

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



Mémoire

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales
Option : « Finance et Commerce Internationale »

Thème

**Les contraintes à l'optimisation de la chaîne
logistique internationale. Cas : SPA FLECHE
BLEUE ALGERIENNE**

Présenté par :
M^r DERROUCHE M^{ed} EL AMINE

Dirigé par :
M^r CHENANE AREZKI, MCA, FSECSG, UMMTO

Jury de soutenance :

Président : M^r OUALIKANE SELIM , Professeur, FSECSG, UMMTO
Rapporteur : M^r CHENANE AREZKI, MCA, FSECSG, UMMTO
Examinatrice : M^{lle} GUERMAH HAYET, MAB, FSECSG, UMMTO

Promotion : 2017/2018

Remerciements

Je tiens à exprimer mes profonds remerciements à mon promoteur, M^r Chenane Arezki pour avoir accepté de me diriger, pour ses conseils, ses orientations très utiles et qui sont d'un apport considérable, que je ne le remercie jamais assez.

Je tiens à remercier anticipativement les membres de jury qui voudront bien consacrer leurs précieux temps à lire ce mémoire et à faire participer à son évaluation qu'ils trouvent ici, eux aussi, notre profonde gratitude

Je tiens à remercier vivement mon maitre de stage, M^r Tigroudja Samir responsable du service logistique au sein de la société FLECHE BLEUE ALGERIENNE, pour son accueil, le temps passé ensemble et le partage de son expertise au quotidien. Grâce aussi à sa confiance j'ai pu m'accomplir totalement dans mes missions. Il fut d'une aide précieuse dans les moments les plus délicats.

Je remercie également toute l'équipe FLECHE BLEUE ALGERIENNE pour leur accueil, leur esprit d'équipe.

Je remercie profondément tous les enseignants de l'université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou qui m'ont encouragé et soutenus pour la réalisation de ce travail. Je remercie aussi tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de notre travail.

.....*Dédicaces*

Je dédie ce travail à :

A mes très chers parents qui ont toujours été là pour moi, et qui m'ont donné un magnifique modèle de labeur et de persévérance. J'espère qu'ils trouveront dans ce travail toute ma reconnaissance et tout mon amour.

Ma sœur

Mon frère

Et à tous ceux que je connais de près et de loin.

SOMMAIRE

	Page
Introduction générale	1
Chapitre I : De la logistique à la chaîne logistique internationale	
Introduction	
Section 1 : Généralité sur la logistique.....	8
Section 2 : Le concept de la chaîne logistique internationale.....	18
Conclusion	
Chapitre II : Les maillons de la chaîne logistique internationale : présentation et analyse	
Introduction	
Section 1 : Les étapes préalables de la logistique internationale	29
Section 2 : Le transport internationale et le dédouanement : Le choix d'une solution de transport optimale et procédures de dédouanement	46
Conclusion	
Chapitre III : L'optimisation de la chaîne logistique internationale et ses différentes contraintes	
Introduction	
Section 1 : Les instruments techniques de l'optimisation de la chaîne logistique internationale	60
Section 2 : L'analyse des contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique.....	68
Conclusion	
Chapitre IV : Etude des différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique au sein de la société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE	
Introduction	
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil	78
Section 2 : Le rôle de la logistique au sein de la SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE.....	85
Conclusion	
Conclusion générale	98
Bibliographie	101
Liste des abréviations	104
Liste des tableaux	106
Annexes	107
Table des matières	

Introduction générale

Initialement, les applications du terme logistique se limitaient au contexte militaire et ce n'est qu'au cours des années 1960 qu'on verra son apparition dans la réalité de l'entreprise. Au cours des années 1950, des organisations commencent à s'intéresser aux coûts de transport et à rechercher comment les réduire. Dans les années 1960, le terme logistique a été intégré dans le vocabulaire des entreprises ; son application étant alors souvent limitée au transport de la marchandise. Au fil des ans, la logistique c'est élargie pour traiter les mouvements de la matière dans l'entreprise.

Les firmes ont principalement connu leurs évolutions pour permettre les échanges devenus de plus en plus importants avec l'internationalisation. L'entreprise est désormais mondiale et rares sont celles qui ne pensent pas global. Les intervenants en logistique sont devenus plus dispersés et plus nombreux.

La logistique internationale est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise située dans un pays à un client situé dans un autre Etat. On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure sous cette appellation de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport, le stockage, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement.

Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois et arrêtés traitant du commerce international de chaque pays ainsi que dans l'observation des obligations définies dans toutes les conventions traitant des transports internationaux.

La logistique a vu le jour dans l'optique de traiter les flux pour laisser aux autres services le soin de s'occuper de leurs tâches propres, la logistique au sens large est là pour harmoniser les flux à l'intérieur de l'entreprise.

Sur le terrain, la logistique est l'ensemble des outils et méthodes mis en œuvre pour atteindre les objectifs. Ceci induit une vision globale où l'on va trouver dans l'analyse systématique la comparaison de l'entreprise à un système. Lorsque l'on décèle un problème, il ne faut plus soigner le problème par un stock supplémentaire mais trouver l'origine du problème et le supprimer. La démarche logistique sera également liée à la démarche qualité dans le sens où celle-ci vise à améliorer le processus et les façons de faire.

Dans ce cas, on peut dire que la logistique est une science d'organisation, discipline reine de la coordination des systèmes de production. Sans elle, il n'y a pas de diversité possible et donc moins de concurrence.

Afin d'être plus performant, le système logistique a cherché à intégrer tous ces agents. C'est ainsi qu'est née la notion de supply chain. Elle est alors devenue évidente que la performance de l'entreprise était dépendante des actions se déroulant en amont (fournisseurs) ou en aval (réseaux de distribution). Encore là, avec les années, la gestion de la chaîne logistique dépassa le simple mouvement de la marchandise pour prendre en considération les activités pouvant avoir un impact sur la disponibilité d'un produit répondant aux besoins d'un client. La chaîne logistique est donc le point de jonction de pratiques provenant de multiples horizons comme la gestion de la qualité, la conception des produits, le service à la clientèle ou la gestion des données.

La gestion de la chaîne logistique apparaît comme un axe de rationalisation majeur de l'activité de l'entreprise, certaines d'entre elles ont d'ailleurs construit leur avantage concurrentiel sur le savoir-faire logistique. Elle s'intéresse à des chaînes logistiques dont les acteurs de la chaîne sont des entités décisionnelles indépendantes.

On définit assez souvent la chaîne logistique comme la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs jusqu'aux clients. Ce qui est essentiel dans cette approche, c'est l'approche globale ou « end-to-end » qui lie ensemble des acteurs de la source vers le consommateur final. On peut définir aussi la chaîne logistique comme un concept moteur qui joue le rôle d'un paradigme au sens de KUHN, c'est à dire d'une représentation implicite qui contribue à orienter les efforts des logisticiens et plus généralement des dirigeants.

La chaîne logistique est un résultat ou plutôt une conséquence, de la mondialisation et de la globalisation des marchés. En effet, dans un environnement de plus en plus concurrentiel, la course vers la réduction des coûts de production tout en gardant une bonne qualité des produits finis et en améliorant la qualité de service client, plus exigeant que jamais, n'en finit plus. Les entreprises et les organisations diverses dépassent désormais les frontières, deviennent encore plus complexes, et de ce fait de nouveaux défis pour les gérer ont vu le jour.

Aujourd'hui, les responsables de la supply chain font face à ces nombreux défis. Les sociétés s'efforcent d'adopter une approche souple en matière de gestion de la supply chain et sont sans cesse à la recherche de solutions pour améliorer leur excellence opérationnelle. La mondialisation, l'évolution de la technologie et la fluctuation des demandes des clients en termes de livraison imposent d'avoir une toute nouvelle approche de la gestion de la supply chain., la logistique et les formalités douanières, en s'appuyant sur des solutions informatiques adaptées.

L'optimisation de la chaîne logistique permettant notamment l'amélioration du taux de service ainsi qu'une diminution des niveaux de stock. Apparaît comme un enjeu majeur pour les entreprises. Des logiciels informatiques spécialisés permettant d'optimiser les différents étapes du processus logistique : la prévision des ventes, la synchronisation des données entre les différents services de l'entreprise concourant à la fonction logistique. et enfin la gestion opérationnelle des flux physique, de la gestion des commandes à la gestion des entrepôts. Ces logiciels, développés doivent évidemment être capables de dialoguer entre eux. Mais aussi de plus en plus, avec les systèmes d'informations des partenaires commerciaux impliqués dans la chaîne logistique.

La mondialisation des échanges marchands, la diversification des sources d'approvisionnement, la spécialisation des sites de production, les transferts de flux inter-usines, les délais de livraison de plus en plus courts, sont autant de facteurs qui rendent stratégiques l'optimisation globale des activités de la chaîne logistique en termes de flux échangés et en termes de décisions à court, moyen et à long termes. En effet, la délocalisation des centres de production par exemple dans des pays où le coût de la main d'œuvre est moins cher, a fait augmenter sensiblement les coûts liés aux opérations de stockage et de transport puisque la création de zones de stockage intermédiaires a été nécessaire. Les exigences des clients en termes de coûts et de délais étant en constante augmentation, l'optimisation des activités de production, de transport et de stockage

simultanément est devenue un facteur clef dans la réussite d'une entreprise d'une manière particulière, et de toute la chaîne logistique d'une manière plus générale.

De nos jours, la forte expansion de la logistique au niveau mondiale reflète l'importance de la valeur ajoutée de cette fonction dans la gestion des entreprises. La logistique, étant définie comme une gestion des flux physiques, financiers et informatiques dans le but de répondre aux attentes des clients avec un meilleur rapport qualité prix à l'endroit précis et au bon moment, donne un renvoi clair à la notion d'optimisation et plus précisément l'optimisation dans le temps, dans les coûts et dans l'espace.

L'objectif de notre recherche est d'identifier les éléments qui freinent l'optimisation de la chaîne logistique, Ou notre étude de cas pratique s'est concentré sur l'entreprise Flèche Bleue Algérienne Nous tenterons de répondre à la problématique suivante :

Quels sont les contraintes liées à l'optimisation de la chaîne logistique internationale ?

Afin de répondre à la question principale, diverses questions secondaires peuvent s'imposer :

- En quoi consiste la relation entre la logistique la chaîne logistique ?
- Quelle sont les différents maillons de la chaîne logistique internationale ?

Le traitement de la problématique posé nous a amené à construire les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : il y a une relation entre la logistique la chaîne logistique.

Hypothèse 2 : les différents maillons de la chaîne logistique internationale sont importants pour le commerce internationale.

Hypothèse 3 : L'optimisation de la chaîne logistique rencontre d'innombrables entraves.

Hypothèse 4 : L'optimisation de la chaîne logistique au sein de la Flèche Bleue Algérienne demeure contraignante.

Les objectifs poursuivis dans ce mémoire permettent de décrire et d'identifier le but à atteindre, Dans le cadre de ce travail, nous nous sommes assignés comme objectifs :

- Voir la relation entre la logistique et la chaîne logistique.
- Déterminer les maillons de la chaîne logistique internationale.
- Présenter les différents modes d'optimisation de la chaîne logistique internationale.
- Déterminer les différentes contraintes liées à cette optimisation.

Afin de répondre à ces questions nous allons adopter une démarche méthodologique à double approche. La première est d'ordre théorique, élaborée sur la base d'une revue bibliographique utilisant des ouvrages, articles et documents ; qui portent essentiellement sur la logistique internationale et la chaîne logistique ,comme elle fera, dans la seconde, recours au cadre pratique qui est consacré pour une étude de cas des opérations logistique au sein de l'entreprise Flèche Bleue Algérienne, Wilaya de Boumerdès pour une durée de trois mois ou nous avons analysé le fonctionnement du système logistique au sein de l'entreprise.

Cette démarche proposée visera à répondre à ces questionnements à travers quatre chapitres qui structurent ce travail :

Le premier chapitre porte sur la logistique et la chaîne logistique, dans ce chapitre nous allons faire une description de la logistique internationale et la chaîne logistique.

Le deuxième chapitre représente les différents maillons de la chaîne logistique internationale

Le troisième chapitre est consacré à la présentation des différents moyens d'optimisation de la chaîne logistique et les contraintes liés à cette optimisation.

Le quatrième chapitre constitue la partie pratique de notre travail de recherche qui vise à interpréter les concepts théoriques antérieurement cités, dans un cas pratique exploité au sein de l'organisme d'accueil en l'occurrence SPA la Flèche Bleue Algérienne.

Chapitre I :

De la logistique à la chaîne
logistique internationale

Introduction

Toute activité industrielle ou commerciale doit nécessairement traiter des processus logistiques : enregistrer les commandes des clients, distribuer les produits finis, gérer des stocks, planifier la production, s'approvisionner chez les fournisseurs. Quelle entreprise n'est pas contrainte d'y consacrer des ressources importantes ? Et ce depuis qu'il y a des entreprises et même depuis qu'il y a des activités artisanales, industrielles ou commerciales, même si l'on ne parle pas encore de logistique. L'origine du mot est militaire : la logistique des armées, c'est la mise en œuvre de l'ensemble des ressources matérielles pour soutenir les opérations.

La Logistique est une activité qui a pour objet de gérer les flux physiques et informationnels d'une organisation, mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée.

Le processus de la logistique étant devenu globale donc à l'échelle mondiale avec l'effet de la mondialisation et la multiplication des investissements de nos jours la chaîne logistique ne cesse de s'allonger se qui rend sa définition et sa gestion de plus en plus complexe.

Dans un premier temps, dans ce premier chapitre nous allons tenter de définir la logistique, son origine, ses différents concepts mais surtout connaître les différentes activités de la chaîne logistique, et ces différents enjeux.

Section 1 : Généralités sur la logistique

La logistique est l'ensemble des outils et méthodes mis en œuvre pour atteindre les objectifs, elle a pour objet de gérer les flux physiques, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant à des besoins déterminés en respectant les conditions économiques et légale prévues. La démarche logistique sera également liée à la démarche qualité dans le sens où elle vise à améliorer le processus et les façons de faire.

A ce titre nous allons tenter dans cette première section de présenter l'origine du concept logistique et son évolution, puis voire les différentes activités du système logistique.

1.1. Aperçu historique sur l'évolution de la logistique

La logistique est issue du génie militaire, responsable de l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent leurs capacités opérationnelles dans la durée. Les deux métiers de base de la logistique sont donc la gestion des stocks de marchandises et d'armes puis leur transport. Ceci explique que la logistique moderne soit née.¹

1.1.1. Origines anciennes

Terme logistique vient du mot grec << LOGISTIKOS>> qui signifie l'art du raisonnement et du calcul. On cite souvent la définition d'origine militaire : « le terme logistique désigne l'art de combiner tous les moyens de transport, de ravitaillement, et de logement des troupes. »²

L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires.

1.1.2. Evolution des activités logistiques au sein du génie militaire

L'apport militaire a été considérable à la logistique à travers le temps (transport des troupes, approvisionnements...). L'organisation du débarquement des Alliés sur les plages de Normandie en juin 1944 exigea la mise au point de modèles mathématiques d'optimisation afin de coordonner les approvisionnements avec l'avancée des troupes sur le terrain.

A partir du XVIII^{ème} siècle, trois étapes principales sont considérées dans le mode de traitement de la logistique dans les armées modernes. Le premier mode est associé aux armées principalement statiques avec un approvisionnement issu des magasins. Le second mode correspond à la démarche napoléonienne cherchant essentiellement sur les pays envahis ou les pays de passage, les denrées nécessaires à l'approvisionnement des armées.

¹: LIEVRE Pascal, la logistique, édition La Découverte, paris,2007 .P15

²: SOHIER.J, La logistique, Vuibert, 3^{ème}édition, paris,2002, p. 3.

En 1806, l'Empereur Napoléon 1er crée les premiers éléments militaires du personnel d'administration selon le Ministère de la défense, dans sa revue Armée de terre « Il s'agit de compagnies d'ouvriers d'administration rattachées à la garde impériale, constituées de boulangers, bouchers et artisans. Destinées à assurer le ravitaillement en vivres des armées napoléoniennes puis royales, dotées de statuts et d'uniformes propres « habit veste en drap gris... ». ¹

Ces compagnies se sont illustrées au cours de toutes les campagnes napoléoniennes entre 1806 et 1815 (Espagne, Allemagne, Russie, Saxe, France et Belgique) et des expéditions ultérieures : Espagne 1823, Corée 1828, Algérie de 1830 à 1839 et Italie 1849. Par décret impérial du 14 août 1853, le bataillon d'ouvriers d'administration est supprimé ; il est remplacé par sept compagnies d'ouvriers d'administration »

1.1.3. Apparition de la logistique moderne

Jusqu'aux années 1970, la logistique n'avait que peu d'importance dans la gestion des entreprises, elle est considérée comme une fonction secondaire, limitée aux tâches d'exécution dans des entrepôts et sur les quais d'expéditions. Ensuite, la logistique est comprise comme un lien opérationnel entre les différentes activités de l'entreprise, assurant la cohérence et la fiabilité des flux-matières, en vue de la qualité du service aux clients tout en permettant l'optimisation des ressources et la réduction des coûts.

La logistique devient, au milieu des années 1990, une fonction globalisée voire mondialisée de gestion des flux physiques dans une vision complète de la chaîne clients/fournisseurs, et constitue véritablement une nouvelle discipline du management des entreprises. « La logistique globale » représente ainsi l'ensemble des activités internes ou externes à l'entreprise qui apportent de la valeur ajoutée aux produits et des services aux clients. ²

La logistique joue un rôle vital dans la société en assurant la mise à disposition des produits et des services aux consommateurs tout en synchronisant la chaîne de l'offre avec la demande à satisfaire.

¹ : <http://www.acharkaoui.com/la-logistique/histoirelogistique/>, le 12/01/2018 à 12h00

² : <http://www.univ-bejaia.dz/dspace/bitstream/handle/123456789/4910>, le 14/01/2018 à 16h30

1.2. Définition du concept de la logistique

Il n'existe pas une seule définition de la logistique, mais celle-ci a connu une évolution d'une période à une autre :

La première définition remonte à 1948. Elle a été donnée par American Marketing Association en la considérant comme mouvement de manutention des marchandises du point de production au point de consommation.¹

« La logistique est la planification, l'exécution et la maîtrise des mouvements et mises en place des personnes et des marchandises, et des activités relatives à ces mouvements et mise en place au sein d'un système organisé pour atteindre des objectifs spécifiques ».²

Au niveau international, la logistique est le processus qui anticipe les désirs, les volontés des clients, qui permet de se procurer le capital, les matières, le personnel, les technologies et l'information nécessaire pour réaliser ses désirs et volonté. Il permet d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution de biens matériels, d'information et de service afin de satisfaire complètement et rapidement la commande à l'ordre placé par le client au coût le plus juste.³

Dans la définition officielle de la norme AFNOR, la logistique est une fonction "dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens". De nombreux processus de l'entreprise impliquent donc des facettes logistiques, en particulier la Chaîne Logistique qui va des fournisseurs aux clients. Son rôle central et essentiel, s'agit d'assurer le meilleur traitement possible les marchandises ainsi que l'optimisation du stockage, du transport et de la distribution aux clients.

¹:MEDANE Pierre et collectif, logistique et supply chain management, DUNOD, paris, 2008, p.9.

² :<https://www.doc-etudiant.fr/CommerceLogistiqueCours-Les-fondements-de-la-logistique-401178.html>, le 20/01/2018 à 20h23

³ : NOUMEN Robert, les éléments de base de la logistique international, Paris, 2004, P.5.

La logistique est une fonction charnière. Tout problème dans la préparation, l'expédition ou toute autre activité sur l'entrepôt entraîne des dysfonctionnements dans l'approvisionnement de nos clients.¹

Le Conseil économique et social des Nations unies proposa de définir la logistique comme le « processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large. Cette chaîne peut comprendre la fourniture de matières premières nécessaires à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention et la distribution finale au lieu de consommation ».

Certaines définitions présentent la logistique comme un ensemble d'activités dont le périmètre varie d'une définition à l'autre. D'autres présentent la logistique comme une méthode de gestion. En l'absence d'une définition partagée, le terme « logistique » prête souvent à confusion.²

Après avoir défini le concept de la logistique, nous pouvons dire que la logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, et les données dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant à des besoins déterminés en respectant les conditions. Cependant il existe plusieurs flux logistiques que nous allons présenter par la suite.

1.3. Les flux logistiques

La logistique gère deux types de flux :

Les premiers correspondent aux flux physiques : ils peuvent être déclinés en flux principaux (les matières premières, les composants, les produits semi-finis et les produits finis), en flux annexes (les emballages et les contenants réutilisables, palettes, bacs plastiques...) ainsi qu'en flux de retour liés au recyclage ou au service après-vente.

Les deuxièmes flux sont des flux d'information : ils peuvent être déclinés en flux principaux (prévisions et commandes fermes) et en flux annexes liés à la situation logistique des flux physiques, aux capacités et aux événements concernant les flux physiques.³

¹ : <http://www.acharkaoui.com/la-logistique/bienvenu/>, le 12/01/2018 à 12h00

² : LE MOIGNE Rémy, MANAGEMENT / LEADERSHIP SUPPLY CHAIN MANAGEMENT, Malakoff 2017, p 15

³ : <http://excerpts.numilog.com/books/9782124655045.pdf>, le 21/01/2018 à 22h15

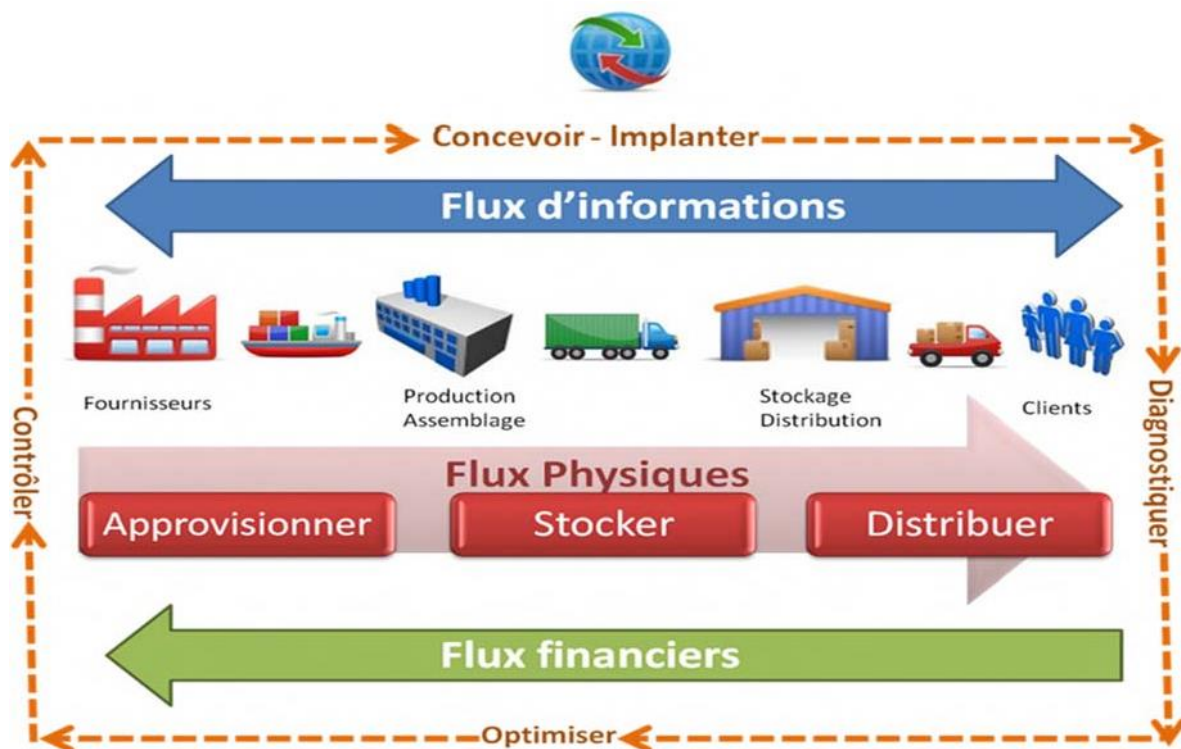
Dans de nombreuses entreprises, les flux d'informations est un préalable aux flux physiques puisque la collecte quotidienne des informations concernant les articles vendus dans les différents magasins permet une connexion directe avec le système d'organisation de la production de l'entreprise. Filser (1998) l'exprime clairement en rappelant que « le canal de distribution était organisé autour de l'unité physique du produit, et qu'il s'organise progressivement autour de l'information relative au produit »

Ces flux sont pris en compte, de manière globale, dans le cadre d'un « système » depuis le fournisseur jusqu'à la remise du produit au client dans un souci de minimisation des coûts et d'augmentation de la qualité de service. Par le terme de « système » il faut comprendre une entité dynamique composée d'éléments qui sont reliés entre eux par des relations spécifiques. Ces éléments constituent la structure du système et leurs interactions définissent le comportement du système. La tâche de la logistique est donc, dans un système donné, de planifier, organiser, coordonner les flux de telle sorte que l'on essaie de s'affranchir le plus possible des contraintes de l'espace du temps.

Progressivement, la logistique est devenue un processus stratégique parce qu'elle cherche à combiner de manière optimale les différentes ressources de l'entreprise afin d'atteindre les objectifs que celle-ci se fixe et permettre ainsi de dégager un avantage concurrentiel.

La logistique agit également à court terme puisqu'elle est aussi responsable de l'exécution de ce qu'elle a programmé. La force et la crédibilité de cette fonction viennent d'ailleurs de ce double aspect : elle est à la fois stratégique et opérationnelle.

Figure N°1 : Représente les différents flux du processus logistique



Source : <http://ffpointdevuemarketing.files.wordpress.com/2007/ff0f/schema-sc.jpg>, consulter

La figure ci-dessus, illustre une représentation des flux de la chaîne logistique. Elle permet de mettre en évidence les différents flux entre les agents de la chaîne logistique. Pour cela, il est essentiel de comprendre la circulation des informations, de constater que les échanges ou transferts des données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit des informations commerciales notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs, la liste des options désirées pour le produit, la fréquence de livraison si besoin... Mais les entreprises s'échangent aussi des informations plus techniques : paramètres physiques du produit, gammes opératoires, capacités de production et éventuellement de transport.

Les flux d'informations sont de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC. Le développement des flux d'informations au sein de la chaîne logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre acteurs. Par ailleurs, le problème de la qualité des données véhiculées subsiste, et le risque existe, c'est ainsi que des décisions doivent être basées sur des données erronées ou simplement périmées.

¹ : LYONNET Barbara et collectif, La logistique , France, p. 16

En dehors des flux d'informations, il existe d'autres flux, eux aussi nécessaires pour que la collaboration se passe parfaitement : les flux financiers et les flux physiques. Ces derniers, sont également à double sens, se décomposent en plusieurs étapes principales telles que : l'approvisionnement, la transformation et la distribution. Ces flux représentés en double sens montrent qu'il peut y avoir des retours dans le cas d'un défaut ou encore d'une anomalie sur le produit. Dans ce qui suit nous tenterons de présenter d'abord les activités logistiques au sein de l'entreprise.

1.4. Les activités de la logistique au sein de l'entreprise

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

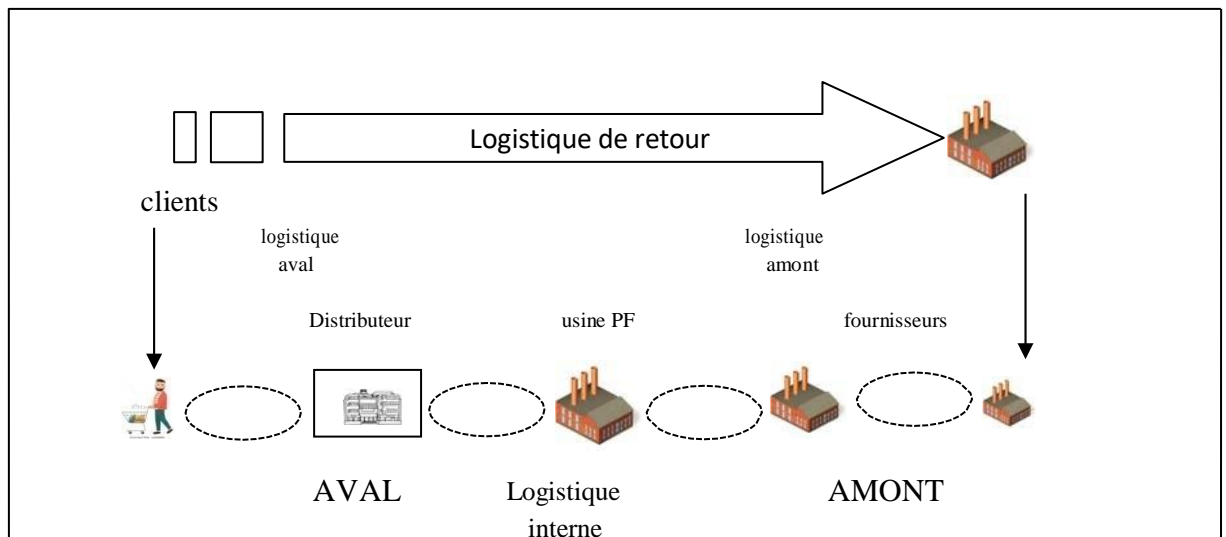
- L'émission et/ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistique.
- La gestion des livraisons dont les activités d'emballage, manutention et transport.
- La gestion de ressources physiques (parc automobile, magasins, plates-formes d'éclatement).
- La gestion des mouvements des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

Dans l'industrie, 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 et 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
- Les activités indirectes ou activités de soutien (sans un lien direct avec la production, mais nécessaire pour le déploiement des opérations) .¹

¹ : M^{lle} YEFSAH Ouiza et M^{lle} ZOUAD Henia, thème : le rôle du transport dans l'optimisation de la chaîne logistique, Mémoire Master, UMMTO, département des sciences commerciales option commerce et finance international, Année 2017

Figure N°2 : les quatre grands types de logistique

source : BRUN Daniel et GUERIN Frank , La logistique, France, 2014, p. 55.

La figure (schéma) fait référence à la logistique aval (distribution), la logistique interne (gestion de production, management des opérations) et la logistique amont (approvisionnement) . La gestion des produits hors d'usage ou en fin de vie est appelée logistique de retour.¹

1.5. Les systèmes logistiques

Les systèmes logistiques sont fondés sur des outils stratégiques constitués en bonne partie par des systèmes d'information relatifs à l'ouverture, la comptabilité, la normalisation et l'adéquation des firmes. Ils s'appuient sur la coordination inter-entreprises des opérations physiques nécessaire.²

En vue d'une fixation des coûts au strict minimum, il importe de maîtriser l'action logistique dès la conception du produit. À cet effet, la conception du système logistique requiert cinq démarches de base :

- La conception logistique,
- La fixation des objectifs,
- La conception du système d'information et de communication,
- La conception du système physique,
- La conception du système de pilotage,

¹ : BRUN Daniel (et collectif) , La logistique, France, 2014, p. 55.

² : BELOTTI Jean, transport international de marchandises, France, 2015, P.52

Appuyée sur une culture de réseaux destinée à mieux maîtriser les flux et leurs risques, la logistique favorise l'organisation en réseaux, en vue de l'amélioration de la compétitivité des composantes territoriales de l'espace mondial. La mise en place de réseaux logistique, toujours plus nombreux et plus complexes, conduit à une meilleure gestion des flux de personnes, de marchandises, de capitaux et d'information. ¹

La mise en œuvre des stratégies logistiques s'appuie sur la segmentation du service client et le développement des schémas directeurs logistiques alignés aux objectifs de l'entreprise. Pour soutenir les stratégies d'entreprise fondée sur la domination par les coûts et/ou la différenciation par la qualité ou le service, les stratégies logistiques sont définies en fonction des paramètres suivants :

- Les politiques de service et de stock.
- La stratégie des opérations (fabrication sur stock, configuration à la commande.
- Fabrication à la commande, conception à la commande).
- L'intégration verticale ou externalisation.
- L'implantation, taille et spécialisation, polyvalence du réseau des usines et des entrepôts. ²

1.6. Les facteurs du développement de la logistique

Dans un environnement plus en plus concurrentiel ça turbulence trouve son origine dans la complexité des flux de produit, cette dernière est en rapport direct avec trois intervenants principaux, en l'occurrence : production, distribution, consommation ;

1.6.1. Niveau de production

En ce qu'il concerne la production, l'essor de la sous-traitance au niveau de plusieurs secteurs industriels, a permis d'amplifier les flux d'approvisionnement en matière première, ainsi que les produits semi-finis.

1.6.2. Niveau de distribution

Le développement de commerce intégrée en réduisant le N^{bre} de point de vente à renforce le poids de la distribution par rapport aux activités de production ce qu'il a créé le problème de stockage de ce fait les distributeurs exigent des approvisionnements plus fréquents dans un optique stock 0 au niveau de point de vente.

¹ : BELOTTI Jean, op-cit, 2015, P.52

² : NOUMEN Robert, op-cit,2004, P.6.

1.6.3. Niveau de consommation

A ce niveau, les consommateurs imposent aux fabricants de conseiller une globalisation de la production (production de masse) pour des raisons de coût avec une capacité d'adaptation aux attentes de chaque micro-segment pour des raisons de comportement d'achat déferent, afin de bénéficier de l'économie d'échelle une telle organisation se pose une maîtrise fine tant des flux de produit que des flux d'information.¹

Enfin la présentation du concept de la logistique et la chaîne logistique appliqué au sein d'une entreprise nous a permis de comprendre ce que renferme la logistique comme activité et ses différents enjeux.

Cependant la logistique a évolué du contexte des éléments internationaux suite à des situations du commerce extérieur dans le cadre de la mondialisation.

C'est pourquoi on parle de la logistique internationale, c'est ce que nous allons présenter dans la section 2 de ce présent chapitre.

Section 2 : Le concept de la chaîne logistique internationale

Le terme supply chain management (SCM) est apparu en 1982, dans un article d'Olivier et Weber : « supply chain management : logistics Catches Up With Strategy ».

La chaîne logistique ne doit pas être confondue avec le concept de supply chain management (SCM) qui désigne les outils et les méthodes de management qui permettent d'optimiser l'ensemble de la chaîne. Il est une synthèse de démarches d'amélioration de la performance qui se sont succédées ces dernières années.

Dans cette présente section nous tenterons de définir la chaîne logistique, puis présenter les différents enjeux de la chaîne logistique et ses différents intervenants.

¹ : Institut national du commerce Algérienne, Module : logistique de commerce international, Spécialité : Management, 4^{ème} Année

2.1. De la logistique au concept de la chaîne logistique

A partir des années 1970, le système de production Fordiste laisse progressivement la place au modèle Toyotiste. La gestion des flux tendus suppose des contrôles qualité d'un type nouveau et exige des formes de coopération très étroites entre les acteurs de l'entreprise et entre les différents partenaires que sont les sous-traitants et les fournisseurs. Cette intensification des relations entre fonctions et entre firmes favorise progressivement le développement d'une « **chaîne logistique** ». Sur la base d'une forte intégration des processus de gestion des flux physiques et immatériels. C'est une nouvelle structure de la logistique qui s'organise. Cette réorganisation du système logistique tien sa source dans la combinaison de facteurs telle que :

➤ Le passage à une économie mondiale qui se traduit par une évolution de l'environnement de l'entreprise.

➤ Le phénomène d'externalisation des activités des entreprises qui passe d'une fabrication 100% de ses composantes à une sous-traitance massive, la question est donc de savoir aujourd'hui comment gérer et coordonner cette sous-traitance.

La stratégie de sous-traitance , d'externalisation de certaines activités ont conduit au développement de « solidarité de chaîne » entre les entreprises qui participent à la mise sur le marché des produits .Ces coopérations entraînent des affrontement entre chaînes , et il convient de développer ,entre les membres d'une même chaîne des solutions organisationnelles qui concourt à une meilleure performance globale, c'est là l'essence de cette « supply chain » qui s'étend traditionnellement du « fournisseur du fournisseur au client du client »¹ et dont le management correspond à la « gestion des relations en amont et en aval avec les fournisseurs et les clients afin de fournir une valeur client supérieure à un coût moindre sur l'ensemble de la chaîne logistique » .

Enfin, le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC)² permet à l'entreprise de disposer d'outils susceptibles de mieux maîtriser l'ensemble de sa chaîne de valeur et assurer, dans la transparence, la gestion intégrée d'activités logistiques externalisées. D'où le développement de Supply Chain Management (SCM).

¹: CAMMAN. C et collectif, la logistique,2017, Paris. p 40

²: GRATACAP. A et collectif. Logistique et supply chain management, p 297

2.2. Définition de la Supply Chain Management

Le terme supply chain management (SCM) est très utilisé aujourd'hui, sa signification est toujours source d'une grande confusion.

Le terme supply chain management a vu sa définition évoluer depuis qu'il existe et, aujourd'hui, des dizaines de définitions différentes ont été recensées.

Certaines définitions présentent le supply chain management comme un ensemble de processus. En 1982, Oliver et Weber indiquent que le supply chain management couvre le flux de produits du fournisseur à l'utilisateur final en passant par les chaînes de production et de distribution.¹

On définit assez souvent la supply chain comme « la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs des producteurs jusqu'aux clients des clients ». Une supply chain est donc la chaîne de tous les intervenants de toutes les entreprises qui contribuent à apporter un produit à des consommateurs ou à des entreprises utilisatrices pour produire d'autres biens ou les consommateurs.²

On peut dire que le management de la supply chain est le pilotage des différents flux et la gestion de ses stocks à travers une gestion informatique de l'ensemble des informations nées de la chaîne, aux fins d'obtenir un niveau de performance désiré à coût minimal.³

Le Council of Supply Chain Management Professional propose la définition suivante : « le supply chain management comprend la planification et la gestion de toutes les activités impliquées dans le sourcing et l'approvisionnement, la transformation et toutes les activités logistiques. Il inclut également la coordination et la collaboration avec des partenaires qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires et des clients. Le SCM est une fonction d'intégration dont le rôle principal est d'intégrer les différents métiers et les différents processus dans et entre les entreprises au sein d'un modèle cohérent et performant.⁴

Il inclut toutes les activités de gestion de la logistique citées ci-dessus ainsi que les opérations de production, et il pilote la coordination des processus et des activités au sein et entre le marketing, les ventes, le développement produit, la finance et les technologies de l'information ».

¹ : LE MOIGNE Rémy, op-cit, 2017, P.12.

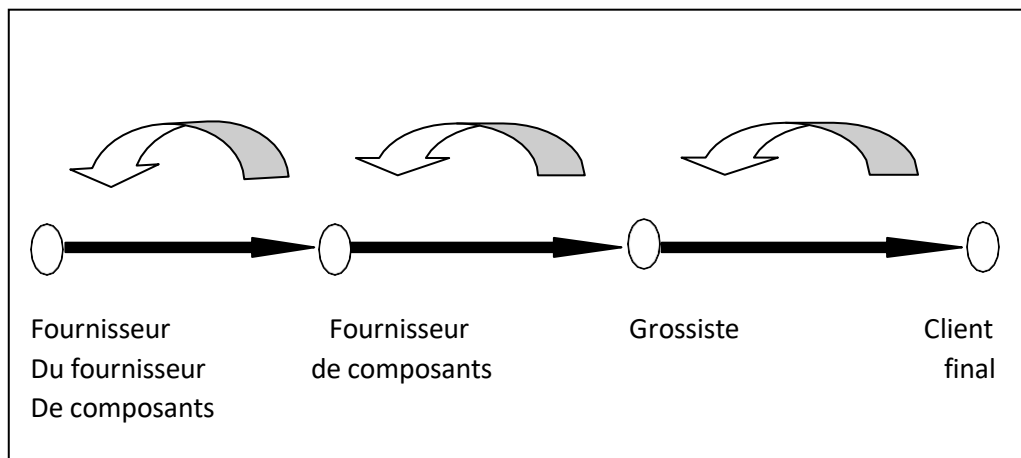
² : FENDER Michel et collectif, logistique supply chain, Paris, 2013, P.8

³ : idem, P.11

⁴ : LE MOIGNE Rémy, op-cit, 2017, P.13.

Ce schéma peut expliquer ce concept :

Figure N°3 : représentation schématique de la supply chain



Source : FENDER Michel, PIMOR Yves, logistique supply chain, Paris, 2013, P.9

Se référant au schéma ci-dessus, les flèches noires représentent les produits, et les flèches blanches représentent les informations qui le plus souvent, remontant la chaîne, par exemple des commandes successives.

Tout au long de ce processus, il faut qu'il y ait solidarité de toutes les entreprises et de tous les services de chaque entreprise qui participent à la supply chain.

Les intervenants dans la chaîne logistique sont :

- Les fournisseurs des fournisseurs (les grossistes de matières premières,
- Les fournisseurs,
- Les grossistes des produits finis, les détaillants,
- Les courtiers,

Après avoir défini la chaîne logistique, et présenter ses différentes activités, nous pouvons dire que la chaîne logistique est une suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteurs jusqu'aux clients des clients. Cependant, il existe différents enjeux de la chaîne logistique. C'est ce que nous allons présenter dans le point suivant.

2.3. Les enjeux de la chaîne logistique internationale

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

Un enjeu correspond à ce que l'on peut gagner ou perdre les risques que l'on prend dans une entreprise. C'est toutes les conséquences positives ou négatives pour telles ou telles décisions prises.

Les enjeux du SCM sont différents d'un secteur à un autre mais dans la plus part des cas, ils sont synonyme d'amélioration des performances de l'entreprise : au plan opérationnel, ils se traduisent par une transversalité, une très grande fluidité de processus, dans une plus grande efficacité, tant en terme de qualité que de disponibilité de produit et de traçabilité.

Au plan financier, le SCM génère des gains grâce à la réduction des stocks et à une rationalisation des moyens (organisationnels, informatiques...) mis en œuvre.

Le but final du SCM est bien de se démarquer de la concurrence en apportant la meilleure réponse possible à l'attente du client.

On peut répertorier 6 enjeux majeurs pour parvenir à un système de SCM optimal¹ :

1. Une intégration des processus métiers inter et intra-entreprises.

2. La mise en place de technologies (logiciel de Global Fulfillment, de prévision/planifications, de la gestion des personnels, etc.) facilitant :

a) la transmission « en temps réel » de l'information du client jusqu'au fournisseur ;

b) l'amélioration de la flexibilité et de la réactivité de l'ensemble de la supply chain, afin d'assurer une adéquation entre l'offre et la demande.

¹ : <http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/index.html>, le 01/02/2018 à 09h00

3. Mise en place, standardisation et partage des outils de contrôle, des indicateurs de performance entre les acteurs (ratios, tableaux de bord) ; gestion collaborative permanente s'effectuant en toute transparence.
4. Des logiques économiques de partage des gains et des risques modèle (gagnant- gagnant).
5. l'accroissement du niveau de confiance par le développement d'accords de partenariat stratégiques entre les acteurs interne et externe.
6. la nécessité d'assurer la conduite du changement pour faire évoluer l'organisation. La supply chain se doit d'intégrer et d'évoluer en fonction des changements de l'environnement de l'entreprise (rachat, fusion /acquisition,...etc).¹

2.3.1. Les prix / les coûts

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

2.3.2. La qualité des produits

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

2.3.3. Le délai

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

¹ :GRATACAP. A et collectif . Op-cit, p 296.

2.3.4. La flexibilité

La flexibilité, ou capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produits. Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité. Par exemple à un contrat de 10 000 pièces par semaine, correspondront des livraisons moyennes journalières de 2 000 pièces +/- 15% selon le souhait du client.

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

2.3.5. Le niveau de service

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. Faut-il en effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de livraisons, ou plutôt choisir le nombre de lignes de commandes, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire ? Naturellement, 95% sur les tonnes n'est pas identique à 95% sur le nombre des lignes de commande...

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

2.3.6. Les risques

À l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau ou coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit de ses fournisseurs. On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des changes, de la législation, etc., et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.¹

¹: <http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/index.html>, le 02/01/2018

2.3.7. Potentiel de progrès

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

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

2.4. Les compositions de la chaîne logistique

La chaîne logistique comporte trois niveaux :

Le premier est stratégique il permet de définir l'offre de produit et service, le dimensionnement de l'outil industriel et logistique et la négociation de contrats et partenariat avec les fournisseurs et les clients.

Le second est tactique il met au point les prévisions de vente, la planification, la programmation et le calcul des besoins, l'établissement des règles d'approvisionnement et des règles de gestion des stocks.

Le dernier est opérationnel il consiste à gérer les commandes clients, ordonnancement des opérations et gestion des aléas, l'exécution des commandes : production, distribution et facturation.¹

¹: MEDANPierre et collectif,op-cit, P.9

2.5. La radiographie d'une chaîne logistique

Une chaîne logistique est le système grâce auquel les entreprises amènent leurs produits et leur services jusqu'à leurs clients. Pour plus de clarté, nous la représenterons sous la forme d'un réseau de groupes interdépendants, qui ont en commun la volonté de trouver le moyen le plus efficace d'atteindre leur but, c'est-à-dire le consommateur.

2.5.1. Les fournisseurs

Le réseau commence avec les sources capables d'apporter les éléments de base indispensable à la construction d'une chaîne logistique : les matières premières, les fournitures, les produits de base, le sous-ensemble, etc... Ces sources, nous les appellerons les fournisseurs. On peut inclure les sous-traitants des fournisseurs, mais cela ne fait que compliquer inutilement un processus simple et risque de compromettre la réussite. Sachant que toutes les entreprises ou presque s'approvisionnent auprès d'un nombre restreint de sources qui leur fournissent 70 à 80 % des matières premières à partir desquelles le produit fini est fabriqué ou le service réalisé, on peut dire que ce petit groupe de fournisseurs constitue le premier maillon de la chaîne logistique.

2.5.2. Fournisseurs → Fabricant

Le deuxième élément est celui qui fabrique, assemble, transforme ou fournit un produit ou un service clairement identifié dans le réseau comme le consommable. Toujours dans un souci de clarté, nous appellerons ce maillon le fabricant pour les produits ou le prestataire pour les services. Cette connexion simple, primaire, offre déjà de nombreuses possibilités d'économies le stock de matières premières qui attend, quelque part entre le fournisseur et le fabricant, est une cible évidente.¹

2.5.3. Fournisseurs → Fabricant → Distributeur

Il faut maintenant que la chaîne amène le produit jusqu'au consommateur. Bien qu'il y ait de nombreuses façons d'y parvenir. Nous nous limiterons à un système de distribution, parce qu'il répond aux exigences de la plupart des chaînes logistiques. Ce système prend en charge le produit fini dans un entrepôt ou un centre de distribution, le cas échéant, et livre les quantités appropriées au point de vente au moment ou celui-ci en a besoin. Dans certains réseaux, un grossiste est intégré à la chaîne, qui achète une quantité importante de produits qu'il livre ensuite aux petits commerçants.

¹: POIRIER C. Charles et collectif, la supply chain, Paris, 2001, P.9

2.5.4. Fournisseurs → Fabricant → Distributeur → Détaillant → Consommateurs

De leurs rayons ou sur leurs linéaires, les détaillants mettent ensuite le produit à la disposition des acheteurs. Ce groupe comprend aussi bien le commerce de proximité que les grands magasins, les clubs d'achat, les super et hypermarchés où est effectué l'achat final. Bien que la chaîne de distribution physique se termine là, le modèle serait incomplet sans un dernier élément : les consommateurs. Ce sont eux qui décident en dernier lieu du produit qu'ils vont acheter ce qui détermine l'acte final.¹

Conclusion

Traditionnellement, la gestion des différentes fonctions logistiques était assurée par différents départements et sous différentes responsabilités. L'achat était assuré par le service approvisionnement à la lumière des prévisions établies par le service marketing.

Le transport des matières allant du fournisseur à l'usine était assuré soit par les fournisseurs eux-mêmes soit par le service approvisionnement de l'entreprise, soit par les sous-traitants.

Le lien entre toutes ces transactions est incontestablement l'information. Souvent un manque d'information, une information imparfaite ou un manque de coordination entre les différents services peut avoir des conséquences qui affectent toute l'entreprise.

De nos jours, la concurrence se développe de sorte qu'un client peut se permettre d'aller ailleurs car le cycle de production est en train de se raccourcir et les entreprises soucieuses de l'impératif de compétitivité sont obligées de s'aligner plus souvent sur des paramètres exogènes. Ces paramètres tiennent davantage compte de la capacité commerciale que de la capacité de production des entreprises.

La logistique est importante car elle influence son activité. C'est une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible, elle joue un rôle d'intermédiaire entre la production et la distribution, elle intervient dans les opérations de stockage et d'entreposage des produits industriels dans les dépôts de l'entreprise et dans leur acheminement jusqu'aux clients. Dans le chapitre suivant nous tenterons de présenter et analyser les différents maillons de la chaîne logistique internationale.

Chapitre II :

Les maillons de la chaîne
logistique internationale,
présentation et analyse

Introduction

Toutes les étapes de la chaîne logistique sont impactées par la rotation accélérée des flux, du préacheminement, au passage portuaire ou aéroportuaire, en passant par les opérations de dédouanement et le transport jusqu'au post acheminement, la massification des échanges et l'apparition de nouveaux hubs logistiques. Ce qui emmène les entreprises à devoir renforcer leur besoin d'excellence et à optimiser leurs flux à l'international.

Dans ce deuxième chapitre nous allons tenter de présenter les différents maillons de la chaîne logistique internationale : Transport, Assurance, Emballage, Incoterms, le dédouanement. Et leur rôle dans cette dernière. Et surtout voir leurs déroulements.

Section 1 : les étapes préalables de la logistique internationale

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, pour livrer ces produits il existe plusieurs étapes de la logistique internationale.

Dans cette section nous présenterons les différentes étapes logistiques internationales, de l'emballage au différents incoterms utilisé en passant, par les polices d'assurance et les différentes garanties. On les présentant dans ce qui suit :

1.1. Les emballages

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.¹

Un emballage est un objet destiné à contenir et à protéger des marchandises, à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur, et à assurer leur présentation ainsi que l'emballage est un moyen qui facilite la vente des produits et un moyen de communication indirect entre les industriels et leurs clients.

¹ : K MIVILLE-DE Chêne et collectif, aspects pratiques du commerce international, consultation contact monde, 2012, P283.

1.1.1. Types d'emballages

On distingue souvent trois types d'emballage/suremballage, nous présenterons successivement les éléments théoriques liées à l'emballage, et l'emballage adapté au développement du commerce internationale.

1.1.1.1. Emballage de vente ou emballage primaire

C'est tout emballage conçu de manière à constituer au point de vente une unité de vente pour l'utilisateur final ou le consommateur. Il s'agit par exemple d'un emballage en contact direct avec le produit, tel qu'une bouteille ou une canette de boisson rafraîchissante.

C'est-à-dire l'emballage conçu de manière à constituer, au point de vente, un article destiné à l'utilisateur final ou au consommateur.

1.1.1.2. L'emballage groupé ou emballage secondaire

C'est-à-dire l'emballage conçu de manière à réunir, au point de vente, un groupe d'un certain nombre d'articles, qu'il soit vendu à l'utilisateur final ou au consommateur (par exemple trois sachets de purée dans une boîte), ou qu'il serve seulement à garnir les présentoirs aux points de vente (par exemple, pack de 6 bouteilles d'eau). Il peut être séparé des marchandises qu'il contient ou protège sans en modifier les caractéristiques de conservation.

1.1.1.3. L'emballage de transport ou emballage tertiaire

C'est-à-dire l'emballage conçu de manière à faciliter la manutention et le transport d'un certain nombre d'articles ou d'emballages secondaires, en vue d'éviter leur manipulation physique et les dommages liés au transport. Le plus souvent, c'est une palette avec une housse plastique qui regroupe plusieurs colis. L'emballage de transport ne comprend pas les conteneurs de transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien L'emballage est aussi dit ménager ou non-ménager, recyclable ou non-recyclable, consigné ou non consigné.¹

¹ : <http://www.univ-bejaia.dz/dspace/bitstream/handle/123456789/1044/Emballage>, le 02/03/2018 à 13h20

1.1.2. Les fonctions de l’emballage

L'emballage est une caractéristique primordiale du produit sur laquelle les parties au contrat de vente (acheteur/fournisseur) et au contrat de transport (chargeur/transporteur) doivent porter une attention particulière. En effet, l'utilisation d'un emballage inapproprié peut engendrer des pertes financières considérables. Pour mieux vous éclairer sur ce fait, le présent article propose de passer en revue les différentes fonctions (logistique, protection, vente et support d'information) de l'emballage.

1.1.2.1. Fonction « logistique » de l’emballage

Dans sa fonction logistique, l'emballage permet de faciliter les opérations de :

a-Manutention : Les produits sont groupés en unités d'expédition sous forme de charge palettisée, caisse, conteneur ... le bénéfice se mesurant sur la rapidité des opérations de chargement, déchargement et de transbordement des marchandises.

b-Stockage : L'emballage des produits lors du stockage facilite en aval les opérations de prélèvement. Les unités de consommation ou unités de vente sont directement prélevées des emplacements de stockages sans qu'il y ait besoin d'effectuer une quelconque opération supplémentaire. Les produits bien emballés présentent aussi l'avantage d'une exploitation optimale des aires de stockage.

c- Transport : La réduction des coûts de transport résulte généralement de l'utilisation des véhicules approprié avec au mieux un têt de remplissage de 100%. L'emballage permet dans ce contexte de faire du transport de masse, source d'économie d'échelle.

d- Distribution : Les distributeurs ont des exigences particulières visant à faciliter le stockage et l'écoulement des produits dans les rayons. Outre le poids et le volume raisonnables, certains de ces points concernent aussi les conditions d'utilisation des produits par le consommateur (manipulation facile, ouverture aisée, bouchon doseur, rebouchage, ..)¹

¹ : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-fonction.htm>, le 02/03/2018 à 15h00

1.1.2.2. Fonction « protection » de l'emballage

Venant au premier plan de ses fonctions, l'emballage a pour but de protéger le produit qu'il contient, le consommateur qui va le recevoir, et l'environnement dans lequel le produit sera utilisé.

a-Protection du produit : L'emballage protège les produits contre les dommages liés aux conditions climatiques (intempéries, chaleur, humidité...) ; les dommages dus aux secousses, chocs lors du transport et les chutes lors des opérations de manutention.

b- Protection du consommateur : L'emballage protège le consommateur contre les risques liés à l'utilisation du produit, mais aussi contre les éventuelles arnaques de distributeurs véreux. Les produits toxiques par exemple sont contenus dans des emballages suffisamment solides et adaptés pour réduire au minimum les dangers ou accidents lors de l'utilisation. Sur le plan juridique, certaines législations obligent les fabricants à inscrire sur l'emballage des annotations destinées à renseigner le consommateur sur les caractéristiques du produit qu'il achète. Ces dernières sont expliquées ci-dessous dans les rubriques des fonctions « vente » et fonction « support d'information » de l'emballage.

c-Protection de l'environnement : De part la nature chimique de certains produits, les risques sur l'environnement sont divers : pollution ; destruction de la couche d'ozone ; destruction de la faune et de la flore. L'emballage a aussi pour fonction de contenir ces risques. Pour cela, sa rigidité et son adaptabilité obéissent scrupuleusement à des normes imposées par la législation. De plus en plus, la tendance actuelle penche pour l'utilisation intensive des emballages biodégradable, réutilisables ou recyclables.

1.1.2.3. Fonction« Vente »del'emballage

L'emballage est l'un des facteurs les plus importants qui contribue à la vente d'un produit. Dans les magasins, il demeure le seul lien entre le consommateur et le fabriquant. En l'absence du vendeur ou d'un conseiller, l'emballage a pour rôle d'attirer lui-même le client, l'inviter à s'intéresser au produit, le captiver pour qu'il ne puisse pas accorder de l'attention aux produits concurrents.Grâce à son design, à sa couleur, aux graphismes et illustrations diverses qu'il porte l'emballage rend le produit agréable et admirable. Il véhicule l'image de marque du fabricant et contribue à fidéliser le consommateur.

Les besoins des consommateurs étant de tailles différentes, une notion essentielle à associer à l'emballage est l'unité de vente. Il ne faut surtout pas que ce dernier engendre des tâches manuelles supplémentaires (allotissement) une fois rangé dans le magasin et lors des prélèvements. Le fabricant doit donc tenir compte de la capacité financière de chaque segment de marché, imaginer et prévoir les différentes tailles des lots de consommation et adapter à chacune d'elle un emballage approprié.

1.1.2.4. Fonction « support d'Information » de l'emballage

L'emballage sert de support d'information pour tous les acteurs de la chaîne logistique. Les marques qui lui sont apposées doivent être les moins nombreuses possibles, en caractères lisibles et indélébiles. Chaque fois que cela est possible, les graphismes, signes et de croquis sont préférés aux simples inscriptions latérales. Ce qui d'autre part permet de surmonter les obstacles linguistiques. Dans sa position d'unique intermédiaire entre le consommateur et le fabricant du produit, l'emballage est appelé à fournir une réponse à toutes les questions envisageables sur l'origine, la composition, la manutention, le transport et l'utilisation du produit. On retrouve pour cela différents types de marquages sur les emballages : le marquage commercial, le marquage de sécurité et des mentions légales obligatoires. Le marquage peut être directement placé sur l'emballage ou alors posé grâce à des étiquettes.¹

1.1.3. Le Choix de l'emballage et de la préparation de la marchandise

On distingue l'emballage et la préparation de la marchandise :

1.1.3.1. L'emballage, le marquage et la liste de colisage

Sa fonction, protéger la marchandise pour l'ensemble des opérations de distribution, transport, manutention, stockage, une fois la marchandise emballé et marquée (numéro de colis /nombre total de coli, destination finale, port de déchargement) ; la liste de colisage, pièce maitresse exigée par les douanes répertorie pour chaque colis, marque, numéros, poids brut et poids net.

¹ : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-fonction.htm>

1.1.3.2. La préparation de la marchandise

a- La palettisation : les palettes sont des plateaux de chargement, réunissent en une seule unité des emballages de même nature permet de simplifier et d'accélérer les opérations de manutention, chargement et stockage.

b- La conteneurisation : permet de réaliser l'expédition de bout en bout sans rupture de charge, donc il accroît la sécurité des marchandises et diminue le coût d'emballage et d'assurance.¹

Au regard de la présentation liée aux éléments théoriques relatif aux emballages nous pouvons dire que cette opération consistent en la forme exigée pour admettre une marchandise a l'internationale et les facteurs liées a la nature de la marchandise, c'est pourquoi elle est considéré comme étape préalable de l'emballage. Pour garantir la protection de la marchandise en réduisant sa détérioration .Cependant pour éviter les risques liés à la détérioration de la marchandise lors de son acheminement, il est obligatoire de souscrire une assurance permettant de garantir les risques. Celle-ci est une opération de la chaîne logistique. C'est l'aspect du présent chapitre.

1.2. Les assurances

L'assurance fait partie de la vie quotidienne, qui est une technique de protection contre les aléas de la vie, elle répond à un besoin viscéral de sécurité. Mais, elle constitue aussi un outil de prévoyance. Ce que fait d'elle un instrument incontournable de gestion du patrimoine. Elle est par ailleurs le complément indispensable de nombreuses opérations juridiques. Toutes ces raisons expliquent le succès de l'assurance et de développement considérable qu'elle a connu au cours des dernières décennies, touchant tous les secteurs de la vie économique et social(particuliers, entreprises, collectivités...).

1.2.1. Définition de l'assurance

Notre point de départ sera la définition classique de l'activité d'assurance, que l'on trouve par exemple dans l'excellent article « assurance » de l'EncyclopediaUniversalis:« L'assurance est une opération par laquelle une partie l'assuré se fait promettre, moyennant une rémunération (prime ou cotisation) une prestation par une autre partie l'assureur en cas de survenance d'un sinistre ».

¹ : <http://www.univ-bejaia.dz/dspace/bitstream/handle/123456789/1044/Assurance>, le 15/03/2018 a 14h00

Selon Lambert-Faivre : « l'assurance est l'opération par laquelle un assureur organise en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risques et indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées »¹

Selon Joseph Hémard : l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique.²

1.2.2. Les types de garanties

Quel que soit le type de contrat, de nombreux risques sont exclus grâce aux différentes garanties d'assurance. Trois principaux types de garantie sont proposés :

1.2.2.1. La garantie dite « FAP sauf... »

Elle veut dire que la garantie proposée par l'assurance livraison ne prend en compte que des dommages résultant d'événements prévus dans une liste figurant dans le contrat et excluant donc les causes absentes de cette liste. L'incendie, la chute d'un colis lors d'opération de chargement, les naufrages et abordages, les avaries (dommages à un navire) sont comprises en général dans cette liste. Par contre, le vol, les risques liés à des événements climatiques, l'écrasement sont la plupart du temps exclus de la liste.

La garantie « FAP sauf... » est l'apanage des transports par voie maritime. Les transports par avion ou bien par réseau ferré et routier sont couverts par une garantie dénommée « accident caractérisé », fonctionnant de la même façon que la garantie « FAP sauf... »

1.2.2.2. La garantie « tous risques » en assurance livraison

C'est la garantie la plus complète puisqu'elle englobe tous les événements pouvant nuire à l'intégrité de la marchandise, depuis son expédition des entrepôts jusqu'à sa réception chez le client. La garantie tous risques concernent tous les types de transports : air, mer ou terre.

¹:COUILBAULT. F, et collectif, les grands principes de l'assurance, l'arque édition de l'assurance, 10 éditions, Paris, 2011, P57.

²:AGNES. P, l'essentiel du droit des assurances, Gualinolextenso éditions, France, 2012. P27.

1.2.2.3. La garantie « risque de guerre et assimilés »

Les événements liés à un conflit militaire ou bien au terrorisme sont toujours couverts de façon séparée des autres événements et ils sont tarifés à part. Les primes de ce type d'assurance livraison sont évidemment calculées en fonction de la probabilité plus ou moins grande de survenance de tels risques, évaluée en fonction du trajet effectué par les marchandises. Certaines zones géographiques sont bien sûr concernées en premier lieu : les zones de conflit déclaré, les zones où le risque terroriste est important, les zones maritimes ou des actes de pirateries sont fréquemment signalés (Océan Indien en particulier). Le sabotage, la piraterie, les torpillages sont couverts par ce système qui s'applique à tous les types de transport.¹

1.2.3. Les différentes polices d'assurances

Après avoir défini l'assurance, et étudié les différents types de garantie, nous tenterons de présenter les quatre principales polices d'assurance :

1.2.3.1. Police au voyage

Cette police couvre, au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Elle est la seule adaptée à une expédition isolée.

Tous les éléments à prendre en compte étant bien connus, le risque est limité.

1.2.3.2. La police à alimenter (durée indéterminée)

Cette police est adaptée aux gros contrats pour lesquels l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions envisagées, au fur et à mesure du déclenchement d'une expédition, l'assuré émet un avis d'aliment.

Deux notions sont utilisées dans cette police :

- Le plein, ou valeur maximale de marchandise autorisée par le mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques.
- La franchise permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, en dessous d'une somme fixée.²

¹ : M^r GUENDOZI Brahim, master 2 FCI , module transport et logistique, année 2017/2018

² : BELOTTI Jean, transport international de marchandise, 5^{ème} édition , paris 2015. P60

1.2.3.3. La police d'abonnement ou police flottante (durée déterminée)

Conclue d'avance et pour une période donnée, cette police a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur, quels que soient les marchandises, les modes de transports et les lieux de départ ou de destination, sans qu'il ait à faire de déclaration préalable, ni connaître les envois effectués par ses préposés ou mandataires. La seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs. L'engagement des assureurs — qui garantissent automatiquement les marchandises expédiées sans les connaître — est limité à un plein fixé par la police, c'est-à-dire à une valeur maximale convenue par expédition et par navire.

Pour les compagnies de navigation, commissionnaires de transport et transitaires..., il existe des polices d'abonnements, dites « tiers chargeurs », établies à leur nom et sur lesquelles ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients ont demandées d'assurer.¹

1.2.3.4. La police au tiers chargeur

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires, commissionnaires, qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et d'autres formalités.²

Après avoir présenté l'assurance et ces différentes nous pouvons dire que cette opération est essentielle pour garantir la protection de la marchandise en réduisant le risque de perte. Pour garantir la protection de la marchandise en réduisant sa détérioration cependant pour éviter les risques liés à la détérioration de la marchandise lors de son acheminement, il est obligatoire de souscrire le type d'incoterm utilisé en fixant les modalités de prise en charge des frais. C'est ce que nous allons présenter dans le point suivant.

¹ : https://www.lantenne.com/Trois-types-principaux-de-polices_a14483.html, le 26/03/2018 à 10h00

² : BELOTTI Jean, op-cit, 2015. P61

1.3. Les incoterms

Avant toute transaction de commerce international, l'acheteur et le vendeur doivent se mettre d'accord sur l'acheminement de la marchandise en fixant les modalités de prise en charge des frais, des assurances et des risques se rapportant à cette transaction. C'est ainsi qu'il a été mis en place une solution internationale représentée par une série de directives universelles appelée "incoterms" afin d'harmoniser les pratiques commerciales internationales et d'éviter les différends éventuels.

1.3.1. La présentation des incoterms

C'est en 1936 que la CCI (Chambre de Commerce Internationale) a mis en place des règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux. Par la suite plusieurs ajouts et modifications successifs ont rendu nécessaire la rédaction d'une nouvelle publication en 1953 sous le nom "incoterms". Ces derniers ont subi également plusieurs autres modifications en 1967, 1976, 1980, 1990. Enfin, la dernière version 2000 qui est la plus actualisée dans la mesure où elle tient dûment compte de l'évolution des techniques liées aux opérations du commerce internationale.

1.3.1.1. Définition des incoterms

Incoterms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression international commercial terms (termes du commerce internationale) ou (condition internationales de vente)

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce international (CCI). Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.

Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent international, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaire. Il concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques lié à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.¹

¹ : BELOTTI Jean, op-cit, 2015. P94

1.3.2. L'étude détaillée des incoterms

Les INCOTERMS ont pour but d'uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international. On peut classer les incoterms selon deux parties, les incoterms de vente au départ et les incoterms de vente l'arrivée. C'est ce que nous allons présenter dans le point suivant.

1.3.2.1. Pour les incoterms de vente au départ :

On peut classer les incoterms de vente au départ selon 3 groupes : les incoterms du groupe E, groupe F, groupe C.

a. L'incoterm du groupe E (EXW)

Seul dans sa catégorie, implique pour le vendeur des obligations minimales.

- **L'incoterm EXW** : ex works, ou à l'usine

Est largement utilisé dans les relations de commerce international, EXW signifie que le vendeur doit fournir à l'acheteur les documents commerciaux (facture commerciale, certificat d'origine ...), emballer la marchandise et la rendre disponible pour l'acheteur.¹

L'unique responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur, en son établissement sur le véhicule fourni par l'acheteur, sauf convention contraire.

b. Les incoterms du groupe F (FCA, FAS et FOB)

En vertu des incoterms du groupe F, le vendeur doit payer le transport de marchandise dans son pays et en assumer les frais jusqu'à l'endroit que lui désigne l'acheteur, qui figure généralement au lieu convenu, et les remettre aux transporteurs. De plus, il doit s'occuper des procédures de dédouanement à l'exportation.

- **l'incoterm FCA** : free carier, franco transporteur

L'incoterm FCA peut être utilisé pour tout mode de transport, c'est l'acheteur qui choisit le mode de transport et le transporteur et qui le paye. Le vendeur remplit ses obligations lorsqu'il délivre les marchandises entre les mains du transporteur désigné par l'acheteur au point convenu dans l'incoterm. Le transfert des frais et des risques intervient au moment où ce transporteur prend en charge la marchandise.

¹ : NADJI JAMMAL, Commerce international, paris, P231

Si le lieu convenu est les locaux du vendeur, la livraison est effectuée lorsque les marchandises sont chargées sur le véhicule fourni par le transporteur nommé par l'acheteur.¹

Si le lieu convenu n'est pas les locaux du vendeur, la livraison est effectuée lorsque la marchandise est mise à disposition du transporteur nommée par l'acheteur sur le véhicule du vendeur non déchargé.

Le vendeur est responsable, à ses risques et frais, de fournir à l'acheteur tous les autorisations nécessaires à l'exportation des marchandises.

- **l'incoterm FAS** : free along side ship ou franco le long du navire

On utilise l'incoterm FAS uniquement pour le transport fluvial ou maritime, autrement, il n'est pas valide, FAS signifie que le vendeur a rempli ses obligations lorsqu'il a livré les marchandises au port d'embarquement du transport principal qu'aura choisi l'acheteur. Il dépose les marchandises le long du navire, sur le quai ou sur des barges, selon les usages du port. A partir de ce moment, l'acheteur assume tous les frais et risques.

L'emploi de cet incoterm peut s'avérer risqué pour le vendeur, car il peut devoir assumer des coûts élevés de stockage en attendant que les marchandises soient chargées sur le navire. Il est donc capital pour le vendeur de fixer à l'avance avec l'acheteur et d'inclure dans le contrat de vente les dattes et les lieux de livraison. Voyons le genre de situation qui peut se produire au moyen d'un fait réel.

- **L'incoterm FOB** : free on board ou franco bord

Tout comme le précédent, l'incoterm FOB n'est utilisé que pour le transport fluvial et maritime, il signifie que le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu. Cependant, alors qu'en vertu du FAS il doit simplement décharger les marchandises le long du bateau, le vendeur doit ici les charger sur le navire désigné comme transporteur principale par l'acheteur, et ce selon les usages en vigueur dans le port d'embarquement convenu, les formalités d'exportation incombent au vendeur.

¹ : HADDAD.S (et collectif), les incoterms 2000, édition pages bleues, Algérie ,2009 , P31

Autrement dit, tous les frais relatifs au transport, au dédouanement et au chargement des marchandises s'effectuant dans le pays du vendeur sont à la charge du vendeur, tandis que tous les autres frais seront assumés par l'acheteur. L'acheteur choisit donc le transport maritime et paie le fret. Le transfert des frais et des risques du vendeur vers l'acheteur s'effectue au port d'origine, lorsque les marchandises passent le bastingage du bateau.¹

c. Les incoterms du groupe C (CFR, CIF, CPT et CIP)

En vertu des incoterms du groupe C, le vendeur organise et paie le transport principal des marchandises, mais sans assumer les risques durant le voyage. Autrement dit, les risques de perte ou de dommage de marchandises sont transférés du vendeur à l'acheteur quand la marchandise est remise au transporteur.

- L'incoterm CFR : cost and freight, coût et fret

On utilise l'incoterm CFR uniquement pour le transport fluvial ou maritime, il signifie que le vendeur choisit le navire et paie le fret maritime jusqu'au port convenu et qui effectue le chargement sur navire et les formalités douanières d'exportation. Le risque de perte ou de dommages aux marchandises, ainsi que toute augmentation des frais sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement. Le point de transfert de risque est donc le même qu'en FOB.²

- L'incoterm CIF : cost, insurance and freight, coût assurance et fret

On utilise l'incoterm CIF uniquement pour le transport fluvial ou maritime, c'est le vendeur qui choisit le navire, paie le fret maritime jusqu'au port convenu et fournit une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage aux marchandises en cours du transport maritime. La police d'assurance ou toute autre preuve de garantie contractée auprès d'un assureur sera transmise à la partie désignée dans le contrat. C'est le vendeur qui paie la prime, mais la marchandise voyage au risque et périls de l'acheteur. La position de transfert de risque est le passage du bastingage du bateau au port d'embarquement. Le chargement sur navire et les formalités douanières d'exportation sont à la charge du vendeur.³

¹: NADJI JAMMAL, op-cit , P236

²: HADDAD.S et (collectif),op-cit ,2009 , P35

³: HADDAD.S et collectif, op-cit ,2009, P36

- L'incoterm CPT : carriage paid to, port payer jusqu'à

L'incoterm CPT est valable pour tout mode de transport, il signifie que le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. C'est l'acheteur qui payera l'assurance transport, le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur dès remise de la marchandise au transporteur. Si des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise au premier transporteur. Les marchandises seront dédouanées à l'exportation par le vendeur.

- L'incoterm CIP : carriage and insurance paid to,

L'incoterm CIP est valable pour tout mode de transport, il signifie que le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. C'est également le vendeur qui payera l'assurance transport, le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur dès remise de marchandise au transporteur. Si des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise de la marchandise au premier transporteur. Les marchandises seront dédouanées à l'export par le vendeur, le vendeur a de plus l'obligation de fournir une assurance transport contre les risque d'avarie à la marchandise ou de sa perte pendant le transport. Cette assurance doit être souscrite afin que l'acheteur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la marchandise soient en droit de présenter directement sa réclamation à l'assureur. La police d'assurance ou toute autre preuve de garantie contractée auprès d'un assureur seront transmises à la partie désignée dans le contrat. ¹

1.3.2.2. Pour les incoterms de vente à l'arrivée

Les incoterms de vente à l'arrivée sont les incoterms du groupe D, elles sont présentées comme suit :

a. Les incoterms du groupe D (DAF, DES, DEQ, DDU et DDP)

En vertu des incoterms du groupe D, le vendeur organise et paie le transport des marchandises et assume aussi les risques de perte et des dommages des marchandises.

¹: HADDAD.S et collectif, op-cit ,2009, P38

- L'incoterm DAF : delivered at frontier, rendu frontière

L'incoterm DAF est réservé à la livraison à une frontière terrestre, le transfert des frais et des risques se fait au passage de la frontière, celle-ci devant être précisée très soigneusement et complètement. Le vendeur paye les frais et supporte les risques jusqu'à la frontière. S'il convient de couvrir une assurance, il est recommandé à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord pour que l'un des deux soigne l'assurance sur la totalité du parcours. Les formalités douanières d'exportation et le paiement des droits et taxes de douane dus à l'import incombent à l'acheteur.

- L'incoterm DES : delivered ex ship, rendu ex ship

On utilise l'incoterm DES pour le transport fluvial ou maritime, c'est le vendeur qui choisit le navire, paye le fret et supporte les risques du transport maritime. Le transfert des frais et des risques se fait à bord du navire au point de déchargement usuel du port de destination convenu. De façon à permettre l'enlèvement de la marchandise du navire par les moyens de déchargement appropriés à la nature de celle-ci.

- L'incoterm DEQ : delivered ex quay, rendu à quai

On utilise l'incoterm DEQ pour le transport fluvial ou maritime, comme son nom l'indique, ce terme signifie que le transfert des risques et de frais ont lieu lorsque le vendeur met la marchandise à disposition de l'acheteur, sur le quai du port convenu. Les formalités de dédouanement dans le pays d'importation, ainsi que le paiement des droits et taxes exigibles à l'importation incombent à l'acheteur, sauf mention contraire au contrat, les incoterms 2000 considèrent que l'acheteur est mieux placé pour ces opérations.¹

- L'incoterm DDU : delivered duty unpaid, rendu droits non acquittés

L'incoterm DDU est valable pour tout mode de transport, ce terme est identique au DDP, à la différence près que le dédouanement à l'importation, c'est-à-dire le paiement des droits et taxes exigibles à l'entrée du pays d'importation et les formalités de dédouanement import restent à la charge de l'importateur.

¹: CHEVALIER Denis et collectif, transporter à l'international, 3^{ème} exp, France 2009, P47

1.3.3. Evolution des incoterms depuis 2010

Afin d'harmoniser les pratiques commerciales internationales et d'éviter les différends éventuels, la chambre de commerce internationale a mis en place une solution qui consiste à supprimer certains incoterms et en rajoutant d'autres. C'est ce que nous allons tenter de présenter comme suit :

1.3.3.1. Suppression et ajouts des incoterms depuis 2010

Cette révision des incoterms s'est imposée pour prendre en compte les évolutions récentes des pratiques du commerce international, intégrer les nouvelles obligations mondiales en matière de sûreté-sécurité, introduire la dématérialisation des documents utilisés dans le commerce international et enfin simplifier l'utilisation de ces règles et ainsi faciliter les transactions commerciales.

Après suppression de quatre incoterms et ajout de deux, la nouvelle version passe donc de treize à onze incoterms :

Les incoterm DAF, DES et DDU ont été supprimés et remplacés par DAP (delivered at place, rendu au lieu de destination). Ce nouvel incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu comme prévu par les anciennes règles DAF, DES et DDU. par contre l'incoterm DEQ a été supprimé et remplacé par DAT (delivered at terminal, rendu au terminal). Ce nouvel incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné, dûment déchargées du moyen de transport, comme prévu par l'ancienne règle DEQ.¹

Aux terme de cette section, nous pouvons dire que la chaîne logistique internationale comporte essentiellement trois maillons préalables qui sont : l'emballage, les assurances et les incoterms, que nous avons présenté dans cette section occupent une place importante pour la réussite des opérations à l'internationale. Cependant, il est nécessaire de prendre en compte, l'effet d'optimisation de la chaîne logistique, C'est pourquoi, il est nécessaire de les relier aux différents modes de transport et aux différentes opérations de dédouanement, en déterminent une solution optimale. C'est ce que nous tenterons de présenter dans la section qui suit.

¹ : BELOTTI Jean, op-cit, 2015. P96

Section 2 : le transport international et le dédouanement : le choix d'une solution de transport optimale et procédures de dédouanement

L'ensemble de la chaîne logistique est fait d'une succession d'acheminement de plusieurs maillons : le transport international de marchandises regroupe plusieurs opérations : de transport et de dédouanement.

Dans cette section, au premier lieu on étudiera les différents modes de transport, le contrat, la documentation, ensuite, les différents phases du transport et, les critères liés au choix du transport, enfin les différents procédures de dédouanement.

2.1. Le transport

Le transport est une activité essentielle vu qu'elle relie les unités productives entre elles, ainsi que d'assurer la rencontre physique entre produit et le client final. Il est constitué de nombreux intermédiaires, répondant à de multiples contraintes et règles, qui mettent en œuvre plusieurs intervenants et d'énormes moyens.¹

2.1.1. Les modes de transport

Le transport International est un outil stratégique et crucial pour l'acheminer d'une marchandise ou d'un bien ou encore d'un produit donné. Généralement Le transport peut être effectué par un seul ou plusieurs modes de transport (train, bateau, avion, barge). Le déplacement de la marchandise peut également dépendre de plusieurs transporteurs.²

2.1.1.1. Le transport aérien

Le transport aérien a pris de l'importance pour les acheminements présentant un caractère d'urgence et de grande sécurité quant à la date de mise à disposition. C'est notamment le cas pour les pièces de maintenance, ou pour des transports urgents à caractère médical, par exemple. Le logisticien doit être particulièrement attentif à ce mode de transport car il fournit d'excellentes prestations en termes de rapidité, fiabilité et flexibilité, critère dont nous avons relevé l'importance dans une politique de juste-à-temps.³

¹ : BELLOTI Jean, op-cit, P.44

² : idem, P.46

³ : SOHAIR Joel (et collectif), LA LOGISTIQUE. P 46

a. Le contrat et la documentation de transport aérien

Le contrat de transport aérien se négocie entre le transporteur et le chargeur celui-ci

Pouvant être le transitaire ou l'intervenant qui paye le coût du transport et il est matérialisé par la lettre de transport aérien (LTA). Le transporteur a les obligations suivantes :

Il est responsable de la marchandise à partir du moment de la prise en charge jusqu'au déchargement.

En cas de pertes financières dues à un retard, il est responsable des dommages, à moins que des réserves n'aient été émises. Le destinataire doit signaler les pertes par courrier recommandé dans les 21 jours suivant la réception.

En cas de dommages ou de perte de marchandise, il en est responsable. Le destinataire doit signaler les pertes ou les dommages par courrier recommandé dans les 14 jours suivant la réception.

Le document qui atteste le contrat de transport aérien est la lettre de transport aérien (LTA ou le connaissement aérien), qui est émise par l'agent de la compagnie aérienne.

La LTA constitue à la fois la preuve de l'existence du contrat, la preuve de la prise en charge et le justificatif du contrat. C'est un document non négociable.

L'expédition est considérée effective une fois que la compagnie a rempli la lettre de transport en y indiquant la date d'expédition, le numéro de vol, l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée.

La lettre de transport aérien doit comprendre trois exemplaires :

- Le premier est remis à l'expédition et sert d'accusé de réception ;
- Le deuxième est signé par le transporteur et remis au destinataire comme preuve de prise en charge par le transporteur ;
- Le troisième est conservé par le transporteur qui l'émet.¹

¹ : NAJJammal, op-cit, p 361.

a. Les différents intervenants

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

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

L'expéditeur : qui confie sa marchandise au commissionnaire.¹

2.1.1.2. Le transport maritime

On entend par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectués par mer. Ainsi le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international. Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs car il permet des gains de temps et de sécurité qui ne peuvent être négligés. De même, il réduit le coût de la manutention et des assurances. Le transport maritime est généralement approprié pour le transport des quantités de marchandises importantes et volumineuses.²

a. Le contrat et la documentation

En transport maritime, il existe deux catégories de contrats :

- Le contrat de transport sur ligne régulière, selon lequel le chargeur s'engage à payer un tarif déterminé et le transporteur s'engage à acheminer la marchandise du point de départ au point d'arrivée. Le contrat d'affrètement, selon lequel les parties intéressées conviennent de louer un navire et son équipage soit pour une période donnée (affrètement à temps), soit pour une expédition donnée (affrètement au voyage).

- Le connaissement maritime est un document officiel émis par la compagnie maritime ou son agent, selon les indications du chargeur ou de son courtier. C'est un titre de propriété de la marchandise visée : d'une part, la compagnie maritime qui l'émet reconnaît avoir reçu la marchandise et s'engage à la transporter, d'autre part, il permet au destinataire de prendre livraison de la marchandise.³

¹ : NAJJammal, op-cit, p 361.

² : <https://www.objectif-import-export.fr/fr/import/fiches-import/transport-international>, le 02/06/2018 à 11h13

³ : Naji JAMMAL, op-cit, P269.

b. Types de navires

Il existe quatre principaux types de navires : Porte-conteneurs, Vraquiers, Ro-Ro, Réfrigérés

- Les Portes conteneurs

Un porte-conteneurs est un navire destiné au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises. Apparu dans les années 1970, le porte-conteneurs est maintenant le principal mode de transport maritime de fret dans les ports de commerce. Il fait partie intégrante du commerce mondial. Leur taille sans cesse croissante crée de nombreux problèmes architecturaux et portuaires.¹

- Les Vraquiers

Ils comprennent les transporteurs de vrac solides et les navires citernes, essentiellement les pétroliers et les transporteurs de gaz liquéfié (GPL).²

- Les Rouliers

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, de l'anglais Roll-On, Roll-Off signifiant littéralement « roule dedans, roule dehors », pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.³ Il en existe plusieurs types, selon qu'ils transportent ou non des passagers, des conteneurs sur le pont, ou d'autres marchandises.

- Navires cargos

Un navire de charge ou cargo est un navire de commerce ou navire marchand dont le rôle consiste à transporter des marchandises sous diverses formes en utilisant la voie maritime.

2.1.1.3. Le transport routier

Le transport routier est le transport de biens ou de marchandise par route. En effet, le transport routier est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur un territoire donné.

¹ : <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Porte-conteneurs/fr-fr/>, le 04/06/2018 à 13h40

² : CHEVALIER Denis et collectif,op-cit, 2009.P142

³ : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Roulier_\(navire\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Roulier_(navire)), le 10/06/2018 à 22h20

Il pour avantages une réduction relative du cout et d'un service dit en « porte à porte », c'est-à-dire sans rupture de charge.

a. Le contrat et la documentation

Le contrat est une convention par laquelle un transporteur appelé « voiturier » s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre, contre rémunération. Le contrat de transport routier international est régit par une convention international : la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).¹

Le document utilisé est la lettre de voiture CMR. Elle atteste la prise en charge des marchandises en bon état si elle est nette de réserves et l'expédition dès la signature par le transporteur.²

2.1.1.4. Les transports ferroviaires

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

Trois modes d'expédition et de réception des marchandises sont à distinguer :

- **Le gare à gare** : la remise et la réception des frets se déroulent dans les gares. Les expéditions et destinataires ont alors la charge du parcours initial et du parcours final.
- **Le porte à porte avec embranchement** : l'expéditeur et le destinataire sont embranchés, c'est-à-dire qu'ils disposent d'une voie ferrée privée.
- **Le porte à porte sans embranchement** : c'est un système de livraison à domicile pour offrir un service complet aux clients non embranchés.³

¹ : MIANI Patrick, et collectif, transport logistique ; 2014 .P54

² :PASCO Corinne, « Commerce international », DUNOD, 4eme édition, Paris, 2002, P77.

³ :BELOTTI Jean, op-cit,2015. P182

a. Le contrat et la documentation

Le transport international ferroviaire est régi par la convention de Berne, qui a mené aux règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). La CIM s'applique si l'acheminement des marchandises passe par au moins deux des pays signataires et si l'expédition est accompagnée d'une lettre de voiture. Dans les autres cas, les dispositions législatives nationales s'appliquent. Comme dans le cas du transport international routier.

La lettre de voiture ferroviaire est le document qui atteste la prise en charge des marchandises et l'acceptation de les livrer au destinataire. Cette acceptation est constatée par une indication de réception, qui est peut être une signature ou l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice. Le transport normal et le transport accéléré ont chacun leur formulaire.¹

2.1.1.5. Les transports fluviaux

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de biens par voie d'eau (fleuve et canaux). C'est un mode de transport très économique car, il est peu coûteux en énergie ; il permet de transporter des tonnages très importants, ce qui en fait un moyen de transport massif et peu polluant, mais il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique en permettant d'économiser en frais d'entreposage.

Le transport fluvial garde une importance significative pour le transport de marchandises dans les pays dotés d'un réseau des voies navigables bien équipé ou favorisés.²

a. Le contrat et la documentation

Dans ce mode de transport il existe quatre types de contrat :

- Le contrat au voyage

Régi par le décret du 13 octobre 1956, il concerne un voyage déterminé pour un tonnage donné.

¹ : NAJI Jammal, op-cit, P277

² : BELOTTI Jean, op-cit, 2015. P201.

- Le contrat voyage multiples

Régi par l'arrêté du 13 juin 1956, il concerne un tonnage donnée qui sera transporté en plusieurs voyages.

- Le contrat au tonnage

Régi par l'arrêté du 8 novembre 1967, il concerne un tonnage donnée qui sera transporté en autant de voyages que nécessaire.

- Le contrat a temps

Régi par le décret du 13 juin 1956, il concerne la location d'un bateau et du personnel de conduite pour une durée déterminée. A/6368 P200

Le document essentiel est la convention d'affrètement avec une lettre de voiture ou un connaissement fluvial. Il est rédigé par le transporteur ou par le courtier de fret.

L'arrêté du 29 juin 1942 prévoit un texte type pour chaque convention d'affrètement qui fait objet :

- Soit, d'une lettre de voiture, dont il existe un modèle type par contrat et qui vaut reconnaissance de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
- Soit, d'un connaissement fluvial qui est comme le connaissement maritime, négociable et à ordre.¹

2.1.2. Les types de transport

Le déplacement de la marchandise peut dépendre de plusieurs transporteurs. On distinguera les transports homogènes, combinés, mixtes, mixtes superposé, multimodaux.

2.1.2.1. Les transports homogènes

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

Exemple : un déplacement de marchandise réalisé par plusieurs transporteurs, sous le même document de transport.

¹ : BELOTTI Jean, op-cit, 2015. P201

2.1.2.2. Les transports combinés

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

2.1.2.3. Les transports mixtes

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

2.1.2.4. Les transports mixtes superposés

Les transports sont mixtes superposés lorsqu'un moyen de transport est chargé sur un autre moyen de transport. exemple : un camion chargé sur un navire.¹

2.1.2.5. Les transports multimodaux (intermodaux)

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

2.1.3. Les possibilités de transport

Le transport peut être effectué pour compte propre, par un transporteur ou par un transitaire.

2.1.3.1. Transport pour compte propre

Le transport pour compte propre, est l'acheminement de ses propres marchandises ou de celles d'autrui sous sa garde, avec ses moyens personnels formés par un véhicule et un conducteur. Le transporteur peut aussi louer les moyens en exclusivité. Dans ce cas, l'activité de transport n'est ni un complément d'activité, ni un accessoire temporaire, comme la transformation de produit par exemple. Il s'effectue à l'aide de véhicules appartenant à l'entreprise et visiblement identifiés, afin d'assurer un effet de publicité et d'image de marque.²

¹ : BELOTTI Jean, op-cit, 2015. P47

²:<https://fretbay.com/fr/transporteur,definition.html> , le 15/06/2018 à 15h10

2.1.3.2. Le transport effectué par un transporteur

Un transporteur, est une personne ou une société, qui garantit l'acheminement dans un lieu donné, des personnes, des produits ou des marchandises, à l'aide de véhicules, de navire, de train, d'avion ou de matériels spécifiques. Il effectue ce travail par un contrat de transport. Il utilise des infrastructures composées de voies de communication. Selon le moyen employé.¹

Il est possible de confier le transport directement à une société de transport, ce qui évite l'intervention d'intermédiaires. Mais dans ce cas-surtout si l'envoi est isolé ou peu important il faudra tenir compte du fait que les tarifs qui seront proposés seront supérieurs à ceux appliqués à des transitaires.

2.1.3.3. Le transport effectué par un transitaire

Dans la majorité des cas, il est préférable de s'adresser à un intermédiaire exerçant la fonction de transitaire. Il peut couvrir différents statuts :

- Celui de transitaire mandataire, s'il est lié à son client par un contrat de mandat, en vue de négocier avec les transporteurs.

Celui de transitaire commissionnaire, s'il est lié par un contrat de commission, en vue d'organiser le transport, en négociant avec les transporteurs, il agira comme mandataire.²

2.1.4. Le choix du mode de transport

Une bonne stratégie de transport est un élément de base du succès à l'exportation.

Les termes utilisés dans le contrat de vente préciseront qui assumera les frais du transport.

L'acheteur ou le vendeur. Par contre, dans tous les cas, le coût du transport fait partie intégrante des coûts de revient du produit et détermine sa situation concurrentielle sur le marché visé.

Un exportateur devrait élaborer sa propre stratégie de transport car elle aura l'avantage de pouvoir choisir le mode de transport.⁸ Il pourra aussi contrôler les coûts encourus, diminuer les risques de pertes ou d'avaries et mieux contrôler le temps nécessaire au transit.

¹:<https://fretbay.com/fr/transporteur,definition.html> , le 15/06/2018 à 15h10

²: BELOTTI Jean, op-cit. P48

En outre, il apprendra quels moyens utiliser pour mieux atteindre un marché étranger.

Avant de choisir le mode de transport, il faut franchir quatre étapes préliminaires, qui sont présentées comme suite :

2.1.4.1. Connaître ses propres besoins

Les divers modes de transport disponibles et abordables détermineront le choix. Il faut également tenir compte des caractéristiques physiques du produit : son poids, son volume, sa fragilité et ses exigences en emballage. La fragilité et la valeur du produit détermineront les risques de dommages ou de vol. Finalement, il faut tenir compte des délais de livraison à respecter.¹

2.1.4.2. Connaître les besoins et les capacités du client

Si le client possède ses propres ressources de transport, il voudra sans doute prendre en charge une partie du transport. L'exportateur peut souvent bénéficier de l'exportateur du client en se servant d'un transitaire attiré déjà connu par le client.⁹ Parfois l'acheteur pourra même obtenir des taux préférentiels de la part des compagnies de transport.

Il faut aussi connaître le système de réception de marchandise du client pour ensuite choisir le mode de transport et la présentation du produit. Évaluer les différents transporteurs

Tout en se renseignant sur les tarifs de différents transporteurs, il faudra aussi s'informer de l'étendue et de la fréquence de leurs services. Le choix devra tenir compte de leur compétence professionnelle et de leur réputation.

2.1.4.3. Obtenir le meilleur prix

Il faut accorder une attention particulière aux coûts (le fret, les frais d'emballage, le chargement, le déchargement, et les primes d'assurance).

Cependant, dans certains cas le paiement sera plus cher pour un service personnalisé, des délais de livraison plus courts, ou d'autres attentions spéciales. Ces facteurs aideront parfois à la livraison de la marchandise en bon ordre et dans le temps demandé.

¹ : CHEVALIER Denis et collectif, op-cit, 2009, p25.

Un exportateur fiable est très important pour la satisfaction du client et pour le développement de relations d'affaires à long terme.¹

Après avoir présenté les différents modes de transport international et après avoir déterminé les modes de choix d'une solution de transport nous pouvons dire que le transport joue un rôle très important dans le déroulement des opérations du commerce international. Mais il faut aussi dire que les opérations de dédouanement sont obligatoires pour la réalisation des opérations du commerce international. C'est ce que nous tenterons de présenter dans ce qui suit.

2.2. Le dédouanement

La douane joue un rôle-clé dans le commerce international, toute opération de commerce international comprend au moins deux intervenants des douanes, l'une à l'exportation et l'autre à l'importation. Il apparaît donc clairement que la façon dont les douanes procèdent influe considérablement sur le mouvement des marchandises par-delà les frontières. La douane, en tant qu'organisme d'Etat a pour principale fonction d'exécuter la politique des pouvoirs publics.

Le dédouanement s'entend de toute la procédure applicable aux marchandises importées ou exportées afin d'assurer, d'une part, la correcte perception des droits et taxes que l'Administration des douanes est chargée de liquider et, d'autre part, d'appliquer les diverses mesures réglementaires.

2.2.1. Définition du dédouanement

Juridiquement, il consiste à affecter aux marchandises un régime douanier qui prend en compte leur destination (utilisation). En termes plus simples, le dédouanement à l'importation consiste, dans la plupart des cas, à acquitter les droits de douane et la TVA. Pour les produits soumis à des réglementations particulières comme les normes, les formalités sanitaires ou phytosanitaires, des contrôles peuvent être effectués sur le respect de ces réglementations.

À l'exportation, le dédouanement permet, dans la majorité des cas, d'ouvrir le droit à l'exonération de la TVA.

¹: CHEVALIER Denis et collectif, op-cit, 2009, p26.

De même qu'à l'importation, des contrôles peuvent être faits sur le respect de certaines réglementations, comme les biens à double usage, les biens culturels, les matériels de guerre

Les opérations de dédouanement peuvent être effectuées par l'entreprise elle-même ou par des prestataires extérieurs (déclarant en douane).¹

2.2.2. Les missions de la douane

Trois missions essentielles peuvent être résumées, ils sont présentés comme suite :

- Une mission de protection qui consiste à lutter contre les trafics illicites, contribuer à la sécurité publique, protéger les entreprises et l'emploi, protéger les consommateurs, assurer la police fiscale et la protection des mers et enfin préserver le patrimoine culturel.

- Une mission fiscale qui a pour objectif est de garantir le recouvrement de toutes les impositions conformément à la réglementation communautaire et nationale.

- Une mission économique, son objectif consiste à développer la compétitivité des opérateurs économiques. Appliquer la politique commerciale, élaborer et diffuser les statistiques du commerce extérieur.²

2.2.3. Les procédures douanières

La procédure de dédouanement s'articule sur deux étapes principales consistant en : formalités préparatoires au dédouanement et formalités du dédouanement, que nous allons présenter comme suit :

2.2.3.1. Les formalités préparatoires au dédouanement

Les formalités préparatoires se résument dans deux notions recouvrant respectivement chacun des stades auxquels se trouvent les marchandises depuis leur introduction sur le territoire national jusqu'à leur affectation à une destination douanière déterminée.³ Donc, il s'agit de la conduite et la présentation en douane des marchandises, ainsi la mise en douane des marchandises.

¹: <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-lestermes/dunedefineddoudouanement.html>, le 20/06/2018 à 13h30

² : BELOTTI Jean, op-cit, 2015.P72

³ : M^r zobiri mustapha et sidani mustapha , procédure de dédouanement des marchandises,. Mémoire ummto

2.2.3.2. Les formalités du dédouanement

Les formalités du dédouanement proprement dit, dont le support administratif est la déclaration en détail que doit déposer le propriétaire des marchandises ou son représentant habilité.¹ Cette déclaration est traitée par le service des douanes selon un circuit comprenant plusieurs étapes à savoir : la recevabilité, l'enregistrement, la vérification, la liquidation des droits et taxes, l'acquittement des droits et taxes et enfin l'enlèvement des marchandises.

Conclusion

Dans chaque opération d'importation ou d'exportation, l'entreprise doit s'assurer d'une logistique, qui suit directement la démarche d'achat ou de vente. La bonne maîtrise de la fonction logistique permet à l'entreprise de réduire les coûts d'approvisionnement et de formuler des offres compétitives en termes de prix et de services.

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 des propriétaires des marchandises, par l'indemnisation des dommages et pertes survenus par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

Néanmoins, les entreprises n'ont pas généralement les moyens matériels et financiers d'organiser elles-mêmes le transport des marchandises ainsi que toutes les étapes nécessaires à une opération d'importation ou d'exportation, cependant le transport international est un moyen important pour réaliser des transactions, et la demande de transport est très stricte pour le commerce, ainsi que certains services logistiques comme le dédouanement, l'assurance et le stockage peuvent être délégués à des opérateurs spécialisés.

¹ : M^{lle} Tahir Katia et Moussaoui Célia, les procédures de dédouanement de marchandise. Mémoire UMTO

Il reste alors à l'entreprise, d'optimiser ses choix, de bien répartir les obligations et les droits avec ses fournisseurs ou clients et à contrôler régulièrement l'efficacité de chaque solution retenue.

Dans le chapitre suivant nous tenterons de d'expliquer la gestion de l'optimisation de la chaîne logistique et ses différentes contraintes qui est devenue une préoccupation des opérateurs économiques dans le contexte de la concurrence internationale.

Chapitre III :
L'optimisation de la
chaîne logistique
internationale et ses
différentes contraintes

Introduction

L'objectif principal de la chaîne logistique internationale, est d'aider les entreprises à planifier et gérer les achats, la production et la distribution en s'alignant sur la demande des clients, afin de pouvoir optimiser les approvisionnements, la production et la distribution.

L'optimisation de la chaîne logistique internationale est un objectif pour toute société souhaitant atteindre l'excellence opérationnelle. Les entreprises doivent utiliser de manière optimale les moyens industriels et logistiques, améliorer et fluidifier les flux au sein de la chaîne logistique.

L'optimisation est un mot-clé qui détermine de nombreux choix stratégiques. Le plus souvent l'objectif est d'optimiser les flux afin de limiter les délais, d'améliorer la satisfaction des clients et plus globalement de réduire les coûts. Cette recherche permanente porte aussi sur les problématiques environnementales des différents éléments composant la chaîne logistique et en particulier en ce qui concerne le transport des marchandises.

Dans un premier temps, dans ce chapitre nous allons tenter de présenter les différents instruments techniques de l'optimisation de la chaîne logistique internationale, ensuite nous allons voir quelle sont les différentes contraintes liées à cette optimisation.

Section 1 : Les instruments techniques de l'optimisation de la chaîne logistique internationale

L'optimisation de la chaîne logistique internationale permet de planifier les flux sur un horizon découpé en périodes en respectant les contraintes de capacités, ainsi la diminution des niveaux des stocks et des délais de livraison et de réalisation, apparaît comme un enjeu majeur dans l'optique de la concurrence. Pour réaliser cet objectif, des différentes méthodes permettent d'optimiser les différentes étapes du processus de la chaîne logistique internationale.

Dans cette première section nous allons présenter les différents instruments de l'optimisation c'est-à-dire le choix d'une solution optimale pour les petites entreprises et la recherche opérationnelle pour les grandes entreprises.

1.1. Le choix d'une solution optimale

Initialement perçue comme réservée aux grandes entreprises, l'optimisation de la chaîne logistique internationale a rapidement montré ses réels apports et ce, aussi bien au sein des multinationales.

En effet, la chaîne logistique internationale peut rapidement devenir un élément clé du développement de l'activité d'une structure pour la simple et bonne raison que l'optimisation logistique aide à atteindre deux objectifs phares d'une entreprise :

- La réduction des coûts logistiques (transport, stockage) offre un important levier à une société : en effet avec des coûts moins élevés, l'entreprise pourra soit augmenter sa marge, soit baisser son prix de vente. Il sera alors possible pour elle de tenter de se différencier des concurrents par le prix et donc augmenter ses parts de marchés et son chiffre d'affaires.

- L'amélioration du service rendu au client est également une manière de se différencier de ses concurrents. L'optimisation de la chaîne logistique d'une entreprise peut effectivement permettre d'assurer une disponibilité permanente des produits, de minimiser les délais de livraison et les erreurs de commande (confusion de produits, mauvaise quantité, etc.) et de proposer un service client de qualité. Autant d'éléments qui peuvent donner de la valeur ajoutée à un service.

1.1.1. Les points d'optimisation de la chaîne logistique internationale

On peut citer plusieurs facteurs et éléments clés nécessitant de la part des entreprises une attention toute particulière dans l'optimisation de la chaîne logistique internationale.¹

1.1.1.1. Les coûts

Une entreprise désireuse de s'approvisionner en produits à l'international et de développer un avantage compétitif doit exercer une certaine compréhension et maîtrise des coûts de ses approvisionnements. Ceci est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit d'une entreprise de commerce de détail puisqu'une bonne partie de ses activités se rattache justement à l'approvisionnement.

¹ : <https://www.pixisoft.com/elements-cles-de-loptimisation-logistique-pme/>, le 02/07/2018 à 08h20

Il est généralement reconnu que les coûts logistiques sont la sommation des différents postes de coûts, soit les coûts d'achat, les coûts de commande, les coûts de stockage ainsi que les coûts de transport. Cette dernière représentant un poste de dépense élevé, le transport est l'un des éléments devant être traité avec une attention particulière, notamment sur la négociation des tarifs, le choix des prestataires, les moyens utilisés. Un élément qui peut permettre d'optimiser grandement à la fois les coûts de la logistique et dans le même temps de garantir une qualité du service au client final.

1.1.1.2. Les flux logistiques

Ces derniers doivent faire preuve d'une importante réflexion autour de leur optimisation et de leurs fonctionnements les uns avec les autres. Flux de production, flux d'approvisionnement, flux de distribution sont autant de flux logistiques au sein de l'entrepôt à optimiser ayant un impact immédiat sur les performances de la logistique d'une entreprise.

1.1.1.3. Les opérations liées à la préparation des commandes

Celles-ci peuvent alors comprendre l'emballage, le conditionnement, la préparation à l'expédition. Les entreprises doivent être capables de pouvoir cerner quelles sont les étapes les plus défaillantes lors de la préparation des commandes ou quelles sont celles pouvant être améliorées, en termes de coût comme d'amélioration du service.

1.1.1.4. Le délai

Les délais représentent un facteur décisionnel important. Le temps est une mesure logistique qui influe directement sur la structure de coûts d'une entreprise. En effet, il importe que les flux matériels soient transportés et disponibles dans des délais convenables. Imaginons un instant l'importance qu'un médicament soit administré à temps pour un malade, que des renforts militaires arrivent à temps sur un terrain d'opération et que de la nourriture soit disponible à quelqu'un qui a faim. Ces situations sont similaires au cas qui nous intéresse. Une entreprise de commerce de gros et de détail doit disposer des marchandises dont elle a besoin au moment opportun. La réduction des délais est un enjeu majeur de la gestion de la chaîne logistique internationale.

1.1.2. Les différents facteurs de l'optimisation de la chaîne logistique

Il existe différents facteurs d'optimisation de la chaîne logistique internationale qui en l'occurrence sont les suivants

1.1.2.1. Des stocks minimums

« Réduisez mes stocks, gardez-les jusqu'à ce que j'en aie besoin ! »

La première étape vers l'optimisation de la chaîne logistique est l'amélioration de la communication au quotidien entre fournisseurs, fabricants et distributeurs.

Muni d'informations précises sur la consommation, le réseau pourra répondre à la demande sans avoir besoin de stock important. L'espace et les coûts présentés par les stocks tampons seront réduits au minimum lorsque ce système d'information au jour le jour intégrera les données sur les actions promotionnelles et les fluctuations saisonnières qui existent déjà dans les bases des données des détaillants.¹

1.1.2.2. Des temps de cycle courts

En s'efforçant de réduire les temps de mise en place et de changement d'outils, les entreprises ont créé un réseau de communication qui reflétait étroitement et précisément les besoins réels des clients et permettait donc des temps de réponse plus courts. Cette tendance a atteint un stade où il est maintenant obligatoire pour les membres d'une chaîne logistique de pouvoir réduire le temps de cycle. Pour répondre aux besoins il est essentiel d'avoir un système d'approvisionnement flexible, capable de suivre le mouvement des produits en fonction des conditions du marché, des actions promotionnelles et des attentes des micromarchés. Une grande part de l'effort d'amélioration de la chaîne logistique est axée sur la réduction au niveau minimum du temps nécessaire entre l'emballage des produits et leur mise en place dans les rayons.

1.1.2.3. Optimisation du facteur Transport

Le transport est un maillon indispensable qui assure la liaison entre les différents maillons de la chaîne logistique internationale, notamment la logistique avale.²

¹ : C. POITIER Charles et collectif, op-cit,2001, P24

² : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01623542/document>, le 12/08/2018, à 13H40

Au même titre que les opérations de production, les opérations de transport devront être optimisées parce que susceptibles d'induire des coûts considérables. En effet, même si ces coûts peuvent varier considérablement selon les produits et les destinations.

1.1.2.4. Prévenir les risques

Si le maintien de la qualité passe par la standardisation, il ne faut pas pour autant en oublier les risques. Vous pouvez être responsable d'une erreur qui aura des répercussions chez votre client, ou subir le poids d'une erreur du fournisseur de votre fournisseur.

Des situations compliquées, que l'on peut éviter grâce à une bonne prévention, l'optimisation du contrôle logistique et une relation de confiance avec les autres membres de la supply chain.¹

Les risques de la supply chain sont souvent traités avec moins de rigueur que la sécurité dans les entreprises. Sans doute par procrastination : la tâche est fastidieuse et n'est gratifiante que quand le risque se réalise. Or les supply chains sont devenues plus rapides, plus tendues, moins coûteuses, plus Lean, plus courtes, plus globales... par rapport aux supply chains qu'il y a vingt ans, les risques se sont multipliés.²

1.1.3. Les avantages directs de l'optimisation de la chaîne logistique

Une amélioration logistique globale va avoir des impacts directs sur différents aspects de la gestion de la supply chain. Des gains que vous pourrez mesurer sur les différents KPI que vous aurez fixés à votre service logistique.

1.1.3.1. Gains de frais de stockage

Le juste à temps permet de les limiter, et l'optimisation logistique a pour objectif final de les supprimer.

1.1.3.2. Optimisation des livraisons (délais et frais)

Si votre camion arrive au moment où votre dernier lot est étiqueté, votre temps et votre trésorerie sont optimisés.³

¹ :<https://www.isatech.fr/optimisation-logistique-7-regles-dor-pour-booster-gestion-supply-chain/>, le 11/07/2018 à 12h15

² : PERROT Alain (et collectif), op-cit .2015 . P164

³ :<https://www.isatech.fr/optimisation-logistique-7-regles-dor-pour-booster-gestion-supply-chain/>, le 11/07/2018 à 12h15

1.1.3.3. Amélioration de la traçabilité

Vous pouvez connaître en temps réel l'état d'avancée d'une production ou d'une livraison. Des données mises à jour continuellement, qui vous garantissent la qualité de la chaîne et de l'information.

1.1.3.4. Gestion des risques plus performante

Augmenter la qualité du système c'est réduire le risque d'erreur. Préparer des processus de gestion de risque, c'est se tenir prêt à réagir au moindre problème.

La supply chain est devenu : volatile, incertaine, complexe, ambiguë. Face à ce défi, la gestion des risques doit être abordée avec minutie et discernement. Sa réponse doit être systématique. Ce qui compte, à l'issue de l'analyse de risque, n'est pas de vivre dans l'angoisse permanente d'une catastrophe hypothétique, mais de répondre sereinement, à la question : Que doit-on décider et faire ?¹

1.1.3.5. Amélioration de la relation industrie commerce

L'optimisation de la chaîne logistique augmente les performances de tous ses acteurs. Une collaboration gagnant-gagnant qui incite à continuer d'évoluer avec les mêmes partenaires.

Une bonne gestion logistique permet donc de valoriser davantage vos ressources. Que ce soient le temps, l'argent, les ressources humaines ou techniques, vous pouvez les optimiser en les coordonnant au maximum. Sa gestion numérisée permet d'ailleurs d'intégrer les données récoltées et de les exploiter à tous les niveaux de l'entreprise.

Au regard de la présentation liée aux choix d'une solution optimale nous pouvons dire que cette opération fait référence à des plusieurs facteurs. Dans le cas des grandes entreprises, la recherche opérationnelle est considérée comme un maillon principal dans l'optimisation de la chaîne logistique. Celle-ci est l'aspect de notre point prochain.

1.2. La recherche opérationnelle

La recherche opérationnelle (RO), aussi appelée aide à la décision, est la discipline des outils et méthodes scientifiques utilisables pour élaborer de meilleures décisions. C'est un ensemble de méthodes et techniques visant à résoudre des problèmes d'optimisation.

¹ : PERROT Alain et collectif, op-cit .2015 . P164

1.2.1. Définition

La Recherche Opérationnelle c'est une discipline moderne qui utilise modèles mathématiques, statistiques et des algorithmes pour modéliser et résoudre des problèmes complexes, en déterminant la solution optimale et en améliorant la prise de décisions. Cette matière reçoit aussi le nom de Recherche Opérationnelle ou Aide à la Décision.¹

Autrement dit La Recherche opérationnelle est un ensemble de méthodes et de modèles susceptibles de clarifier et de résoudre nombre de problèmes de gestion et d'organisation.²

La recherche opérationnelle (RO) peut se définir comme la mise en œuvre de méthodes scientifiques, essentiellement mathématiques, en vue de prendre la meilleure décision possible. Établir plus précisément quand entre en jeu la recherche opérationnelle dans un processus de prise de décision est une tâche plus difficile. En effet, l'expert en recherche opérationnelle exploite des connaissances provenant de sources particulièrement variées qu'on peut classer en trois grandes catégories : les mathématiques appliquées, l'informatique et les modèles métiers.³

Après avoir défini la recherche opérationnelle nous tenterons de présenter quelque élément historique de cette dernière.

1.2.2. Quelques éléments historiques

On a l'habitude de situer la naissance de la RO lors de la seconde guerre mondiale, au sein de l'armée britannique. Qui a commencé à formaliser un certain nombre de problèmes stratégiques, tel l'optimisation du parcours ou de la composition des convois maritimes ou encore celle du positionnement des radars etc.

La dénomination est restée par la suite, même si le domaine militaire n'est plus le principal champ d'application de cette discipline, le mot opérationnel prenant alors plutôt le sens d'effectif. Ce sont donc ces mathématiciens qui ont créé une nouvelle méthodologie caractérisée par les mots-clés modélisation et optimisation.

¹ : http://www.phpsimplex.com/fr/cas_reels.htm, le 15/07/2018 à 09h00

² : PHELIZON Jean-François, Méthodes et modèles de la recherche opérationnelle, 1998

³ : <http://www.roadef.org/pdf/LivreBlancRO.pdf>, le 15/07/2018 à 11h30

Au cours des années 1950 le développement de la RO s'est transformé en véritable engouement une sorte de rêve semble être partagé à savoir la possibilité de traiter les problèmes, en 1960 les progrès s'attaquent à des problèmes de plus en plus difficiles. Le ton est à l'enthousiasme, beaucoup pensent que l'on dispose d'un dispositif essentiel de rationalisation de l'action humaine dans les systèmes organisés.¹ Au milieu des années 1970, sans doute à cause d'un excès d'enthousiasme au départ et à l'inadéquation des moyens informatiques à l'application des méthodes de la RO, la discipline s'essuie. A partir du milieu des années 1990, on assiste à un retour en force la RO, les outils informatiques étant maintenant à la hauteur des méthodes proposées par la Recherche Opérationnelle.

1.2.3. Implantation dans le monde des entreprises

Malgré son importance, la R.O. est encore peu utilisée dans le monde industriel, soit à cause du manque d'information des décideurs, soit par le manque de pertinence de l'outil ou sa difficulté de mise en œuvre. Les principales craintes émises par le décideur quant à l'application de modèles R.O. dans son entreprise sont :

1.2.3.1. Une prise en compte limitée des facteurs

Pour les questions stratégiques, la réponse « pure et parfaite » d'une solution mathématique semble rarement applicable. Même si la recherche opérationnelle intègre beaucoup de facteurs, si certains aspects sont relativement faciles à modéliser au sens mathématique du terme (le coût, la rentabilité, la distance, la durée, la cadence, par exemple), d'autres éléments sont en revanche plus difficiles à modéliser : contraintes légales, volonté commerciale de faire barrage à un concurrent, importance des relations avec les élus, climat social, etc. Le poids de ces éléments dans la décision est pourtant important, parfois déterminant.

1.2.3.2. Un investissement important

L'outil mathématique lui-même exige un niveau élevé de connaissances mathématiques, une bonne aptitude à modéliser les problèmes et décrire les facteurs ; ces contraintes sont consommatrices de temps et d'argent (que ce soit par développement interne, qui consomme des ressources ; ou par développement externe, qui consomme de l'argent). Il est alors nécessaire de trouver un équilibre entre l'investissement nécessaire et les retombées prévues.

¹ : NAKHLA Michel et collectif, recherche opérationnelle, France .2010.P 7

1.2.3.3. Pour des événements peu fréquents

L'entreprise ne bénéficie pas de l'effet d'expérience : d'une fois sur l'autre, le problème concerne un service différent, ou les responsables ont changé entre deux études. Il est donc difficile d'entretenir les compétences R.O. à l'intérieur de l'entreprise.

Le décideur devra prendre ces différents aspects en compte lorsqu'il décidera ou non de mettre en œuvre des modèles de recherche opérationnelle dans son entreprise.

A terme de cette section nous pouvons dire que les instruments techniques de l'optimisation de la chaîne logistique internationale que nous avons présenté dans cette section occupent une place importante pour l'évolution des échanges à l'internationale. Cependant, il est nécessaire de prendre en compte les différentes contraintes d'optimisation de la chaîne logistique. C'est ce que nous tenterons de présenter dans la section qui suit.

Section 2 : L'analyse des contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique internationale

L'optimisation de la chaîne logistique à l'international suppose la bonne compréhension du niveau d'exigence d'un marché et la mise en œuvre de solutions adaptées qui permettront de répondre à des attentes multiples : réactivité, coût, flexibilité, visibilité sur toute la chaîne.

La solution optimale à un problème d'optimisation ne peut que très rarement être déterminée en un temps précis. Il est donc souvent nécessaire de trouver des modes de résolution qui fournissent une solution de bonne qualité dans un laps de temps raisonnable.

Dans cette deuxième section nous allons faire une analyse des contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique ou nous allons voir le choix d'une solution optimale et les différents contraintes.

La chaîne logistique internationale est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, en utilisant des outils et des méthodes qui vise à améliorer l'approvisionnement en réduisant les stocks, les délais de livraison et les coûts. On parle ainsi de travail en « flux tendu » pour caractériser la limitation au minimum des stocks dans toute la chaîne logistique.¹

¹ : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/logistique-internationale.html>, le 10/09/2018, à 21h20.

2.1. Les étapes de l'expédition des marchandises

Les étapes de la livraison incluent l'emballage de la marchandise, le chargement, le transport qui peut être multimodal (routier, maritime, aérien) selon la destination, le stockage, le déchargement, le dédouanement et l'acheminement final à l'acheteur étranger. Suivant la nature de la marchandise (c'est le cas par exemple d'une matière dangereuse), le respect de certaines contraintes imposées par la réglementation internationale et/ou locale est obligatoire pour certaines des étapes de la chaîne d'expédition.

2.2. L'organisation et les principaux acteurs de la chaîne logistique internationale

Le gestionnaire logistique responsable de l'exportation de la marchandise devra s'assurer que les contrats passés avec les différents acteurs intervenant dans la chaîne de livraison soient détaillés et précis. Et ce, en termes de responsabilités sur la détérioration de la marchandise, pendant le transport ou pendant les étapes de chargement et de déchargement, sur le retard occasionné par les phases de stockage et de transit ou encore sur le vol du produit. Il devra également veiller à ce que la marchandise soit convenablement assurée en cas de dégradation, de perte ou de vol. Le passage en douane devra lui aussi être pris en compte dans le coût global de l'expédition. L'emballage pourra éventuellement nécessiter une conception particulière, des matériaux adéquats, des règles bien spécifiées et une limitation de la quantité suivant la nature du produit et selon la réglementation internationale en vigueur.¹

Des documents administratifs spécifiques comme les documents de transport devront accompagner la marchandise. Le gestionnaire logistique responsable de l'expédition d'un produit à l'étranger devra trouver la solution la plus économique et la plus fiable pour amener à destination une marchandise dans le respect des délais et de la sécurité des biens et des personnes. Il pourra faire appel à un ou plusieurs transitaires qui pour chaque étape de la chaîne logistique internationale apporteront leur contribution selon leurs compétences : transport, dédouanement, groupages de marchandises. Les termes commerciaux internationaux (ou Incoterms) fixent les règles, les modalités et les documents permettant à deux parties situées dans deux pays différents de passer un contrat commercial international.

¹ : https://www.over-blog.com/Questce_que_la_logistique_internationale_Informations-1095203869-art120655.html, le 11/09/2018 à 13h23.

2.3. Principales méthodes d'optimisation

Il existe deux grandes catégories de méthodes d'optimisation : les méthodes exactes et les méthodes approchées.

2.3.1. Les méthodes exactes

Les méthodes exactes permettent d'obtenir une solution optimale à chaque fois, mais le temps de calcul peut être long si le problème est compliqué à résoudre et surtout si le nombre de variables devient très grand et c'est le cas dans la plupart des problèmes concrets.

2.3.2. Les méthodes approchées

Les méthodes approchées, encore appelées heuristiques et/ou méta-heuristique, permettent d'obtenir rapidement une solution approchée, donc pas nécessairement optimale. Pour tous les problèmes, lorsque leur dimension est raisonnable, alors ils sont résolus par des algorithmes exacts qui donnent une solution optimale, mais si leur dimension est assez grande ces problèmes sont résolus par des méthodes approchées.

La plupart des méthodes approchées sont inspirées par des phénomènes naturels. Elles utilisent la mémoire d'interactions précédentes sous différentes formes et elles partagent les mêmes avantages et inconvénients.¹

2.3.2.1. Principaux ingrédients des méta-heuristiques

Pour adapter une méta-heuristique à un problème d'optimisation particulier, il est nécessaire de modéliser adéquatement un certain nombre d'ingrédients. Ces principaux cinq ingrédients sont :

- L'ensemble S des solutions ; cet ensemble définit le domaine dans lequel la recherche d'un optimum va s'effectuer.

- La fonction objectif f à minimiser ; cette fonction induit une topologie sur l'espace de recherche, avec des montagnes (mauvaises solutions), des vallées (régions autour d'un minimum local), etc.

- Le voisinage d'une solution ; utilisé dans le cadre de la Recherche Locale, ce concept indique les déplacements possibles dans S . L'exploration de S consiste à parcourir un chemin qui se dirige à chaque pas d'une solution vers une solution voisine.

¹ : BRUN Daniel et collectif, op-cit, 2014 . P 94

- L'opérateur de combinaison ; utilisé dans le cadre des Méthodes Évolutives, cet opérateur permet de générer de nouvelles solutions à partir des solutions présentes dans la population courante.

2.3.2.2. L'espace des solutions

L'espace S des solutions représente le domaine dans lequel la recherche d'un optimum va s'effectuer. Le premier réflexe de toute personne désireuse d'adapter une méta-heuristique à un problème d'optimisation particulier, est de définir S comme l'ensemble des solutions réalisables, c'est-à-dire celles qui satisfont toutes les contraintes du problème considéré. Cependant, un tel choix n'est pas forcément le plus judicieux. En effet, il existe de nombreux problèmes pour lesquels la détermination d'une solution réalisable est un problème difficile, un excellent exemple étant la confection d'horaires de personnel.

De plus, même dans le cas où il est facile de déterminer des solutions réalisables, il peut être difficile de définir un voisinage qui ne modifie que légèrement une solution courante tout en conservant la réalisabilité des solutions. Ainsi, il peut parfois être plus adéquat de définir S comme un ensemble de solutions ne satisfaisant pas forcément toutes les contraintes du problème considéré. La fonction à optimiser devra alors bien sûr tenir compte de la violation éventuelle de certaines contraintes.

2.3.2.3. La fonction à optimiser

La fonction f à optimiser induit une topologie sur l'espace de recherche. La recherche d'un optimum correspond donc à la recherche de la vallée la plus profonde dans S . Même dans le cas où S ne contient que des solutions réalisables, le meilleur choix pour f n'est pas nécessairement l'objectif du problème considéré. En effet, si la topologie induite par f manque de relief, il peut être difficile de guider la recherche vers un optimum global. À titre d'exemple, pour un problème d'ordonnement d'un atelier à cheminements multiples dont l'objectif est de minimiser C_{max} , il se peut que plusieurs solutions aient le même C_{max} alors qu'une de ces solutions est peut-être préférable aux autres car des machines terminent peut-être leur usinage plus tôt.¹

¹ : <https://www.gerad.ca/~alainh/ChapitreOrdonnement.pdf>, le 21/07/2018 à 12h50

Après avoir présenté les différents modes d'optimisation de la chaîne logistique nous pouvons dire que l'optimisation de tous les composants de la supply chain permettent à une entreprise de gérer efficacement le cycle qui conduit de la conception à la commande et à la livraison. Un seul objectif : livrer aux clients, en temps et en heure, des produits de qualité au meilleur prix. Cependant il existe plusieurs contraintes liées à cette optimisation de la chaîne logistique. C'est ce que nous allons présenter dans le point suivant.

2.4. Les différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique

Les enjeux liés à la performance opérationnelle sont aujourd'hui bien identifiés par les Supply Chain Managers. Cette performance se mesure sur plusieurs axes :

>L'efficacité, qui traduit la capacité de la Supply Chain à répondre aux objectifs d'approvisionnement de l'entreprise en termes de qualité, de coûts et de délais ;

L'efficience du dispositif d'approvisionnement lui-même, qui consiste à obtenir les meilleurs résultats tout en optimisant les ressources utilisées dans ce but ;

>La résilience face aux risques opérationnels susceptibles d'entraîner des défaillances ou des ruptures d'approvisionnement.

A l'heure actuelle, les échanges sont de plus en plus mondialisés, avec des fournisseurs qui peuvent être géographiquement très dispersés.

De fait, la probabilité de rencontrer des aléas impactant la production, le transport ou le prix des biens échangés augmente, avec des conséquences immédiates en termes d'approvisionnement. Dans le même temps, les chaînes d'approvisionnement tendent à se ramifier et à impliquer de plus en plus d'acteurs différents : les grands fournisseurs travaillent avec des sous-traitants, qui eux-mêmes se fournissent auprès d'autres groupes, ce qui crée des relations d'interdépendance. Dans ce contexte, il devient complexe pour les responsables de Supply Chain de maîtriser l'ensemble des informations, des coûts et des risques opérationnels associés à la gestion des approvisionnements. Néanmoins, cette maîtrise de la Supply Chain est essentielle pour la performance de l'entreprise elle-même, d'autant plus quand celle-ci évolue dans un marché fortement concurrentiel.

Les contraintes de la chaîne logistique internationale sont liées à plusieurs acteurs qui sont :

¹ :https://www.generixgroup.com/sites/default/files/GENERIX_EBOOK_SUPPLYCHAIN_VWEB1.pdf, le 24/07/2018 à 14h30

2.4.1. La sécurité

Les enjeux de sécurité figurent parmi les challenges les plus difficiles à adresser par les Supply Chain Managers. Les menaces sont multiples, protéiformes, potentiellement destructrices, souvent impossibles à prévoir. Concilier performance, qualité et pilotage, tout en réduisant les coûts et en maîtrisant les risques : tel est, aujourd'hui, le paradoxe que tous les Supply Chain Managers doivent résoudre. Mission impossible ? Ce challenge n'est évidemment pas aisé à atteindre, a priori.

La Supply Chain étendue devient difficilement maîtrisable La difficulté majeure réside dans l'obtention d'une vision de bout en bout de la chaîne pour maîtriser les trois piliers d'une politique de sécurité : anticiper les risques, réagir rapidement et minimiser les impacts.

La complexité des processus logistiques, la vitesse d'exécution attendue, l'emprise géographique des échanges et la multiplicité des parties prenantes (transporteurs, transitaires, ports, aéroports, fournisseurs, sous-traitants, clients, douanes, ...) ne facilitent guère la tâche de ceux qui sont garants du service rendu aux clients.

La maîtrise des flux au travers des partenaires qui aident l'entreprise à les exécuter revêt aujourd'hui un caractère stratégique clé pour séduire et fidéliser les clients, et pour se différencier de la concurrence. Par contre, les risques ne manquent pas : depuis l'indisponibilité du système d'information jusqu'à la défaillance de fournisseurs, le vol ou les catastrophes naturelles... Tous ces événements entraînent des coûts directs, indirects, une altération de l'image de l'entreprise, des pertes de clients... voire la faillite de l'entreprise, si celle-ci n'est pas capable de conserver, de bout en bout, la maîtrise opérationnelle de sa Supply Chain.

2.4.2. Les coûts

Représentant un poste de dépense élevé. Le transport est l'un des éléments devant être traité avec une attention particulière, notamment sur la négociation des tarifs, le choix des prestataires, les moyens utilisés. Un élément qui peut permettre d'optimiser grandement à la fois les coûts de la logistique et dans le même temps de garantir une qualité du service au client final.¹ Les coûts de l'entreprise augmentent à mesure qu'elle élargit ces activités

¹ : <https://www.pixisoft.com/elements-cles-de-loptimisation-logistique-pme/>, le 24/07/2018 à 16h10

2.4.3. Le délai

Les contraintes temporelles que doit respecter un système réactif proviennent du fait qu'il doit réagir au rythme de son environnement. Ceci demande la prise en compte de deux visions différentes du temps. Le temps comme durée, qui concerne à la fois le rythme auquel les entrées doivent être prises en compte et la vitesse de la production de sorties comme réaction aux entrées ; le temps comme une suite d'*instants*, auxquels le système doit déclencher ou arrêter l'exécution d'une activité ; cet instant peut être lié à une spécification non nécessairement. Ces contraintes doivent être exprimées à la spécification du système, prises en compte pendant sa conception et testées sur son implémentation. Elles doivent être impérativement satisfaites, ce qui demande une implémentation efficace et une évaluation précise du temps de réaction des programmes.¹

Les entreprises doivent être en mesure dans un premier temps de bien comprendre l'impact de l'optimisation de leur chaîne logistique sur leur activité.

Cela se caractérise ainsi notamment par une amélioration des réponses apportées aux demandes des clients, un gain de temps non négligeable dans l'organisation et le traitement des relations logistiques (livraison, commande, etc.).

Conclusion

Obtenir une visibilité sur l'ensemble de la chaîne logistique internationale du fournisseur au client final (ou aux clients du client), en passant par tous les intervenants est un principe.

Dans ce chapitre, nous avons présenté en premier lieux, les instruments techniques de l'optimisation de la chaîne logistique internationale, ensuite nous avons présenté et analysé les différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique internationale.

La gestion de la chaîne logistique internationale est aujourd'hui devenue un élément clé. En effet, les enjeux liés à l'optimisation de cette dernière sont nombreux et ont bien souvent un impact direct sur les performances des entreprises. Celles-ci doivent ainsi impérativement cerner le rôle de ces enjeux afin de pouvoir faire face le plus efficacement possible.

¹ : <https://www.pixisoft.com/elements-cles-de-loptimisation-logistique-pme/>, le 24/07/2018 à 16h10

L'optimisation de la chaîne logistique internationale est une opération fastidieuse qu'il est recommandé de réaliser avec l'aide d'outils adaptés qui permettront de la rendre moins complexe. Elle consiste à mettre en place les solutions qui s'imposent pour améliorer l'organisation de la gestion de la chaîne logistique d'une part, et de réduire les coûts relatifs au processus logistique.

De nos jours, l'évolution des besoins et des attentes en logistique oblige les entreprises à faire preuve de réactivité soutenue. Les exigences croissantes de réduction des délais leur imposent une gestion rationalisée, sans faille, de la chaîne logistique. L'optimisation offre la possibilité d'atteindre cet objectif grâce à l'utilisation de solutions applicatives.

Dans le chapitre qui suit, il sera question de mettre en avant les aspects ainsi que les contraintes de l'optimisation de la chaîne logistique internationale, au sein de notre organisme d'accueil, qui n'est autre que la SPA Flèche Bleue Algérienne.

Chapitre IV :

Etude des différentes
contraintes à l'optimisation
de la chaîne logistique au
sein de la société SPA LA
FLECHE BLEUE
ALGERIENNE

Introduction

Ce chapitre, qui est le cas pratique, va être consacré à l'étude des différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique au sein de La société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE, parc Alger

Plus concrètement, on commencera par une présentation de la société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE. Ensuite, on abordera une étude sur le fonctionnement de cette société, et enfin, on présentera les différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique au niveau de La société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE

Section 01 : Présentation de SPA Flèche Bleue Algérienne

La société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE, s'est imposée dans le monde des transports de marchandises depuis plusieurs années.

Le développement des différentes activités (transferts régional, national et international, messagerie, stockage) a permis à notre entreprise d'accroître considérablement ses moyens en personnel, en parc et en logistique, d'où la création d'autres parcs sur le territoire algérien.

Cette croissance la place naturellement parmi les premières entreprises Algérienne.

Dans un premier temps, dans cette première section nous allons tenter de faire une Présentation de l'organisme SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE, puis faire un Aperçu historique sur cette société. Et enfin présenter les différentes marchandises transportées et les différents clients.

1.1. Historique de la société

La SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE crée le 4 Novembre 2004 à skikda par M^r Mahfoud Ameer Zaimeche, le parc d'Alger a été créé le 16 Août 2007 et celui d'Oran le 27 Novembre 2007.

Au départ cette société avait commencé avec une flotte avoisinant les 41 camions, petit à petit ce nombre s'est accru atteignant aujourd'hui le nombre de 330 tracteurs-routiers, semi plateau, semi bâché, semi frigorifique, semi citerne alimentaire, camion 10 T, camion 3T5, camion-citerne, un porte char.

1.2. Présentation la SPA Flèche Bleue Algérienne

La société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE est dirigée par un directeur général M^r Mahfoud Ameer Zaimeche, son siège se situe à Skikda. Avec un capital social de 1 555 560 000.00 DA.

La superficie des entrepôts à travers le territoire national est de 34600M²

La société contient 410 ensembles routiers : plateaux, portes conteneurs, semi bâchées, semi frigos, plus de 20 véhicules petits tonnages allant de 1,5 à 10 T

Le nombre de kilomètres parcourus par an est de 40 millions de kilomètres.

Les différents secteurs d'activités de la société sont : La logistique, le stockage et la distribution.

1.2.1. Présentation du parc Alger

Le parc de la SPA Flèche Bleue Algérienne, d'une superficie de 3 700 m², se situe en plein cœur de la cité Benrahmoune wilaya de Boumerdes .

Le parc roulant d'Alger est constitué de 53 camions : 24 camions bâchés, 17 camions plateaux (aptés à charger des conteneurs), 4 ensembles frigos, 3 camions 10T, 5 camions 3,5 T.

L'entrepôt est d'une superficie de 2 000 m².

1.3. L'organigramme général de la société

La société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE fonctionne selon une structure hiérarchique et fonctionnelle, il est structuré en : 1 directeur générale et 4 sous directions.

1.3.1. La direction générale

Elle se situe en plein cœur de la Zone Industrielle HAMROUCHE HAMOUDI Skikda

1.3.2. Les sous directions

La société FLECHE BLEUE ALGERIENNE contient 4 sous-directions elles sont présentées comme suit :

1.3.2.1. DGA Oran (Directeur générale adjoint d'Oran)

Elle se situe en plein cœur de la de la Zone d'activité Oued Tlillet, wilaya d'Oran

Elle se devise en deux : La direction financière et comptable et Responsable des ressources humaines

La direction financière et comptable comporte :

- Le chef comptable
- Le comptable client
- Le comptable fournisseur

Responsable des ressources humaines

Ellecomporte :

- Les charges paye
- L'assistante RH

1.3.2.2. DGA Alger (Directeur générale adjoint d'Alger)

Se situe à la Cité Berahmoune, Corso, wilaya de Boumerdès. Elle comporte :

- Un service logistique
- Un service commercial
- Un Département de facturation

1.3.2.3. Responsable du site M'sila

Elle comporte :

- Une structure de formation HSE (hygiène et sécurité environnement)
- Une structure de management qualité

1.3.2.4. Responsable du site Skikda

Elle comporte :

- Le département d'achat
- Le département informatique

La société compte entre 500 et 3000 employés répartis dans les différentes directions.

1.4. Les différents parcs et entrepôts de La société :

Tableau N°1 : Le nombre d'entrepôts et des différents parcs de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE

Wilaya	Nombre d'entrepôts	Nombre de parcs
Skikda	2	1
Annaba	1	0
Sétif	1	0
Mssila	0	1
Bejaia (Akbou)	0	1
Boumerdes (parc Alger)	1	1
Blida (Boufarik)	1	1
Alger (Tassala El Merja)	1	1
Oran (Hassi Ameur)	1	0
Oran (Oued Tlillet)	1	1
TOTAL	09	07

Source :Tableau établie par nos soins à partir des données récoltées au service logistique de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE. Janvier 2018

En référence au tableau ci-dessus, nous remarquerons une répartition aléatoire en ce qui concerne les parcs de l'entreprise. En effet, certains entrepôts en l'occurrence celui d'Annaba ,Sétif et Oran ne procède pas de parc, tandis qu'elle procèdent des entrepôts, et inversement pour Msila et Bejaia.

1.5. Les différentes marchandises transportées

Le transport de marchandise se fait par parc c'est-à-dire chaque parc est spécialisé dans le transport de certains marchandises.

1.5.1. Parc d'Alger

- HYGIENE : les couches pour bébé, papier mouchoir, serviettes pour femme...
- Détergents : savon, savon liquide, test, isis....
- Boisson : coca cola, Pepsi
- Produits pharmaceutique
- Les pièces de rechange et l'huile de voiture

1.5.2. Parc Oran

- Boisson : coca cola
- Le ciment (Lafarge)
- Produits pharmaceutique

1.5.3. parc Akbou

- Le Jus et l'eau (Toudja)
- Danone

1.5.4. parc BBA

- Le ciment (Lafarge)
- Les sacs vides du ciment

1.5.5. Parc Skikda

- Boisson coca cola
- Plastique pour la fabrication des bouteilles

1.6. Les différents clients de La société : Voir Annexe N°02 page 106

Tableau N°2 :Le nombre de rotation mensuelle des différents clients et les marchandises transportées de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE

Clients	Marchandises	Nbr de rotation (mois)
ALGAD	Coca cola en canette	36
CASTEL	Boisson coca cola	31
SBOA SGT	Boisson coca cola	13
DHC	HYGN, Détergents	291
FRUITAL TRANSFERT	Boissons	29
FRUITAL	Boissons	142
SANOFI	médicaments	15
UNILIVER	boissons	29
PEPSI	boissons	23
TOTAL	Pièces de rechange, huile de voiture	60
EURO PRO	Equipement des agents de sécurité	10

Source :Tableau établie par nos soins à partir des données récoltées au service logistique de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE. Janvier 2018

Le tableau ci-dessus, nous renseigne sur le nombre de rotation effectués au mois de janvier 2018 pour les clients les plus importants de la SPA Flèche Bleue Algérienne, par voie de fait, la diversification des produits et des secteurs que cette dernière prend en charge, c'est un indice de variété par rapport à sa politique commerciale.

1.7. Transport exceptionnel

LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE propose des solutions adaptées à tous les besoins concernant le transport exceptionnel, le stockage et la logistique.

1.7.1. Transport

- Transport frigorifique
- Transport de citerne alimentaire
- Transport de container
- Transport exceptionnel

1.7.2. Stockage

- Stockage courte et longue durée
- Manutention
- Dépotage de container
- Transit

1.7.3. Logistique

- Entreposage, magasinage
- Gestion de stock
- Préparation de commandes
- Solutions logistiques personnalisées

1.8. L'essor de la société

Certaines wilayas (l'équivalent des départements) héritent d'un surplus qui finit par se périmer tandis que d'autres souffrent de pénurie. Grâce à son réseau d'entrepôts et à sa flotte de véhicules de petit tonnage, FBA vise à se placer sur un marché en plein essor.

La Tunisie et le Maroc sont aussi au programme du transporteur. « Nous prévoyons d'ouvrir le premier parc de La Flèche bleue algérienne en Tunisie. Il sera situé à Radès, autour du port de commerce. » Dit le directeur générale.

La société Flèche Bleue Algérienne envoie des camions vides pour transporter des bouteilles vides (les petites bouteilles en verre de coca), et le shampoing de la Tunisie vers l'Algérie. De l'autre côté, la société transporte le chocolat (maxon) vers la Tunisie.

Pour le Maroc, il faudra attendre l'ouverture de la frontière. FBA effectue le transport de marchandises uniquement par voie terrestre.

Enfin la présentation de la société SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE nous permet de comprendre que la société est spécialisée dans le stockage et la distribution, elle occupe une place de leader, ces deux activités sont exercées dans le domaine de la logistique qui joue un rôle très important dans la société.

Cependant l'optimisation de la chaîne logistique au sein de la société LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE nécessite plusieurs démarches afin d'être plus performant et plus compétitif. Il ne faut pas oublier aussi que l'optimisation de la chaîne logistique est soumise à des contraintes. C'est pourquoi on parle de l'optimisation de la chaîne logistique et de ses différentes contraintes, c'est ce que nous allons tenter de présenter dans la section 2 de ce présent chapitre.

Section 2 : Les contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique internationale, cas de la Flèche Bleue Algérienne

L'optimisation de la chaîne logistique consiste à mettre en place les solutions qui s'imposent pour améliorer l'organisation de la gestion de la chaîne logistique d'une part, et de réduire les coûts relatifs au processus logistique. En effet, il existe plusieurs contraintes qui sont liées à cette optimisation.

Dans cette section nous allons essayer de voir quelle est l'importance de la logistique au sein de la société Flèche Bleue Algérienne puis nous allons déterminer les différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique.

2.1. Le rôle du service logistique au sein de la société Flèche Bleue Algérienne

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence son activité. C'est une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible.

La logistique est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients. Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut constituer un avantage concurrentiel.

2.1.1. L'importance de la logistique

La logistique fait partie des fonctions stratégiques clés au sein de la société Flèche Bleue Algérienne, c'est une fonction très importante pour la société, elle est utilisée pour une meilleure relation client et pour une meilleure satisfaction.

Le rôle principal de la logistique dans la société Flèche Bleue Algérienne c'est l'optimisation des activités de l'entreprise grâce à des différentes méthodes mises en œuvre.

2.1.2. Les missions du logisticien

Selon le périmètre ou sous-système logistique dans lequel il intervient, le logisticien a pour mission de planifier, coordonner et optimiser l'ensemble des flux de marchandises et de personnes pour atteindre un niveau de service fixé aux meilleures conditions économiques.

Dans le périmètre de la logistique externe / en amont comme en aval, le logisticien prend le relais dès que la marchandise à livrer par le fournisseur, ou au client est disponible pour l'expédition. Il organise, planifie et supervise les opérations d'emballage, de conditionnement des unités logistiques, empotage/dépotage, groupage et dégroupage, la gestion de la manutention, la gestion des stocks, la gestion d'entrepôts, la déclaration en douanes et la livraison. Le logisticien modélise la logistique détermine le réseau de transport. Dans le cas du transport multimodal, il effectue le choix des moyens de transport

et veille à limiter les ruptures de charge. Le logisticien évalue, contrôle et optimise les coûts logistiques.

Le logisticien est également un facilitateur de la collaboration entre l'entreprise et ses partenaires (clients, fournisseurs, sous-traitants, prestataires logistiques, transporteurs).

2.1.3. La démarche qualité de la société

Les exigences que La société Flèche Bleue Algérienne impose dans sa démarche qualité ont pour but : La satisfaction des besoins de nos clients, la livraison intacte de leur marchandise et le respect des réglementations en vigueur.

La société Flèche Bleue Algérienne élabore des indicateurs qui permettent de mesurer et d'améliorer la qualité du service rendu :

- Indicateurs de qualité sur les véhicules

L'équipement du véhicule, l'âge, la signalétique, l'entretien général.

- Indicateurs de qualité sur le personnel

Tenue vestimentaire, badge, règles de conduite, présence.

- Indicateurs de qualité sur le service rendu au client

Respect des horaires de livraison, maintiens de la qualité du produit à livraison, comportement des chauffeurs.

Ces indicateurs sont régulièrement optimisés pour disposer de tableaux de bord performants.

La présence sur l'ensemble du territoire national nous permet une bonne réactivité.

Pour chacun des clients, La société Flèche Bleue Algérienne doit apporter la solution transport amont-aval.

La société Flèche Bleue Algérienne a adopté une forme d'organisation qui vise à améliorer nos performances pour mieux satisfaire nos clients.

Cet objectif exige non seulement une organisation flexible et réactive offrant des services d'une qualité irréprochable, mais aussi une grande maîtrise des coûts et une gestion raisonnée des hommes et des équipements.

Qu'il s'agisse de transports inter site, de transports de marchandises, de transport vers la Tunisie, la qualité des services rendus est notre priorité et la ponctualité est notre mot d'ordre.

Aujourd'hui afin de pouvoir répondre aux exigences des clients, La société Flèche Bleue Algérienne a pu implanter sur tout le territoire national allant de l'Est vers le Centre et l'Ouest.(voir Anneve N°1 page 105)

2.1.4. La Plateforme logistique

Pour l'optimisation de la livraison, Stock La société Flèche Bleue Algérienne propose tous les services d'une plateforme logistique :

- Parc roulant (les moyens de transport)
- Ateliers de réparation (PLS : poids lourd service)
- Espaces de stockage
- Espace administratif

2.1.5. Les étapes de distribution

Les principales étapes de distribution de la FLECHE BLEU ALGERIENNE sont :

2.1.5.1. Le transport

Une fois dans la cellule logistique, les logisticiens redoivent le programme (les commandes) des clients, chaque logisticien reçoit sa commande selon le parc qui s'occupe de lui. (Annexe 3 page 107)

Après avoir reçues commandes le logisticien accorde la mission de transporter les marchandises au transporteur le plus près du lieu de chargement (usine ou entrepôt)

Chaque logisticien réalise un planning des différents clients ou il mentionne le nom du client, la marchandise transporter, le transporteur et le numéro du camion (chaque camion a un numéro significatif), le lieu de chargement, la destination et enfin la date et l'heure (de chargement et du déchargement). (Annexe 4 page 108)

Chaque logisticien s'occupe du suivi du transporteur à qui il lui a donné la mission de transport (kilométrage, les conseils, etc....) grâce au système de géo-localisation (GPS),

chaque camion contient un GPS pour que le logisticien pourra suivre son chemin sur la carte.

En cas de panne le transporteur informe le logisticien et lui transmet toutes les informations nécessaires pour lui envoyer un dépanneur ou pour l'orienter vers le parc le plus proche.

Une fois sur les lieux de déchargement et après avoir déchargé la marchandise, il chargera les palettes si il y a un retour des palettes, et il retourne sur son parc après avoir le bon de livraison et son caché (bon cacheté)

- A l'étranger

En plus des étapes précédentes on rajoute

- Une assurance intra arabe : c'est une assurance contre le risque étranger (dans les pays arabe), à l'exportation ou à l'importation le camion doit être assuré de cette assurance pour qu'il puisse entrer dans les pays arabe.
- Une lettre de voiture internationale qui contienne :
 - Le nom du client et son adresse
 - Les incoterms utilisé
 - NIF
 - IBAN
 - Le nom de l'expéditeur
 - La destination
 - La nature de la marchandise
 - La quantité de la marchandise
 - Adresse d'enlèvement de la marchandise
 - Le mode de paiement
 - La date d'enlèvement
 - Le poste frontière

2.1.5.2. La facturation : (Voir Annexe 4 page 108)

La première étape de facturation est la réalisation du planning par le logisticien

Après avoir réalisé le planning le logisticien envoie ce planning au service facturation qui de son côté réalise un planning centralisé (La combinaison de tous les plannings des différents logisticiens)

Ensuite il y aura la création d'un tableau de réalisation des bons de livraison (BL) ou le service facturation récupère tous les bons de livraison déposés par les chauffeurs, chaque chauffeur a un délai de cinq jours pour le dépôt du bon de livraison

Enfin le service facturation établit la facture pour chaque client

La facture est accompagnée par :

- Un état de réalisation (tableau où est mentionné l'endroit du chargement, la destination et l'état de la marchandise déchargée)
- Le bon de livraison (bon d'arrivée)

→ Au niveau international on rajoute à la facture :

- la lettre de voiture internationale
- le suivi qui contient :
 - la date
 - le nombre de camion utilisé
 - date de départ
 - date d'arrivée
 - départ de chez le client
 - arrivée à la frontière (à l'étranger)
 - sortie de la frontière
 - entrée à la frontière (Algérie)
 - sortie de la frontière
 - arrivée à destination (déchargement)

2.1.5.2.1. les moyens de paiement

Les moyens de paiement utilisés sont :

- le chèque
- le virement

2.2. Les moyennes mises en œuvre pour l'optimisation de la chaîne logistique

La société Flèche Bleue Algérienne utilise plusieurs moyens pour l'optimisation de la chaîne logistique parmi eux :

2.2.1. La géolocalisation

Le système de géolocalisation par GPS permet de repérer en temps réel tous les véhicules de la société qui en est équipé grâce à une couverture par satellites.

2.2.1.1. Les avantages de la géolocalisation

En optant pour la géolocalisation de véhicule par satellite, vous pourrez tirer parti de plusieurs bénéfices importants :

- **La précision du système :** la géolocalisation par satellite a en effet comme principal atout d'affiner la position GPS du véhicule de 10m à 100m.
- **La rapidité :** le GPS communique en temps réel les données géographiques de chaque conducteur.
- **L'aide à la navigation :** des cartes sont intégrées aux récepteurs GPS, comme les informations liés à l'état du trafic routier, des travaux, des déviations, des accidents...

2.2.2. La mise en place un service logistique

La mise en place d'un service logistique permet de suivre tous les déplacements des véhicules et de suivre aussi le chemin parcouru par chaque véhicule et leur positionnement, un suivi en temps réel de la marchandise....

2.2.3. Solutions informatique

L'utilisation des réseaux internet, les micros ordinateurs, téléphone portable etc....

2.2.4. La recherche opérationnelle

Le service logistique de La société Flèche Bleue Algérienne utilise la recherche opérationnelle comme moteur à l'optimisation de la chaîne logistique

L'optimisation se fait aussi selon la circulation des différents flux de distribution et la flexibilité de la société.

Le respect des conditions de transport

Le respect du tonnage, la vitesselimitée...

Après avoir présenté les modes d'optimisation de la chaîne logistique au sein de la société Flèche Bleue Algérienne, nous pouvons dire que l'optimisation de la chaîne logistique consiste à mettre en place les solutions qui s'imposent pour améliorer l'organisation de la gestion de la chaîne logistique d'une part, et de réduire les coûts relatifs au processus logistique d'autre part, par contre il existe plusieurs contraintes liée a cette optimisation. C'est ce que nous tenterons de présenter dans le point suivant.

2.3. Les contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique

La société Flèche Bleue Algérienne rencontre plusieurs contraintes à l'optimisation de sa chaîne logistique parmi eux on peut citer les contraintes suivantes :

2.3.1 Contraintes liées aux coûts

Les coûts représentent l'ensemble des charges supportée par l'entreprise. Les contraintes liées aux coûts représentent les dépenses élevées soit pour transporter les marchandises ou pour l'entretien des véhicules.

Pour réduire les coûts la première des choses a faire est de les analyser et de comprendre l'impact des actions réalisées sur le montant globale. Cette analyse permet de connaitre véritablement leurs coûts et les leviers d'action possible. Généralement les transports représentent la moitié des coûts et l'entreposage 1/4

2.3.2 Contraintes liées aux marchandises

Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures appropriées afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...)

2.3.3 Contraintes réglementaires

Obligations documentaires liées à la nature des produits à distribuer (licences, certificats d'origine, certificats de circulation...); obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le mode de transport); réglementation applicable en cas de litiges.

2.3.4 Contraintes techniques

Le manque d'infrastructures, l'absence des moyens de manutention adéquats dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final peuvent modifier les choix des itinéraires et des moyens logistiques

2.3.5 Les contraintes du client

les contraintes du client (horaires, accès...), celles de l'entreprise (disponibilités des produits en stocks, horaires de travail, compétences, heures supplémentaires...), celles des ressources disponibles (véhicules, capacités, facilité d'accès, ...)

2.3.6 Contraintes de sécurité

Sa prise en considération accompagne les efforts de réduction des désordres encore très souvent perceptible dans le domaine du transport. Désormais, les entreprises et auxiliaires de transport, ainsi que tous les responsables directs et indirects de la chaîne de transport, sont confrontés au problème de la sécurité, donc du risque, un phénomène de réaction qui a saisi l'ensemble des sociétés contemporaines.

Les risques sont en effet présents dans l'ensemble du cycle du transport, à partir de la prise en charge du fret chez l'expéditeur jusqu'à la livraison au destinataire. La forte sensibilisation des clientèles au risque, l'engouement avec lequel les recours devant les tribunaux sont entrepris, confèrent à cette notion une importance capitale, que la logistique est appelée à prendre en compte. En logistique, la notion de risque a deux facettes, l'une porte sur le ou les dysfonctionnements susceptibles d'occasionner un dommage, l'autre sur les dangers qui guettent les personnes ou les patrimoines.

Les types de risques, auxquels les firmes de transport doivent faire face sont :

Risques liés aux véhicules et au personnel (Les pannes d'urgences, les accidents de tout genre, etc....)

Risques liés aux contrats de transport

Risques liés aux transports exceptionnels

Risques liés aux surencombres

Risques liés aux catastrophes naturelles (Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certains choix du logisticien)

Tableau N° 3 : Le nombre de contraintes rencontré et les solutions proposé durant l'année 2017

Les contraintes rencontré	Nombre de contraintes (par année)	Solution
Contraintes liées aux coûts	12	-Minimiser les couts d'approvisionnement, de transport et les couts d'entretiens des véhicules
Contraintes liées aux marchandises	7	-Prendre des mesures afin d'éviter toute forme d'avarie (Respect des conditions de transport et de stockage)
Contraintes techniques	5	-Maitre à disposition des différentes infrastructures et des moyens de manutention.
Les contraintes du client	3	-Être à la disposition du client -Respecter le délai de livraison
Contraintes de sécurité	6	-Se protéger efficacement -Éviter le risque, en choisissant par exemple des procédés moins dangereux
Totale	33	-

Source :Tableau établie par nos soins à partir des données récoltées au service logistique de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE. Janvier 2018

L'étude focalisée sur la **SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE** de Corso de la wilaya Boumerdes dont l'intérêt principal étant de comprendre les contraintes rencontrées au sein de cette structure et par-dessus tout de déterminer les solutions et ceci durant l'année 2017.

L'analyse des données figurants dans le tableau ci-dessus nous permettent d'arriver aux déductions suivantes :

- Nous constatons que les contraintes liées aux couts sont les plus élevées arrivant à 12 par année, de là nous concluons qu'elles constituent les contraintes les plus importantes et celles ou les solutions doivent être les plus minutieuses et ainsi y attacher le plus grand intérêt.

- Les contraintes liées aux marchandises arrivent au second plan après les contraintes liées aux couts, elles atteignent 7 par année, elles doivent également faire l'objet de solutions adéquates pour permettre de palier à ses insuffisances.

- Les contraintes liées à la sécurité arrivent au troisième rang, nous constatons que celles-ci atteignent 6 par année, puis elles sont suivies par les contraintes techniques qui sont de l'ordre de 5 par année et en dernière position se trouvent les contraintes du client qui sont au nombre de 3 par année.

Aboutissant à un total de 33 contraintes par année, ce qui reste relativement élevée et qui nécessite une approche pour trouver des solutions adéquates en marge de corriger ou du moins réduire ces obstacles qui viennent faire barrière à la **SPA FLECHE BLEUE**.

Ainsi, les solutions proposées pour palier à ces contraintes se somment en :

- Il est nécessaire de corriger en premier lieu les contraintes liées aux couts, qui de part leur nombre élevé, constitue le principal frein à la société, l'alternative proposée est de minimiser les couts au maximum, quel qu'ils soient : les couts d'approvisionnement, de transport, d'entretiens des véhicules et autres.

- Les solutions proposées pour les contraintes associées aux marchandises sont : de toujours vérifier les marchandises afin d'éviter toute forme d'avarié, de ce fait un respect optimal des conditions de transport et de stockage des marchandises est plus que primordial.

- Quant aux contraintes liées à la sécurité, leur taux étant en nette augmentation, les solutions proposées visent à se protéger efficacement, d'éviter les risques en choisissant du mieux que possible les procédés les moins dangereux.

- Les contraintes techniques nécessitent de mettre à disposition des différentes infrastructures et des moyens de manutention.
- Et pour finir les contraintes liées au client font l'objet d'une réelle remise à niveau, ainsi il est plus que nécessaire d'être à la disposition du client et à son écoute, de respecter ses instructions et de respecter les délais de livraison pour éviter tout désagrément qui pourrait nuire au nom de la société.

Conclusion

Nous pouvons conclure que malgré tous les efforts déployés pour l'optimisation de la chaîne logistique .il existe toujours des contraintes liées à cette optimisation. Pendant notre stage qui y a été fait au niveau de la société Flèche Bleue Algérienne, on peut comprendre qu'il existe trois forme de contraintes principales : contrainte du coût, la contrainte du délai et enfin contrainte de sécurité.

Compte tenu des contraintes, l'entreprise Flèche Bleue Algérienne peut améliorer sa performance globale en agissant sur l'amélioration de la gestion de sa chaîne logistique. Pour faire face à ces différentes contraintes, nous essaierons de présenter les recommandations suivant :

- La logistique est devenue une partie de management moderne, il faut donc l'intégrer au niveau stratégique pour déterminer la structure de la chaîne ;

La prise en considération des flux physiques d'approvisionnement, de production et de distribution reste insuffisante ; les responsables de l'entreprise doivent veiller à la gestion des flux entre les différentes fonctions ; - Désigner un responsable de la chaîne logistique qui pilotera l'ensemble des plans d'action et activités visant une amélioration de la performance globale de la chaîne ;

- La mise en œuvre d'un système d'information global permettant d'épargner le temps nécessaire pour l'échange de données liées à l'approvisionnement et la livraison et de réduire le cout de stockage et la consommation des ressources par l'utilisation des supports informatiques ;

- Utiliser des logiciel qui permettent l'optimisation de la chaîne logistique aux différents niveaux hiérarchique : opérationnel, tactique et exécution.

Nous souhaitons que ces recommandations puissent apporter de meilleurs éclaircissements pour améliorer la performance dans cette entreprise.

Conclusion générale

Au terme de cette étude consacré à l'analyse des contraintes liées à l'optimisation de la chaîne logistique internationale, nous pouvons signaler que les opérateurs économiques sont tenus, aujourd'hui d'accorder de l'importance à celle-ci pour pouvoir optimiser leurs gestions.

Il en ressort, à cet effet divers contraintes que rencontrent également les sociétés chargées d'acheminer les marchandises vers les entreprises, parmi celle-ci, il y a celle liée au coût, au délai et à la sécurité.

Notre étude au sein de la société Flèche Bleue Algérienne nous a permis de cerner leur degré d'importance à l'effet d'identifier leurs causes et de proposer des solutions quand à leur levée.

Au bout du compte, l'analyse des contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique internationale nous conduit à adopter les méthodes d'optimisation au contexte de l'entreprise mais aussi à la prise en compte des paramètres liée à la nature de la marchandise, au contrat commercial signé entre les deux parties et aussi à l'environnement économique du pays considéré.

Pour répondre à la problématique de départ nous avons émis quatre hypothèses :

Hypothèse 1 : il y a une relation entre la logistique la chaîne logistique.

Hypothèse 2 : les différents maillons de la chaîne logistique internationale sont importants pour le commerce internationale.

Hypothèse 3 : L'optimisation de la chaîne logistique rencontre d'innombrables entraves.

Hypothèse 4 : L'optimisation de la chaîne logistique au sein de la Flèche Bleue Algérienne demeure contraignante.

De ce fait, les hypothèses émises s'avèrent vérifiées du fait que notre étude était beaucoup plus l'analyse de cas (étude de cas).

Il est clair que l'identification des contraintes citées concernent la plupart des opérateurs chargés (spécialisés) dans la logistique internationale mais d'autres contraintes spécifiques peuvent être identifiées c'est pourquoi notre travail présente les limites du fait que nous ne pouvons pas généraliser les résultats à l'ensemble des entreprises de logistiques.

Ce travail a pu être généralisé en prenant un échantillon des contraintes étudiées afin d'élaborer une cartographie de solutions à ces contraintes pour une meilleure performance.

CONCLUSION GENERALE

A partir des résultats obtenus durant notre stage effectué auprès de La société SPA LA FLECHE BLEUE dont l'objectif est de répondre à notre, nous constatons que l'entreprise doit respecter certaines règles pour éviter ces différentes contraintes et pour avoir une bonne rentabilité.

Enfin, les difficultés qu'on a rencontrées pendant le stage concernant le manque des données et des informations sur l'optimisation de la chaîne logistique, et surtout le manque d'information concernant les contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique cela m'a empêchés de faire une étude plus rigoureuse sur le sujet.

Bibliographie

1. Ouvrages

- AGNES. P, l'essentiel du droit des assurances, Gualino lextenso éditions, France, 2012.
- BELOTTI Jean, transport international de marchandises, 5^{ème} édition, France, 2015.
- BRUN Daniel et GUERIN Frank , La logistique, France, 2014.
- CHEVALIER Denis, DUPHIL François Duphil, transporté à l'international, édition FOUSHER, Vanes, 2009.
- Corinne Pasco, « Commerce international », DUNOD, 4eme édition, Paris, 2002.
- COUILBAULT. F, ELIASHBERG. C, les grands principes de l'assurance, l'arque édition de l'assurance, 10^{ème} éditions, Paris, 2011.
- GRATACAP. A, MEDAN. Logistique et supply chain management DUNOD, France ,2008.
- HADDAD.S et collectif, les incoterms 2000, édition pages bleus, Algérie, 2009.
- K .MIVILLE-DE Chêne (collectif), aspects pratiques du commerce international, consultation contact monde 3^{ème} édition, France, 2012.
- LE MOIGNE Rémy, management / leadership supply chain management, DUNOD. Malakoff, 2017.
- LIEVRE Pascal, la logistique, La découverte, paris, 2007.
- LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascale, La logistique, DUNOD, France.
- MEDANE Pierre et GRATACAP Anne, logistique et supply chain management, DUNOD, paris, 2008.

- MIANI Patrick, VENTURELLI Nadine, transport logistique Le Génie éditeur; France, 2014.
- NADJI Jammal, Commerce international, édition ERPI, Paris, 2005.
- NAKHLA Michel, MOISDON Jean-Claude, recherche opérationnelle, France, 2010.
- NOUMEN Robert, les éléments de base de la logistique internationale, JFD édition. Paris, 2004.
- PERROT Alain, VILLEMUS Philippe .Supply chain, DUNOD, Paris, 2015.
- PHELIZON Jean-François, Méthodes et modèles de la recherche opérationnelle, 1998.
- POIRIER C. Charles et REITER E. Stephen, la supply chain, DUNOD, Paris, 2001.
- POITIER Charles, REITER.E Stephen, la supply chain , Paris 2001,
- SOHIER.J, La logistique, Vuibert, 3^{ème} édition, Paris, 2002

2. Revues

- Institut national du commerce Algérienne, Module : logistique de commerce international, Spécialité: Management, 4^{ème} Année.

3. Sites internet

- <http://www.acharkaoui.com>
- <http://www.doc-etudiant.fr>
- [http:// www.excerpts.numilog.com](http://www.excerpts.numilog.com)
- <https:// www.fretbay.com>
- <https://www.gerad.ca>
- <https://www.generixgroup.com>
- <https://www.glossaire-international.com>

- <https://www.isatech.fr>
- <http://www.logistiqueconseil.org>
- [http:// www.pfeda.univ-lille1 .fr](http://www.pfeda.univ-lille1.fr)
- <http://www.phpsimplex.com>
- <https://www.pixisoft.com>
- <http://www.roadef.org/>
- <http://www.univ-bejaia.dz/dspace>

Liste des abréviations :

AFNOR: Association Française de Normalisation

CCI: Chambre de commerce International

CFR: Cost and Freight (incoterm)

CIF: Cost Insurance Freight (incoterm)

CIM: Convention Internationale de Marchandises

CIP: Carriage and Insurance Paid (incoterm)

CMR: Convention de transport internationale des Marchandises par Route

CPT: Carriage Paid To (incoterm)

DAF: Delivered At Frontier

DAP: Delivered at Place

DDP: Delivered Duty Paid

DDU: Delivered Duty Unpaid

DEQ: Delivered Ex Quay

DES : Delivered Ex Ship

DGA : Directeur Générale Adjoint

EXW : Ex Works (incoterm)

FAP : Franc d'Avaries Particulières (assurance)

FAS: Free Alongside Ship (incoterm)

FCA: Free Carrier (incoterm)

FOB: Free On Board (incoterm)

IBAN: International Bank Account Number

LTA: Lettre de Transport Aérien

NIF: Numéro d'Identification Fiscale

NTIC: Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

PME: Petite et Moyenne Entreprise

RO: Recherche Opérationnelle

RO-RO: Roll-On, Roll-Off (transport maritime)

SI : Systèmes d'Information

SPA : Société Par Action

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

Liste des tableaux :

	Page
Tableau n° 01: Le nombre d'entrepôts et des différents parcs de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE... ..	81
Tableau n° 02: le nombre de rotation mensuelle des différents clients et les marchandises transporté... ..	83
Tableau n° 03 : Le nombre de contraintes rencontré et les solutions proposé.....	96

Liste des figures :

	Page
Figure n° 01 : Représente les différents flux du processus logistique.....	14
Figure n° 02: les quatre grands types de la logistique.	16
Figure n° 03: Représentation schématique de la supply chain... ..	21
Figure n° 04: Les différents incoterms utiliser a l'internationale... ..	44

PARC ALGER
PLANNING JOURNALIER MOIS JANVIER 2018 "PARC ALGER "

31-Janv

CHAUFFEUR	DOUBLEUR	N° INTRNE	PARC	Type	ITIMERAIRE		NOM DU CLIENT	remarque	KM. AU COMPTEUR	ARRIVEE "FBA"		DEPART "QUAI"		ARRIVEE "CLIENT "		Départ de chez Client		AFFECT	MISE A DISPOSITION DU CLIENT		PARC REMISE BL	
					DEPART	ARRIVEE				JOUR	HEURE	JOUR	HEURE	JOUR	HEURE	JOUR	HEURE		JOUR	HEURE		
OUARZEN MHANA		AFF	A	3T5	TIZIOUZOU	TIZIOUZOU	CASTEL 3T5	MIS A DISPO	AFF	31/1	11:00	13:00	1/2	10:00	1/2	12:00	1/2	12:00	A	1/2	13:00	A
ABDELMOUMENE KAMEL		260	A	M	ROUBA	TIZIOUZOU	FRUITAL		829783	31/1	10:00	14:00	1/2	15:00	1/2	15:20	1/2	15:20	A	1/2	15:20	A
HAMANI KARIM		273	A	M	BLIDA	TIZIOUZOU	DHC		687971	31/1	14:00	12:10	1/2	13:00	1/2	15:20	1/2	15:20	A	1/2	15:20	A
MEHDI KARIM		281	A	M	BLIDA	AIN OUSSARA	DHC		687298	31/1	14:00	12:10	1/2	13:00	1/2	15:20	1/2	15:20	A	1/2	15:20	A
ANOUNE FAOUZI		282	A	M	B/EZOUAR	ALGER	SANOFI	MIS A DISPO	657435	31/1	14:00	12:10	1/2	13:00	1/2	15:20	1/2	15:20	A	1/2	15:20	A
FESIL MALAK		296	A	M	ROUBA	TIZIOUZOU	FRUITAL		566869	31/1	16:00	12:00	1/2	8:00	1/2	10:00	1/2	10:00	FR	31/1	8:00	FR
BRAHMI DJAMEL		298	A	M	K.KHECHNA	RELIZANE	UNILIVER		695540	31/1	11:00	14:00	1/2	10:00	1/2	13:00	1/2	13:00	O	1/2	15:30	O
GACEM BILAL		299	A	M	ROUBA	ALGER	FRUITAL		721176	31/1	9:00	12:00	1/2	8:00	1/2	10:00	1/2	10:00	FR	1/2	8:00	FR
KOUMDADJI ALAL		230	A	M	BLIDA	ALGER	DHC		818698	31/1	9:00	11:00	1/2	10:00	1/2	12:00	1/2	12:00	A	1/2	13:00	A
BOUDAOU TOUFIK		332	A	M	ROUBA	LAGHOUAT	FRUITAL		666696	31/1	9:00	11:00	1/2	10:00	1/2	12:00	1/2	12:00	FR	3/2	13:00	FR
ZERFA YOUCEF		333	A	M	BLIDA	BOUINAN	DHC		654422	31/1	9:00	11:00	1/2	10:00	1/2	12:00	1/2	12:00	A	1/2	13:00	A
BOUALOUT MADJID		334	A	M	BLIDA	SBA	DHC		548622	31/1	0:00	23:00	3/2	23:50	3/2	0:20	0:20	0:20	O	3/2	15:00	O
OUIHAOUNE SAMIR		337	A	M	BLIDA	BEJAIA	DHC		458622	31/1	9:00	11:00	1/2	12:00	1/2	13:00	1/2	13:00	TT	1/2	15:30	TT
BENAMRA MUSTAPHA		339	A	M	BLIDA	TIZIOUZOU	DHC		637849	31/1	10:45	10:00	1/2	14:00	1/2	15:00	1/2	15:00	A	1/2	16:00	A
LOUNIS RABAH		319	A	M	K.KHECHNA	JUEL	UNILIVER		719082	31/1	11:00	12:30	3/2	14:00	3/2	13:00	3/2	13:00	A	3/2	15:30	A
DAOUDI MOHAMED		344	A	M	ROUBA	LAGHOUAT	FRUITAL		758634	31/1	14:20	13:00	1/2	11:00	1/2	13:15	1/2	13:15	FR	3/2	13:15	FR
HADOUICHE MEHIEDINE		302	A	3T5	ALGER	ALGER	CASTEL 3T5	MIS A DISPO	258485	31/1	9:30	11:30	1/2	13:00	1/2	14:30	1/2	14:30	A	31/1	15:30	A
BENAYAD ALI		396	A	M	BLIDA	TEBESSA	DHC		691371	31/1	15:00	15:15	3/2	10:00	3/2	13:00	3/2	13:00	C	3/2	15:30	C
SAHRAOUI FATEH		400	A	M	BLIDA	SETIF	TOTAL		677130	31/1	9:50	11:35	1/2	8:55	1/2	12:30	1/2	12:30	A	1/2	15:30	A
CHABANI RACHID		404	A	M	BLIDA	TIARET	DHC		530912	31/1	11:00	13:00	1/2	9:00	1/2	12:30	1/2	12:30	A	1/2	15:30	A
MEREBAB RABAH		406	A	M	BLIDA	AIN OUSSARA	DHC		679158	31/1	14:00	15:00	3/2	9:00	3/2	12:00	3/2	12:00	A	3/2	18:00	A
MANA NOUREDINE		407	A	M	BLIDA	BATNA	DHC		704685	31/1	8:30	9:30	3/2	14:00	3/2	15:30	3/2	15:30	C	3/2	15:30	C
KHARI RCHID		413	A	M	ROUBA	LAGHOUAT	FRUITAL		634390	31/1	5:55	6:45	3/2	7:20	3/2	9:25	3/2	9:25	FR	3/2	14:30	FR
KHARI TOUFIK		417	A	M	BLIDA	AIN DEFLA	DHC		463983	31/1	12:00	13:00	1/2	14:00	1/2	12:00	1/2	12:00	A	1/2	13:00	A
BOUATOU MADJID		435	A	M	BLIDA	TIZIOUZOU	DHC		435904	31/1	9:20	10:50	1/2	11:25	1/2	12:45	1/2	12:45	A	1/2	11:45	A
MOUKHTARI MOHAND		459	A	M	BLIDA	GHERDAIA	DHC		490921	31/1	11:00	13:00	3/1	14:00	3/1	23:30	3/1	23:30	A	3/1	16:00	A
ZEBOUJ YOUCEF		472	A	M	BLIDA	TIZIOUZOU	DHC		568884	31/1	10:00	14:30	1/2	10:30	1/2	13:00	1/2	13:00	A	1/2	13:00	A
HADADOU SID ALI		483	A	M	B/EZOUAR	ALGER	SANOFI	MIS A DISPO	549752	31/1	9:30	10:00	1/2	14:00	1/2	15:00	1/2	15:00	A	31/1	16:00	A
KERAR BACHIR		488	A	M	BLIDA	SETIF	TOTAL		477402	31/1	9:00	14:00	1/2	15:00	1/2	16:00	1/2	16:00	A	31/1	15:30	A
FESIL SAMIR		507	A	M	K.KHECHNA	SETIF	UNILIVER		373258	31/1	9:00	10:00	1/2	8:00	1/2	13:00	1/2	13:00	A	1/2	0:00	A
MARMAT MOHAMED		650	A	5T	BLIDA	ALGER*2	TOTAL		243678	31/1	7:30	9:40	31/1	0:00	31/1	13:00	31/1	13:00	A	31/1	15:30	A
KERBOUB WAHAB		686	A	3T5	BLIDA	MSILA/BISKRA	TOTAL		31122	31/1	8:30	12:00	3/2	15:00	3/2	13:00	3/2	13:00	A	3/2	15:30	A
TIGROUDIA AHMED		687	A	3T5	BLIDA	BLIDA/BEJAIA	TOTAL		103536	31/1	10:00	11:00	1/2	12:00	1/2	13:00	1/2	13:00	A	1/2	15:30	A
BOUHADA SAID		340	O	M	ROUBA	ORAN	SBOA	SGT	756980	31/1	7:30	9:40	1/2	0:00	1/2	13:00	1/2	13:00	O	1/2	15:30	O
BENAMER MOHAND		538	TT	M	ROUBA	SETIF	PEPSI		359090	31/1	8:30	12:00	1/2	15:00	1/2	13:00	1/2	13:00	TT	1/2	15:30	TT
AMROUNE A/ZINE		511	TT	M	ROUBA	SETIF	PEPSI		473993	31/1	10:00	11:00	1/2	12:00	1/2	13:00	1/2	13:00	TT	1/2	15:30	TT
AIT SAI OMAR		634	TT	M	ROUBA	SETIF	PEPSI		313611	31/1	11:00	13:00	1/2	9:00	1/2	12:30	1/2	12:30	TT	1/2	15:30	TT
BENHAMZA LAAREDJ		250	O	M	BLIDA	SAIDA	DHC		621960	31/1	14:00	15:00	1/2	9:00	1/2	12:00	1/2	12:00	O	1/2	18:00	O
NOUADER BELKACEM		350	O	M	BLIDA	ORAN	DHC		626881	31/1	8:30	9:30	1/2	14:00	1/2	15:30	1/2	15:30	O	1/2	15:30	O

BENHAMZA TAYEB	331	O	M	BLIDA	MASCARA	DHC	607022	31/1	9:00	31/1	11:00	1/2	12:00	1/2	13:00	O	1/2	15:30	R	O
HADA MOHAMED	623	O	M	BLIDA	MASCARA	DHC	311460	31/1	10:45	31/1	10:00	1/2	14:00	1/2	15:00	O	1/2	16:00	R	O
BELOUFA ALI	491	O	M	BLIDA	TLEMCCEN	DHC	387925	31/1	11:00	31/1	12:30	1/2	14:00	1/2	13:00	O	1/2	15:30	R	O
MOKDAD LAKHDER	625	O	M	BLIDA	SBA	DHC	185060	31/1	14:20	31/1	13:00	1/2	11:00	1/2	13:15	O	1/2	13:15	R	O
OUELD HAMOU MOHAMED	626	O	M	BLIDA	MASCARA	DHC	297143	31/1	16:00	31/1	12:00	1/2	8:00	1/2	10:00	O	1/2	8:00	R	O
CHERIFI HOUARI	479	O	M	BLIDA	ORAN	DHC	533129	31/1	11:00	31/1	14:00	1/2	10:00	1/2	13:00	O	1/2	15:30	R	O
TITOUH NACER	539	TT	M	BLIDA	ANNABA	DHC	481826	31/1	9:00	31/1	12:00	1/2	8:00	1/2	10:00	B	1/2	8:00	R	B
LOUNICI BILAL	465	BBA	M	BLIDA	BEJAIA	DHC	549153	31/1	16:00	31/1	12:00	1/2	8:00	1/2	10:00	BBA	1/2	8:00	R	BBA
KHETARI MESSAOUD	352	TT	M	BLIDA	MSILA	DHC		31/1	11:00	31/1	14:00	1/2	10:00	1/2	13:00	TT	1/2	15:30	R	TT
BOUHCIDA ALI	496	TT	M	ROUJIBA	BBA	FRUITAL	542035	31/1	9:00	31/1	12:00	1/2	8:00	1/2	10:00	BBA	1/2	8:00	R	BBA

TOTAL : 49



PROGRAMME DU CHARGEMENT DU 31/01/2018

LOGISTIQUE LIVRAISON 1 <livraison1@hayat.dz>

30 janvier 2018 à 17:52

À : tigrou samir <samir.t@fba-dz.com>

Cc : Hakan Sarica <hsarica@hayat.dz>, HAMZA LECHAB <hlechab@hayat.dz>, Sahel Mehdi Daliboune <d.mehdi@fba-dz.com>, JJDAHAN <jjdahan@aol.com>, noureddine Benhaddad <chefdeparc.corso@fba-dz.com>, abdou logi <logi.geo1@fba-dz.com>, logistique 01 <logistique01@fba-dz.com>, logistique geo2 geo2 <logi.geo2@fba-dz.com>, Logistique 03 Logi <logistique03@fba-dz.com>, LOGISTIQUE LIVRAISON 1 <livraison1@hayat.dz>

DATE	TYPE CAMION	Produit	DESTINATION	CLIENT	PRESTATAIRE	TYPE REMORQUE	HEURE
31/01/2018	20T	MIXTE	ELMOHAMMADIA	SPA ARDIS	FBA	MARAICHER 14M	08H00
31/01/2018	20T	HYG	TIARET	OUAHRANI	FBA	MARAICHER 14M	09H00
31/01/2018	20T	HYG	SAIDA	BENMEHAMED	FBA	MARAICHER 14M	10H00
31/01/2018	20T	HYG	ORAN	MAWWAL	FBA	MARAICHER 14M	11H00
31/01/2018	20T	HYG	AIN DEFLA	STE MED	FBA	MARAICHER 14M	06H00
31/01/2018	20T	HYG	MASCARA	HATTAL	FBA	MARAICHER 14M	12H00
31/01/2018	20T	HYG	MASCARA	HATTAL	FBA	MARAICHER 14M	07H00
31/01/2018	20T	HYG	AIN OUSSARA	LOUAIL	FBA	MARAICHER 14M	13H00
31/01/2018	20T	HYG	GHARDAIA	SUCCOD	FBA	MARAICHER 14M	11H00
31/01/2018	20T	HYG	BEJAIA	AMAZONIA	FBA	MARAICHER 14M	14H00
31/01/2018	20T	HYG	TIZIOUZOU	LALEG	FBA	MARAICHER 14M	15H00
31/01/2018	20T	HYG	TIZIOUZOU	LALEG	FBA	MARAICHER 14M	08H00
31/01/2018	20T	DET	ORAN	MAWAL	FBA		08H00
31/01/2018	20T	DET	ANNABA	AQUILA	FBA		09H00
31/01/2018	20T	DET	BOUINAN	DAHMANI	FBA	DECH-JEUDI	15H00
31/01/2018	20T	DET	TLEMCEN	ALFA	FBA	PLUS RETOUR PALETTES	10H00
31/01/2018	20T	DET	TBESSA	ISLEM	FBA		11H00
31/01/2018	20T	DET	BOUINAN	DAHMANI	FBA		10H00
31/01/2018	20T	DET	AIN DEFLA	STE MOHAMED	FBA		06H00
31/01/2018	20T	DET	BOUINAN	DAHMANI	FBA		06H00
31/01/2018	20T	DET	TIARET	OUAHRANI	FBA		16H00
31/01/2018	20T	DET	ORAN	MAWAL	FBA		17H00
31/01/2018	20T	DET	MASCARA	HATTAL	FBA		14H00
31/01/2018	20T	DET	SBA	BARAKA	FBA		13H00
31/01/2018	20T	DET	ANNABA	AQUILA	FBA		14H00
31/01/2018	20T	DET	CONSTANTINE	FERDI	FBA		12H00

05/02/2018

Messagerie SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE - PROGRAMME DU CHARGEMENT DU 31/01/2018

31/01/2018	20T	DET	OURGLA	BENAMAR	FBA		15H00
31/01/2018	20T	DET	MSILA	AICHE	FBA		16H00
31/01/2018	20T	DET	TIZIOUZOU	LALEG	FBA		17H00
31/01/2018	20T	DET	TIZIOUZOU	LALEG	FBA		18H00

Legal Warning:

This email is intended to the rights and conditions that can be found in the link below.
<http://www.hayatholding.com.tr/disclaimer.html>



RAISON SOCIALE

Acvité
Capital
Banque
RC
N° Article
Identifiant Fiscale



N° piece

Date d'échéance :

Document vente entête.Date échea

Référence :

Document vente entête.Référence

Adressé à :

Client	
Client.Adresse	
Client.Complément	
RC	Article
Identifiant	NIS

Référence	Désignation	Qté	Prix unitaire	Montant HT	Montant TVA
Report : Pied de document.Total pr					
Document li	Document ligne.Texte global	Document	Document ligne.Pr	Document ligne.	Document ligne

Total à reporter : **Pied de document.Total p**

Code	Base	Taux	Taxe	Total HT	Total TVA	Timbre	Total TTC	Acompte	Net A Payer
Taxe1	Pied de doc	Pied de	Pied de doc	Pied de docu	Pied de docu	Pied de doc	Pied de docum	Document a	Pied de document.
Total Pied de documen Pied de docum				Arrêter en lettre					
Mode de reglement									

Adresse :

Téléphone : /

Courriel :

Site :

Page:

05/02/2018

Messagerie SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE - PROGRAMME DU CHARGEMENT DU 30/01/2018



tigrou samir <samir.t@fba-dz.com>

PROGRAMME DU CHARGEMENT DU 30/01/2018

LOGISTIQUE LIVRAISON 1 <livraison1@hayat.dz>

29 janvier 2018 à 17:57

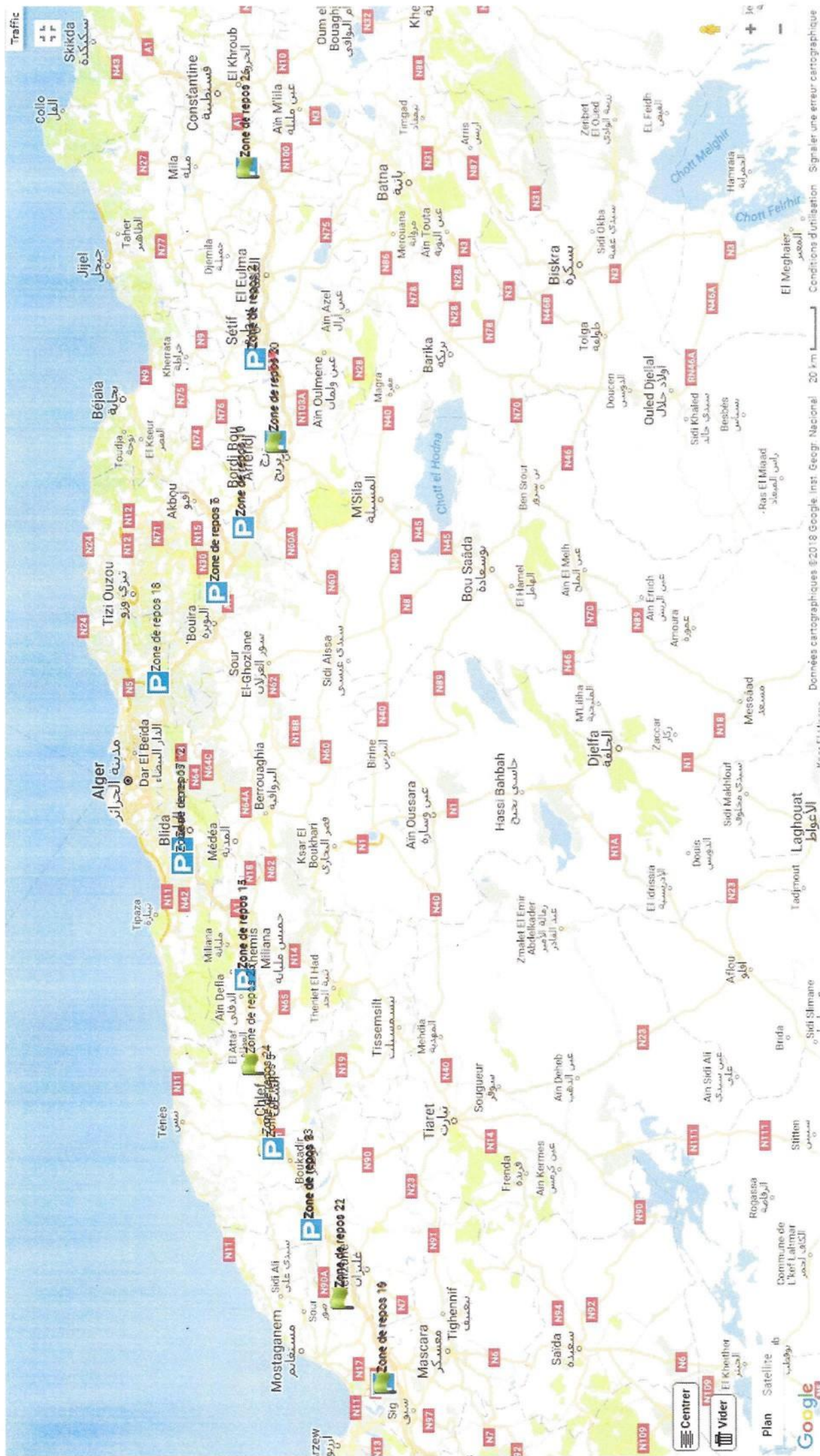
À : tigrou samir <samir.t@fba-dz.com>

Cc : Hakan Sarica <hsarica@hayat.dz>, HAMZA LECHAB <hlehab@hayat.dz>, Sahel Mehdi Daliboune <d.mehdi@fba-dz.com>, JJDAHAN <jjdahan@aol.com>, noureddine Benhaddad <chefdeparc.corso@fba-dz.com>, abdou logi <logi.geo1@fba-dz.com>, logistique 01 <logistique01@fba-dz.com>, logistique geo2 geo2 <logi.geo2@fba-dz.com>, Logistique 03 Logi <logistique03@fba-dz.com>, LOGISTIQUE LIVRAISON 1 <livraison1@hayat.dz>

DATE	TYPE CAMION	Produit	DESTINATION	CLIENT	PRESTATAIRE	TYPE REMORQUE	HEURE
30/01/2018	20T	HYG	TIARET	OUAHRANI	FBA	MARAICHER 14M	07H00
30/01/2018	20T	HYG	SAIDA	BENMEHAMED	FBA	MARAICHER 14M	08H00
30/01/2018	20T	HYG	AIN OUASSARA	LOUAIL	FBA	MARAICHER 14M	09H00
30/01/2018	20T	HYG	MECHERIA	CHACHOUA	FBA	MARAICHER 14M	10H00
30/01/2018	20T	HYG	AIN MLILA	MSN	FBA	MARAICHER 14M	14H00
30/01/2018	20T	HYG	MASCARA	HATTAL	FBA	MARAICHER 14M	15H00
30/01/2018	20T	DET	MACHRIA	CHACHOUA	FBA		08H00
30/01/2018	20T	DET	ORAN	MAWAL	FBA		09H00
30/01/2018	20T	DET	ORAN	MAWAL	FBA		11H00
30/01/2018	20T	DET	BOUINAN	DAHMANI	FBA	DECHARGEMENT-MERCREDI	16H00
30/01/2018	20T	DET	TLEMCEN	ALFA WEST	FBA		12H00
30/01/2018	20T	DET	MSILA	AICHE	FBA		13H00
30/01/2018	20T	DET	TIARET	OUAHRANI	FBA		14H00
30/01/2018	20T	DET	ORAN	MAWAL	FBA		15H00
30/01/2018	20T	DET	TBESSA	ISLEM	FBA		07H00
30/01/2018	20T	DET	EL KHEROUB	FLY COQ	FBA		10H00
30/01/2018	20T	DET	CONSTANTINE	EL BADISSIA	FBA		10H00
30/01/2018	20T	DET	SOUK AHRAS	AZIZI	FBA		09H00
30/01/2018	20T	DET	MASCARA	HATTAL	FBA		16H00
30/01/2018	20T	DET	MSILA	AICHE	FBA		17H00
30/01/2018	20T	DET	BATNA	ARRIVO	FBA		11H00
30/01/2018	20T	DET	BOUINAN	DAHMANI	FBA	DECHARGEMENT-MERCREDI	17H00

Legal Warning:

This email is intended to the rights and conditions that can be found in the link below.
<http://www.hayatholding.com.tr/disclaimer.html>



Zone PAL



FICHE TECHNIQUE**KAISER : GRANDES BÂCHÉES**

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| ▪ Longueur plateau : 13m620. | Poids de chargement : 27 Tonnes |
| ▪ Largeur : 2 529. | Palettes : 80 X 120 : 33 Palettes. |
| ▪ Hauteur : 2 900. | 100 X 120 : 26 Palettes. |
| ▪ Volume : 100 m3 | |
| ▪ Rideaux coulissants. | |

FRUEHAUF BÂCHÉES

- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| ▪ Longueur plateau : 13m62. | Poids de chargement : 27 Tonnes |
| ▪ Largeur : 2 m 540. | Palettes : 80 X 120 : 33 Palettes. |
| ▪ Hauteur : 2m 700. | 100 X 120 : 26 Palettes. |
| ▪ Volume : 90 m3 | |
| ▪ Rideaux coulissants. | |

S.N.V.I PLATEAUX

- | | |
|-----------------------------------|--|
| ▪ Longueur plateau : 12m500 | Attache porte conteneur: 20 pieds, 40 pieds. |
| ▪ Largeur : 2m 54. | Palettes : 80 X 120 : 33 Palettes. |
| ▪ Poids de chargement : 24 Tonnes | 100 X 120 : 26 Palettes. |

KAISER PLATEAUX

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ▪ Longueur plateau : 13m500. | Attache porte conteneur : 20 pieds, 40 pieds. |
| ▪ Largeur : 2 m 470. | Palettes : 80 X 120 : 33 Palettes. |
| ▪ Poids de chargement : 27 Tonnes | 100 X 120 : 26 Palettes. |

FRIGOS LAMBERET

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| ▪ Longueur plateau : 19m500. | Palettes : 80 X 120 : 33 Palettes. |
| ▪ Largeur : 2m 47. | 100 X 120 : 26 Palettes. |
| ▪ Hauteur : 2m 70. | |
| ▪ Volume : 90m3. | |
| ▪ Poids de chargement : 27 Tonnes | |
| Froid positif et négatif. | |

TROUILLET PLATEAUX

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ▪ Longueur plateau : 13m500 | Attache porte conteneur : 20 pieds, 40 pieds. |
| ▪ Largeur : 2m 50. | Palettes : 80 X 120 : 33 Palettes. |
| ▪ Poids de chargement : 30 Tonnes | 100 X 120 : 26 Palettes. |



S.P.A LA FLÈCHE BLEUE ALGÉRIENNE

Capital social : 1 555 560 000.00 DA
 Zone de dépôt H. HAMROUCHE
 Skikda - 21000- ALGERIE
 TEL : 038.93.14.16 / FAX : 038.93.15.61

Les conducteurs ne doivent en aucun cas violer ou piétiner sur les règles de sécurité mais les appliquer comme édicté dans le PATROM

Aucun autre camion que celui intégré dans la flotte en contrat avec TOTAL Algérie. Tous les camions intégrés dans la flotte en contrat avec TOTAL Algérie doivent être équipés d'OBC

Il est strictement interdit de manipuler frauduleusement le système OBC

Un suivi permanent sur le plan maintenance et entretien respecté

Levée de toutes les anomalies que présente un camion avec traçabilité

3- Contrôle périodique :

La flotte FBA est soumise à tous les contrôles périodiques annuels, ces contrôles donnent lieu à l'établissement d'une fiche suiveuse individuelle de chaque camion

4- Conformité de la flotte:

Tout camion présentant des anomalies répétitives doit être retiré de la flotte ou rénové avec un certificat de la conformité établi par un établissement

Le camion ayant atteint l'âge de dix ans est automatiquement retiré de la flotte dédiée à TOTAL.

5- Invariants exploitation transport :

Temps de conduite continue maximale : 4h30

Temps de pause minimum : 30 minutes

Temps de conduite journalière maximum : 10 h

Temps de travail journalier maximal : 12 h

Temps de repos journalier minimum : 09 h

Temps de conduite hebdomadaire maximum : 56 h

Temps de repos hebdomadaire minimum : 24 h

Vitesse maximale :

Autoroute : 80 km/h pas plus

Route prioritaire : 70km/h pas plus

Route non prioritaire : 60km/h pas plus

Piste : 30 à 50 km/h pas plus

Agglomération : 30 km/h pas plus

Le Directeur

Adresse: Zone de dépôt Hamrouche Hammoudi Skikda 21000

Tél.: 030 92 34 42 / 038 9314 16 / 038 93 14 55 / 038 93 14 16 Fax: 038 93 15 61

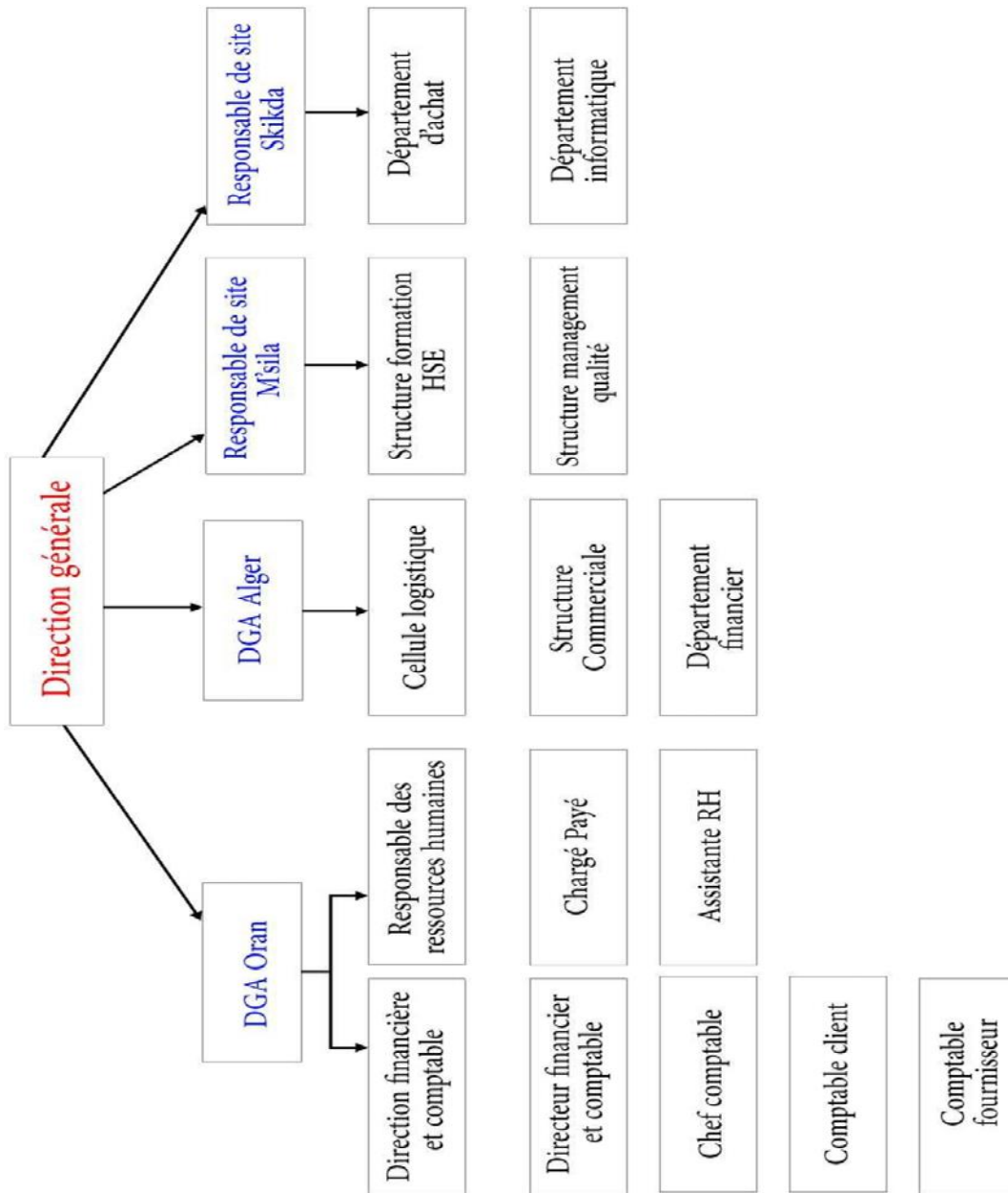
E-mail: laflechebleuealgerienne@fba-dz.com

RC: 04B0143040

IF: 0 005 2137 90097 35

NIS: 0 004 2137 09158 45

ANNEXE 10 : L'organigramme de la SPA LA FLECHE BLEUE ALGERIENNE



Source : service commercial de la SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE

Table des matières

	Page
Remerciements	
Dédicaces	
Sommaire	
Introduction générale	1
Chapitre I : De la logistique à la chaîne logistique internationale	
Introduction	8
Section 1 : Généralité sur la logistique	
1.1. Aperçu historique sur l'évolution de la logistique	9
1.1.1. Origines anciennes	9
1.1.2. Evolution des activités logistiques au sein du génie militaire	9
1.1.3. Apparition de la logistique moderne	10
1.2. Définition du concept de la logistique	11
1.3. Les flux logistiques	12
1.4. Les activités de la logistique au sein de l'entreprise	15
1.5. Les systèmes logistiques	16
1.6. Les facteurs du développement de la logistique	17
1.6.1. Niveau de production	17
1.6.2. Niveau de distribution	17
1.6.3. Niveau de consommation	18
Section 2 : le concept de la chaîne logistique internationale	

2.1. De la logistique au concept de la chaîne logistique	19
2.2. Définition de la Supply Chain Management	20
2.3. Les enjeux de la chaîne logistique internationale	22
2.3.1. Les prix / les coûts	23
2.3.2. La qualité des produits	23
2.3.3. Le délai	23
2.3.4. La flexibilité	24
2.3.5. Le niveau de service	24
2.3.6. Les risques	24
2.3.7. Potentiel de progrès	25
2.4. Les compositions de la chaîne logistique	25
2.5. La radiographie d'une chaîne logistique	26
2.5.1. Les fournisseurs	26
2.5.2. Fournisseurs-Fabricant	26
2.5.3. Fournisseurs-Fabricant-Distributeur	26
2.5.4. Fournisseurs-Fabricant-Distributeur- Détaillant- Consommateurs	27
Conclusion	27
Chapitre 2 : Les maillons de la chaîne logistique internationale, présentation et analyse.	
Introduction	29
Section 1 : les étapes préalables de la logistique internationale	
1.1. Les emballages	29
1.1.1. Types d'emballage	30

1.1.1.1. Emballage de vente ou emballage primaire	30
1.1.1.2. L'emballage groupé ou emballage secondaire	30
1.1.1.3. L'emballage de transport ou emballage tertiaire	30
1.1.2. Les fonctions de l'emballage	31
1.1.2.1. Fonction « logistique » de l'emballage	32
1.1.2.2. Fonction « protection » de l'emballage	32
1.1.2.3. Fonction « Vente » de l'emballage	32
1.1.2.4. Fonction « support d'Information » de l'emballage	33
1.1.3. Le Choix de l'emballage et de la préparation de la marchandise	33
1.1.3.1. L'emballage, le marquage et la liste de colisage	33
1.1.3.2. La préparation de la marchandise	33
1.2. Les assurances	34
1.2.1. Définition de l'assurance	34
1.2.2. Les types de garanties	35
1.2.2.1. La garantie dite « FAP sauf... »	35
1.2.2.2. La garantie « tous risques » en assurance livraison	35
1.2.2.3. La garantie « risque de guerre et assimilés »	36
1.2.3. Les différentes polices d'assurances	36
1.2.3.1. Police au voyage	36
1.2.3.2. La police à alimenter (durée indéterminée)	36
1.2.3.3. La police d'abonnement ou police flottante (durée déterminée)	37
1.2.3.4. La police au tiers chargeur	37

1.3. Les incoterms	38
1.3.1. La présentation des incoterms	38
1.3.1.1. Définition des incoterms	38
1.3.2. L'étude détaillée des incoterms	39
1.3.2.1. Pour les incoterms de vente au départ	39
a. L'incoterm du groupe E (EXW)	39
b. Les incoterms du groupe F (FCA, FAS et FOB)	39
c. Les incoterms du groupe C (CFR, CIF, CPT et CIP)	41
1.3.2.2. Pour les incoterms de vente à l'arrivée	42
a. Les incoterms du groupe D (DAF, DES, DEQ, DDU et DDP)	42
1.3.3. Evolution des incoterms depuis 2010	45
1.3.3.1. Suppression et ajouts des incoterms de puis 2010	45

Section 2 : le transport international et le dédouanement : le choix d'une solution de transport optimale et procédures de dédouanement

2.1. Le transport	46
2.1.1. Les modes de transport	46
2.1.1.1. Le transport aérien	46
a. Le contrat et documentation de transport aérien	47
b. Les différents intervenants	48
2.1.1.2. Le transport maritime	48
a. Le contrat et la documentation	48
b. Types de navires	49
2.1.1.3. Le transport routier	49
2.1.1.3.1. Le contrat et la documentation	50
2.1.1.4. Les transports ferroviaires	50

a. Le contrat et la documentation	51
2.1.1.5. Les transports fluviaux	51
a. Le contrat et la documentation	51
2.1.2. Les types de transport	52
2.1.2.1. Les transports homogènes	52
2.1.2.2. Les transports combinés	53
2.1.2.3. Les transports mixtes	53
2.1.2.4. Les transports mixtes superposés	53
2.1.2.5. Les transports multimodaux	53
2.1.3. Les possibilités de transport	53
2.1.3.1. Transport pour compte propre	53
2.1.3.2. Le transport effectué par un transporteur	54
2.1.3.3. Le transport effectué par un transitaire	54
2.1.4. Le choix du mode de transport	54
2.1.4.1. Connaitre ses propres besoins	55
2.1.4.2. Connaitre les besoins et les capacités du client	55
2.1.4.3. Evaluer les différents transporteurs	55
2.1.4.4. Obtenir le meilleur prix	55
2.2. Le dédouanement	56
2.2.1. Définition du dédouanement	56
2.2.2. Les missions de la douane	57
2.2.3. Les procédures douanières	57
2.2.3.1. Les formalités préparatoires au dédouanement	57
2.2.3.2. Les formalités du dédouanement	58

Conclusion	58
Chapitre 3 : L'optimisation de la chaîne logistique internationale et ses différentes contraintes	
Introduction	61
Section 1 : Les instruments techniques de l'optimisation de la chaîne logistique internationale	
1.1. Le choix d'une solution optimale, cas des petites entreprises	62
1.1.1. Les points d'optimisation de la chaîne logistique internationale	62
1.1.1.1. Les coûts	62
1.1.1.2. Les flux logistiques	63
1.1.1.3. Les opérations liées à la préparation des commandes	63
1.1.1.4. Le délai	63
1.1.2. Les différents facteurs de l'optimisation de la chaîne logistique	64
1.1.2.1. Des stocks minimum	64
1.1.2.2. Des temps de cycle courts	64
1.1.2.3. Optimiser le facteur transport	64
1.1.2.4. Prévenir les risques	65
1.1.4. Les avantages directs de l'optimisation de la chaîne logistique	65
1.1.4.1. Gains de frais de stockage	65
1.1.4.2. Optimisation des livraisons	65
1.1.4.3. Amélioration de la traçabilité	66
1.1.4.4. Gestion des risques plus performante	66
1.1.4.5. Amélioration de la relation industrie commerce	66
1.2. La recherche opérationnelle	66

1.2.1. Définition	67
1.2.2. Quelques éléments historiques	67
1.2.3. Implantation dans le monde des entreprises	68
1.2.3.1. Une prise en compte limitée des facteurs	68
1.2.3.2. Un investissement important	68
1.2.3.3. Pour des événements peu fréquents	69
 Section 2 : L'analyse des contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique	
2.1. Principales méthodes d'optimisation	69
2.1.1. Les méthodes exactes	69
2.1.2. Les méthodes approchées	70
2.1.2.1. Principaux ingrédients des méta-heuristiques	70
2.1.2.2. L'espace des solutions	70
2.1.2.3. La fonction à optimiser	71
2.2. Les différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique	71
2.2.1. La sécurité	72
2.2.2. Les coûts	73
2.2.3. Le délai	73
Conclusion	74
 Chapitre 4 : Etude des différentes contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique au sein de la société SPA FLECHE BLEUE ALGERIENNE	
Introduction	76
 Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil	

1.1. Historique de la société	76
1.2. Présentation de la SPA Flèche Bleue Algérienne	77
1.2.1. Présentation du parc Alger	77
1.3. L'organigramme général de la société	77
1.3.1. La direction générale	77
1.3.2. Les sous directions	77
1.3.2.1. DGA Oran	78
1.3.2.2. DGA Alger	78
1.3.2.3. Responsable du site M'sila	78
1.3.2.4. Responsable du site Skikda	78
1.4. Les différents parcs et entrepôts de la société	79
1.5. Les différentes marchandises transportées	80
1.5.1. Parc Alger	80
1.5.2. Parc Oran	80
1.5.3. Parc Akbou	80
1.5.4. Parc BBA	80
1.5.5. Parc Skikda	80
1.6. Les différents clients de la société	81
1.7. Transport exceptionnel	82
1.7.1. Transport	82
1.7.2. Stockage	82
1.7.3. Logistique	82
1.8. L'essor de la société	83

Section 2 : Les contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique

2.1. Le rôle du service logistique au sein de la société Flèche Bleue Algérienne	86
2.1.1. L'importance de la logistique	86
2.1.2. Les missions du logisticien	86
2.1.3. La démarche qualité de la société	87
2.1.4. La plateforme logistique	88
2.1.5. Les étapes de distribution	88
2.1.5.1. Le transport	88
2.1.5.2. La facturation	90
2.1.5.2.1. Les moyens de paiement	91
2.2. Les moyennes mises en œuvre pour l'optimisation de la chaîne Logistique	91
2.2.1. La géolocalisation	91
2.2.1.1. Les avantages de la géolocalisation	91
2.2.2. La mise en place d'un service logistique	91
2.2.3. Solutions informatique	92
2.2.4. La recherche opérationnelle	92
2.3. Les contraintes à l'optimisation de la chaîne logistique	92
2.3.1. Contraintes liée aux coûts	92
2.3.2. Contraintes liée aux marchandises	92
2.3.3. Contraintes réglementaires	93
2.3.4. Contraintes techniques	93
2.3.5. Les contraintes du client	93

2.3.6. Contraintes de sécurité	93
Conclusion	96
Conclusion générale	98
Bibliographie	101
Annexes	107

Résumé

La chaîne logistique représente non seulement un élément clé pour la régularité des activités d'une entreprise, mais également un avantage compétitif à prendre en compte. Cependant, plusieurs facteurs d'optimisation de la chaîne logistique sont mis en place. L'objectif principal de la chaîne logistique est d'aider les entreprises à élaborer un plan, à gérer les achats, la production et la distribution en s'alignant sur la demande des clients afin d'optimiser l'approvisionnement, la production et la distribution.

De plus, l'optimisation de la chaîne logistique est considérée comme un défi majeur pour l'entreprise, dans le cas d'améliorations majeures liées au choix d'une solution de gestion de chaîne logistique. Mais malgré cette optimisation, plusieurs contraintes peuvent ralentir cette optimisation, comme par exemple: les contraintes de coûts, les contraintes de temps et enfin les contraintes de sécurité.

Abstract:

The supply chain represents not only a key element for the regularity of a company's activities, but also a competitive advantage to be taken into account. However, several factors for optimizing the supply chain are put in place. The main objective of supply chain management is to help companies to elaborate plan, to manage purchasing, production and distribution by aligning with customer demand in order to optimize supply, production and distribution.

In addition, optimizing its supply chain is considered as a major challenge for the company, in the case of principal improvements related to the choice of a supply chain management solution. But despite this optimization there are several constraints which can slow down this optimization, such as: cost constraints, time constraints and finally security constraints.