



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE MOULOUD MAMMERRI DE TIZI OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, DES SCIENCES DE GESTION
ET DES SCIENCES COMMERCIALS
Department: Sciences Commerciaals



Mémoire de fin de Cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en
Sciences Commerciales
Option : Finance et Commerce International

Thème

*La logistique et le transport dans
le commerce international :
Cas de MFG*

Présenté par :
MAMID HAMID

Dirigé par :
Mr. YAHIAOUI AMAR.

Devant les jurys composés de :

President: Mr. BELHOCINE HAMID, MAA, UMMTO.
Rapporteur: Mr .YAHIAOUI AMAR, MAA, UMMTO.
Examinatrice : Mme. GUERMAH HAYAT, MAB, UMMTO.

Promotion: 2017/2018

Remerciement

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 M.YAHIAOUI pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité.

Notre encadreur au sein de MFG Monsieur CHAREF LE chef de service de programmation au niveau de la direction logistique pour ses orientations et son aide précieuse.

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

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.

Liste des abréviations

ASLOG : Association française des logistiques d'entreprise

BL : Bill of Landing (le connaissance)

BP : Bay Plan

CD : Code des Douanes

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation CNIS : Centre National d'Informatique et Statistique CPN : Conférence des placements des navires

CRNA : Centre de Recherche Nucléaire d'Alger

DC : Direction capitainerie

DDD : Direction Domaine et Développement DDP : Delivred Duty Paid (rendus droits acquits) DDU : Delivred unpaid (rendus droits non acquits) DEQ : Delivred Exquai (rendu à quai)

DES : Delivred at Ex Ship (port de destination convenu)

SIGAD : Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes

DFC : Direction Finance et Comptabilité

DG : Direction Générale

DGD : Direction Générale des Douanes

DL : Direction Logistique

DMA : Direction Manutention et Acconage

DMI : Direction Management Intégre

DR : Direction Remorquage

DRH : Direction Ressources Humaines

EOSP : End Of Seau Passage

EPB : Enterprise Portuaire de Béjaia

ETA : Estimate Time of Arrivate (heure d'arrivée estimée)

EVP : Equivalent Vingt Pieds

FCL : Full Container Load

GEMA : Société Générale Maritime

LCL : Less Container Load

LTA : Lettre de Transport Aérien

ONP : Office National des Ports

OHSAS : Ocupational Health abd Safety Assessment Series (système de management de la santé et de la sécurité au travail)

PAF : Police Airs et Frontières

PDD : Procédure de Dédouanement à Domicile PDE : Procédure de Dédouanement Express

PDG : Président Directeur Général

PDS : Procédure de Dédouanement Simplifiée

PDU : Procédure de Dédouanement à domiciliation Unique

POB : Pilote à Bord

SO.NA.MA : Société Nationale de Manutention

SIP : Système Informatique Portuaire TIR : Transit International Routier TSP : Taxe Séjour Prolongée

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

ULD : Unité Load Device (unité de chargement)

Liste des schémas et figures

Et tableaux

Liste des schémas :

Shémas de chapitre 1 :

Schéma n°01 : Les quatre composantes de logistique internationale 8

Shémas de chapitre 2 :

Schémas N°01 : EXW - EX WORKS (... lieu de livraison convenu..... 52

Schémas N°02 : FCA - Free Carrier (Franco transporteur... lieu de livraison convenu..... 52

Schémas N°03 : FAS - Free Along side Ship (Franco le long du navire lieu de livraison
convenu 53

Schémas N°04 : FOB - Free On Board (Franco à bord ... port de chargement 54

Schémas N°05 : CFR – Cost and Freight (Coût et fret ... port de destination convenu 54

Schémas N°06: CIF – Cost , Insurance and Freight (Coût + assurance + frais ... port de
destination..... 55

Schémas N°07 : CPT – Carriage Paid to (Transport payé ... lieu de destination convenu)... ..56

Schémas N°08 : CIP – Carriage and Insurance Paid to (Coût et assurance ... lieu destination.. 56

Schémas N°9 : DES – Delivered Ex Ship (livraison à bord du navire ... port de destination) .. 57

Schémas N°10 : DEQ – Delivered Ex Quay (Livraison sur le quai... port de destination) 58

Schémas N°11 : DDU – Delivered Duty Unpaid (Livraison frais non payés ... port de
destination) 59

Schémas N°12 : DDP = Delivered Duty Paid (Livraison tous frais payés ... lieu de destination)
..... 59

Schémas N°13 : DAF – Delivered at Frontier (Livraison à la frontière ... au lieu convenu) 60

Schémas de chapitre 3 :

Schéma N°01 : organigramme de FMG 69

Schémas N°2 : Service et Activités de MFG 70

Liste des figures :

Figure N°01 : Service et Activités de MFG 71

FiguresN°02 : Les points de de distribution de MFG 72

Liste des tableaux

Les tableaux de chapitre 2 :

Tableau N°01 : « les phases du transport »	34
Tableau N°02 : « les types de conteneurs »	38
Tableau N°03 : « versement d'indemnités »	43
Tableau N°04 : « les risques couverts et exclus »	46

Les tableaux de chapitre 2 :

Tableau N°01: EXW - EX WORKS	52
Tableau N°02 : FCA - Free Carrier (Franco transporteur... lieu de livraison convenu)	53
Tableau N°03: FAS - Free Along side Ship (Franco le long du navire ... lieu de livraison convenu).....	53
TableauN°04: FOB - Free On Board (Franco à bord ... port de chargement)...	54
TableauN°05 : CFR – Cost and Freight (Coût et fret ... port de destination convenu).....	55
Tableau N°06 : CIF – Cost ,Insurance and Freight (Coût + assurance + frais ... port de destination).....	55
TableauN°07: CPT – Carriage Paid to (Transport payé ... lieu de destination convenu)	56
TableauN°08 : CIP – Carriage and Insurance Paid to (Coût et assurance ... lieu destination)	57
TableauN°09 : DES – Delivered Ex Ship (livraison à bord du navire ... port de destination)	58
TableauN° 10: DDU – Delivered Duty Unpaid (Livraison frais non payés ... port de estination) .	59
TableauN°11: DDP = Delivered Duty Paid (Livraison tous frais payés ... lieu de destination.....	60
TableauN°12 : DAF – Delivered at Frontier (Livraison à la frontière ... au lieu convenu)	61

Sommaire

Introduction :03

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Section 01 : Définitions, activités et les domaines de compétences de la
logistique04

Section 02: Les métiers de la logistique et de transport et les différents
intervenants de la logistique dans le commerce international.....12

Conclusion23

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées au transport des marchandises

Introduction.....24

Section01 : Le processus de transport de marchandise à l'international.....25

Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises39

Section 03 : Les incoterms47

Chapitre III: La logistique au sein de l'entreprise Cas de MFG

Section 01: Présentation de l'entreprise :60

Section 2 : Les opérations du commerce international au sein de MFG :...68

Conclusion : 76

Conclusion général: 77

Introduction générale

Introduction générale

Introduction :

Le développement du commerce extérieur entraîne un mouvement d'internationalisation qui consiste à l'élargissement du champ d'activité d'une économie au-delà du territoire national par le biais des importations, des exportations. De nos jours, il n'existe pas de pays quel que soit son régime politique pouvant vivre en autarcie, c'est-à-dire n'ayant pas recours à des échanges commerciaux internationaux.

En effet, l'évolution économique et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture vers l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière permet d'organiser les circuits de matière et de produit au moindre coût. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échange dit capacité à transporter les produits manufacturés sur leur lieu de commerce. La dynamique du commerce international est favorisée notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants.

L'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à la bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandise, c'est-à-dire nécessite le développement de la logistique.

Le transport des marchandises d'un pays à l'autre nécessite l'utilisation de plusieurs moyens de transport. Le transport des marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de commerce extérieur. De ce fait, l'assurance maritime joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce. Elle occupe une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées afin de couvrir les pertes et avaries subies durant leurs acheminements.

Pour que la marchandise arrive en bon état, toute opération commerciale quel que soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires (consignataires, transitaires, commissionnaires) dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongés des marchandises sur les aires de stockage et globalement pour échapper au frais supplémentaires. Pour bien assurer cette opération commerciale il faut notamment la présence de ces différents intervenants.

Introduction générale

À l'entrée comme à la sortie des marchandises, le commerce extérieur a mis en place des outils de contrôle douanier qui ont pour objectif de réguler l'importation ou l'exportation des marchandises.

Une bonne pratique des méthodes de la logistique est utile pour une gestion optimisée des flux de marchandises à l'international. Elle intègre les activités d'importation et d'exportation et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers. Lorsqu'une marchandise est exportée d'un pays à un autre, le principal souci de l'exportateur est que la marchandise en question arrive à bon port sans dégradation, sans blocage lié à la réglementation de chaque pays traversé, dans les délais et selon le coût estimé.

I- La problématique

Donc à travers notre étude, nous essayons de répondre à la problématique suivante :

Quel sont les paramètres de choix de mode de transport de marchandise à l'international ?

II- Les questions secondaires

De cette problématique découle les questions annexes suivantes :

- Qu'est-ce qu'on entend par logistique ?
- Quel est son rôle dans le développement du transport international ?
- Quels sont les critères de choix de mode de transport ?
- Quels sont les risques et garanties de transport de marchandises à l'international ?

III- Intérêt et choix du sujet :

Notre mémoire se porte sur le développement de la logistique et du transport de marchandises lors des échanges internationaux et qui est axée principalement sur le choix du mode de transport, qui constitue une décision très capitale pour l'entreprise pour réussir son opération d'importation ou d'exportation dont découle notre choix du sujet.

Introduction générale

IV- Les hypothèses :

Hypothèses 1 : Le coût est l'élément clé de la recherche relative à la sélection d'un mode de transport.

Hypothèse 2: Le choix du mode de transport dans le secteur des transports de fret est guidé par un haut degré de rationalité.

V- Le plan du mémoire :

Nous sommes centré sur au premier chapitre sur l'évolution de la logistique et le commerce international. Dans le deuxième chapitre seront passées en revue les différentes catégories de modèles de transport et la garantie et assurance de la marchandise à importer ou à exporté. Quant au troisième chapitre, nous avons essayé d'expliquer la logistique à travers un cas pratique.

Bibliographie

I - Ouvrages:

- Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini, Lexique d'économie, Dalloz, 7eme édition, Paris, 2002, P68
- Corine Pasco, commerce international, DUNOD, 4ème édition, Paris, 2002, P66.
- Corine Pasco, commerce international, Dunod, 4ème édition, Paris, 2002, P67.
- D.Tixier, H.Mathe et J. Colin < la logistique au service de l'entreprise, moyens, mécanismes et enjeux, Dunod, Paris 1983, P12.
- Denis Chevalier, Francois Duphil, transport à l'international, 4eme edition, Foucher, Vanves, 2009.
- Désiré Loth, l'essentiel des techniques au du commerce international, Paris, édition publiobook, 2009, P29.
- K. Miville-de Chéne et I. limoges, aspects pratiques du commerce international.
- Lasary, le commerce international au porté de tout le monde, Paris, 2005, P127.
- Lasary, le commerce international a la portée de tout le monde, Paris, 2005, P131.
- Martine Massabie Francois et Elisabeth Poulain, lexique du commerce international, Nréal, Paris, 2008, P148.
- Naji Jamal, commerce international, mondialisation, enjeux et applications, édition du renouveau pédagogique INC, 2eme édition, Canada, 2009, P343.
- Pierre Médan et Anne Gratacap, logistique et suply chaine mamnagement, Dunod, Paris, 2008, P9.
- Pierre Bauchet, les transports mondiaux de domination, Economica, Paris, 1998, P289.
- Jean Moulin, lexique de gestion, Dalloz, 6eme édition, Paris, 2003, P19.
- Joél Sohier, la logistique, Vuibert, Paris, 2002,P04.
- Joél Sohier, la logistique, Vuibert, Paris, 2002,P07.
- J. Belotti, le transport international des marchandises, Vuibert, Paris, 1992, p47.
- J. Belotti, le transport international des marchandises, Vuibert, Paris, 1992, p49.
- Yves Simone et Samir Mannai, techniques dinanciéres internatioanl, economica, 7eme édition, Paris, 2002, P561.

Bibliographie

II- document :

- Document de MFG, département commerciale, GRH, logistique, transport.
- Consultation contact monde, 2012, P283.

III- Sites internet:

- International Organisation for standardisation, www.iso.org
- Partner and Food in Emergency and developement aid <http://pfeda.univ>.
- www.logistique.org
- Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, de page 1 au page 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Introduction

La logistique dans le contexte militaire consiste à organiser les transports et le ravitaillement des armées. Elle consiste, pour une firme, à acheminer les produits (matière première, produit semi-fini) de ses fournisseurs, vers ses sites de production (logistique en amont). Une fois transformés et fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de ventes, afin d'être achetés par les clients (logistique en aval).

La logistique concerne donc toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

La plupart des échanges commerciaux internationaux se font par voie maritime environ les quatre cinquième 4/5 ou plus. C'est pourquoi, la complexité des opérations du transport international rend souvent incontournable le recours à des intermédiaires. La maîtrise des opérations logistiques par les entreprises repose sur le bon choix des intervenants et de leur cohabitation qui permettra la bonne fin de l'opération commerciale.

Dans ce chapitre nous présenterons d'abord quelques définitions de la logistique et ses activités. Ensuite, les métiers de la logistique, et enfin les principaux intervenants qui assurent le bon déroulement des opérations logistiques.

Le commerce international comprend toutes les opérations d'importations sur le marché mondial. Il est l'organe regroupant les divers pays du monde engagés dans la production de biens et services destinés aux marchés étrangers. Il a une importance stratégique, il permet le fonctionnement de l'économie mondiale et apporte un volume de transaction de plus en plus élevé. Selon le rapport de l'organisation mondiale du commerce, la valeur des échanges internationaux dans le monde en 2018 atteignait 8400 milliards de dollars.

Depuis 1964 jusqu'à 2018, le commerce mondial a connu une croissance exceptionnelle et le volume des exportations mondiales aujourd'hui est 20 fois supérieur à celui de 1964. Les opérations du commerce international sont plus complexes que celles des achats internes (dans un même pays) car on est confronté à la différence de culture, de langue mais le plus dur c'est de faire face aux problèmes des différentes lois régissant le pays.

Section 01 : Définitions, activités et les domaines de compétences de la logistique :

La logistique est un ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges internationales, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de préparation, de production des biens et services jusqu'à celle réalisées pour atteindre et satisfaire les besoins des clients.¹

Elle doit disposer de moyens qui, bien sûr, sont d'abord un budget et des hommes, mais aussi du matériel de manutention, de transport, de stockage et de conditionnement.

Dans cette section nous présenterons quelques définitions de concept logistique ainsi que les activités liées à la logistique et enfin les domaines de compétences.

1. Définitions de la logistique :

Il existe de multiples définitions de la logistique :

1.1 Au niveau de l'entreprise:

Définition selon l'américain Marketing association en 1948 : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». ²

Définition Selon 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 qu'une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines et entrepôts, l'approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage, et la gestion des stocks manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées dès la livraison. ». ³

La logistique est « l'ensemble des activités et des moyens relatifs au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons ». ⁴

¹Joël Sohier, la logistique, Vuibert, paris, 2002, P04.

² Pierre Médan et Anne Gratacap, *logistique et supply chaine management*, Dunod, Paris, 2008, P9.

³ D.Tixier, H. Mathe et J. Colin, « la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux, Dunod, Paris, 1983, P12.

⁴ Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, *lexique du commerce international*, Bréal, Paris, 2008, P148.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

- Logistique : Fonction qui a pour objet d'organiser, au moindre coût, le circuit de matières aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au moment voulu.⁵

Cette fonction doit assurer la gestion :⁶

- Des flux physique de l'entreprise : acheminement des matières et marchandises par l'utilisation de moyens de transport et de stockage ;
- Des flux d'informations : acheminement des communications qui précèdent, accompagnent les flux physiques ou leur succèdent.

Cette fonction est utilisée pour optimiser la gestion de ces flux, (la rotation des produits, la préparation des commandes, de l'emballage, des expéditions et des flux d'information à savoir les données informatisées, suivi de commande, gestion des stocks...etc.). Cette définition a l'intérêt de rendre compte du caractère opérationnel/pratique de cette fonction et ce en mettant en évidence l'importance des aspects organisationnels dans la réussite de l'entreprise.

En effet, comme nous le verrons plus loin, cette fonction fait intervenir une multitude d'acteurs qui interagissent par le biais de flux physiques et informationnels. Une gestion de l'ensemble de ces flux revêt et s'impose donc à l'entreprise.

La logistique comprend toutes les activités liées à la circulation des produits. Elle concerne toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de productions⁷

La logistique d'une manière générale, regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison « quantités, délais et coûts ».

⁵ Joël Sohier, la logistique, Vuibert, 3eme édition, Paris, 2002, P7.

⁶ Idem.

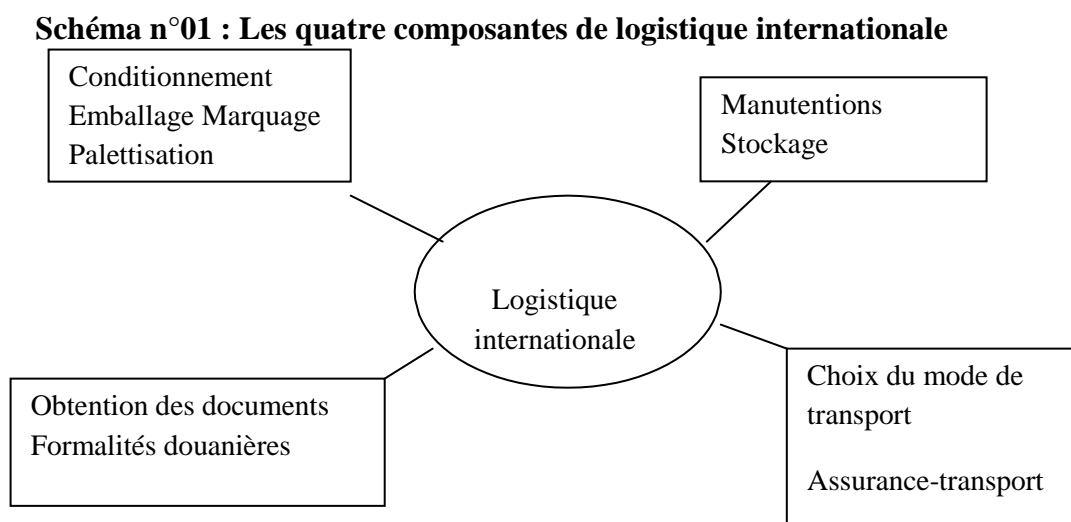
⁷ Corinne Pasco, commerce international, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002, P66.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

1.2 Au niveau international :

La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise⁹.

La logistique internationale est composée des éléments figurant sur le schéma suivant:



Sources : Corinne Pasco, op-cité, P66.⁸

2. Activités et objectifs de la logistique :

La logistique assure la disponibilité d'un bien ou d'un service à un lieu de consommation dans les délais les plus favorables et à moindre coût.

La logistique a pour but de proposer aux clients:⁹

- Le bon objet (produits, matières).
- Dans la bonne quantité et la bonne qualité.
- En bonne condition.
- Au bon endroit.

⁸ Corinne Pasco, commerce international, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002, P66

⁹ Denis Chevalier, François Duphil, Transport à l'international, 4^{ème} édition, Foucher, Vanves, 2009,

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

- Au bon moment.
- Au bon prix.

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de:¹⁰

- Emission et/ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistique ;
- Gestion des livraisons dont les activités d'emballage, manutention et transport ;
- Gestion de ressources physiques (parc automobile, magasins, plates-formes d'éclatement...) ;
- Gestion des mouvements des personnes (plannings de rotation, plannings d'activités...)

Dans l'industrie, la fonction logistique regroupe toutes les activités précédentes, auxquelles s'ajoutent les opérations de :

- Gestion des données techniques de la production ;
- Planification des besoins en composants.

Dans les administrations enfin, la fonction logistique regroupe généralement l'ensemble des activités de gestion des ressources physiques (bâtiments, engins divers de travaux et manutention, véhicules de transport,). A ces dernières, s'ajoutent les « services généraux » (petites maintenances, entretiens, sécurité...).

Des observations effectuées dans la plupart des organisations révèlent une séparation des activités liées à la logistique en trois groupes :

- Les activités directement rattachées à la production interne des biens et des services (approvisionnement, fabrication distribution, retours).
- Les activités de gestion des moyens de transport des personnes ou des biens vers l'extérieur de l'entreprise (souvent séparées des précédentes car elles incluent en partie la gestion de la maintenance).
- Les activités indirectes ou activités de soutien (sans un lien direct avec la production, mais nécessaires pour le déploiement des opérations).

¹⁰ www.logistiqueconseil.org, consulté le 10/01/2019.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

2.1 la logistique des biens et services¹¹ :

La logistique des biens et services se répartie en logistique d'approvisionnement, logistique des systèmes de fabrication, logistique de distribution et logistique des retours.

2-2 La logistique d'approvisionnement :

L'approvisionnement regroupe l'ensemble des activités contribuant à l'acquisition des matières ou des services dont a besoin l'entreprise pour son fonctionnement. La logistique dans ce contexte intègre la détermination des quantités de commande, la recherche des sources d'approvisionnement (fabricants, fournisseurs), les achats (passation des commandes), la gestion de la base de donnée « articles », la gestion des magasins et des stocks de matière.

2.3 La logistique des chaînes de fabrication :

La chaîne de fabrication est les ressources matérielles (machines : équipements) et technologiques utilisés pour la transformation des matières en produits semi-finis ou finis. La logistique des chaînes de fabrication consiste donc à mettre en œuvre les activités de planification des besoins en composants ; gestion des stocks des encours de production et de produits semi- finis ; gestion des données techniques de la production ; ordonnancement et planification de la production ; manutention entre unités de fabrication.

2.4 La logistique de distribution:

La distribution consiste à écouler les produits finis vers les marchés de consommateurs. Par déduction, la logistique de distribution rassemble les activités mises en œuvre pour ravitailler les consommateurs en produits finis.

2.5 La logistique de retour (reverse logistique)

La gestion des flux retours est l'acheminement d'emballage vides, ou de marchandises généralement hors d'usage, du lieu de consommation finale au lieu de fabrication. Ces marchandises sont retournées pour réutilisation, réparation, recyclage ou destruction définitive.

La logistique de retour regroupe donc l'ensemble des activités qui contribuent à

¹¹ Document propre de MFG, « service logistique »

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

ramener vers l'usine (point d'origine) des marchandises récupérées chez le consommateur final. Elle a une place importante par exemple dans :

- *Les entreprises brassicoles (retours de bouteilles et casiers vides pour réutilisation).
- *Les entreprises de fabrication de produits chimiques (retours d'emballages usagés pour destruction).
- *Les entreprises de fabrication d'appareillages électroniques (pour réparation ou destruction).

2.6 La logistique des transports:

La logistique des transports se décompose de trois principales activités¹² : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

2.7 La logistique de soutien:

On trouve dans cette catégorie, l'ensemble des activités pilotées par les services généraux de l'entreprise :

- Gestion des activités logistiques en contrat de sous-traitances ;
- Gestion immobilière : location/entretien des bâtiments, villas, locaux de l'entreprise ;
- Gestion du courrier et des prestations de télécommunications

3. Domaines de compétences de la logistique :

3-1 entreposage et magasinage : gestion informatique et physique des stocks :

La gestion informatique et physique des stocks sert à :

- *L'affectation des stocks aux articles gérés dans les magasins (codification intelligente qui consiste à regrouper dans un code de nombreuses informations visant à identifier chaque article par rapport à sa famille, sa nature, son utilisation...).
- *Création des catalogues et développement des nomenclatures ou de la classification des familles d'articles gérés dans les magasins ;
- *Etude des consommations et définition des stocks (préparation des fiches d'inventaires, comptage des articles et traitement des données)

¹² www.logistiqueconseil.org, consulté le 08/01/2019.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

*Dimensionnement des magasins (Analyses des besoins, étude des capacités, dimensionnement).

3.2 Gestion des flux logistiques : approvisionnement, distribution et transport :

- Création des fichiers « tiers » et classification des prestataires logistiques suivant les critères et les besoins de l'entreprise ;
- Développement des modèles de prévision des consommations ou des ventes des articles, préparation des commandes clients ;
- Contribution à la mise en place des comptes d'exploitation analytiques des véhicules de transport ou de manutention ;
- Etude des coûts d'exploitation des véhicules de transport commercial et établissement des tarifs, contribution au calcul prévisionnel des budgets d'exploitation des véhicules de transport,
- Etude et organisation logistique des réseaux de distribution des produits (choix des moyens de transport, des points de stockage, des prestataires. Mise sur pieds de plannings et des procédures) ;
- Analyse de consommations / ventes et optimisation des stocks sur la chaîne de distribution des produits ;
- Organisation des procédures de gestion interne de traitement des commandes d'approvisionnement et de distribution, gestion du transit et des dossiers import et export (mise en place de procédure de suivi, gestion des régimes douaniers, des termes de vente
« incoterm », des contrats d'assurance et des contrats de transport).

3.3 Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques :

Le contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques se résume comme suit :

- * **Optimisation** : organisation et planification des ressources logistiques de production, de stockage, de manutention et de transport .
- * **Contrôle de gestion et tableau de bord** : Création d'indicateurs pour le suivi effectif et l'optimisation des opérations de la chaîne logistique ;
- * **Sécurité des ressources et des opérations** : conception de check-list pour le contrôle et le suivi du fret ou des véhicules de transport .
- * **Système d'information logistique** : assistance / utilisation des logiciels ;

création de base de données pour la gestion et le reporting des activités.

3.4 Gestion des projets : Planification des opérations logistiques :

- * Planification des opérations logistiques (choix des moyens, planning des transports, organisation des opérations de manutention verticale et horizontale, stockage) ;
- * Gestion des affectations des activités aux ressources humaines (gestion et pointage du personnel chargé de la conduite des véhicules, des chargements/déchargements et du stockage) ;
- * Etude des taches critiques et le calcul des marges de manœuvre pour une meilleure gestion des dysfonctionnements ;
- * Mise sur pieds d'un réseau d'indicateurs d'activité pour les suivis en temps réel des opérations et une bonne réactivité ;
- * Organisation de divers autres événements tels que les séminaires, salons d'entreprises, conférences, foires, voyages en groupes...

A la fin de cette section, on peut donc admettre que la fonction logistique, que ce soit au niveau de l'entreprise au niveau international joue un rôle stratégique, en ce sens qu'elle permet d'atteindre les objectifs escomptés, d'amener un produit en un lieu précis, dans les temps prévus, et toutes ces opérations étant réalisées au coût optimal. Ainsi qu'un rôle organisationnel c'est-à-dire la rationalisation des flux logistique afin d'organiser les échanges entre les entreprises qui concourent à la production et à la distribution des biens.

Section 02: Les métiers de la logistique et de transport et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international:

La logistique a pour but de coordonner toutes les activités liées à la circulation des marchandises en intervenant dans les domaines de l'approvisionnement, de la production, de la manutention, du conditionnement, de l'emballage et stockage, de l'entreposage, de la distribution et ce, jusqu'à la livraison à travers l'étude de moyens de transport à utiliser.

Travailler dans le domaine de la logistique, c'est occuper dans les différents secteurs d'activité ci-dessus et ce, quel que soit le niveau de qualification, en ayant toujours à l'esprit le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, avec le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Dans cette section on détermine les métiers de la logistique et du transport et ses différents intervenants.

2.1 Les métiers de la logistique et des transports à l'international :

Les principaux métiers de la logistique internationale sont : Magasinier, Responsable d'entrepôt, Gestionnaire de commande, Logisticien, Agent de transit, Déclarant en douane, Gestionnaire du parc automobile Le technicien d'achat import/export

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import /export a l'arrivage de maîtriser la négociation de la commande, mais aussi celles des techniques et opérations liées a l'acheminement des produits (incoterms, transport maritime, aérien routier et ferroviaire, procédure en douane, assurance, manutention et stockage.)

Il est en relation avec les fournisseurs et les prestataires logistiques, ce qui nécessite la pratique des étrangers.

Dans toute entreprise qui l'emploie, le magasinier exerce son activité dans les domaines suivant :

* La réception des produits : déchargement, identification, contrôles quantitatifs et qualitatifs, acceptation ou réserve...

* Le stockage : rangement des produits en utilisant les différents engins de manutention et de levage existants, et en respectant les zones d'implantation et les modes de

stockage en vigueur...

* L'expédition des produits : préparation des commandes, conditionnement et emballage, vérification des bons de commande et des bons de livraison, établissement des documents liés à l'expédition, chargement...

* La tenue et la gestion informatisées des stocks : enregistrement des entrées et sorties de produits, réapprovisionnement, inventaires...

Selon la taille et l'activité de l'entreprise dans laquelle il travaille ; le magasinier exerce les fonctions de réceptionniste, gestionnaire de stock, manutentionnaire, emballeur ou agent d'exploitation... ; mais il peut aussi assurer plusieurs ou toutes ces activités. Si l'entreprise dispose d'une fonction commerciale, il peut être appelé à développer des compétences dans le domaine de la vente avec contacts clientèle. Après deux à trois années d'expérience, il ferait un bon acheteur et pourra facilement progresser comme responsable des achats grâce à sa bonne connaissance du matériel et des consommables de l'entreprise.

2.1.1 Le responsable d'entrepôt :

Le responsable d'un site de stockage, d'un entrepôt ou celui d'une base logistique supervise la réception des marchandises, organise leur stockage et ordonne leur transfert vers les différents quais d'expédition :

- ✓ Il veille au respect de la chaîne du froid et de la qualité des produits.
- ✓ Il règle les litiges avec les fournisseurs ou les transporteurs.
- ✓ Il propose des aménagements pour améliorer la qualité du service, réduire les coûts et les délais, dans le respect de la réglementation et de sécurité.

2.1.2 L'agent de transit :

L'agent de transit dans l'entreprise a la responsabilité de préparer l'ensemble des documents nécessaires pour la déclaration en douane des marchandises à l'import comme à l'export. Dans la fonction approvisionnement, l'agent de transit prend le relais de l'acheteur international après la passation d'une commande ; il est l'intermédiaire entre l'expéditeur des marchandises à l'étranger qui est généralement le transitaire au départ et le transitaire local (à l'arrivée).

Il collectionne les informations de livraison des commandes par les fournisseurs

étrangers auprès du transitaire du pays d'expédition ; suit le transport principal avec une attention particulière portée sur les commandes urgentes, apprête les éléments nécessaires au dédouanement des marchandises de réception d'un avis d'expédition, émet l'ordre de transit et confie le dossier au transitaire local et commissionnaire agréé en douane ; il occupe aussi du suivi du poste d'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de livraison convenu.

2.1.3 Le déclarant en douane :

Le déclarant en douane est un agent de la compagnie agréé à effectuer les formalités de dédouanement des marchandises pour le compte de ses clients. Il reçoit l'ordre de transit et le dossier préparé par l'agent de transit de l'entreprise client.

2.1.4 Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile :

La gestion de la flotte automobile, qu'elle soit propre à l'entreprise ou loué à un ou plusieurs particuliers, est en général confiée à une personne qui coordonne l'ensemble des mouvements des véhicules.

Le gestionnaire du parc automobile est donc la personne en charge de gérer les véhicules routiers et/ou les véhicules de manutention utilisés par l'entreprise ainsi que les équipes de chauffeurs qui y sont affectées :

- ✓ Il planifie les périodes d'activité et d'inactivité des véhicules ;
- ✓ Il optimise le nombre de voyages et les durées des parcours ;
- ✓ Il est l'émetteur des manifestes de transport et des ordres de transport ;
- ✓ Il supervise les opérations de chargement et déchargement de véhicules ;
- ✓ Il s'assure du respect de planning de maintenance des véhicules ;
- ✓ Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des véhicules ;
- ✓ Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des chauffeurs ;
- ✓ Il contrôle les dépenses d'exploitation du parc.

2.1.5 Le logisticien :

Le logisticien dans l'entreprise prend en charge l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à ordonner l'ensemble des activités de celle-ci. Il s'implique dans des secteurs aussi variés que la production, les achats ou la distribution, en s'intéressant tout particulièrement à la circulation des marchandises.

Ainsi, l'entreposage, le stockage, l'emballage, la manutention et le transport des marchandises concernent toute son attention, l'amenant à améliorer sans cesse l'ensemble des paramètres de l'activité de ces grands pôles afin d'en réduire les coûts, tout en garantissant le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, et en gardant à l'esprit le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Il doit être capable de coordonner les activités d'autres responsables, tels ceux de l'entrepôt, des achats, des transports ou du service en charge en planifier les programmes de production des ateliers. Il pilote l'ensemble de ces opérations en s'appuyant sur son tableau de bord logistique.

2- Les intervenants de la logistique dans le commerce international :

La logistique internationale est composée d'une panoplie d'acteurs et d'intervenants dont les missions sont particulières pour assurer l'acheminement des marchandises ou des personnes. On distingue : les intervenants à caractère financier et les intervenants à caractère administratif.

2-1 Les intervenants à caractère financier :

Parmi les intervenants à caractère financiers, on trouve les banques et les assurances.

2.1.1 Les banques :

C'est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change, et l'émission de billets de banque.

Les instruments de paiement internationaux sont¹³

*** Le chèque:**

Ordre écrit par lequel une personne, titulaire d'un compte dans un établissement

¹³ Yves Simon et Samir Mannai, techniques financières internationale, economica, 7ème édition, Paris, 2002, P561.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

bancaire, effectuée, à son profit ou au profit d'un tiers, le retrait ou le virement de tout ou partie des fonds portés à son crédit.

*** Les virements**

Il s'agit d'ordr passé pour une banque à une autre de débiter ou de créditer un ou plusieurs comptes dans le but de faciliter les opérations entre eux, le virement peut prendre plusieurs formes selon le mode d'encaissement des instruments bancaires : virement télégraphiques, virement télex, virement Swift.

*** Le Swift : (Society For Wide Interbank Financial Télécommunication)**

Est un réseau télématique privé de messagerie qui permet aux banques abonnées d'échanger des messages structurés. Il sert à acheminer d'autres messages financiers, autre que les ordres de virement tel que les ordres de changes et notifications de crédit documentaire.

*** La lettre de change et le billet à ordre :**

La lettre de change est un document commercial par lequel une personne dénommée« créancier », appelée « le tireur », donne mandat pur et simple à une personne désignée

« débiteur », dite « le tiré », de payer une somme déterminée à une date convenue, au porteur de la traite dit « bénéficiaire ».

Contrairement à la lettre de change, le billet à ordre est créé par le débiteur « souscripteur».

C'est un engagement du débiteur, de payer un créancier « bénéficiaire » une somme déterminée à une échéance fixe. Cet engagement à la particularité de pouvoir se transmettre par endossement.

*** Le crédit fournisseur :**

Cette formule consiste pour le fournisseur à consentir des délais de paiement à son acheteur puis à constituer sa trésorerie auprès de sa propre banque.

*** Le crédit acheteur :**

C'est un crédit export à l'acheteur étranger qui devient l'emprunteur. Cette procédure repose sur l'existence de deux contrats autonomes. Le client étranger emprunteur, signe avec les établissements bancaires concernés un contrat financier indépendant du contrat commercial passé avec l'exportateur.

* La remise documentaire :

Le vendeur remet certains documents à une banque de pays de l'acheteur. Ces documents sont représentatifs de la propriété de la marchandise et indispensables à son dédouanement.

La banque (appelée représentative) a pour fonction de remettre des documents à l'acheteur contre le paiement. Mais il n'y a pas ici d'engagement à payer de la part de la banque.

2.1.2 Les assurances

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré.¹⁴

2-2 Les intervenants à caractère administratif :

Parmi les intervenants à caractère administratif on trouve la douane et les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.

2-2-1 La douane:

La douane a connu une évolution importante en matière de mission, elle doit:¹⁵

- Contrôler les flux de marchandises à l'importation, et cela pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique.
- Lutter contre la contrefaçon.
- A l'exportation pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques;
- Percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et nationale.
- Informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial.

Les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière, ces formalités sont accomplies

¹⁴ Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini, *lexique d'économie*, Dalloz, 7ème édition, Paris, 2002, P68.

¹⁵ LASARY, *le commerce international à la portée de tous le monde*, Paris, 2005, P127.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

par le détenteur de la marchandise (exportateur, importateur, commissionnaire agréé en douane, titulaire d'une autorisation de déclaration de dédouanement...)

Le point important dans la formalité de dédouanement est constitués par la déclaration de douane qui permet d'assigner un statut juridique précis à la marchandise dont les éléments fondamentaux sont : (l'espace tarifaire, la valeur en douane et l'origine de produit).

Aujourd'hui, les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du consommateur ainsi de l'enivrement, les organismes de normalisation agissent dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaîne logistique du commerce mondial.

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au cote de la douane, il a pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leurs équivalant au plan international.

Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testées dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.¹⁶

3- Les autres intervenants :

De plus, la chaîne logistique du commerce mondial est composée aussi d'autres intervenants que les intervenants à caractère financier et administratif, à savoir :

3-1 Les transitaires :

Le transitaire, comme entrepreneur général du transport, se trouve au poste de commande de la logistique.

¹⁶ Jean Moulin, lexique de gestion, Dalloz, 6eme édition, Paris, 2003, P19.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

Il est le « logisticien »¹⁷ qui connaît tous les impondérables et peut, même dans les situations particulières (extrême urgence, conflits, etc.....), garantir la bonne fin d'une opération.

Il conseille ses clients sur l'emballage et le mode d'acheminement les plus appropriés, ainsi que sur les documents nécessaires.

Il établit le devis du coût du transport et des frais accessoires. Son expérience lui permet de s'adapter parfaitement au développement logistique dans la gestion de la chaîne logistique.

Les transitaires se trouvent dans leur plus grande partie dans le secteur des entreprises de dimension moyenne (PME).

La base juridique de leurs activités professionnelles est fixée par les conditions générales de transitaire en vigueur dans leur pays.

3.1.1 type de responsabilité :

Selon le type de responsabilisé :

- Soit il est mandataire de transport : agent de liaison entre deux modes de transport, il agit sur les instructions de son client, nonobstant la voie de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

Il exécute les ordres de son mandant il n'a donc pas le choix des sous-traitants, il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toute disposition utile pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie, il reprend d'une obligation de moyen.

- Soit il est commissionnaire de transport :

Intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix.

Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. On retrouve dans cette catégorie les affaiteurs routiers, les groupeurs aériens ou maritimes, les organisateurs des transports multimodaux, etc.

¹⁷ Jean Moulin, lexique de gestion, op. Cit, P19.

3.1.2 Selon les activités :

- Organisateur de transport multimodaux : c'est un commissionnaire de transport, organise le transport de bout en bout, il inclut différents modes de transport.
- Transitaire portuaire ou aéroportuaire : il intervient comme mandataire de transport, agit entre deux moyens de transport, où la marchandise subit la rupture de charge.
- Groupeur : il intervient comme commissionnaire de transport, constitue des camions, des wagons, ou des conteneurs complets, ainsi que des unités de chargement aériens ou des palettes, à partir d'envois de détail ; négocie les tarifs avec les transporteurs ; libre de remettre le groupage aux transporteurs de son choix (maritime, routier, aérien ou ferroviaire).
- Agent de fret aérien : dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien, il doit avoir reçu l'agrément des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien tel que l'ITA (international transport association), cumule avec la fonction de groupeur et de commissionnaire en douane le plus souvent.
- Affréteur routier : il intervient comme commissionnaire de transport, il fait le lien entre les transporteurs routiers et les marchandises à transporter, il est important de noter la remarque qu'un affréteur routier ne négocie pas un contrat d'affrètement, mais un contrat de groupage.

3.2 Les transporteurs :

Ils ont pour mission principale de gérer les moyens de transport (conteneurs, palettes, wagons, vrac...). Chaque mode de transport a son propre fonctionnement, mais tous reposent sur une logique identique celle de satisfaire le client final au juste prix, dans les délais sans avarie¹⁸.

3-3 Commissionnaire en douane:

Il possède un agrément en douane ce qui lui permet d'accomplir les formalités douanières par compte d'autrui.

Il déclare les marchandises en son nom, il est responsable vis-à-vis de la douane, des droits, des taxes ainsi que des infractions. Son utilisation ne présente pas un caractère obligatoire.

¹⁸ LASARY, le commerce international à la portée de tous le monde, Paris, 2005, P131.

Chapitre I : La logistique dans le commerce international

L'importateur/ou l'exportateur peut déclarés lui même ses produits. Précisons un point d'ordre pratique : les activités du commissionnaire du transport, de transitaire portuaire ou aéroportuaire et du commissionnaire en douane sont très souvent exercées par une même compagnie que l'on qualifie couramment de transitaire.

3-4 Les entreprises portuaires :

Les entreprises portuaires sont considérées comme un acteur économique engagé dans un environnement concurrentiel qui doit gérer la segmentation des filières et des marchés puisque chaque tarif a ses logiques et ses chaînes logistiques¹⁹.

L'objectif d'une entreprise portuaire est de tendre vers le meilleur positionnement de ses outils, marché par marché et trafic par trafic au service de son hinterland.

La compétitivité d'un port de la qualité des services à la marchandise et aux navires ; se construit sur plusieurs critères (les hommes, les infrastructures, et surtout le coût du passage portuaire).

Le coût du passage portuaire varie selon le type de marchandise et de conditionnement. La compétitivité portuaire passe par six étapes essentielles :

- * L'amélioration de la fiabilité et de la flexibilité des opérations portuaires en matière de temps d'escale ;
- * L'amélioration des dessertes maritimes avec l'extension des services maritimes ;
- * L'amélioration de la profondeur de l'hinterland par le fait de la prospection, de l'amélioration des infrastructures de transport terrestre, la réalisation de train bloc, la consultation de base avancées (ports secs).
- * L'amélioration de la sécurité du passage de la marchandise en agissant dans le domaine sanitaire ;
- * La fixation de la valeur ajoutée sur les zones portuaires en développant des plates-formes logistiques dans le port.
- * L'Intégration aux réseaux portuaires en formation, en association ou non avec les opérateurs de manutention portuaire.

¹⁹ Document propre de MFG.

3-5 Les consignataires :

Le Consignataire ou l'agent maritime : Une compagnie maritime doit être présente dans de nombreux ports dans le monde. Pour ce faire elle dispose, en dehors de ses succursales, de représentants exerçant les activités d'agent maritime et de consignataire. Le consignataire maritime, mandaté par l'armateur, effectue l'ensemble des opérations administratives, techniques et commerciales du navire lors de son escale au port. Sa mission va consister à :

- négocier le chargement et le déchargement avec les manutentionnaires
- superviser les opérations de réception et de livraison de marchandises
- effectuer les formalités administratives (documents pour l'exportation, titres de propriété, déclaration aux douanes)
- rechercher, si nécessaire, de nouveaux clients pour augmenter le volume de cargaison
- répartir les dépenses d'escale entre le transitaire, le chargeur et l'armateur
- ravitailler le navire en eau et fuel
- organiser la visite médicale de l'équipage
- entretenir le navire

À la fin de cette section, lors de l'acheminement, les marchandises suivent un itinéraire composé par une succession d'opérations logistique soit, le transport, la manutention et le stockage qui sont coordonnées entre eux avec des intervenants spécialisés qui prennent en charge

La marchandise et la réalisation des différentes formalités d'acheminement dont le rôle et la fonction se diffère dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongé sur les airs de stockage et globalement pour échapper aux frais supplémentaires.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, la logistique est décrite comme étant une fonction et une démarche essentielle dans les opérations du commerce international. C'est l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Elle est devenue la préoccupation majeure des entreprises, non seulement pour l'aspect financier mais aussi pour l'amélioration des partenariats avec l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement. La dimension organisationnelle est aussi importante dans la définition de la logistique, en ce sens qu'elle a principalement pour mission de maîtriser et d'optimiser les flux physiques et les flux informationnels depuis les fournisseurs jusqu'à ses clients.

**Chapitre II : Le transport international et
les assurances liées au transport des
marchandises**

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Introduction:

Le transport est un maillon indispensable de la chaîne logistique, il assure la liaison entre les différents étapes, de l'approvisionnement à la distribution (fournisseurs usines, inter usines, usines-entrepôts et entrepôt-clients). Il mérite une attention particulière tant qu'un élément majeur dans la qualité du service au client puisque directement liée aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries, etc.

Selon les origines et les destinations, les caractéristiques du produit et les délais à respecter, différents moyens de transport peuvent être utilisés : route, fer, voie navigable, mer, air. Même si, sur un trafic donné, tous ces modes ne se concurrencent pas.

Tout au long de leur acheminement, les marchandises sont exposées à des risques ordinaires liées à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au de transport lui-même. C'est pourquoi l'assurance transport existe car elle permet de couvrir en tout ou en partie les dommages qui pourraient résulter des différents risques.

Ce chapitre a pour but de présenter le processus de transport international dans le cadre des échanges commerciaux et l'assurance adaptée lors de l'acheminement des marchandises afin d'assurer le bon déroulement de processus de transport.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Section01 : Le processus de transport de marchandise à l'international:

Dans cette section, au premier lieu on étudiera les différents modes de transport (les avantages, inconvénients, le contrat, la documentation et la tarification de chaque mode de transport), ensuite, les principaux intervenants en transport international, puis, les différents phases du transport et, enfin, les critères liés au choix du transport.

1- Les différents modes de transports internationaux

Il existe six (06) modes de transport à l'international qui sont disponibles pour aider les entreprises à acheminer les marchandises à destination. Ils présentent chacun des avantages et des inconvénients propres. Le choix d'une solution ou d'une autre doit être effectué en fonction de ces caractéristiques, les éléments stratégiques à prendre en compte étant leurs coûts, leur vitesse et la sécurité qu'ils offrent dans l'acheminement des marchandises.

Notons que, pour assurer une prestation d'usine à usine, la chaîne logistique du transport fera le plus souvent intervenir plusieurs modes de transport, soit de manière successive (avec ruptures de charge), soit de manière combinée (sans rupture de charge)¹.

Sont visés dans ce cas le transport multimodal (en transport international) et de combiner rail- route (en transport continental).

1-1 Le transport maritime

Le transport par mer est très populaire en commerce international grâce à son coût abordable, on y recourt généralement par l'envoi des produits lourds ou volumineux et de marchandises en vrac.

1-1-1 Caractéristiques techniques :

- Diversité et adaptation des différents types de navires.
- Utilisation très répandue du conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge et réduire le coût de la manutention.

¹ Partners and Food in Emergency and Development Aid <http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/partie1.html>, consulter le 29/11/2018

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

1-1-2 Avantage :

- Taux de fret avantageux. Le transport maritime est le moins coûteux et le mieux adapté pour le transport des produits lourds et volumineux ou en vrac (céréales, hydrocarbures, métaux, bois,....etc.).

- Possibilité de stockage dans les zones portuaires.

- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies.

- Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à transporter (vraquier, porte-conteneurs, méthanier,etc.).

- L'utilisation de conteneur qui constitue une unité de chargement, permet de réduire les couts de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge.

1-1-3 Inconvénients :

-Délais et sécurité parfois aléatoires.

-Certaines lignes ne transportent pas de conteneurs.

-Assurances et emballages plus onéreux.

1-2 Le transport routier :

Il permet d'acheminer les marchandises directement d'une entreprise à une autre, même sur long distance.

1-2-1 Caractéristiques techniques :

- Possibilité de transporter par conteneur.

- Possibilité de réaliser du transport combiné (rail-route) ou multimodal (fluvial ou maritime/route).

1-2-2 Avantages :

-Souplesse d'adaptation grâce au service port à port, sans rupture de charge, et au transport combiné.

- Délais relativement courts (grâce aux infrastructures routières et aux procédures douanières allégées, comme le carnet TIR).

- Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage,...)

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

- Rapport vitesse/ prix avantageux.

1-2-3 Inconvénients :

Selon Corine Pasco (2002), les inconvénients du transport routier sont :

- Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques.
- Coût élevé pour les destinations lointaines.
- Peut adapter aux grandes quantités.

1-3 Le transport aérien :

Le transport aérien est une activité économique consistant à transporter des passagers ou du fret par voie aérienne sur la base d'un contrat représenté, dans le cas des passagers, par un billet.

1-3-1 Caractéristiques techniques :

- Appareil mixtes et toutes catégories.
- Chargement en ULD (igloos, palettes, conteneur.....).

1-3-2 Avantages :

- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention).
- Régularité et fiabilité du transport.
- Emballage peu coûteux.
- Frais financiers et de stockage moindre ; ce mode de transport s'adapte particulièrement aux méthodes de gestion actuelles d'approvisionnement calculé en fonction des besoins de l'entreprise sur une courte période.

1-3-3 Inconvénients :

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur. Les produits transportés doivent être des produits à forte valeur ajoutée.
- Capacité limitée.
- Interdit à certains produits dangereux.
- Rupture de charge.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux des marchandises

1-4 Le transport ferroviaire :

Il complète le transport maritime ou aérien à l'arrivée et au départ, mais il fait concurrence au transport maritime.

1-4-1 Caractéristiques techniques :

- Expédition par wagon isolé (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par trains pour des tonnages supérieurs.
- Diversité du matériel disponible et utilisation de caisses mobiles permettant la combinaison de différents types de transport².

1-4-2 Avantages :

- Développement du transport combiné.
- Fluidité du trafic et respect des délais.
- Adaptation aux longues distances et aux tonnages important.
- Surtout avantageux pour le transport des marchandises par trains par rapport au transport par wagons isolés.

1-4-3 Inconvénients :

- Inadapté aux distances courtes.
- Limité par le réseau.
- Nécessite un pré-et un post-acheminement.
- Ruptures de charge.

2- Les intervenants en transport international :

Les principaux intervenants en transport international de marchandise sont ³ :

2-1Le chargeur :

Est l'expéditeur de la marchandise et celui qui la confie juridiquement au transporteur. Il peut s'agir du propriétaire de la marchandise ou de son représentant.

² Corine pasco, commerce international, DUNOD, 4ème édition, paris, 2002, P67.

³ Naji JAMMAL, op-cité, P339.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

2-2 Le groupeur de marchandises :

Est un agent ou une entreprise qui rassemble les envois de détail de plusieurs entreprises et les groupe avant de voir à ce qu'ils soient acheminés à destination. Il négocie des tarifs avantageux dont il fait profiter les expéditeurs. C'est un intervenant très présent en transport routier et en transport aérien.

2-3 Le transitaire (ou commissionnaire de transport) :

Il joue le rôle d'aide logistique de l'exportateur(ou l'importateur, selon l'incoterm convenu). Son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Il conseil l'expéditeur ou le destinataire sur divers aspects de l'expédition marchandises qui font l'objet de transport successifs : le mode de transport, l'itinéraire, le choix du transporteur, les frais directs et connexes, etc.

Cependant, le transitaire peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandise qui fait l'objet de transports successifs. Son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Parmi les destinataires, on distingue⁵:

- 2-3-1 Le transitaire portuaire :** qui coordonnent le transport maritime et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport routier) ;
- 2-3-2 Le transport aérien :** qui coordonnent le transport aérien et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport ferroviaire) ;
- 2-3-3 L'agent de fret aérien :** qui se charge d'acheminer aux compagnies aériennes la marchandise qui doit être expédiée par avion ;
- 2-3-4 Le courtier en transport routier de marchandise :** qui sert d'intermédiaire entre le groupeur et le transporteur ;
- 2-3-5 L'affréteur routier :** agent qui nolisent les camions pour le compte de son employeur.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

On peut s'attendre à ce qu'un transitaire offre des services de :⁴

- Conseil dans le choix de transporteur approprié.
- Négociation de l'entente avec le transporteur.
- Préparation des documents de transporteur.
- Coordination et de suivi du transport de la marchandise du point d'origine au point d'arrivée ;
- Conseil sur l'emballage et le marquage ;
- Entreposage de la marchandise, au besoin ; Souscription d'une assurance pour couvrir les dommages qui pourraient être causés à la marchandise.
- La souscription d'une assurance pour couvrir les dommages qui pourraient être causés à la marchandise.

2-4 Le transporteur :

Est la personne qui, par contrat, se charge de transporter la marchandise (transporteur routier, ferroviaire, aérien, maritime,....

2-5 Le courtier en douane (ou commissionnaire en douane):

Il accomplit les formalités douanières pour le propriétaire de la marchandise transportée.

3- Les différentes phases du transport :

Nous avons élaboré le tableau ci-après pour faire apparaître de façon concise les différentes phases de l'opération transport et la concomitance entre les opérations physiques et la gestion documentaire.

⁴ Naji Jamal Idem, P340.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Tableau N°01 : « les phases du transport »

Opérations physiques	Obligations correspondantes du vendeur ou de l'acheteur	Suivi documentaire
Préparation, étiquetage et emballage	Ces opérations sont toujours à la charge du vendeur. L'étiquetage permet d'identifier la marchandise, de la rechercher en cas de perte, de donner des consignes de manutention.	-Liste de colisage ou note de poids. -Certificats correspondant aux contrôles exigés par le client (certificat de qualité, de quantité par exemple...), documents commerciaux
Remise de la marchandise au transporteur	l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition, il doit ainsi indiquer les références du consignataire de la marchandise et le lieu et les modalités de réception de la marchandise.	Instructions de transport Ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur. -Attestation de remise au Transitaire (Forwarding agent's Certificate). -Documents de transport. Avis d'aliment pour les polices d'abonnement. -Certificat d'assurance.
Contrôle De la marchandise au départ	Le transporteur ou le Commissionnaire effectue des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent. Ces contrôles ainsi que la responsabilité du chargement peuvent varier en fonction des modes de transport requis.	Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.
Dédouanement export	À la charge du vendeur dans tous les cas.	Documents exigés par la douane.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Contrôle des marchandises à l'arrivée	<p>La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire sauf dans les envois de détail par la route ou le fer (messagerie) ou le transport en FCL. Le contrôle porte sur le nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise.</p> <p>En cas d'avaries ou de manquants des réserves doivent être faites.</p>	<p>La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison.</p> <p>Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou le bon de livraison.</p> <p>Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans un délai maximum.</p>
Dédouanement import	<p>Il est toujours à la charge de l'acheteur.</p>	<p>Documents exigés par la douane.</p>

Source :international organisation for standardisation, www.iso.org consulté le 04/01/2019

4- Le choix d'une solution logistique dans une opération d'exportation :

Pour toute opération avec l'étranger, l'entreprise exportatrice doit élaborer une solution globale en matière de transport international.

En tant qu'exportateur il faut obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps, assurer la sécurité de l'acheminement, et en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard.

4-1 Le coût :

Pour évaluer le coût, l'exportateur doit prendre en compte non seulement les prix du fret, mais aussi les frais accessoires : l'acheminement, les coûts des intermédiaires, les formalités douanières, l'emballage, l'assurance, le poste-acheminement.....

Il est important de comparer les prix de transport par rapport aux autres transporteurs, il est également important de prendre en compte les prestations que ces derniers proposent. Par exemple : dans le transport maritime, il très important de savoir si une cotation de fret inclut le placement sur le quai et la mise à bord du navire.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux des marchandises

Cela ne signifie pas que le critère prix doit constituer le seul facteur de décision. Exemple : dans un transport routier il ne suffit pas de comparer les prix des divers transporteurs, il faut également connaître le nombre de palettes que le camion est capable de transporter.⁵

4-2 Les délais:

Il s'agit pour l'exportateur d'obtenir les délais d'acheminement compatibles avec les caractéristiques des marchandises et la demande de l'importateur.

La durée totale du transport et le respect des délais sont les facteurs clés de succès de plus en plus importants. De plus, certains produits (périssables ou de grande valeur) ne supportent que des temps d'immobilisation très courts. Par conséquent, ces marchandises seront transportées par des moyens de transport relativement rapide (l'avion). Il en est de même pour certains produits plus ou moins fragiles pour lesquels le transport aérien représente le plus de sécurité.

Les produits agroalimentaires et les produits agricoles n'utiliseront pas obligatoirement le même moyen de transport. Exemple : pour un transport intercontinental des céréales en grande quantité, on privilégiera le transport maritime ; pour des fleurs ou des fruits tropicaux, c'est le transport aérien qui sera le plus adapté.

L'exportateur doit apprécier les délais en tenant compte de l'ensemble de l'opération export, sans se limiter à la durée du transport principal.⁶

4-3 La sécurité de l'acheminement:

Il s'agit de la sécurité des marchandises faces aux risques d'endommagement, de vol, de perte....L'importance du critère de sécurité est liée au type de marchandises à livrer.

5- Le conditionnement du transport de la marchandise :

La plupart des produits entrant dans le commerce international voyagent dans des conteneurs quel que soit le mode de transport utilisé. Pour réduire le risque de dommage, de

⁵ Désiré LOTH, l'essentiel des techniques du commerce international, Paris, édition publibook, 2009, P29

⁶ désiré LOTH, op-cite, p29.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux des marchandises

perte ou de vol, on doit prendre soin d'emballer et de marquer les marchandises de manière appropriée.

5-1 La conteneurisation :

Un conteneur est comme une boîte souvent métallique d'un certain volume destiné pour contenir des marchandises et permettant leur acheminement par voie terrestre, maritime ou aérien avec le maximum de confort et de sécurité.⁷

⁷ Naji JAMMAL, op-cité, P535.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

5-1-2 Les différents types de conteneurs :

On distingue plusieurs types de conteneurs :

Tableau N°02 : « les types de conteneurs »

Les types de conteneurs	Caractéristiques
Conteneurs dry ou usage générale	Sont des conteneurs fermés ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Il est utilisé pour tout type de marchandise.
Conteneurs plates- formes ou blosters	Sont des plates-formes sans aucune superstructure. Ils sont généralement utilisés pour le transport de fer, les engins de travaux publics, et pour le chargement de marchandises à bord des navires rouliers.
Conteneurs bulk	Sont des conteneurs maritimes destinés à charger des marchandises sèches non emballées comme de sucre ou des céréales.
Conteneurs open top	Sont presque identiques aux conteneurs à usage générale, mais le toit conteneurs est mobile par une bâche. Autorisent une manutention verticale de la marchandise, un léger dépassement de la hauteur du conteneur et assure une ventilation
Conteneurs plats 20 et 40	Sont destinés à l'empotage des marchandises de toutes sortes.
Conteneurs frigorifiques	Les conteneurs frigorifiques ou conteneurs réfrigérés sont utilisés pour transporter des produits qui nécessitent des conditions à température contrôlée lors du transit, tels que les fruits, les légumes, les produits laitiers et la viande. Ils sont équipés d'une unité de réfrigération connectée à l'alimentation électrique du navire transporteur.

Source : International Organisation for Standardisation, www.iso.org, consulter le 01/04/2019

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

5-1-2 Les principales façons d'utiliser un conteneur :

Il existe quatre types d'expédition d'un conteneur.⁸

* FCL/FCL:

Le conteneur voyage domicile à domicile. Le vendeur exporte le conteneur et le scelle. Le conteneur ne sera pas ouvert avant sa destination finale chez l'acheteur (sauf si en cas de vérification douanière).

* FCL/LCL:

Un expéditeur remplit un conteneur pour plusieurs destinataires. Le conteneur sera ouvert dans un lieu autre que la destination finale des marchandises. Il sera envoyé dans un centre de dégroupage et la marchandise sera postée acheminer vers les différents acheteurs.

* LCL/FCL:

Dans ce cas, plusieurs expéditeurs remplissent un conteneur pour un seul destinataire c'est l'inverse de FCL/LCL. Les vendeurs acheminent leurs marchandises dans le même centre de groupage et emportent leurs marchandises dans un même conteneur qui sera scellé et livré à un acheteur.

* LCL/LCL:

Dans ces types, plusieurs expéditeurs remplissent un conteneur pour plusieurs destinataires. Les vendeurs acheminent leurs marchandises dans un centre de groupage pour mettre l'ensemble dans un conteneur qui sera ensuite déposé dans un centre de dégroupage pour que les marchandises soient livrées à plusieurs acheteurs.

5-2 L'emballage :

L'emballage est l'objet mais en même temps l'opération qui consiste à envelopper ou à contenir un produit ou un ensemble de produits pendant son/leurs utilisation, manutention, stockage, transport,etc.⁹

En commerce international on ne parle pas d'emballage à être consommé mais on parle d'emballage transport qui veut dire que la marchandise doit être protégée pendant son acheminement vers sa destination, mais aussi lors de sa manutention et de son entreposage. Pour bien emballer la marchandise on doit tenir compte des aspects suivants :

⁸ J.BELOTTI, le transport international des marchandises, VUILBERT, paris, 1992, P49.

⁹ K MIVILLE-DE Chêne & I LIMOGES, aspects pratiques du commerce international, consultation contact monde, 2012, P283.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

5-2-1 La catégorie de produit : certains produits sont fragiles ou périssables doivent être protégés du froid, de la chaleur, de l'humidité, de la sécheresse,etc.

5-2-2 L'aptitude à la manutention : l'emballage doit faciliter le chargement et le déchargement (par ex : pour transporter des colis, il faut pouvoir les saisir et les maintenir).

5-2-3 Le mode de transport : le transport aérien requiert moins de mesures de protection que le transport maritime. Sur un navire on doit prévoir les infiltrations d'eau, alors qu'en transport ferroviaire, on doit prévoir les vibrations et les secousses.

5-2-4 Le pays de destination : par exemple, certains pays sont reconnus pour le risque élevé de vol des marchandises.

5-2-5 Les conditions météorologiques : par exemple, l'exposition à des températures extrêmes dans le pays de destination peut endommager certaines marchandises.

5-2-6 Les exigences du client : les acheteurs ont souvent des procédures de réception et de stockage des marchandises qu'il faut respecter. Il convient de sélectionner un emballage résistant et adapter au moyen de transport pour éviter les pertes en cours de transport qui sont dues à des emballages défectueuses car un mauvais emballage peut conduire à :

- * **Premièrement**, un préjudice commercial, l'aspect extérieur du produit n'étant alors ni valorisant, ni sécurisant quant à la qualité de son contenu.

- * **Deuxièmement**, un préjudice financier, lorsque le destinataire refuse le paiement ou la prise en charge de la marchandise.

- * **Enfin**, un préjudice au point de vue couverture des risques, car les assurances refusent d'indemniser les avaries dues à des emballages défectueux.

5.2.7 Le marquage et l'étiquetage de la marchandise

Le marquage et l'étiquetage sont les actions d'inscrire et de cataloguer un ensemble d'information sur l'emballage ou sur le produit directement.

Comme l'emballage, le marquage et l'étiquetage ont une grande importance dans la présentation du produit surtout sur aspects informationnel, en effet le marquage et l'étiquetage contribuent à ;

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

- L'identification rapide du produit par les consommateurs, concerne essentiellement les produits grand public. Il apporte des renseignements indispensables pour le consommateur surtout lorsque le produit est vendu en self-service dans de grandes surfaces, sans l'accompagnement de vendeurs. Il donne des informations sur le produit concernant notamment la composition, le poids, l'origine, la durée de conservation, les conditions d'emploi et les conseils d'utilisation.

- La publicité du produit, en effet grâce à son pouvoir de séduction et de communication, le marquage et l'étiquetage sont devenu ainsi un facteur prépondérant dans la réussite commerciale d'un produit de grande distribution.

Finalement, le transport international de marchandises est un mode complexe et les intervenants y sont nombreux chaque mode de transport à ses avantages et ses inconvénients, ses propres règles relatives aux contrats, à la documentation et à la tarification ainsi des normes d'emballage et de marquage.

Au cours du transport de marchandise, lors d'une opération d'acheminement à l'international, les marchandises sont exposées à des risques divers, ce qui pousse l'assurance à intervenir, afin de garantir le remboursement des sommes engagées en cas de dommage ou de sinistre.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises:

Les marchandises encourent des risques ordinaires liés à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au transport lui-même. Des risques particuliers peuvent se surajouter tels que émeutes, grèves, sabotages, conflits armés, etc. La marchandise voyageant aux risques et périls de l'ayant droit, doit être garanti.

L'assurance est un contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques à un objet définis.¹⁰

Dans cette section nous présenterons l'intérêt de l'assurance et ses différents acteurs, puis le cout d'assurance et la notion d'avarie, et en termine par l'assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices.

1- L'intérêt de l'assurance transport et ses différents acteurs:

L'intérêt de transport regroupe plusieurs acteurs sont :

1-1 L'intérêt :

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.

¹⁰ www.logistiqueconseil.org, consulté le 07/01/2019

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Tableau N°03 : « versement d'indemnités »

Indemnisation par le transporteur	Indemnisation par l'assureur
Prévue par les conventions régissant chaque mode de transport. Indemnités plafonnées en fonction du poids de la marchandise. Indemnisation seulement si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité et en fonction de la valeur de la marchandise.	Assurance au choix de l'assuré (attention aux risques couverts et aux risques exclus) Indemnisation calculée sur la valeur assurée de la marchandise (ex. : CIF + 10 %). Indemnisation en cas de préjudice en fonction des risques garantis (si le transporteur est responsable, l'assureur se trouve subrogé dans les droits de l'assuré).

Source : www.lalogistiqueconseil.org consulté le 05/01/2019

Il ne faut pas confondre l'indemnité versée par un transporteur fautif et l'indemnité versée par l'assurance transport.

1-2 Les différents acteurs de l'assurance :

1-2-1 L'assuré : est la personne ou l'entreprise qui souscrit une police en vue d'assurer des marchandises contre des catégories de risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm), ou encore le transitaire.

1-2-2 Le courtier d'assurance : a pour fonction de rapprocher un client potentiel¹¹ (futur assuré) d'assurance. L'assuré peut mandater un courtier pour rechercher la compagnie d'assurance la plus apte à répondre à ses besoins et pour négocier

¹¹ Naji JAMMAL, op-cité, P393-394.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

les conditions et la prime les plus avantageuse pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.

1-2-3 Le courtier d'assurance maritime : est un officier public, un peu comme un agent de change, doté de certains privilèges, dont celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime. Soulignons que l'agent d'assurance, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance. Il perçoit comme rémunération une commission proportionnelle aux primes qu'il permet à la compagnie d'encaisser.

1-2-4 L'expert en sinistres a pour rôle de constater, à destination ou en route, les pertes ou les avaries de marchandises. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune, et il informe les parties concernées de son constat. Quand il est question de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (ou l'expert répartiteur). L'expert en sinistre et le commissaire d'avarie ont pour responsabilités de :

- Constater les dommages ;
- Déterminer la nature de l'avarie, son importance et sa cause ;
- Préconiser les mesures conservatoires ;
- Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables ;
- Prévenir les sinistres.

1-2-5 La compagnie d'assurance : est née de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine supportés par des personnes physiques. Cette augmentation a suscité la création de mutuelles ou de compagnies privées de grande taille. Soulignons que les compagnies, si grandes soient-elles, pratiquent couramment entre elles la réassurance, c'est-à-dire qu'elles partagent les risques couverts avec d'autres compagnie, souvent sans en informer l'assuré.

2- Le coût d'assurance et la notion d'avarie

2-1 Coût d'assurance :

Le coût moyen varie entre 0,1% et 2% sauf sur certaines liaisons vers les pays en voie de développement ou le coût de l'assurance peut atteindre 8% du coût du transport.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Le coût de l'assurance dépend:¹²

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

2-2 La notion d'avarie:

Les assurances définissent de façon presque uniforme les risques assurés et les risques exclus ainsi que certains principes de fonctionnement.

2-2-1 Les pertes et avaries particulières:

Concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui proviennent soit d'événements majeurs survenant au cours du transport (nauffrage, accident de la route, déraillement, etc.) soit d'événements concernant uniquement la marchandise (chute, perte...).

2-2-2 L'avarie commune:

Est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Le terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour « sauver le navire » et donnant lieu à contribution : les frais et les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le(s) propriétaire(s) de la cargaison, proportionnellement à la valeur de chaque expédition. Ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes mises en jeu sont considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer.

¹² J.BELOTTI, *le transport international des marchandises*, VUIBERT, PARIS, 1992, P47.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

2-2-3 Les risques couverts et les risques exclus :

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.

Tableau N°04 : « les risques couverts et exclus »

Risques couverts	Risques exclus
Risques liés au transport principal. Risques liés à la manutention. Risques pour le pré- et le post acheminement dans les assurances de magasin à magasin (en aérien et en maritime).	Conséquences des fautes de l'assuré ou du bénéficiaire. Conséquences des violations de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin. Vice propre de la marchandise, freinte de route qui concerne une perte inévitable et connue de poids ou de quantité pendant le transport. Influence de la température (Risque admis dans les polices tous risques à condition qu'il ne s'agisse pas de température ambiante.). Insuffisance d'emballage ou inadaptation du conditionnement. Préjudices financiers commerciaux ou indirects.

Source : www.logistiqueconseil.org, consulté le 16/01/2019.

3-L'assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices :

3-1 Assurance des marchandises en transport maritime :

L'assurance maritime couvre les avaries communes (ne sont particulières au navire

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

mais communs au navire et à la cargaison, elles sont supportées par l'une et par l'autre au prorata de leurs valeurs respectives) et les avaries particulières (quand elles n'affectent que le navire seul ou la cargaison seul)¹³

3-2 Les garanties : En transport par voie d'eau, les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivantes:¹⁴

- La garantie tous risques ;
- La garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf) ;
- La garantie franche d'avaries particulières (FAP) ;
- La garantie du risque de guerre et de mines.

3.2.1 Garantie tous risques:

Contrairement à son libellé, cette garantie ne protège pas le souscripteur contre tous les risques sont notamment soumis à des conditions particulières le risque de vol et le chargement des marchandises en pontée.

* **Contenu de la garantie** : elle couvre les avaries particulières et les avaries communes et la totalité du transport de magasin.

* **Vols et disparitions, chargement pontée** : les colis manquants seront indemnisés si la preuve du non livraison est établie par un certificat ou tout autre document.

Des traces d'effraction doivent être relevées sur les colis, par le commissaire d'avaries, pour prétendre à une indemnisation pour manquant à l'intérieur des emballages.

Les chargements en pontée sont couverts de façon automatique si les navires sont équipés à cet effet.

La durée correspond au temps du voyage, depuis la remise au transporteur, jusqu'à la remise effective au destinataire au lieu de destination, dans la limite de (60) soixante jours après la fin des opérations de déchargement du dernier navire de mer.

* **Garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf)** : couvre uniquement les avaries communes et les avaries mentionnées au contrat.

* **Garantie franche d'avaries particulières(FAP)** : couvre uniquement les

¹³ Pierre BAUCHET, les transports mondiaux, instrument de domination, ECONOMICA, Paris, 1998, P289.

¹⁴ www.logistiqueconseil.org, consulté le 17/01/2019.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

avaries communes. Elle ne couvre donc pas les avaries particulières.

* **Garantie du risque de guerre et de mines** : elle permet d'assurer contre les dommages que peuvent causer par des situations des guerres. Le coût moyen de ce genre de garantie, qui se situe autour de 0,03% de la valeur assurée.¹⁵

3-2 Les différents types de polices :

Police d'assurance document écrit, signé par l'assureur et l'assuré, qui constitue un contrat d'assurance et qui précise, d'une part, le montant de la prime que paie l'assuré et, d'autre part le capital assuré ainsi que la nature et la limite des risques couverts.

Il existe quatre principales polices:¹⁶

3-2-1 La police au voyage :

Assure au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Valable pour une relation et pour une marchandise donnée, elle est souscrite à chaque expédition.

3-2-2 La police à alimenter:

Elle est particulièrement adaptée aux gros contrats dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime. Valable pour une durée indéterminée et un quantum déterminé. Les envois sont fractionnés. L'assuré informe l'assureur de chaque expédition par un « avis d'aliment ».

3-2-3 La police d'abonnement (ou flottante) :

Elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation même à l'importation pendant une année entière. Renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant son transport international de marchandises. C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurances, qui bien souvent fait partie de leur groupe. Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis

¹⁵ Naji JAMMAL, op-cité, P417.

¹⁶ J.BELOTTI, op-cité, P49.

Chapitre II: Le transport international et les assurances liées aux marchandises

d'aliment mensuels, trimestriels ou même annuels, après le déplacement des marchandises.

Valable pour un quantum indéterminé pendant une durée déterminée, quel que soit le mode de transport, la des la nature de la marchandise. À chaque expédition, l'exportateur produit un « avis d'aliment » informant l'assureur des détails de l'envoi. Valable un an, renouvelable par simple avenant.

3-2-4La police tiers-chargeur:

Assurance que le transitaire met à disposition de son client. En cas de sinistre, c'est le transitaire qui constituera le dossier nécessaire à l'indemnisation. Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaire, commissionnaires qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance-transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et autres formalités.

Il faut noter que la police à alimenter et la police d'abonnement comportent des notions de la pleine et de la franchise :

La pleine : est la valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).

La franchise : élimine les petits sinistres. Ces derniers ne sont pas remboursés, l'important est d'être assuré contre les gros pépins.

L'assurance de transport est un domaine très complexe qui touche de nombreux intervenants.

Le technicien de commerce international doit d'abord être capable, dans chaque situation, de bien délimiter les risques liés au transport de marchandise ensuite de choisir la police d'assurance appropriée.

L'exportateur doit maximiser les avantages d'assurance transport. Il pourra avoir une plus grande maîtrise des garanties et de la sécurité liées à ces opérations commerciales.

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Section 03 : les incoterms

Les incoterms (International Commercial Terms) ont pour but d'uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international

3-1 Définition Les incoterms :

- * représentent un langage commun
- * ont été mis au point par la CCI (Chambre de commerce internationale)
- * ont pour but de régler :
 - la répartition des frais liés au transport de marchandises
 - le transfert des risques au cours du transport¹

Ils sont répartis en 3 catégories :

- * Les incoterms de vente au départ
- * Les incoterms de vente à l'arrivée
- * L'incoterm DAF

3.2 Les éléments définis par un incoterm :

Les incoterms définissent avec précision les obligations du vendeur et de l'acheteur en matière de prestations, de risques et de coûts.

La répartition des prestations : qui fait quoi ? Les éléments concernés sont :

- * **la manutention** : définir les responsabilités et les tâches de chaque partie en matière de chargement et de déchargement des marchandises;
- * **le transport** : selon l'incoterm utilisé, la charge des parties varie en matière de pré acheminement, de transport principal et de post- acheminement.
- * **les formalités de douane** à l'importation et à l'exportation.
- * **la charge d'assurer la marchandise** pendant le transport.
- * **la charge d'effectuer les emballages** nécessaires au transport.

La répartition des coûts : qui paie quoi ? Qui va supporter les conséquences des dommages des incendies, des vols ou des pertes pendant le transport ?

Les éléments concernés sont :

- * le transport
- * l'assurance
- * les droits de douane à l'importation et à l'exportation
- * les frais annexes.

¹Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 1 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Les incoterms ne revêtent aucun caractère obligatoire, car chacune des parties est libre de les utiliser ou non, et de les modifier éventuellement si besoin.

Ils permettent le plus souvent en une simple ligne, de définir les conditions de livraison et évitent de reporter dans chaque contrat des clauses logistiques complexes. Encore, faut-il bien libeller les clauses commerciales afin d'éviter tout litige d'interprétation.

Comme les versions précédentes des incoterms restent valables, il est nécessaire de bien stipuler l'année de référence des incoterms ou le numéro de la brochure (n° 560 pour les incoterms 2000).

Incoterm CCI 2000 + les 3 lettres indiquant l'incoterm choisi + lieu d'effet + mentions complémentaires ou restrictions éventuelles.

Incoterm CCI 2000 - DDP Douala - à l'exclusion des droits et taxes – entrepôts XXX (avec adresse de livraison complète).

3.3 LES INCOTERMS DE VENTE AU DEPART

Le vendeur utilisera un de ces incoterms si son organisation n'a pas la capacité organisationnelle pour prendre en charge le transport, ou si les conditions de prix ou de sécurité dans le pays de destination ne sont pas satisfaisantes. L'acheteur qui ne dispose pas d'expérience en matière de transport les évitera quant à lui.

Les incoterms de cette famille sont les plus couramment utilisés dans les ventes réalisées par les PME, qui disposent rarement des ressources suffisantes pour assurer un service de transport complet jusqu'à destination².

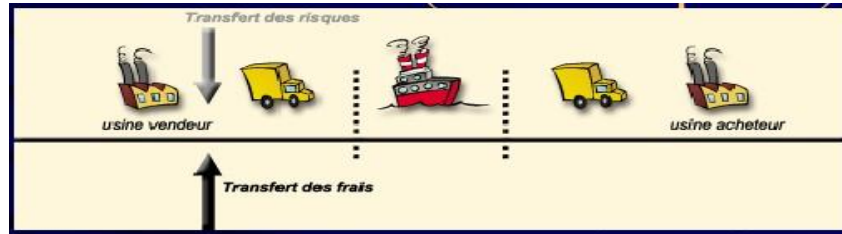
On retrouve huit termes différents dans cette catégorie **EXW - FCA - FAS - FOB - CFR - CIF - CPT – CIP**. Les incoterms de vente au départ font supporter par l'acheteur (dans une plus ou moins grande mesure) les charges et les risques liés au transport des marchandises.

Dans les tables suivantes, V= vendeur ; A= acheteur

²Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 2 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Schémas N°01 : EXW - EX WORKS (... lieu de livraison convenu)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 3 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

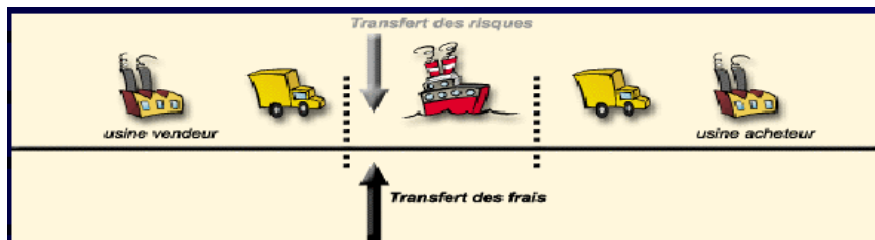
Tableau N°01 : EXW - EX WORKS

Formalités	Frais	Risque
Emballage	V	V
Pré acheminement	A	A
Formalités douanières export	A	A
Chargement - transport principal	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Déchargement - transport principal	A	A
Formalités douanières / import	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 3 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement. L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Ce terme représente l'obligation minimum pour le vendeur³.

Schémas N°02 : FCA - Free Carrier (Franco transporteur... lieu de livraison convenu)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 3 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

³Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 3 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

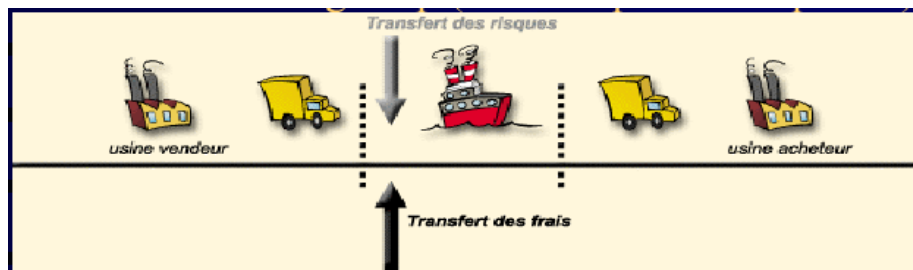
Tableau N°2 : FCA - Free Carrier (Franco transporteur... lieu de livraison convenu)

Formalités	Frais	Risques
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Déchargement / transport principal	A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Les termes de vente à l'international page 03.

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise dédouanée à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur il paye le transport principal.

Schémas N°03 : FAS - Free Along side Ship (Franco le long du navire ... lieu de livraison convenu)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 4 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Tableau N°03 : FAS - Free Along side Ship (Franco le long du navire ... lieu de livraison convenu)

Formalités	Frais	Risques
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	A	A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	⁴ A
Déchargement / transport principal	A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 4 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

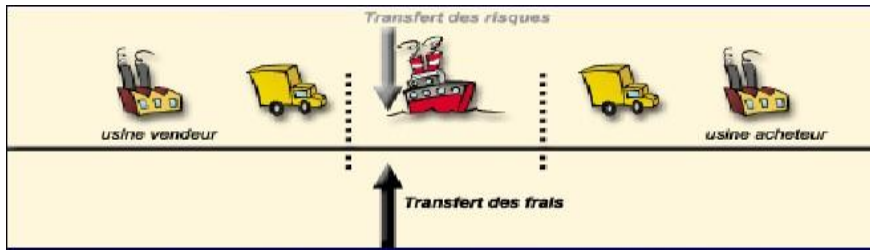
Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire sur le

⁴ Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 4 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

quai. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Il dédouane la marchandise à l'exportation

Schémas N°04 : FOB - Free On Board (Franco à bord ... port de chargement)



Source : Les termes de vente à l'international page 05.

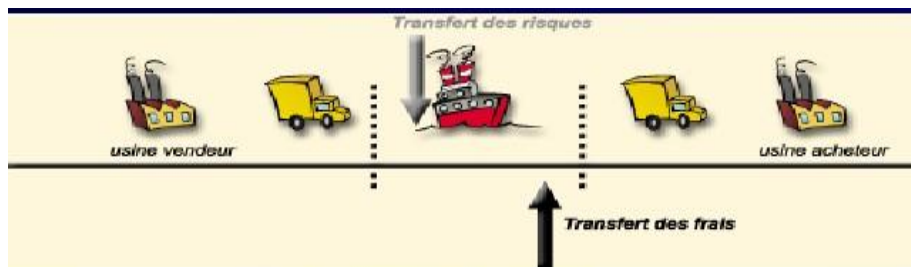
Tableau N°04 : FOB - Free On Board (Franco à bord ... port de chargement)

<u>Formalités</u>	<u>Frais</u>	<u>Risques</u>
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V ou A	V et A
Transport principal	A	A
Assurance transport	A	A
Déchargement / transport principal	A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 5 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu et placer celles-ci à bord du bateau. Le transfert des risques a lieu lorsque les marchandises ont passé le bastingage.

Schémas N°05 : CFR – Cost and Freight (Coût et fret ... port de destination convenu)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 5 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

⁵ Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 5 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

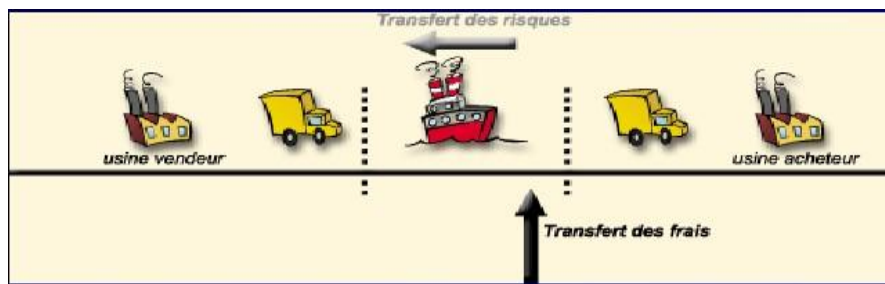
Tableau N°05 : CFR – Cost and Freight (Coût et fret ... port de destination convenu)

<u>Formalités</u>	<u>Frais</u>	<u>Risques</u>
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V ou A
Transport principal	V	A
Assurance transport	A	A
Déchargement / transport principal	V ou A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 6 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu, effectue le chargement sur navire et les formalités douanières d'exportation Le point de transfert des risques est le même qu'en FOB

Schémas N°06 : CIF – Cost , Insurance and Freight (Coût + assurance + frais ... port de destination)



Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 6 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Tableau N°06 : CIF – Cost , Insurance and Freight (Coût + assurance + frais ... port de destination)

<u>Formalités</u>	<u>Frais</u>	<u>Risques</u>
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V ou A
Transport principal	V	A
Assurance transport	V	A
Déchargement / transport principal	V ou A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

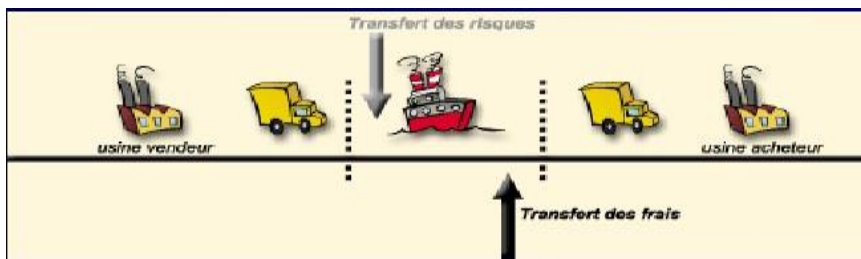
Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 6 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

⁶ Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 6 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport

Schémas N°07 : CPT – Carriage Paid to (Transport payé ... lieu de destination convenu)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 7 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

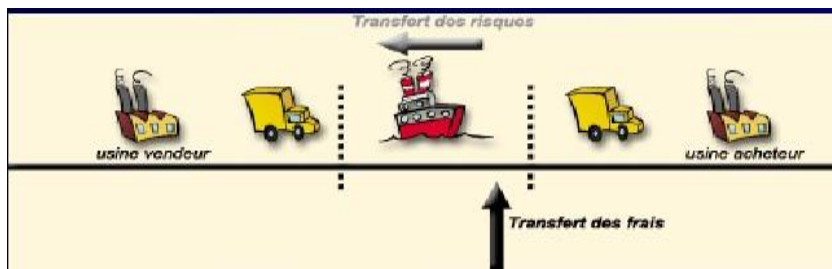
Tableau N°07 : CPT – Carriage Paid to (Transport payé ... lieu de destination convenu)

<u>Formalités</u>	<u>Frais</u>	<u>Risques</u>
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V ou A
Transport principal	V	A
Assurance transport	A	A
Déchargement / transport principal	V ou A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 7⁷ sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret jusqu'à la destination convenue, dédouane la marchandise. Les risques sont transférés quand la marchandise est remise à l'acheteur

Schémas N°08 : CIP – Carriage and Insurance Paid to (Coût et assurance ... lieu destination)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 7 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

⁷ Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 7 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Tableau N°08 : CIP – Carriage and Insurance Paid to (Coût et assurance ... lieu destination)

Formalités	Frais	Risques
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V ou A
Transport principal	V	A
Assurance transport	V	A
Déchargement / transport principal	V ou A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 8 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

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

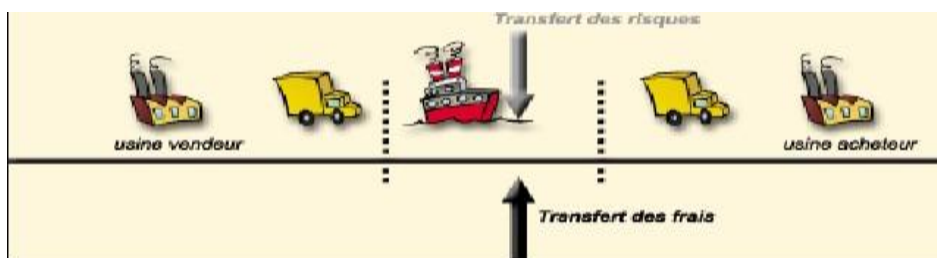
3.4 LES INCOTERMS DE VENTE A L'ARRIVEE :

Le vendeur décharge ainsi l'acheteur de toute une série d'obligations et de risques, ce qui peut constituer un excellent argument de vente.

De plus, il est parfois préférable pour le vendeur de rester maître du transport de ses marchandises jusqu'à leur livraison. Une des conséquences négatives cependant de l'utilisation des incoterms de cette famille est que le moment de la livraison et donc, souvent, le moment du paiement du solde du prix est postposé à l'arrivée des marchandises à destination. En outre, ces incoterms seront évités par le vendeur⁸ s'il ne dispose d'aucune expérience en matière de transport, notamment vers la destination visée par l'incoterm.

Les incoterms de ventes à l'arrivée regroupent quatre termes DES – DEQ – DDU – DDP. Les incoterms de vente à l'arrivée ne libèrent le vendeur de ses obligations que lorsque les marchandises arrivent à destination. Les coûts et les risques liés au transport principal sont à charge du vendeur.

Schémas N°09 : DES – Delivered Ex Ship (livraison à bord du navire ... port de destination)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 8 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

⁸ Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 8 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

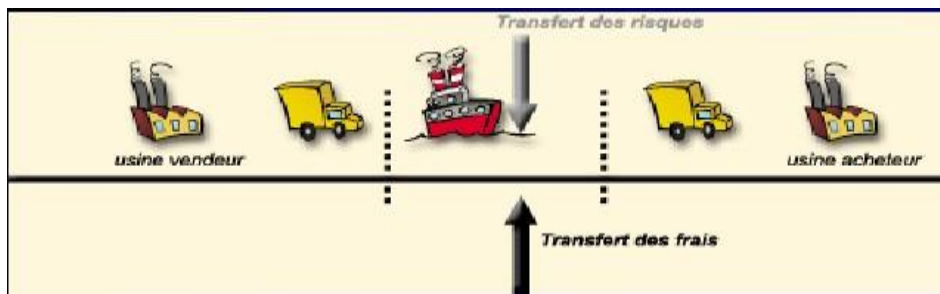
Tableau N°09 : DES – Delivered Ex Ship (livraison à bord du navire ... port de destination)

Formalités	Frais	Risques
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V
Transport principal	Pas obligatoire	V Assurance transport
Déchargement / transport principal	A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 9 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise non dédouanée à l'importation est mise à la disposition de l'acheteur à bord du navire au port de destination convenu. Le vendeur supporte tous les frais et risques inhérent à l'acheminement de la marchandise jusqu'au port de destination convenu⁹

Schémas N°10 : DEQ – Delivered Ex Quay (Livraison sur le quai... port de destination)



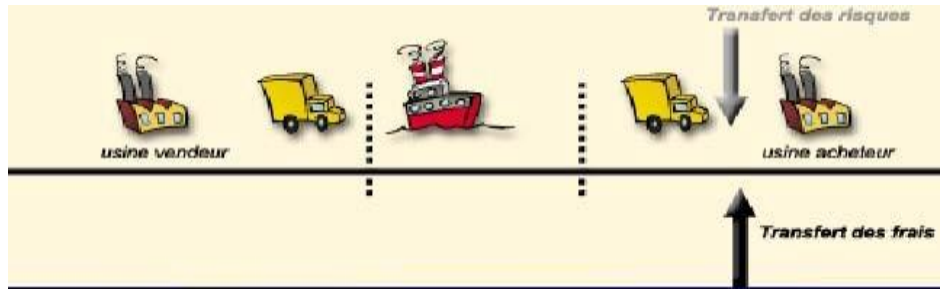
Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 9 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il met la marchandise dédouanée à l'importation à la disposition de l'acheteur sur le quai au port de destination convenu. Le transfert des frais et risques se fait quand la marchandise est sur le quai du port convenu

⁹**Source :** Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 9 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Schémas N°11 : DDU – Delivered Duty Unpaid (Livraison frais non payés ... port de destination)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 10 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

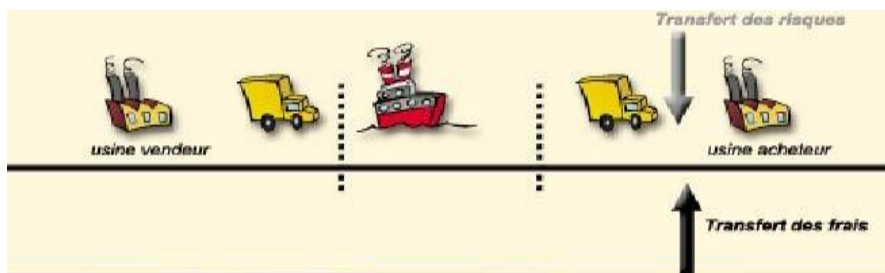
Tableau N°10 : DDU – Delivered Duty Unpaid (Livraison frais non payés ... port de destination)

Formalités	Frais	Risques
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V
Transport principal	V	V A
Déchargement / transport principal	V	V
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 10 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur son obligation de livraison quand la marchandise a été mise à disposition au lieu convenu dans le pays d'importation déchargement compris. L'acheteur s'occupe à ses risques et frais de l'accomplissement des formalités douanières d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation¹⁰

Schémas N°12 : DDP = Delivered Duty Paid (Livraison tous frais payés ... lieu de destination)



Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 10 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

¹⁰ Source : Publication spécialisée de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 10 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

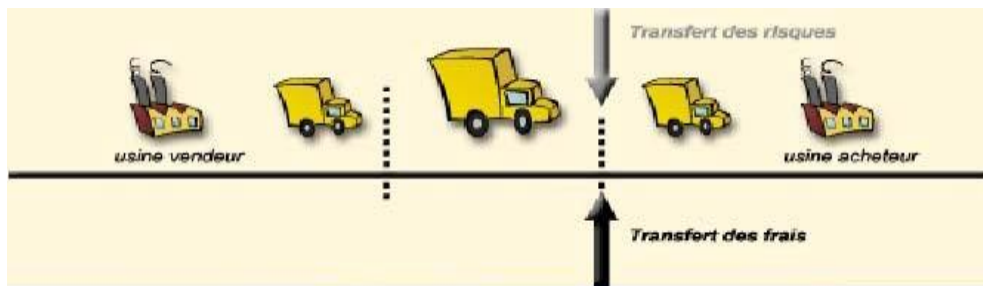
Tableau N°11 : DDP = Delivered Duty Paid (Livraison tous frais payés ... lieu de destination)

Formalités	<u>Frais</u>	<u>Risques</u>
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V
Transport principal Assurance transport Obligatoire	V Pas obligatoire	V
Déchargement / transport principal	V	V
Formalités douanières import	V	V
Post acheminement	V	V

Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 11 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

A l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme d »signe l'obligation maximum du vendeur qui fait tout y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles¹¹

Schémas N°13 : DAF – Delivered at Frontier (Livraison à la frontière ... au lieu convenu)



Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 11 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

¹¹ Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 11 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Tableau N° 12 : DAF – Delivered at Frontier (Livraison à la frontière ... au lieu convenu)

<u>Formalités</u>	<u>Frais</u>	<u>Risques</u>
Emballage	V	V
Pré acheminement	V	V
Formalités douanières export	V	V
Chargement / transport principal	V	V
Transport principal obligatoire Pas obligatoire	V Assurance transport	V Pas
Déchargement / transport principal	A	A
Formalités douaniers imports	A	A
Post acheminement	A	A

Source : Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 12 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été livrée dédouanée à l'exportation, au point convenu à la frontière de sortie mais avant la frontière douanière du pays d'entrée suivant. Les frais de transport et les risques sont assumés jusqu'à cet endroit par le vendeur mais il n'a aucune obligation de faire assurer les marchandises.¹²

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). Pour s'en prévaloir, les parties doivent clairement y faire référence dans le contrat de vente en mentionnant bien le lieu convenu. *Par exemple : CIF Port autonome de Douala, CCI 2000.*
- * Des variantes des incoterms existent et sont susceptibles de porter à confusion. Utilisez ces variantes avec parcimonie sans quoi vous pourriez perdre le bénéfice de la référence aux incoterms. Exemple : FOB aux Etats- Unis comporte six interprétations différentes.
- * Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence (port, frontière, etc.), information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. Exemples : FOB doit toujours être suivi du port choisi, DAF doit toujours être suivi de la frontière concernée.
- * Tenir compte du mode de transport. Tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. 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.
- * Toute déviation à une des obligations de l'incoterm doit être clairement exprimée à côté de celui-ci (ex. : DDP Aéroport de Nsimelen Yaoundé TVA non- acquittée - Incoterm 2000 CCI).

¹² **Source :** Publication spécialisé de commerce international, Les innovations de la version 2010 des incoterms, page 12 sur 12, sur le site : www.Logistiqueconseil.org consulté le 15/01/2019

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

* Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celles de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut.

* Dans le cas d'achats "départ", il est impératif pour le client de vérifier que l'assurance transport a bien été souscrite par le fournisseur s'il s'agit d'une obligation requise soit par l'incoterm (seuls les incoterms faisant mention d'une assurance impliquent la souscription de celle-ci !), soit par le contrat commercial.

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées aux marchandises

Conclusion:

Le transport international occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les nations, il met en œuvre un grand nombre de participants qui interviennent, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Et grâce à l'assurance marchandises, il est possible d'assurer pratiquement toutes les marchandises transportées au niveau international. Cette formule sert à protéger les intérêts de propriétaires des marchandises, par l'indemnisation des dommages et pertes survenus par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

Les incoterms jouent un rôle important, est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue en venant préciser au contrat de vente quelles sont les obligations respectives du vendeur et acheteur principalement en matière de déclarations d'exportation et d'importation .

Chapitre III: La logistique au sein de l'entreprise : Cas de MFG

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

Introduction :

A la fin du cycle théorique de notre formation actuelle il nous fallait l'étude de cas d'une entreprise performante pour mettre en pratique les connaissances acquises et aussi nous confronté au monde du travail. Nos objectifs dans le stage pratique sont d'observer, de comprendre, d'analyser et de nous familiariser avec le milieu professionnel, puis exploiter et synthétiser le tout dans un mémoire que voici. Les objectifs de ce chapitre peuvent être détaillés ainsi :

- L'acquisition de connaissances d'un secteur d'activité.
- L'obtention d'une vision globale de l'entreprise, ses structures et ses activités.
- Le développement de nouvelles compétences.
- L'établissement d'une vision vaste et nouvelle, qui nous aidera à établir un point sur nos futurs projets de carrière et de spécialisation.

Vu notre domaine d'étude, commercial et logistique, on a opté pour une entreprise productive, qui commercialise ses produits sur le marché local mais aussi sur celui de l'export.

Pour ce faire on doit, donc, trouver une entreprise bien précise, une entreprise qui apportera des réponses à nos questions et qui répondra à nos attentes.

Notre choix s'est donc arrêté sur une jeune entreprise spécialisée dans la production de verre plat en pleine expansion qui a fait passer l'Algérie du stade d'importateur à celui d'exportateur, à savoir « Mediterranean Float Glass » dénommée MFG SPA qui comporte de multiples avantages, qui correspond à nos critères et qui répond parfaitement à nos attentes.

MFG est une filiale du groupe Cevital créée en septembre 2007, et qui depuis est en expansion permanente.

Cette étude de cas est orientée vers la direction logistique de l'entreprise, ce choix est dicté par notre filière d'étude qui est le domaine du commerce international et de la logistique.

Section 01: Présentation de l'entreprise :

1.1. Présentation de MFG :

Mediterranean Float Glass, MFG par abréviation, est une Entreprise Algérienne qui a pour principale activité, la production et la transformation du verre flotté. MFG, est une filiale du premier groupe industriel privé en Algérie CEVITAL, créée en Avril 2007, en vue d'exploiter la plus grande ligne de production en Afrique et l'unique producteur de verre plat au niveau maghrébin, d'une capacité de 600 Tonnes par jour, ce qui est largement supérieur aux besoins nationaux. Soixante-dix pour cent de la capacité installée sont donc destinés à l'exportation.

Le complexe est implantée au niveau du site de l'Arbaa dans la wilaya de Blida et a nécessité un investissement de 100 Million d'Euros et fait partie d'un grand projet constitué de 3 lignes de verre plat d'une capacité totale de 642 400 Tonnes par an et de 5 usines de transformation de verre. L'entreprise s'est développée rapidement au cours de ces deux dernières années, son effectif est passé de 700 en 2010 à 1100 en 2018 dans différents métiers et domaines de la production, maintenance, contrôle qualité, sécurité, commercial et ressources humaines...

Source : Service GRH de MFG.

1.2. Historique :

MFG est une entreprise relativement jeune, historiquement parlant il n'y a donc pas grand chose à maître en avant. Nous allons néanmoins retracer certains événements majeurs à travers les dates que SUIVANTES :

- La société par action MFG, a été créée en Avril 2007.
- Le 28 Mai 2007, MFG s'est fait l'honneur de recevoir la visite du président de la république Algérienne M. Abdelaziz BOUTEFLIKA, ainsi que de nombreux ministres et personnalités nationales.
- Le 08 Juillet 2007, a été le jour du début de l'attrempage du four en présence des dirigeants MFG et de l'ensemble des collaborateurs qui ont participé à la construction de cette première ligne.
- Le 22 Juillet 2007 à 12h45, la sortie de la première feuille de verre.
- Le 09 Septembre 2007, l'inauguration officielle de MFG.
- En Octobre 2007, obtention du marquage CE des produits MFG.
- En Novembre 2007, le début de l'exportation des produits MFG, la première

exportation le 13 du même mois en Grèce.

- En Février 2008, obtention de la certification du système QHEC : IS09001 version 2000, IS014001 version 2004 et OHSAS 18001 version 2007.
- Le 03 Juin 2009, MFG se voit décerner le trophée Algérien de l'exportateur au titre de l'année 2008.

En Octobre 2009, entrée en de production de l'unité de fabrication de Verre feuilleté d'une capacité de 400 tonnes par jour, en différents formats et épaisseurs dans le cadre de l'élargissement de sa gamme de produit.

Trois autres lignes de production de verre ont été mises en place :

- Eu 2010, l'unité de transformation de verre plat.
- En2011, l'unité de verre à couche.
- 28 Mars 2016, MFG a inauguré la 2ème ligne float et lancé les nouveaux pyrolytiques.
- En avril 2018, MFG a inauguré la 3ème ligne et lancé les nouveaux pyrolytiques.

1.3. Réalisations de l'entreprise :

Le complexe de production de verre est un grand pas en avant pour l'Algérie. Cevital a fait passer l'Algérie du stade de pays quasi importateur de verre à pays exportateur de verre, et ceci avec la création de MFG, Nous pouvons donc dire que c'est une grande réalisation .

MFG s'est rapidement imposée dans le monde verrier, faisant passer l'Algérie, dès sa première année d'existence, du stade d'importateur de verre plat à 100% à celui d'exportateur. Tout en répondant à la demande locale qu'elle couvre à plus de 90%, MFG est présente à l'international, notamment au Maghreb (Maroc, Tunisie, Libye) et en Europe du Sud (Espagne, Italie, France, Portugal,...) où ses produits de qualité et sa logistique efficiente ont fait leur preuve. L'activité export connaît à partir de 2017, avec le lancement d'une deuxième ligne float et la commercialisation de nouveaux produits en 2016, un essor certain accompagné d'une extension sur d'autres destinations.

La création d'une filiale dénommée MFG Europe, domiciliée, en Italie qui assure la promotion et la commercialisation des produits MFG sur le continent Européen. Ainsi que la mise en place de deux plates formes de stockage et de distribution en Italie depuis début 2008 et en Espagne à partir de Janvier 2009.

La mise en place d'une station de traitement de sable implantée sur le site de production, qui alimentera le complexe de sable traité qui représente une matière

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

première entrante dans la composition du verre.

L'ouverture d'un bureau d'attache en Tunisie durant l'année 2010, qui simplifié et organisé de façon efficiente les exportations de l'entreprise vers la Tunisie et pays voisins.

La mise en place d'un système de management intégré QHSE (Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement).

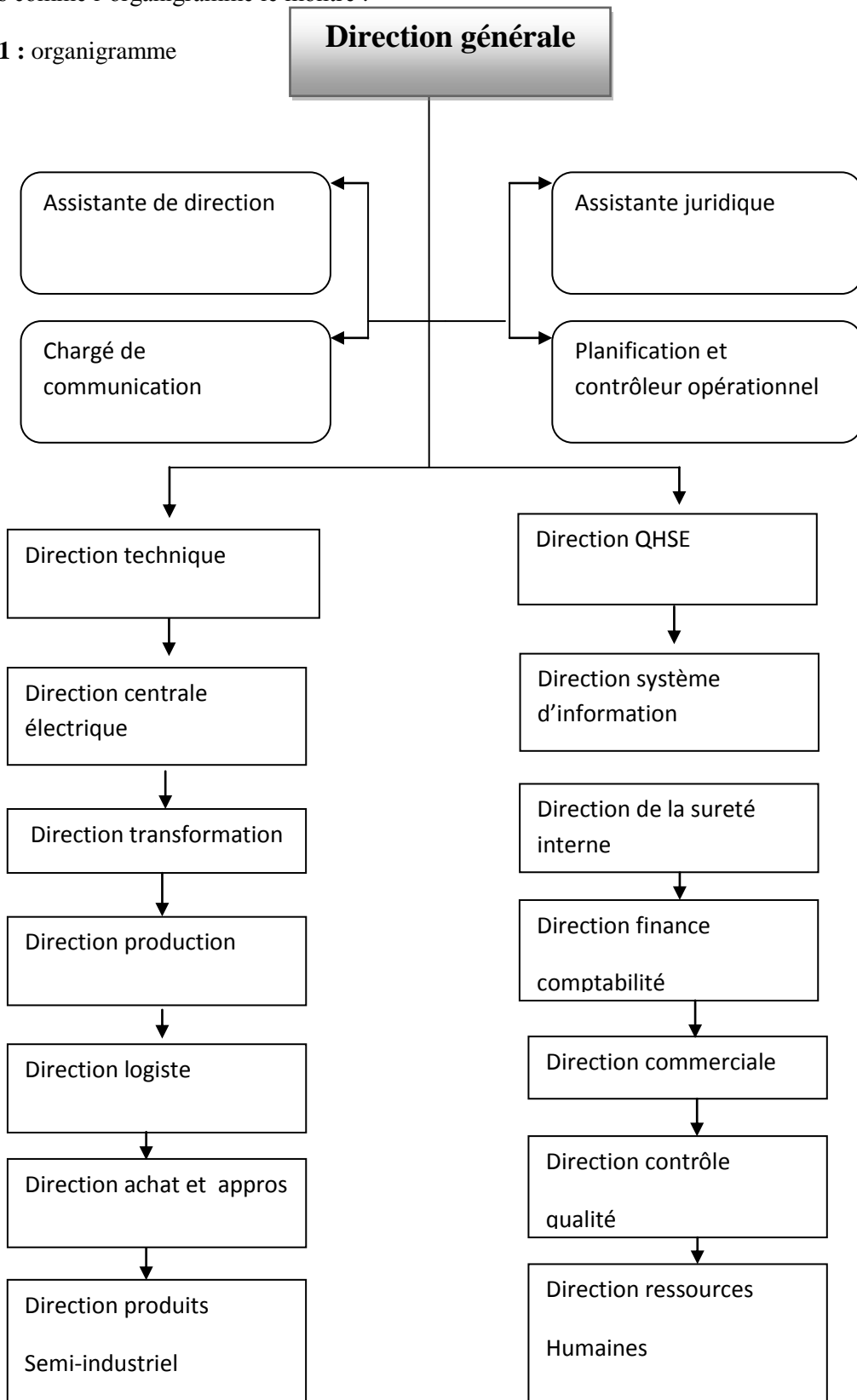
L'installation des BPL (Bonnes Pratiques Laboratoire), au niveau de son laboratoire contrôle qualité et l'adoption des BPH (Bonnes Pratiques d'Hygiène) dans son système management QHSE.

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

1.4. Organigramme de MFG :

L'entreprise MFG est une entreprise bien organisée constituée par plusieurs assistances et directions comme l'organigramme le montre :

Schéma N°01 : organigramme



Source : document de département GRH de MFG

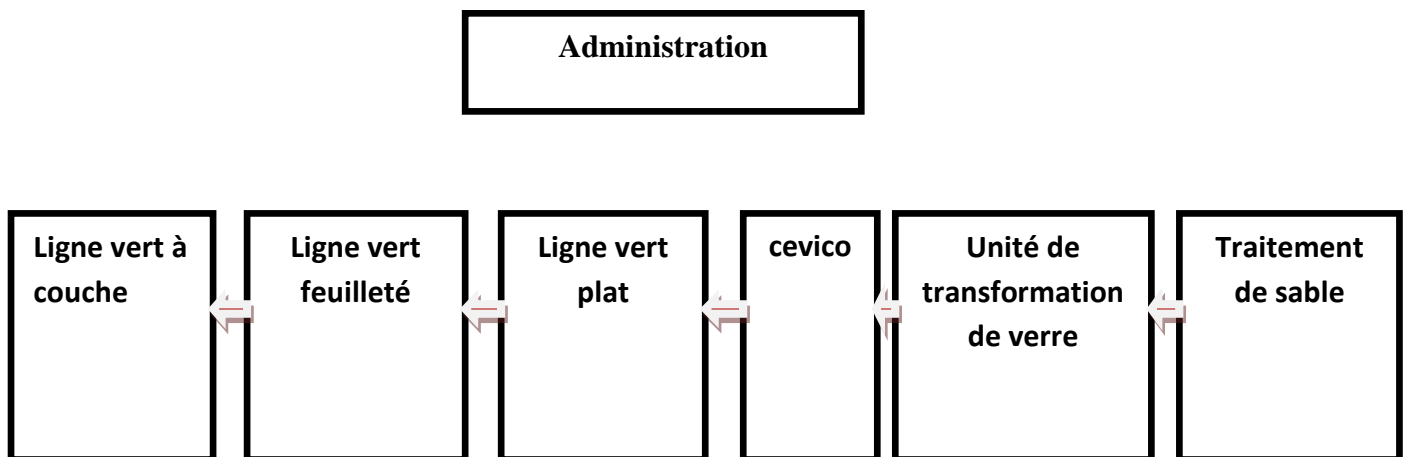
1.5. Services et activité :

Pour résumer MFG dispose de :

- Unité de production de verre plat clair.
- Unité de production de verre feuilleté.
- Unité de production de verre à couches tendres.
- Unité de transformation du verre plat.

MFG répond aux attentes de ses clients pour les applications les plus exigeantes tant en terme de design, sécurité, isolation, confort et tant maîtrise de l'énergie avec une gamme riche de verre allant de 02 a12 mm d'épaisseur en dimensions PLF, DLF, et 1/2 DLF. Comme le montre ces schémas ci-dessus :

Schémas N°02 : Service et activités de MFG

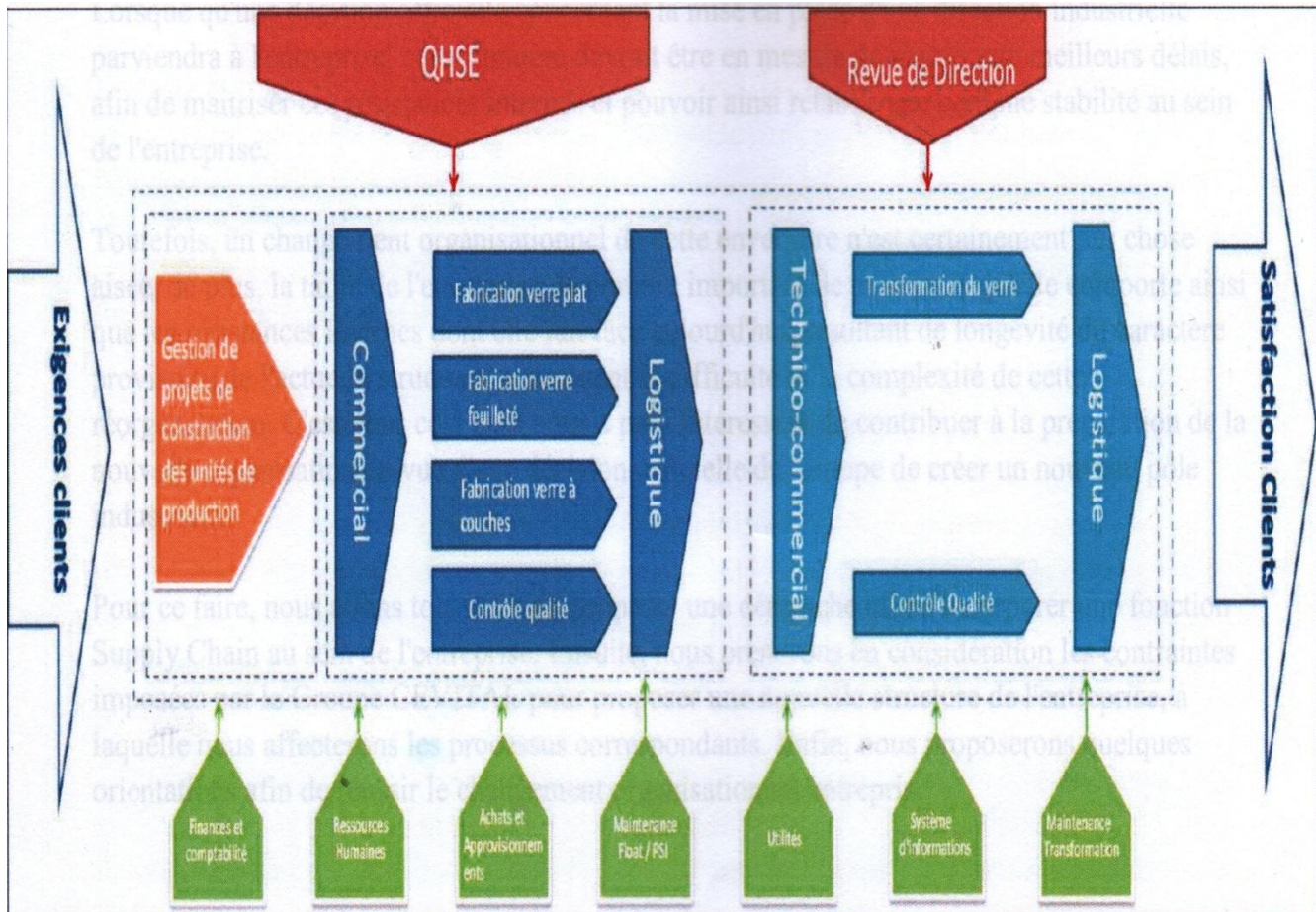


Source : Documentation interne de l'entreprise MFG

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

La figure ci-dessus montre bien la répartition des services de MFG :

Figure N°01: Processus de l'organisation de l'entreprise MFG



Source : Service logistique de MFG

1.6. Distribution :

MFG dispose de trois plateformes de distribution : en Italie (Turin), en Espagne (Valence), au Maroc (Tanger) et un bureau de liaison en Tunisie (Tunis). Elle dispose également d'un patrimoine de transport important :

- * 250 Remorques spécialisées dans le transport du verre qui a nécessité un investissement de 1,5 Milliards de dinars.

- * Mise en place d'une structure transit dédiée exclusivement à l'activité export pour la prise en charge des formalités douanières et portuaires.

MFG exporte sur plusieurs points dans le monde comme le montre la figure ci-dessus :

Figure N°2 : les points de distribution de MFG



Source: Service de transport de MFG

La gamme de produit MFG est variée, elle va de 1/8 mm à 19 mm en épaisseur et en différentes dimensions PLF,DLF. Les produits MFG sont essentiellement destinés aux secteurs du bâtiment et de construction, miroiterie, décoration et automobile. Sur le plan de la qualité, les produits MFG ont obtenus le marquage CE, qui leur a ouvert les portes du marché Européen. Par ailleurs l'entreprise a été certifiée ISO depuis Février 2008, selon les trois référentiels : IS09001/2000, IS014001/2004 et QHSE 1801/1999.

Sur le plan national, MFG a commencé à commercialiser sa production localement en Septembre 2007, actuellement le verre MFG s'est imposé sur le marché local au détriment de l'activité d'importation qui a pratiquement était interrompue depuis le début de l'année 2008.

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

Avec cet investissement, Cevital est le plus grand producteur de verre plat en Afrique, classé devant l'Afrique du sud avec une production de 500 Tonnes par jour et l'Egypte avec une production de 400 Tonnes par jour.

Nous pouvons donc dire que MFG est le leader du verre sur le marché national, dans la mesure où il détient le quasi-monopole sur l'ensemble du territoire national.

Le marché du verre est un marché extrêmement intéressant, car il y a une demande permanente et il renferme de multiples utilités, Cevital a su détecter cette opportunité et la saisir en investissant en elle, ce qui fut un investissement réussi, un grand pas en avant pour l'économie Algérienne ainsi qu'un changement favorable et considérable pour le marché Algérien.

1.7. Missions et objectifs :

Mediterranean Float Glass, est née avec la volonté de relever le défi d'ériger l'industrie du verre au stade d'incontournable dans son domaine.

Dés ses débuts, cette entreprise s'est fixée des objectifs à atteindre :

- Satisfaire les besoins de ces clients.
- Répondre au mieux aux attentes de ses employés.
- Respecter l'environnement en général.

MFG a pour but de développer les connaissances des jeunes diplômés Algériens, cela à travers les métiers relatifs à son activité. MFG grâce à son investissement, offre l'opportunité de maîtriser la technologie moderne du verre, en mettant des équipements issus des dernières technologies, et en faisant appel aux experts mondiaux de l'industrie du float glass.

La mission de MFG est de devenir un acteur majeur dans l'industrie du verre, et construire en même temps une valeur ajoutée au profit de l'économie Algérienne grâce à ses exportations et ses créations d'emplois et le développement des métiers relatifs à son activité.

Section 2 : Les opérations du commerce international au sein de MFG :

2.1. L'achat :

Les achats au sein de l'entreprise sont assurés par les acheteurs (du département des achats), qui après réception des demandes exprimées par les différents services (production, maintenance, commercial,...etc) vont rechercher et sélectionner les fournisseurs susceptibles de répondre au mieux aux besoins de l'entreprise. Après cela, s'en suivra une étape de négociation avec les fournisseurs désignés concernant plusieurs paramètres: la qualité, la

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

quantité, le prix, le mode de paiement, les conditions de paiements, les délais de livraison, le mode transport, le ou les incoterms (si il s'agit d'un transport multimodal) à utiliser (en général FOB ou CFR), l'assurance. Enfin, les acheteurs vont soumettre aux services concernés (demandeurs internes) les comptes rendus des négociations afin de savoir si ces derniers sont d'accords pour lancer les commandes respectives auprès des fournisseurs.

Négociation : La négociation est une activité qui met face à face deux ou plusieurs acteurs qui, confrontés à la fois à des divergences et des interdépendances, choisissent de rechercher volontairement une solution mutuellement acceptable qui leur permette de créer, de développer ou maintenir une relation commerciale.

2.2. L'approvisionnement :

L'approvisionnement se situe entre la fonction achats et la fonction gestion des stocks ; elle intervient en amont et en aval :

* **En amont** : c'est-à-dire qu'elle gère toutes les commandes en matières premières et biens d'investissements essentiels à l'activité de l'entreprise, dans le cas de MFG ; exemple: le sable, matières principale dans la fabrication du verre.

* **En aval** : elle s'occupe du réapprovisionnement en consommables et pièces de rechange. Le département approvisionnements reçoit les ordres d'approvisionnements et autres demandes d'achats en provenance du service achats pour le lancement de la commandes et pour ce, un bon de commande ou un contrat d'achat sera établi (cela dépendra de plusieurs facteurs dont on peut citer: l'importance de la commande, les conditions du fournisseur et le degré de confiance entre l'entreprise et ce dernier). Dans le dit contrat, figurent des clauses sur des paramètres essentiels (le prix d'achat, la garantie, les prestations supplémentaires, les vis cachés, les pénalités) pour ne citer que celas.

2.3.La gestion des stocks de matières premières, fournitures et P.D.R :

Un état des lieux des stocks est établi quotidiennement par le service (Gestion des stocks) et est envoyé directement aux services Achat et Approvisionnements qui s'occupent de trouver les fournisseurs et de passer les commandes. A la livraison ; les matières premières, les fournitures ou même les P.D.R sont réceptionnés dans un des magasins de stocks et y sont répertoriés dans le logiciel informatique (SAGE) de l'entreprise dédié à cet effet afin d'être ensuite entreposés jusqu'à leur utilisation. A partir de là, lorsqu'un des services exprime un besoin, il s'adresse au magasin (concerné) afin de se fournir et un bon de sortie est établi ainsi qu'un déstockage au niveau du logiciel qui précise quelle marchandise a été sortie, avec quelle quantité, en quelle date,...etc.

2.4. Le transit :

Le service transit s'occupe de la déclaration en douane. Après réception de la facture domiciliée, du certificat d'origine et de la liste de colisage de la part du service commercial, le transitaire de l'entreprise accomplit la déclaration en douane qui se fait en trois étapes :

* **La saisie de la déclaration** : cette opération s'effectue au niveau de la douane ; il s'agit de remplir une fiche de renseignement (grâce à un logiciel) sur la base des trois documents cités ci-dessus (Nom du client, type de la marchandise, quantité,...etc)

* **La visite douanière** : Un douanier se rend au niveau de l'entreprise pour l'inspection de la marchandise exportée et donner son aval pour celui qui la remorque .

* **La liquidation du dossier** : Le transitaire va acquitter l'entreprise de certaines taxes douanières, après cela la marchandise peut être expédiée normalement.

2.4.1. Vente et distribution a l'international - export- :

2.4.1.1. Le processus d'une opération de vente à l'export :

La vente est une étape assurée par le service commercial de l'entreprise. Elle se déroule en plusieurs étapes :

* **La prise de commande** :

Il y'a deux cas qui se présentent ;

- Pour un habituel client : il contacte l'entreprise et lui envoie un bon de commande pour une certaine quantité, cette dernière lui renvoie une facture pro forma et si celui-ci confirme sa commande, le commercial de l'entreprise établit la facture définitive qui est la facture commerciale.
- Pour un nouveau client : il prend contact avec l'entreprise pour se renseigner sur les offres qu'elle propose, ses prix, les délais de livraison, les modes de paiements ainsi que les conditions imposées par celle-ci.

* **La domiciliation bancaire** :

C'est une condition de la banque centrale : toute opération d'import ou d'export doit faire l'objet d'une domiciliation par le biais d'une banque intermédiaire.

L'entreprise envoie à la banque commerciale (dans le cas de MFG: Housing Bank For Trade and Finance) quatre factures commerciales, cette dernière lui en renvoie une cachetée prouvant ainsi que la domiciliation a bien été faite. Après domiciliation, l'entreprise entame la procédure d'exportation.

2.4.1.2. La procédure d'exportation :

La procédure d'exportation se fait l'établissement de plusieurs documents :

***Le certificat d'origine (voir Annexe N° 1.1):**

Ce document détermine l'origine du produit, ainsi que le taux d'intégration de ce dernier et grâce à quoi, MFG bénéficie d'une exonération d'impôts dans certaines zones économiques (par exemple : la GSALE, qui offre une exonération d'impôts à tous les produits ayant un taux d'intégration supérieur ou égale à 40 %). Le certificat d'origine reçoit ensuite le caché de la chambre de commerce après acquittement d'une somme symbolique (100DZD) pour être finalement remis au client.

***La liste de colisage (Note de poids et de colisage) :**

Elle est envoyée par le service logistique au service commercial, ce document commercial est obligatoire car il permet au client de se renseigner dans le détail sur la marchandise qui lui a été expédiée (désignation du produit, poids net, poids brut, quantité, surface, type d'emballage,...etc). Ainsi, toutes les informations inscrites sur la liste de colisage doivent figurer sur le colis lui-même.

*** Document de transport :**

Le document de transport atteste du bon état de la marchandise; le type de document utilisé dépend du mode de transport par lequel la marchandise a été expédiée, ainsi :

*** La lettre de voiture internationale (CMR) (voir Annexe N°1.5) :** utilisée pour le transport terrestre, il nous renseigne sur un nombre certain paramètres, tels que: le nombre de véhicules transportant la marchandise, la quantité transportée, le numéro de la facture pro forma, le mode de paiement, date d'expédition...etc

*** Le connaissement (Bill of Lading) (voir Annexe N° 2.4) :** c'est un document indispensable car il représente un titre représentatif des marchandises matérialisant le contrat de transport maritime mis à l'ordre de la banque du client permettant ainsi à l'exportateur (donc l'entreprise) de se couvrir des risques de défaillance du client. Comme la CMR, il nous renseigne sur plusieurs critères: le nom du transporteur maritime, le port d'exportation, le port d'importation, les quantités transportées, le poids, l'adresse du client.

2.4.2. Les exportations de MFG :

2.4.2.1. Préparation de l'expédition vers la Tunisie (voir les Aennexes de 1.1 jusqu'à Annexes 1.8):

Les responsables commencent par la Rédaction d'une facture à transmettre aux services

suivant :

- Service logistique pour établir une note du poids et du colisage (répartitions des colis) ;
- Service finance pour domiciliation de la facture auprès de la banque de l'entreprise. - le service exportation établit un certificat d'origine dans le cadre de la zone arabe de libre échange (ZALE) qui est un accord de la ligue arabe en vigueur depuis le premier janvier 2005, en projet depuis 1997 ; ce pacte vise à accomplir une zone de libre échange arabe capable d'être en compétition internationalement, l'Algérie en est membre depuis 2009.
- Un dossier est envoyé à la douane pour le dédouanement incluant -certificat d'origine;
- facture domiciliaire -liste de colisage - la grille de saisie qui comporte toute les informations nécessaire pour l'exportation, ces données sont en forme de code. Ce document est nécessaire pour facilité la tache au déclarant de douane;

Un dossier, appelé plie cartable, est envoyé au client en Tunisie pour le dédouanement des marchandises incluant les documents suivant ;

- Facture non domiciliaire
- une copie de la note du poids et de colisage. -une copie du certificat d'origine.
- EX1 (déclaration de l'exportateur)
- lettre de voiture appelée CMR qui comporte les données des chauffeurs, des remorques et les numéros des passeports.

CMR concerne uniquement le transport terrestre pour transport on utilise :

- L.V.I pour le transport ferroviaire;
- /L.T.A pour le transport aérien;
- B-L pour le transport maritime
- Ainsi que tout autre document exigé par la douane.

2.4.3. Exportation de MFG vers l'Europe (les mêmes procédures come le Maroc..... voir les Annexes de 2.1 jusqu'à Annexe 2.7) :

En sachant que 70% de la capacité de production de l'entreprise est destiné à l'exportation, et que la stratégie prise par la direction générale est de mettre l'exportation vers l'Europe comme la priorité; une commission regroupant les différentes directions concernée se réunie une fois par 15 jours pour évaluer les commandes de MFG Europe et mettre tous les moyens en œuvre pour traiter toutes les demandes de MFG Europe en priorité.

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

Contrairement à l'exportation vers la Tunisie ou MFG, à travers sa représentante en Tunisie, traite directement avec ses clients. L'exportation vers l'Europe se limite à un seul partenaire qui est MFG Europe.

MFG Europe, filiale de MFG Spa, est une entreprise européenne indépendante domiciliée en Italie qui commercialise et distribue du verre plat manufacturé en Algérie selon les normes européennes aux transformateurs indépendants Européens. Depuis février 2008, MFG Europe distribue ses produits à partir de ses deux plateformes logistiques en Italie et en Espagne dans plusieurs pays (France, Portugal, Allemagne, Belgique, Autriche, et Slovénie).

MFG exporte en Europe en moyenne deux fois par mois la première rotation vers l'Italie et la deuxième vers l'Espagne. La compagnie chargée du transport maritime est NOLIS-SPA.

NOLIS-SPA est une filiale du Groupe CEVITAL et constitue son support maritime; c'est le premier armateur privé en Algérie, créé en 2000, propriétaire de 3 navires.

2.4.3.1. Préparation de l'expédition vers l'Europe :

Pour l'exportation en Europe MFG utilise Le formulaire EUR 1 et la Déclaration d'origine sur facture servent de justificatif d'origine dès lors que la Communauté européenne a négocié des accords de type préférentiel, ce qui est le cas pour l'Algérie. cet accord comporte un régime préférentiel d'échanges réciproques.

Dans ce cas, Le formulaire EUR 1 et la déclaration d'origine doivent être utilisés par les exportateurs de l'UE et par Ceux du pays parti à l'accord. Lorsqu'il s'agit de concessions unilatérales (les avantages n'étant octroyés par l'UE qu'aux Exportateurs des pays tiers), le formulaire EUR 1 et la déclaration d'origine sont uniquement utilisés Par le pays tiers bénéficiaires.

Un dossier est envoyé à la douane pour le dédouanement incluant

- EUR1 -certificat d'origine -facture domiciliaire,
- Liste de colisage - la grille de saisie qui comporte toute les informations nécessaire pour l'exportation, ces données sont en forme de code. Ce document est nécessaire pour faciliter la tâche au déclarant de douane ;

Ainsi que tout autre document exigé par la douane Ex: certificat de pesé des marchandises...

Un dossier, appelé plie cartable, est envoyé à MFG Europe pour le dédouanement des marchandises, incluant les documents suivant :

- Facture non domiciliaire -une copie de la note du poids et de colisage. -une copie du certificat d'origine. -ainsi que tout autre document exigé par la douane

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

Pour le transport de la marchandise qui se fait dans notre cas par voix maritime le service exportation doit établir :

- B.L (titre de transport par voix maritime)

2.4.4. Les modes de paiements les plus utilisés à MFG :

Le mode de paiement utilisé par l'entreprise dépend de la relation que l'entreprise entretient avec son client (le degré de confiance entre l'entreprise avec son client) ;

2.4.4.1.1. Crédit documentaire (le crédoc) (voir Annexe N° 1.10,1.11,1.12) :

Utilisé lorsque l'entreprise n'a pas confiance en le client (nouveaux client), c'est le moyen le plus sécurisant pour elle et le plus onéreux, car sa banque s'engage à recevoir le paiement pour le compte de son client (l'entreprise). C'est un système de paiement utilisé lors des exportations avec des clients étrangers que l'entreprise connaît mal et qui n'est pas assuré ou qui se trouve dans un pays à fort risque politique. Pour exporter en toute sécurité et disposer de solides garanties de paiement, et cela doit faire partie intégrante de la discussion et donc de l'offre commerciale.

2.4.4.1.2. Le déroulement de l'opération Credoc (voir Annexe N° 1.10,1.11,1.12) :

L'acheteur ou le client (donneur d'ordre) demande à sa banque (banque émettrice) l'ouverture d'un crédit documentaire irrévocable à la faveur de l'exportateur dans notre cas l'entreprise MFG (bénéficiaire) auprès de la banque de cette dernière.

La banque du client transmet cette ouverture de crédit à la banque de MFG, banque notificatrice, en précisant toutes les conditions d'utilisation et de paiement : montant, date de validité, désignation de la marchandise, date limite d'expédition, conditions de vente, de transport et d'assurance, documents exigés, délai de paiement. Dès lors, la banque émettrice s'engage à payer (quelle que soit la situation de du client), à condition que MFG respecte scrupuleusement les conditions fixées, en fournissant notamment tous les documents requis dans les délais prévus.

La banque de MFG notifie cette ouverture de crédit à MFG, sans engagement de sa part. L'entreprise peut demander à son client que le crédit documentaire soit en plus confirmé par la banque de l'entreprise. Cette confirmation, à la différence d'une simple notification, engage également la banque de MEG à payer, quelle que soit pour elle la difficulté à obtenir le transfert des fonds de la banque étrangère. Cette confirmation supprime donc : le risque de non-paiement que MFG prend sur la banque émettrice, le risque politique du pays (non transfert des fonds).

A réception de la notification du crédit documentaire, le service exportation vérifie que

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

les conditions fixées sont conformes au contrat commercial conclu avec le client, et que l'entreprise peut fournir tous les documents requis dans les délais impartis.

Dans le but d'accélérer la procédure de livraison et ne pas attendre que la banque du fournisseur envoie le SWIFT (...) au service exportation de l'entreprise car cela peut prendre plusieurs jours, le client envoie lui-même une copie du SWIFT le chef de service compare les données établies dans le SWIFT et la facture pro format et si des erreurs sont commises il envoie un email pour le client afin qu'il se déplace auprès de sa banque pour effectuer les corrections nécessaires.

Au moment de l'expédition, le responsable réunit tous les documents exigés dans le crédit et il les remet à la banque de l'entreprise.

- Si les documents sont conformes aux termes de l'ouverture du crédit, trois cas peuvent se présenter :

* Le crédit documentaire a été confirmé par la banque de MFG: celle-ci règle à la date prévue et adresse les documents à la banque émettrice.

* Le crédit documentaire a été notifié par la banque de MFG, mais utilisable aux caisses de la banque émettrice. La banque de MFG transmet les documents à la banque émettrice qui, après vérification de leur conformité, règle à l'échéance prévue.

* Le crédit documentaire a été notifié par la banque de MFG et utilisable à ses caisses. Et cette dernière réclame les fonds auprès de la banque émettrice et crédite à MFG à réception. La banque de MFG adresse les documents.

- Les documents sont transmis au client, qui peut ainsi prendre possession de la marchandise.

L'engagement des banques à payer repose uniquement sur la stricte conformité des documents : ils sont donc examinés scrupuleusement, et le moindre détail (y compris une faute de frappe) peut être considéré comme une irrégularité.

2.4.4.2.1. Remise documentaire :

Utilisé lorsque la relation de confiance commence à s'installer entre l'entreprise et son client ; elle consiste pour celle-ci à faire encaisser par sa banque le montant que son client lui doit et après cela remettre les documents de dédouanement à ce dernier (la banque s'engage uniquement à exécuter les ordres de son client).

La remise documentaire ou encaissement documentaire) est une opération par laquelle un exportateur mandate sa banque de recueillir, selon ses indications, une somme due ou l'acceptation d'un effet de commerce par un acheteur contre remise de documents.

2.4.4.2.2 Le déroulement de la remise documentaire :

* **L'entreprise MFG devient la donneuse d'ordre** : le service exportation rassemble les documents relatifs à l'encaissement et les transmet à sa banque avec l'ordre d'encaissement.

* **La banque remettante** : il s'agit de la banque du donneur d'ordre. Elle contrôle les documents remis par MFG et les transmet à la banque correspondante étrangère chargée de l'encaissement selon la lettre d'instructions du donneur d'ordre auprès de l'acheteur. La responsabilité de la banque remettante se limite à la bonne exécution des instructions données. Elle n'assume aucun engagement ni responsabilité dans l'hypothèse où les instructions qu'elle transmettrait ne seraient pas suivies. Il en va de même en ce qui concerne les retards, les pertes en cours de transmissions, la qualité des traductions, la qualité de la banque correspondante,... C'est ce point fondamental qui distingue la remise documentaire du crédit documentaire. Dans le cadre du crédoc, il s'agit d'un réel engagement d'une banque qui se porte garante en cas de défaut de paiement de l'acheteur.

* **La banque présentatrice** : c'est la banque à l'étranger chargée de l'encaissement qui effectue la présentation des documents à l'acheteur et ne les remettra que si elle reçoit le règlement ou une traite, conformément aux instructions reçues de la banque remettante.

* **Le tiré** : c'est celui à qui doit être faite la traite selon l'ordre d'encaissement. Il s'agit du client.

* **Transfert libre**: utilisé lorsque la confiance est installée entre l'entreprise et le client, il consiste en le virement direct du compte du client vers le compte de l'entreprise.

Chapitre III : La logistique dans une entreprise : Cas MFG

Conclusion :

Cette conclusion symbolise la fin de notre troisième chapitre dédié à la synthèse de notre travail de recherche sur terrain.

En effet, ce chapitre synthétise notre expérience sur le terrain qui nous a permis d'en apprendre beaucoup ; tout d'abord, sur l'entreprise qui nous a fait l'honneur de nous accueillir dans le cadre de notre stage.

Ainsi nous avons pu avoir une vision concrète de c MFG, de ses réalisations qui sont souvent inédites non seulement dans l'industrie du verre mais aussi dans l'ensemble des industries en Afrique, grâce notamment à l'utilisation de nouvelles technologies et à l'adoption de normes internationales.

Ensuite, dans la deuxième section de ce chapitre nous avons abordé les différentes étapes de commerce international réalisées par MFG. Nous avons pu constater que ces étapes exigeaient un personnel compétant ainsi qu'une cohésion parfaite entre elles afin d'assurer le maintien de l'activité de production de l'entreprise sans interruption aucune.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale:

Les opérations de commerce extérieur constituent une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux financiers et les flux documentaires, mais sa réussite est indexée à la fiabilité des différents maillons de cette chaîne. La logistique est au cœur des enjeux territoriaux, après avoir été restreinte au management et aux stratégies des entreprises. Elle est devenue un facteur clé de la gestion du territoire, très présenté dans l'aménagement, le transport, insertion environnementale, l'emploi et la formation et donne lieu à des décisions, des choix de configuration et d'investissements (infrastructures, équipements, zones dédiées...) de plus en plus lourds. Le transport est un élément essentiel dans la chaîne logistique, il permet d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur, et toutes les marchandises qui entrent sur le territoire douanier doivent être présentées à un bureau de douane pour subir les différents contrôles. La procédure de dédouanement des marchandises a une grande importance dans toutes les opérations pour empêcher et éviter d'importer des marchandises non autorisées. Pour les marchandises transportées par voie maritime doivent être traitées avec des différents organismes portuaires et passer par des opérations et procédures afin qu'elles soient livrées aux clients. Sachant que le port de par sa congestion constitue le maillon faible de la chaîne logistique, l'intégration du port dans le développement des ports secs est de fait car l'extension des espaces portuaires a des limites.

Il nous a été donné l'occasion de réaliser notre stage pratique dans le cadre de l'obtention d'une licence en Commerce International et Logistique au sein de l'entreprise Mediterranean Float Glass (MFG). Cette expérience, très enrichissante, nous a donné l'occasion de nous imprégner d'un environnement de travail très riche et stimulant.

Au terme de ce stage pratique, nous pouvons désormais établir un bilan de notre travail de recherche. Nous pensons avoir réussi à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixé au début de notre stage, à savoir :

- ✓ L'acquisition de connaissances pratiques plus ou moins approfondies sur la chaîne logistique de l'entreprise ; nous 'avons donc pu, au terme de ce stage nous documenter sur le sujet.
- ✓ La constatation sur terrain de la mise en pratique de connaissances théoriques que nous avons acquises durant notre cursus universitaire et plus particulièrement durant l'année en cour.
- ✓ L'acquisition d'une vision globale de l'entreprise, de ses multiples activités ainsi que de son organisation ; ceci étant rendu possible, grâce à la visite des diverses structures qui composent

Conclusion générale

l'entreprise ainsi qu'aux observations faites durant cette période.

✓ L'initiation à la vie active et au monde du travail. En effet, cette expérience nous a permis de nous immerger totalement au sein d'un environnement professionnel exigeant de réelles compétences en la matière.

Au courant de ce rapport nous avons pu découvrir les différents composants de la chaîne logistique de l'entreprise, leurs fonctionnements ainsi que le rôle et l'importance de chacun d'entre eux. De cela nous pouvons déduire que tous les maillons de la chaîne sont indispensables au bon déroulement et au maintien de l'activité de l'entreprise.

Ce stage nous a également permis d'avoir une vision plus vaste mais également plus réaliste concernant nos projets de carrières ; grâce notamment au passage par les diverses structures et l'étude de leurs missions au sein de l'entreprise, mais aussi au travers des échanges effectués avec les employés des différentes structures.

Pour conclure, ce stage nous a été très bénéfique, car ce fut une expérience particulièrement enrichissante et constructive tant sur le plan professionnel que sur le plan personnel.

Tables des matières

Introduction :	03
-----------------------------	-----------

Chapitre I : La logistique dans le commerce extérieur

Section 01 : Définitions, activités et les domaines de compétences de la logistique	04
--	-----------

1. Définitions de la logistique	04
1.1 Au niveau de l'entreprise	04
1.2 Au niveau international.....	06
2. Activités et objectifs de la logistique	06
2.1 la logistique des biens et services.....	08
2-2 La logistique d'approvisionnement	08
2.3 La logistique des chaînes de fabrication	08
2.4 La logistique de distribution.....	08
2.5 La logistique de retour (reverse logistique)	08
2.6 logistique des transports	09
2.7La logistique de soutien.....	09
3. Domaines de compétences de la logistique	09
3-1 entreposage et magasinage : gestion informatique et physique des stocks :	09
3.2 L'Gestion des flux logistiques : approvisionnement, distribution et transport	10
3.3 Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques	10
3.4Gestion des projets : Planification des opérations logistiques	11

Section 02: Les métiers de la logistique et de transport et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international

2.1 Les métiers de la logistique et des transports à l'international	12
2.1.1 Le responsable d'entrepôt	13
2.1.2 L'agent de transit	13
2.1.3 Le déclarant en douane	14
2.1.4 Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile	14
2.1.5 Le logisticien	14
2- Les intervenants de la logistique dans le commerce international	15
2-1 Les intervenants à caractère financiers	15

2.1.1 Les banques	15
2.1.2 Les assurances	17
2-2 Les intervenants à caractère administratif	17
2-2-1 La douane	17
3- Les autres intervenants	18
3-1 Les transitaires	19
3-2 Les transporteurs	20
3-3 Commissionnaire en douane	21
3-4 Les entreprises portuaires ¹	21
3-5 Les consignataires	22
Conclusion	23

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées au transport des marchandises

Introduction	24
Section01 : Le processus de transport de marchandise à l'international	25
1- Les différents modes de transports internationaux	25
1-1 Le transport maritime	25
1-1-1 Caractéristiques techniques	25
1-1-2 Avantage	26
1-1-3 Inconvénients	26
1-2 Le transport routier	26
1-2-1 Caractéristiques techniques	26
1-2-2 Avantages	26
1-2-3 Inconvénients	27

1-3	Le transport aérien	27
1-3-1	Caractéristiques techniques	27
1-3-2	Avantages	27
1.3.3-	Inconvénients	27
1-4	Le transport ferroviaire	28
1-4-1	Caractéristiques techniques	28
1.4.2-	Avantages	28
1.4.3	Inconvénients	28
2.	Les intervenants en transport international	28
2-1	Le chargeur	28
2-2	Le groupeur de marchandises :	29
2-3	Le transitaire (ou commissionnaire de transport)	29
2-3-1	Le transitaire portuaire	29
2-3-2	Le transport aérien	29
2-3-3	L'agent de fret aérien	29
2-3-4	Le courtier en transport routier de marchandise	29
2-3-5	L'affréteur routier	29
2-4	Le transporteur	30
2-5	Le courtier en douane (ou commissionnaire en douane)	30
2-	Les différentes phases du transport	30
3-	Le choix d'une solution logistique dans une opération d'exportation	33
4-	4-1 Le coût :	33
4-2	Les délais	33
4-3	La sécurité de l'acheminement	34
5-	Le conditionnement du transport de la marchandise	34
5-1	La conteneurisation	34
5-1-2	Les différents types de conteneurs	34
5-1-2	Les principales façons d'utiliser un conteneur	36
5-2	L'emballage	36
5-2-1	La catégorie de produit	37
5-2-2	L'aptitude à la manutention	37

5-2-3 Le mode de transport	37
5-2-4 Le pays de destination	37
5-2-5 Les conditions météorologiques	37
5-2-6 Les exigences du client	37

Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises.....39

1- L'intérêt de l'assurance transport et ses différents acteurs:

1-1 L'intérêt	39
1-2 Les différents acteurs de l'assurance :	40
1-2-1 L'assuré	40
1-2-2 Le courtier d'assurance	40
1-2-3 Le courtier d'assurance maritime	41
1-2-4 L'expert en sinistres	41
1-2-5 La compagnie d'assurance.....	41:
2- Le cout d'assurance et la notion d'avarie	41
2-1 Coût d'assurance	41
2-2 La notion d'avarie.....	42
2-2-1 Les pertes et avaries particulières.....	42
2-2-2 L'avarie commune.....	42
2-2-3 Les risques couverts et les risques exclus	42
3- L'assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices	43
3-1 Assurance des marchandises en transport maritime	43
3-2 Les garanties	43
3-3 Les différents types de polices	44
3-2-1 La police au voyage	45
3-2-2 La police à alimenter.....	45
3-2-3 La police d'abonnement (ou flottante) :... ..	45
3-2-4 La police tiers-chargeur	45
Section 03 : Les incoterms	47

-1 LES ELEMENTS DEFINIS PAR UN INCOTERM	47
---	----

-2 LES INCOTERMS DE VENTE AU DEPART	48
3. LES INCOTERMS DE VENTE AU DEPART	54

Chapitre III: La logistique au sein de l'entreprise Cas de MFG

Section 01: Présentation de l'entreprise :	60
1.1 Présentation de MFG :	60
1.2 Historique:	60
1.3 Réalisations de l'entreprise	61
1.4 Distribution	65
1.5 Missions et objectifs :	67
Section 2 : Les opérations du commerce international au sein de MFG :....	68
2.1. L'achat :	68
2.2. L'approvisionnement :	68
2.3. La gestion des stocks de matières premières, fournitures et P.D.R :	
2.4. Le transit :	69
2.4.1. Les exportations de MFG :	71
2.4.2. Exportation de MFG vers l'Europe :	72
2.4.3. Les modes de paiements les plus utilisés à MFG :	73
Conclusion :	76

Dédicaces

Au terme de ces semestres d'études, je dédie ce
modeste

Travail en signe de respect, de reconnaissance et
remerciement ;

A mes très chers parents ; papa et maman qui ont
sacrifié leurs vies pour le bien-être de leurs enfants.

A mes frères et sœurs;

A mes très copains, et A tous qui m'ont encouragés de
près ou de loin.

Résumé du mémoire

La logistique et le transport sont deux activités économiques intimement liées. Qu'elles transitent par voie aérienne, maritime, routière ou ferroviaire, les marchandises doivent être prises en charge par un personnel qualifié tant avant leur expédition qu'après leur réception.

La logistique a pour objectif de mieux coordonner entre la production et la distribution pour améliorer le pilotage des flux. La mise en place de nouveaux outils de gestion n'a ainsi cessé de progresser, avec pour objectif prioritaire d'accroître le niveau de service client et de réduire le nombre de ruptures en magasin. La finalité de ces outils de gestion est de permettre une meilleure synchronisation des flux le long du canal de distribution. Les opérateurs du commerce international (import/export), pour réaliser le transport de leurs produits, font appel, la plus part du temps à des entreprises de transport mais aussi à des intermédiaires qui prennent en charge la totalité des opérations de déchargement, de manutention, d'entreposage et l'accomplissement des formalités douanières. Ces intermédiaires sont : le transitaire et le consignataire, ce dernier occupe une place importante dans la présentation des armateurs dans les ports de destination.

Resumé en Anglais

Logistics and transportation are two interrelated economic activities. Whether transiting by air, sea, road or rail, the goods must be handled by qualified personnel both before and after their dispatch.

Logistics aims to better coordinate between production and distribution to improve flow control. The implementation of new management tools has thus steadily progressed, with the priority objective of increasing the level of customer service and reducing the number of breaks in the store. The purpose of these management tools is to allow better synchronization of flows along the distribution channel.

The international trade operations (import / export), to carry out the transport of their products, call, most of the time to transport companies but also to intermediaries who take care of all the operations of unloading, handling , warehousing and completion of customs formalities. These intermediaries are: the freight forwarder and the consignee, the latter occupies an important place in the presentation of the shipowners in the ports of destination.

Résumé en Arabe

الإمداد والنقل هي اثنتين من الأنشطة الاقتصادية المترابطة. إنها تمر عبر الجو أو البحر، والطرق أو السكك الحديدية، والبضائع يجب أن تدعمها الموظفين المؤهلين قبل شحنها من استلامها. الخدمات اللوجستية تهدف إلى تحسين التنسيق بين الإنتاج والتوزيع لتحسين مراقبة التدفق. وهكذا استمر تنفيذ أدوات الإدارة الجديدة ، الهدف الرئيسي رفع مستوى خدمة العملاء، والحد من عدد الكسور في المخزن. والغرض من هذه الأدوات الإدارية السماح للسير أفضل لعمليات التجارة الدولية (الاستيراد والتصدير)، لنقل منتجاتهم، تنطوي، في معظم الوقت للنقل ولكن أيضا وسطاء الشركات التي تدعم كافة عمليات التفريغ، والمناولة، التخزين والجمارك الإجراءات الشكلية.