignements et codification nécessaire au service des douanes pour l'identification de la marchandise, ou de finir d'établir les droits et taxes dues d'appliquer la législation douanière et les statistiques.

La déclaration en détail est nécessaire pour chaque opération, l'objectif de gérer la distinction des différentes positions douanières.

Le déclarant est tenu d'établir sa déclaration en détail par écrit à la salle de saisie dans le système SIGAD, afin que les services de douanes assurent un contrôle plus efficace des opérations de dédouanement.

Après le paiement de la quittance par le transitaire, il reçoit le bon à délivrer qui contient : la Gro, régime, numéro de déclarant, date du bon à délivrer, nom de l'opérateur, articles, ensuite le déclarant se tourne vers la brigade conteneurs qui est la dernière phase de déclaration pour présenter le bon à délivrer le scanner si c'est un opérateur du circuit rouge ou orange et le chef de brigade lui fait un bon de sortie.

Enfin, la remise du conteneur ou port sec de la compagnie maritime « CMA-CGM » par le transporteur après avoir déchargé la marchandise ou dépôts de client SARL DRACO.

Si le client respecte les délais de la remise des conteneurs vides sans faire de retard, la compagnie maritime lui passe son chèque de caution, alors rien n'a payé.

Si le client dépasse le délai qui est de 85 jours, alors il paie la facture surestaries et la compagnie maritime lui remet un reçu de paiement avec laquelle il va justifier pour récupérer son chèque de caution.

### **2-2- Suivi d'une opération de la chaîne logistique à l'international de la marchandise par voie maritime à l'export.**

Les étapes de la logistique internationale à l'exportation en Algérie sont différentes de celle de l'import :

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

Tout d'abord pour faire une exportation en Algérie, doit avoir un registre de commerce, dont le dossier est sous conditions suivantes :

- Certificat de fraude (produit propre à la consommation) ;
- Domiciliation de la banque ;
- Mise à quai pour embarquement du conteneur(TC) ;
- Numéro d'identification fiscale ;
- Producteur de bien à exporter ou autorisation du producteur.

Cet ensemble de condition permet à l'opérateur économique Algérienne de procéder aux opérations logistiques internationales à l'export.

### **2-2-1- Etape 01 :(relation client, l'expéditeur)**

Dépend de la relation acheteur et vendeur à l'international, ce qui prouve a signé un contrat de vent à l'international pour expédier vers les pays étrangers dans le contrat contient :

- Condition de paiement ;
- Condition de vente ;
- La date de validité du contrat ;
- La date limite d'expédition ;
- Les conditions de transport et d'assurance ;
- Les documents exigés ;
- Le délai de paiement ;
- La désignation du tribunal en cas de conflit.

Chaque condition appelée clause et chaque clause doit être débattue avant de la Motionner dans le contrat, ainsi que des conditions de services logistiques telles que :

- Mode de paiement ;
- Choix du transport ;
- Mode de transport ;
- Mode d'emballage ;
- Choix du conteneur ;
- Lieu de paiement du fret et l'incoterm choisi ;
- Le choix de l'assurance.

Enfin deux signatures qui vont permettre la naissance d'une relation commerciale à l'international.

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

### **2-2-2- Etape 02 : (relation banque, expéditeur)**

En concrétisant l'opération commerciale par un contrôle détaillé l'en contenu du contrat par la banque, l'opérateur économique algérien (Sarl sud dattes) envoie la facture à payer à l'importateur étranger (Djebel Ali) qui va durer(06) six mois, en parallèle de l'expédition la monnaie ne sera pas touchée par l'exportateur algérien que lorsque son importateur touche à sa marchandise.

### **2-2-3- Etape 03 : (relation transitaire, compagnie maritime)**

Alors l'exportateur algérien autorise un transitaire (00), pour effectuer les relations logistiques suivantes :

Le transitaire se dirige vers une compagnie maritime pour affrètement des conteneurs nécessaire pour la marchandise, et parmi les compagnies maritimes les plus connues en Algérie : COSCO, ARKAS, CMA-CGM, MSC, MAERSK (la plus grande compagnie maritime dans le monde), SLOMAN (compagnie maritime Allemande).

Et chaque compagnie contrôle gère ces conteneurs de débuts jusqu'à leur arriver à l'usine et leur restitution vers leur territoire (parc).

Le transitaire s'engage avec la grande compagnie maritime française CMA-CGM, située à BEB AZOUAR, et qui est le 3ème opérateur mondial de transport en conteneur, pour entamer l'étape de la mise à disposition (Booking) ; qui constitue une réservation de conteneurs vides qui est menée et garantie par un chèque de caution.

Est parmi les conteneurs utilisés par le « CMA-CGM » en trouve<sup>18</sup> :

- **Les conteneurs d'usage général ou les conteneurs « Dry »**

Sont les conteneurs les plus courants, capables de transporter la plupart des marchandises générales conditionnées en cartons, caisses, sacheries, boîtes, balles, fûts ou palettes ou en vrac. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides comportant au moins une de ces parois équipée d'une porte et construits aux fins de transporter tous types de marchandises.

On distingue quatre types de conteneurs de Dry :

- Conteneur 20' Dry ;
- Conteneur 40' Dry ;
- Conteneur 40' ST Dry ;

---

<sup>18</sup> Documentation remise par la compagnie maritime CMA-CGM.

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

- Conteneur 40' HC Dry.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

- Les conteneurs « Ventilés »

Ce sont des conteneurs à usage surface de ventilation naturelle a été augmentée par l'ouverture d'orifices de ventilation dans les logerons. Ils servent pour le transport d'ail par exemple :



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de : « barils, bois débité, bobines d'acier, caisses, caoutchouc et coton en balles, colis en carton, fûts, palettes, véhicules légers utilitaires, meubles, sacherie et tôles en fardeaux . . . etc.».

### Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

---



Source : Document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de marchandise organique : « bulbes, cacao café en sac, pommes de terre et oignons...etc. ». Convient pour le transport de marchandise de même type que le Dry Ventilé.

- **Les conteneurs plats « 20' ou 40' » ou bien « conteneur plateforme »**

Sont des conteneurs constitués d'une plateforme et de parois latérales. Les parois peuvent être parfois mobiles afin de faciliter le stockage à vide.

Ce sont les flats constitués d'un armateur de base sans parois latérales qui sont utilisé comme plateforme de charge sur les navires pour le transport de marchandises fragiles et encombrantes.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

Sont des conteneurs qui conviennent pour le transport de marchandises non sensibles aux intempéries telles que : Barres d'acier, feuilles et bobines d'acier, billes de bois, bois déroulés, poteaux télégraphique, tourets de câble, fût, tuyaux, camions / engins et machines lourdes...etc. ».

On distingue deux types de flats :

- Les flats racksfixed end ou à parois d'extrémités fixes.
- Les flats collapsible ou à paroi.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Les conteneurs flats sont destinés à l'emportage des marchandises de toutes sortes, pour autant qu'elles ne soient pas sensibles aux intempéries. Ils sont dépourvus de parois latérales fixes.

Ces conteneurs sont les seuls à admettre, sous certaines conditions, des marchandises en dépassement de hauteur et/ou de largeur. Ils peuvent être chargés par le dessus ou les côtés.

## Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

---

- **Les conteneurs « open top »**

Ce sont des conteneurs à toit ouverts. La différence avec les conteneurs dry est le toit qui est remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible pour faciliter le chargement et le déchargement vertical.



Source : document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Sont des conteneurs qui conviennent pour le transport de marchandises volumineuses ou peu manœuvrables telles que : « machinerie, feuilles de verre, marbre, matériaux de construction et bois de charpente . . . etc. »

- Conteneur à usage général, avec un toit mobile (bâche) pour faciliter le chargement et déchargement des marchandises volumineuses.

- **Les conteneurs « frigorifiques » ou « reefer »**

Ce sont des conteneurs thermiques (parois isolées) qui sont munis de dispositifs de réfrigération et de chauffage. Les conteneurs frigo peuvent être soit alimentés en courant électronique par leur propre installation, soit par l'installation du navire ou du terminal portuaire.

Le transport conteneurisé sous température contrôlée est en constante augmentation. Afin de mieux répondre aux nombreuses attentes de nos clients, la flotte de conteneurs frigorifiques CMA CGM offre un large éventail de motorisations. Chaque marchandise peut ainsi bénéficier de la technologie la plus appropriée.

## Chapitre III La gestion de la chaine logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »

---



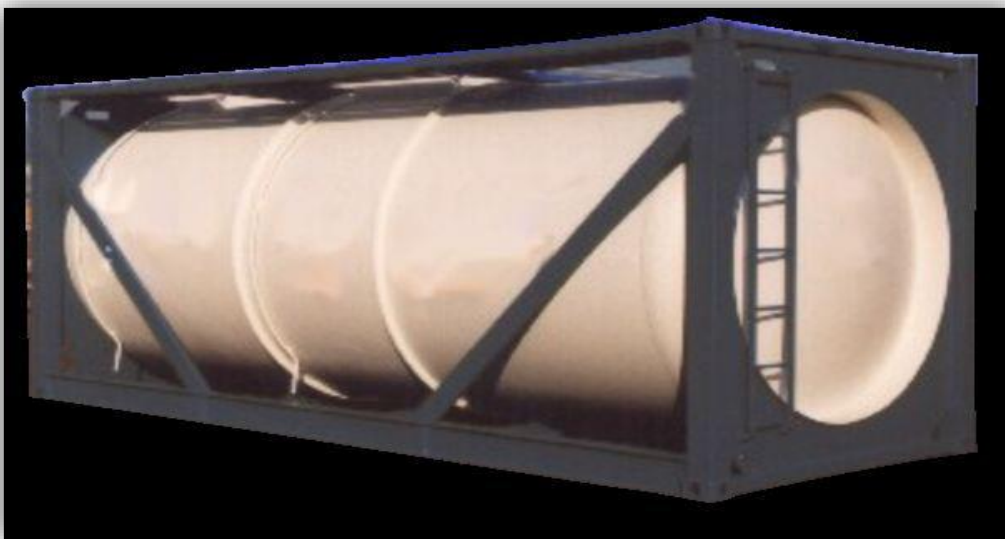
**Source :** document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

Ce conteneur convient pour le transport de marchandises périssables sous température contrôlée : « légumes, fruits, viande, poisson et crevettes . . . etc. »

- Conteneur «Thermiquement» isolé, muni d'un dispositif de réfrigération et de chauffage.
- Pour que l'air puisse circuler, les limites de charge en partie haute intérieure doivent être respectées.

- **Les conteneurs « citernes »**

Ce sont des conteneurs destinés au transport liquide et substances gazeuses (Tank Container). Ils sont composés de la citerne et de l'ossature.



**Source :** Document interne remis par la compagnie maritime « CMA-CGM »

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

Ce conteneur convient pour le transport de : « Résine, Latex, huile, lait, bière, vin, eau minérale et rhum . . . etc. »

- Conteneur spécifique contenant la citerne et l'ossature.
- Réglementations et spécificités techniques à prendre en compte pour ce qui concerne la citerne.

Après avoir choisi le conteneur qu'il faut le département informe le service logistique pour la réservation, qui de sa part contacte le parc vide pour préparer le conteneur pour le client Sarl sud qui va retourner vers l'usine de son opérateur pour opération d'emportage de la marchandise.

### **2-2-4- Etape 04 :(relation client, compagnie maritime, le transitaire)**

Le transitaire(00) se présente au département documentaire à l'export de la compagnie maritime pour remplir la mise à quai vierge, dont lequel doit mentionner :

- Nom et adresse de réceptionnaire (SARL SUD DATTES) ;
- Nom et adresse du chargeur ;
- Type et nombre de conteneur ;
- Numéro du conteneur et du scellé ;
- Type et le poids de sa marchandise ;

Une fois que ces informations sont données par le chargeur, le service documentation export procède aux opérations suivantes :

Etablir la facturation du fret maritime et des frais d'exportation (**annexe 14**).

- Les frais d'exportation de l'exportateur :
- Frais manutention portuaire : 16700.00 ;
- Documentation free : 3400.00 ;
- Taxe péage : 521.53 ;
- Taxe bille of liding B/L : 1500.00 ;
- Weight charge (VGM) :500.00 ;
- Fret collecte : 240.287.35 ;
- TVA (DZA01+DZA02+DZA03+DZA04+DZA05):3914.00.

### **Remarque**

Le transitaire avant d'élaborer sa relation avec la compagnie maritime négocie le fret, surestaries et le magasinage...etc.).

## **Chapitre III La gestion de la chaîne logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

En parallèle le contrat réalisé par le transitaire et la compagnie maritime, le transitaire se dirige vers la douane pour déclarer la marchandise (dattes) à expédier vers DUBAI.

Ainsi que, le commercial contact le client pour lui transmettre la date de l'arrivée du navire et le numéro de quai du terminal.

La mise à quai ne peut se faire qu'une fois les frais évoqués ci-dessous sont payés.

### **2-2-5- Étape 05 :( relation transitaire et direction régionale de douane)**

L'organisme douanier assure et confirme la déclaration de l'exportateur via sa relation avec la compagnie maritime (B/L)(**annexe 15**), qui sera enregistrée dans le système SIGAD ainsi que pour une autorisation d'export et d'embarquement de la marchandise dans le navire CIELO DI AGARDIA, après avoir fait le contrôle des conteneurs avec le dossier mis en douane dans le parc de visite EPAL, d'où l'intervention de l'organisme de fraude si ils sont des marchandises périssables pour un teste fut-sanitaire et vétérinaire.

Le dossier sera envoyé à la brigade commerciale à l'export pour vérification, surveillance et visite des conteneurs, afin de pouvoir confirmer la sécurité de la marchandise à expédier et faire embarquer sur les navires via système de manutention assuré par le Dubai Port Word(DPW).

#### **• Le système SIGAD**

En vue de faciliter le contrôle des missions de la douane, l'administration des douanes a élaboré un système informatisé en 1994 par la mise en place d'un système de gestion qui est le (SIGAD).

#### **Présentation du SIGAD**

Le système d'informations et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) est un système informatique de gestion qui vise notamment :

- La maîtrise du processus de dédouanement ;
- Le contrôle efficace, la fiabilité, la célérité et la transparence dans l'application des règlements surtout le territoire national ;
- La disponibilité permanente et en temps opportun des statistiques sur le commerce extérieur.

**N.B. :**L'exportateur algérien est exonéré les droits de douane en Algérie.

À l'arrivée du navire ou port étranger DUBAI, l'opérateur algérien envoie par la banque B/L rédigé par la compagnie maritime et un avis d'arriver (**annexe 16**) et remis au

### **Chapitre III La gestion de la chaine logistique internationale des marchandises : cas d'une entreprise publique « Le port d'Alger »**

---

capitaine du navire sous forme de plait cartable pour l'importateur étranger qui pourra récupérer sa marchandise avec.

#### **Conclusion**

En guise de conclusion de ce chapitre, nous avons compris que pour réussir la réalisation d'une chaine logistique performante à l'international, dépend du choix du transport de la compagnie maritime choisie, pour ces meilleures conditions de transports valable aux objectifs tracé par l'opérateur économique national.

## Conclusion générale

---

En définitive, «Qui tient la mer tient le commerce du monde», écrivait le poète et explorateur anglais sir Walter Raleigh (1552-1618). Le transport maritime est la pierre angulaire du commerce international et de l'économie mondiale.

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. Selon la CNUCED, 80% du commerce mondial en volume (et 70% en valeur) transitent par voie maritime. C'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce intercontinental, le commerce maritime correspond donc à l'ossature du commerce international.

L'Algérie cherche toujours des moyens de facilitation pour son ouverture à l'extérieur, par la tendance d'harmoniser un ensemble de lois et dispositions mises par différents organismes internationaux et réglementaires. Mais malgré la mise en place de certaines agences telles qu'office de promotion des exportations (PROMEX) en 1996 et ALGEX (agence nationale de promotion du commerce extérieur) et faire appeler des Assistantes techniques étrangères, afin de réaliser plus de recettes pour l'économie nationale, l'Algérie n'a pas atteint ces objectifs de faciliter ses échanges extérieures vue l'absence de certains facteurs dont l'espace ne permet d'en faire l'énumération complète du commerce international.

Le transport maritime algérien connaît, depuis quelques années, de graves difficultés qui affectent son fonctionnement interne et plombent sa compétitivité internationale. Les faiblesses les plus notables semblent porter sur la taille de la flotte et la faiblesse logistique.

L'administration régaliennne de douane intervienne pour contrôle et surveillance et valider l'opération commerciale dans l'objectif d'affronter la fraude. Mais la logistique internationale en Algérie est négligée, vue des blocages correspondant à :

- Contraintes techniques : les ports algériens souffrent d'un défaut d'organisation technique et logistique. Ils sont aussi affectés par une flotte limitée et des coûts d'exploitation trop élevés pour être compétitifs à l'échelle internationale.
- Contraintes liées à l'administration douanière : Les procédures de dédouanement en Algérie et presque au niveau de toutes les directions régionale des douanes se fait dans 10 a 15 jours, par contre les pays étrangers tels que la chine, le Canada qui peut se faire eu deux(02) heures.

## Conclusion générale

---

- Contraintes technique : Liée au dysfonctionnement au niveau de port, par-apport :
  - A l'accueil des navires : le port d'Alger ne peut accueillir que les navires doté de leur moyen de levage, car les quais du port ne sont pas dotés d'équipement spécialisés pour le traitement du conteneur.
  - Aux opérations de débarquements : Encombres dû à la surcharge de camions et de chariots élévateurs qui nécessite de gardes surfaces pour les manuvres des engins qui est négligées au port d'Alger.
- Contraintes liées à la gestion commerciale « marketing » : Qui est beaucoup plus négligé par les transitaires et qui dépend de l'étude de marché.

Jusqu'à aujourd'hui, on a toujours un pied dans le projet socialiste stérilisant des années 1970 et un autre qui hésite affranchir les ports de l'économie libérale, vu les circonstances et a la faveur des changements du gouvernement, finalement se rendre compte qu'on avance en recule.

## Ouvrages

- Andrew Harrison, Ertugrul DALKIRAN, ENA ELSEY » business international et mondialisation vers une nouvelle Europe »
- BELOTTI. J, « Transport international de marchandises »,3éme édition, paris, 2004.  
FENDER Michel, PIMOR Yves, « Logistique supply Chain »,6eme édition Dunad, paris, 2013.
- Bertrand NEZEYS « commerce international croissance et développement »2éme édition.
- Bouchta .S (2003), « *Le commerce internationale* », Mémoire DESB, école supérieur des banques, Alger, P8.
- Economie internationale » P. Krugman et M. Obstfeld.De Boeck.
- FOURNIER Sophie, « Commerce international », éditions du Renouveau Genie des Glaciers, France, 2014.
- GERVAISE Yves, JAMBARD Pierre, *Le commerce international*, Armand Colin, 1998.
- GUENDOUDI Brahim, « Relations économiques internationales », édition El Maarifa, Alger, 1998.
- GUENDOUDI Brahim, « Relations économiques internationales », édition El Maarifa, Alger, 2011
- Melo J., Grether J . –M .1997. commerce international. Théories et applications. De Boeck.
- MIANI Patrick et VENTURELLI Nadine, « Transport logistique », 8édition, éditeur le Pédagogique Inc, Québec, 2005.
- RAINELLI Michel, *La nouvelle théorie du commerce international*, La Découverte, 1997.
- RAINELLI Michel, *Le commerce international*, La Découverte, 2003.
- Rapin. A, (1966), « *Cours de commerce* » Edition, Dunod Paris.
- SANDRETTO René, *Le commerce international*, Armand Colin, 1991.

## Mémoires

- Rédiger par ait Kaci Meriem et Ait Mouhand Lynda « Management de la logistique du transport de marchandise par voie maritime ; transport d'un produit pharmaceutique par swissport », Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme académique master en sciences commerciales, dirigé par Mr, Hadjou Lamara, promotion 2015-2016.
- Rédiger par ait Kaci Meriem et Ait Mouhand Lynda « Management de la logistique du transport de marchandise par voie maritime ; transport d'un produit pharmaceutique par swissport », Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme académique master en sciences commerciales, dirigé par Mr, Hadjou Lamara, promotion 2015-2016.

## Articles, revues, et documents divers

- Joël Hermet,: « l'évolution et les théories des échanges internationaux depuis la révolution industriel », septembre 2010.
- **BIGRAS. Y et GELINAS. R.** (2002), performance logistique : objectifs stratégiques et logistiques, vol. 10, N° 2
- **VIGARIE. A.** (2000), transport maritime. <http://www.lomagman.org/animation/conteneurs/superstructures/conteneursmaritimes.pdf>.
- Mohamed- Chérif FZ (2008) « La situation actuelle des ports algériens », Revue de Géographie, éd. Société de géographie, Paris.Www.l'économiste.fr : « évolution du commerce international depuis 1991 » , du 26/06/2014 .
- MOHAMMED-CHERIF F. Z. (2007)«Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'Etat», La Revue Maritime n°480, déc. 2007.
- Pasco.C, (2002), « *Commerce international* », ed. DUNOD, paris, Bezbekh.P et Gherardi.S (2003), « *Dictionnaire de l'économie* »2003, DULCE GARMONAL,

## Sites web

- Article sur les types de flux logistique. [Http://www.ma-logistique.ma/notionslogistiques/27-les-type-de-flux-logistiques.html](http://www.ma-logistique.ma/notionslogistiques/27-les-type-de-flux-logistiques.html)
- **BIRONNEAU. L.**, (2011), système d'information et gestion globale de la chaîne logistique, université de Rennes France. [Http://web.emn.fr/xssg/silogin2011/uploads/ACTES/VFCOM%20s1-1%20Vo-Bironneau-1.pdf](http://web.emn.fr/xssg/silogin2011/uploads/ACTES/VFCOM%20s1-1%20Vo-Bironneau-1.pdf)
- **CHARKAOUI. A.**, (2005), Systèmes logistiques : la logistique à travers son histoire, Ecole Supérieur de Gestion, Marrakech. [Http://www.acharkaoui.com/wpcontent/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf](http://www.acharkaoui.com/wpcontent/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf)
- [www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm) Article sur l'activité et la fonction logistique
- <http://www.douane.gov.dz>

## *Liste des tableaux*

Tableau N°01 : les coûts chez Smith.....	14
Tableau N°02 : les coûts chez Ricardo .....	16
Tableau N° 03 : Rapports d'échange avant et après spécialisation.....	17
Tableau N°04 : les lignes de rupture avec l'analyse de Ricardo.....	18
Tableau N°05 : part de chaque continent dans les exportations mondiales .....	24
Tableau N°06 : les 10 pays qui ont participé le plus au commerce international en 2004.....	25
Tableau N°07 : structure du commerce international par catégorie de produits .....	26
Tableau N°08 : structure des produits manufacturiers .....	27
Tableau N°09 : Classification des incoterms selon les modes de transport .....	46
Tableaux N°10: Les plus grands ports du monde .....	69

## *Liste des figures*

Figure N°01 : Part de chaque région dans les exportations mondiales .....	25
Figure N°02 : Modélisation des flux d'une chaîne logistique .....	38
Figure N°03 : Chaîne logistique direct .....	39
Figure N°04 : Chaîne logistique élargie .....	39
Figure N°05 : Chaîne logistique globale .....	40
Figure N°06 : Supply chain management .....	41

## *Liste des organigrammes*

Organigramme N°01 : Représente l'organisme de la direction générale des douanes .....	83
Organigramme N°02 : L'organisme de la direction régionale des douanes « Alger-Port .....	85
Organigramme N°03 : inspection principale aux brigades d'Alger-Port commerce .....	93
Organigramme N°04 : contenu de la brigade commerciale.....	94

## *Liste des annexes*

Annexe N°01 : Journal officiel de la république Algérienne N° 53

Annexe N°02 : Journal officiel de la république Algérienne N° 53 suite

Annexe N° 03 : Direction régionale des douanes d'Alger Port « en Arabe »

Annexe N° 04 : Fiche de contrôle

Annexe N° 05 : Code régime

Annexe N° 06 : Manifeste

Annexe N° 07 : Bulletin de renseignement

Annexe N° 08 : Bon de sortie

Annexe N° 09 : Documents exigés à l'importation en Algérie

Annexe N° 10: Bille of Lading (Connaissement)

Annexe N° 11: Facture TCH « import »

Annexe N° 12 : Avis d'arriver « import »

Annexe N° 13 : Tarif douanier 2017

Annexe N° 14 : Facture de TCH à l'export

Annexe N° 15 : Original Bille Lading

Annexe N° 16 : Avis d'arriver

---



---

*Introduction Générale*

---



---

---



---

*Conclusion Générale*

---



---



# *Bibliographie*





# *Sommaire*





# *Annexes*



# Chapitre I

---

*Le commerce international et la logistique  
du transport*

---

# *Chapitre II*



*Le transport maritime international des  
marchandises*



---



---

*Table des matières*

---



---

# Chapitre III

---

*La gestion de la chaîne logistique internationale des  
marchandises : Cas d'une entreprise publique  
« Le port d'Alger)»*

---



# *Liste des abréviations*



---



---

*Liste des Illustrations*

---



---