

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 : Commerce et Finance Internationale

Thème:

**Le rôle du transport international dans
l'optimisation de la chaîne logistique
Cas de l'entreprise NUMILOG
« Groupe CEVITAL de Bejaia »**

Réalisé par :

M^{lle} YEFSAH Ouiza

M^{lle} ZOUAD Henia

Dirigé par :

M^r CHENANE Arezki , M.C.A ,FSECG, UMMTO

Devant le Jury composé de

Président :M^r OUALIKENE Selim.

Examinatrice : M^{elle} GURMAH Hayet.

Rapporteur :M^r CHENANE Arezki .

Membre invité :M^r ZATOUT Rafik .

Maitre de conférences ,FSECG,UMMTO.

Maitre assistante ,FSECG ,UMMTO.

Maitre de conférences ,FSECG ,UMMTO.

Responsable d' exploitations au sein de(SPA) NUMILOG
du Groupe CEVITAL , Bejaia .

Promotion : 2016-2017

Remerciements

Au terme de ce travail, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience pour achever ce travail.

Nous avons l'honneur et le plaisir de présenter nos profondes gratitude et nos sincères remerciements tout particulièrement à notre encadreur Monsieur CHENANE .A pour sa précieuse aide, ses conseils avisés, ses orientations et le temps qui nous a accordé pour notre encadrement.

Nous exprimons notre très vive gratitude à Monsieur ZATOUT.R d'avoir bien voulu nous orienter ce travail et d'avoir mis à notre disposition toutes les informations nécessaires.

*Nous remercions profondément l'équipe de **Numilog** et la société de transit **Transibas** qui nous ont encouragé et soutenu pour la réalisation de ce travail.*

Dédicaces

Je dédie ce travail :

- ✓ À mon très cher père, et à ma précieuse mère, à qui je dois mon existence, et le succès dans mon cursus. Que Dieu les garde, et les protège.
- ✓ A mes chères sœurs NADIA, KARIMA, NASSIMA
- ✓ A mes frères AHMED ET KACI
- ✓ A mes belles sœurs TAOUES ET KAHINA
- ✓ A tout e la famille ZOUAD, SADOU, ZIBANI, SAIDJ
- ✓ A mes chers amis CELIA, Ouiza, Dalila, SAMIA, MELISSA, YAZID, MOUMOUH, NADIR.

HENIA

Dédicaces

Je dédie ce travail :

✓ À mon très cher père, et à ma précieuse mère, à qui je dois mon existence, et le succès dans mon cursus. Que Dieu les garde, et les protège.

✓ A mes chères sœurs Lydia, Mélissa

✓ A mon frère Moumouh

✓ A mon fiancé

✓ A mes cousines et cousins

✓ A toute la famille YEFSAH, SALHI, MERROUKI

✓ A mes chers amis sans exception

✓ A mes collègues de travail

OUIZA

Liste des abréviations

AELE : Association Européenne de Libre Echange

AFNOR : Association Française de Normalisation

ANDI : Agence Nationale de Développement de l'Investissement

ANSEJ : Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes

ATA : Admission Temporaire

ATAF : International Air Transport Association

B.A.E : Bon à Enlever

B/L: Bill of lading

BAF: Bunker Adjustment Factor

BCG: Boston Consulting Group

BICC : Bureau International des Chambres de Commerce

CAF : Currency Adjustment Factor

CCED : Commission de Conciliation et d'Expertise Douanière

CCI : Chambre de Commerce International

CD : Code des Douane

CDA : Code des Douanes Algériennes

CE: Certification Européenne

CFR: Cost and Freight

CIF: Cost, Insurance and Freight

CMR: Contrat de Marchandise par Rout

CNUCED: Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CPT: Carriage Paid To

D.L.V : Duplicata de Lettre de Voiture

DAF: Delivered At Frontiere

DAP: Delivered At Place

DAT: Delivered At Terminal

DAU: Document Administratif Unique

DDP: Delivered duty paid

DDU: Delivered Duty Unpaid

DEQ: Delivered Ex Quay

DES: Delivered Ex Ship

DGD : Direction Général de la Douane

DHL : Les fondateurs Adrian Dalsey, Larry Hillblom et Robert Lynn.

DSAE : Déclaration Simplifiée à l'Exportation

DSAI : Déclaration Simplifiée à l'Importation

DSI : Déclaration simplifiée à l'importation

DTS: Droit du Tirage Spéciaux

ECR : Efficient Consumer Repons

ECR : Efficient Consumer Reponse

EDI : Echange de Donnée Informatisé

EXW: Ex work

FAS: Free Along side Ship

FCA: Free Carrier

FOB: Free On Board

Incoterms : International Commercial Terms

ITE : Installations Terminales Embranchées

LTA: Lettre de Transport Aérien

LVI : Lettre de Voiture Internationale

MAC : Mise à Consommation

MAQ : Mise à Quai

MEF : Ministre de l'Economie et des Finances

MFG : Méditerranéen Float Glass

MLP : Mise en Libre Pratique

NTIC : Nouvelle Technologie de l'Information et de la Communication

OMPI : Organisation Mondiale de Propriété Intellectuelle

ONU : Organisation des Nations Unis

OT : Ordre de Transport

PDD : Procédure de Dédouanement à Domicile

PDE : Procédure de Dédouanement Express

PDS : Procédure de Déclaration Simplifiée

PPM : Pièces Défectueuses par Millio

RU-CIM : Règles Uniformes concernant le Contrat de transport international ferrovières des marchandises

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

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SOFI : Système d'Ordinateur pour le traitement du Fret International

SOLAS: Safety Of Life At Sea

SPA : Société Par Action

TACT : The Air Cargo Tarif

TD : Tarif Douanier

TIF : Régime du Transit International par Fer

TMS : Transport Management System

TRIE : Transport Routier Inter Etat

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

UE : Union Européenne

ULD : Unit Load Service

UP: Unité Payante



Sommaire

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Introduction générale	2
Chapitre01:La chaine logistique globale : consistance théorique et exigences pratiques	
Introduction	6
Section 01 : De la logistique à la chaine logistique.....	7
Section02 : L’organisation des opérations logistiques.....	14
Chapitre 02 : Le transport comme maillon principal de la logistique international et le rôle des douanes	
Introduction	43
Section 01 : Les transports internationaux	43
Section 02 : La douane : Présentations, missions et ses rôles dans le transport international	72
Conclusion	93
Chapitre 03 : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique international cas de l’entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia	
Introduction	95
Section 01 : La présentation générale du groupe Cevital et sa filiale Numilog	95
Section 2 : Le transport , fonction strategique pour le groupe Cevital	102
Section 3 : Le rôle de transport dans l’optimisation de la chaine logistique à l’international	118
Conclusion du chapitre	122
Conclusion générale.....	124
Références bibliographiques.....	127
Liste des tableaux	133
Liste des figures	135
Liste des graphiques	137
Liste des annexes.....	139
Glossaire	
Résumé.....	149
Tables des matières.....	150

Sommaire

Introduction générale

Introduction générale

L'économie internationale est une étude qui désigne l'ensemble des interdépendances entre économies nationales. Ces dernières peuvent appréhender les flux biens et services, d'échanges d'actifs financiers, de migration ou encore d'investissement direct à l'étranger.

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

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

Cette évolution du commerce et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture sur l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de ses managers une réflexion sur ces capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique.

Cette dernière permet d'organiser les circuits de matières et des produits au moindre coût, autrement dit la logistique est l'art de livrer le bon produit au bon endroit et aux bons moments. Ainsi la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échanges dit capacités à transporter les produits manufacturés sur les lieux de commercialisation.

La dynamique du commerce international est favorisée notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants. L'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à la bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandise.

Le transport des marchandises constitue un vecteur indispensable de la chaîne logistique. Il assure la liaison entre les différentes étapes du système logistiques de l'approvisionnement à la distribution (fournisseurs- usines, inter usines, usines- entrepôts et entrepôts –clients). Le transport est un élément majeur dans la qualité des services, puisqu'il est directement lié aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries et autres risques de non acheminement de la marchandise à bon port.

Introduction générale

De ce fait, l'assurance des marchandises joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce, elle permet de garantir les envois d'un chargeur durant leurs acheminements. C'est un passage obligé pour lequel il est possible de souscrire un contrat de police d'assurances ou de négocier directement la couverture des risques avec le transporteur.

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

A l'entrée comme à la sortie des marchandises, le commerce extérieur a mis en place des outils de contrôle douanier qui ont pour objectif de réguler les importations et les risques de pénurie.

Dans le contexte algérien, le transport terrestre est un secteur important dans l'économie algérienne. Il est dominé par la route qui détient plus de 85% des parts de marché. De ce fait plusieurs entreprises de transports et logistique se sont créés afin d'encourager le développement des échanges régionaux et internationaux. En effets, le transport routier continue d'être l'élément majeur des opérations commerciales.

L'objectif de notre étude est de savoir comment le transport intervient dans l'optimisation de la chaîne logistique internationale, où notre étude de cas pratique s'est appuyée sur l'entreprise de transport routier SPA Numilog, groupe Cevital de Bejaia. Nous tenterons de répondre à la problématique contenue dans la question suivante :

Quel est le rôle du transport dans l'optimisation de la chaîne logistique internationale ?

Le traitement de cette problématique nécessite d'apporter des éclaircissements à travers les questions secondaires suivantes :

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

Introduction générale

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

Notre méthodologie est double : Descriptive et analytique où nous avons également réalisé une série d'entretiens en direction des responsables de NUMILOG (Numidia logistique).

Les opérations de dédouanement et les formalités administratives accompagnant ces différentes opérations et une étude de cas au sein de l'entreprise de transport routier SPA NUMILOG du groupe CEVITAL de Bejaia pour une durée d'un mois où nous avons analysé le fonctionnement du système du transport routier au sein de l'entreprise ainsi que les rapports mensuels du mois de juin sur la différente opération de transport (La mise à quai, La mise à disposition).

Cette démarche proposée dans ce travail visera donc à répondre à ce questionnement. Trois chapitres qui structurent ce mémoire.

Le premier chapitre est consacré au cadre conceptuel du sujet, nous aborderons une description de la logistique, de la chaîne logistique et en dernier, nous traiterons l'organisation des opérations logistiques.

Le second chapitre sera réservé aux différents modes de transports (l'organisation, la tarification, les contrats, les responsabilités). De plus nous exposerons le rôle de la douane dans la réalisation d'une opération de transport (Les procédures et les régimes de dédouanement).

Le troisième et le dernier chapitre constitue la partie pratique de notre mémoire, il a pour objectif de montrer comment une opération de transport international de marchandise intervient dans l'optimisation de la chaîne logistique dans sa globalité.

Notre travail s'achève par une conclusion générale où nous avons émis des recommandations en direction de l'entreprise Numilog.

Chapitre I
La chaîne logistique
globale: consistance théorique
et exigences pratiques

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

Introduction

Pour qu'une entreprise soit compétitive sur le marché local et international, elle doit assurer sa capacité de mettre à la disposition du client le bon produit au bon moment. C'est la définition classique de la logistique.

La meilleure maîtrise des opérations logistiques par les entreprises repose sur le bon choix des intervenants et de leur cohabitation qui permettra la bonne fin de l'opération commerciale.

Ce chapitre vient pour présenter brièvement dans une première section le concept de la logistique et la chaîne logistique, ensuite en seconde section l'organisation des opérations logistiques.

Section01 : De la logistique à la chaîne logistique

L'objectif de cette section est de montrer brièvement la distinction entre deux concepts (La logistique et la chaîne logistique).

Nous présenterons en premier lieu la logistique, ses activités, sa stratégie et ensuite nous aborderons la chaîne logistique par ses différents niveaux et ses différents enjeux.

1.1 La logistique

1.1.1 Définition et contexte historique de la logistique

Le dictionnaire de l'Académie française donne « La science du calcul » comme premier sens au mot « logistique ». Étymologiquement, le terme « Logistique » provient du grec *logistikos*, ce qui est « relatif à l'art du raisonnement ». Platon est notamment cité comme le premier à avoir utilisé le mot *logistikos* pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique. La logistique est encore largement empreinte de cette acception puisque de nombreux travaux académiques ainsi que de nombreuses préoccupations des entreprises se centrent sur l'optimisation (de tournées, de chargement de palette, des coûts)¹.

Le terme « Logistique » trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Napoléon I^{er} met en place un encadrement de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de « major général des logis » fut donné à « un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain » selon le général de brigade

¹ LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascale, *la logistique*. Ed.Dunod, Paris, 2015. p.11.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

Jomini, 1837. Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes. Le terme « Logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'actions militaires ou caractère militaire du XX^{ème} siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené à l'émergence.¹

A. La définition de la logistique

Nous proposons dans le point suivant une définition de la logistique dans sa large acception et son application, tant au niveau de l'entreprise, qu'au niveau international.

A1. Au niveau de l'entreprise : Il existe de multiples définitions de la logistique

La première définition de la logistique a été donnée en 1948 par *l'association Américaine du marketing* : « C'est un mouvement, de manutention des marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation. »²

Cette définition est insuffisante car elle s'intéresse à l'aspect physique de la logistique une définition plus complète a été donnée par MAGEE en 1968 : C'est une technique de contrôle et de gestion et des flux de matière et de produit depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à le point de consommation celle-ci aussi est orientée vers l'aspect physique.

La logistique est l'ensemble d'activités et de moyens relatifs au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons³.

A 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

¹ LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascale, *la logistique, Op.cit*, p.11.

² MEDANE Pierre et GRATACAP Anne, *logistique et supply chain management*, DUNOD, Paris, 2008, p.9.

³ MARTINE MASSABIE François et POULAIN Elisabeth, *lexique du commerce international*, Bréal, Paris, 2008, p.148.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

nécessaire pour réaliser ses désirs et volontés. Il permet d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution de biens matériel, d'information et de service afin de satisfaire complètement et rapidement la commande à l'ordre placé par le client au coût le plus juste¹.

Après avoir présenté le concept de la logistique, nous tenterons d'analyser la place qu'occupe la fonction logistique au sein de l'entreprise.

1.1.2 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 de rotation, plannings d'activités.).

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

- La gestion des données techniques de la production ;
- La planification des besoins en composants.

Dans les administrations, la fonction logistique regroupe généralement l'ensemble des activités de gestion des ressources physiques (bâtiments, engins divers de travaux et manutention, véhicules de transport). A ces dernières, s'ajoutent les « services généraux » (petites maintenances, entretiens, sécurité)².

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) ;

¹ NOUMEN Robert, *les éléments de base de la logistique internationale*, Menaibuc, Paris, 2004, p.5.

² *Idem*, p.5.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

- 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.

1.1.3 La stratégie logistique

La stratégie logistique est principalement utile dans la prise de décision. C'est une démarche de réflexion (tâches à réaliser), un jeu de scénario (les conditions, les exigences, les formalités).

La logistique est une arme stratégique omniprésente qui contribue à l'augmentation des ventes et à la réduction des coûts par :

- La qualité de service (fiabilité des livraisons, service après-vente...);
- L'accélération des temps de réponse (adaptation rapide aux évolutions de la demande);
- La réduction des stocks;
- La réduction des coûts de transport;
- L'optimisation des ressources industrielles et logistiques;
- L'externalisation d'activités non concurrentielles;
- La collaboration client-fournisseur.
- L'organisation et les compétences clés;
- Le processus logistique, les bonnes pratiques et les règles de gestion;
- Le système d'information ;
- Les circuits et les modes de distribution ;

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 fondées sur la domination par les coûts et/ou la différenciation par la qualité ou le service, les stratégies logistiques sont définies en termes de :

- 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);

¹ NOUMEN Robert, *les éléments de base de la logistique internationale*, Op.cit. p.6.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

- L'intégration verticale ou externalisation ;
- L'implantation, taille et spécialisation/ polyvalence du réseau des usines et des entrepôts.

Après avoir présenté les exigences et les préoccupations essentielles des activités de la logistique et ses différentes stratégies, nous développerons dans le point suivant la consistance de la chaîne logistique.

1.2 La chaîne logistique

Dans ce point nous aborderons d'abord le contexte de la chaîne logistique, ses fonctions, ses enjeux et sa stratégie par la suite¹.

1.2.1 Définition de la chaîne logistique

La chaîne logistique est l'ensemble des entreprises interdépendantes (considérées comme les différents maillons de la chaîne) se coordonnant dans la réalisation des activités (approvisionnements, production et distribution) pour assurer la circulation des produits ou services de leur conception à leur fin de vie (service après vente et logistique de retrait).

Les besoins des clients changent, ils attendent de plus en plus un service comprenant un mode particulier de livraison, de réapprovisionnement, de délai, de fiabilité, de sécurité d'approvisionnement, de transfert des données, d'après-vente.

Dans la grande distribution, l'ECR (*Efficient Consumer Reponse*)² amène tous les producteurs à s'intégrer de plus en plus directement à l'acte de vente du consommateur final, en ce qui concerne les modes de conditionnement, de réapprovisionnement, de prévisions par le biais de techniques de captation de données et de transfert direct.

L'importance de la logistique ne va pas cesser de croître dans la performance de l'entreprise, dans l'accroissement des échanges sur des distances de plus en plus longues, dans l'accroissement de la diversité de l'offre, dans la rapidité des délais exigés, la modification des localisations de production, alors que dans le même temps, les marges de manœuvre pour

¹ www.Logistiqueconseil.org, [consulté le 11/05/2017].

² ECR (Efficient Consumer Reponse) : est le résultat d'un groupe de travail qui avait pour but une coopération intégral entre les différents partenaires à fin de servir le client mieux, plus vite à un prix de revient inférieur.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

gagner en compétitivité se réduisent dans certains secteurs en matière d'investissements, de différenciation technologique et de productivité.

Dans ce contexte, nous allons appeler la «chaîne logistique» comme la prise en compte d'un maximum de facteurs pour rationaliser les flux de produits et d'informations et gagner en productivité.

1.2.2 La composition de la chaîne logistique

La chaîne logistique comporte trois niveaux :

Le premier est stratégique : Il permet de définir l'offre de produits et services, le dimensionnement de l'outil industriel et logistique et la négociation de contrats et partenariat avec les fournisseurs et les clients¹.

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.

La clé de la réussite réside dans la mise en cohérence des outils, des processus et des pratiques quotidiennes avec la stratégie *Supply Chain* définie par l'entreprise.

Cependant, la chaîne logistique comporte les enjeux que nous énumérons dans ce qui suit.

1.2.3 Les enjeux de la chaîne logistique

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

¹ MEDAN Pierre et GRATACAP Anne, *logistique et supply chaine management, Op. Cit*, p.9.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

Voici les principaux enjeux de la logistique d'une façon exhaustive :

A. 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 amené à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

B. 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.¹

C. 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 et son expédition. mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle)².

D. 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.

¹www.pfeda.univ-lille1.fr, [consulté le 22/05/2017].

² LOTH Désiré, *L'essentiel des techniques du commerce international*, Paris, Edition publiobook, 2009, p.29.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

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).

E. 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.

F. 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, 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 risque 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 et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement¹.

¹ PAVEAU. J et DUPHIL. F, *pratiques du commerce international*, Edition FOUCHER, 2003, p.244.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

G. Le 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.

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 objectif¹.

A la fin de cette section nous déduisons que la logistique s'est désormais fondue dans le concept de "*supply chain management*" dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client. L'efficacité de la *Supply Chain Management* est devenue un enjeu majeur pour les entreprises car il est à la fois générateur d'économies de coût (réduction des stocks, utilisation rationnelle des capacités) et facteur de différenciation par rapport à la concurrence en termes de réactivité et de service client.

Dans la section qui suit, nous nous pencherons sur l'organisation des différentes opérations logistiques à l'international.

Section 02 : L'organisation des opérations logistique

Pour rendre l'entreprise plus compétitive sur les marchés extérieurs et de valoriser tous les efforts à caractère mercatique qui auront été réalisés, l'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'informations et de marchandises. Ces choix interviennent dans le cadre d'une réflexion globale qui assure la cohérence de la politique logistique de l'entreprise. et le choix effectués en matière de transport auront des incidences sur la gestion des stocks, immobilisations, et le choix de l'itinéraire transport, le choix de l'incoterm définit dans le contrat vente.

¹ www.pfeda.univ-lille1.fr, [consulté le 22/05/2017].

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.1 Le recoure aux prestataires extérieurs

Bien que les transporteurs sont dotés de services commerciaux capables de gérer les relations avec les chargeurs, la complexité des opérations logistiques et l'évolution des besoins en matière de logistique globale rendent indispensable le recours à des intermédiaires¹. Pour mieux expliquer la chaîne logistique concrètement retenons l'exemple suivant.

Un industriel français veut expédier des pièces de rechange automobile au Soudan. Il doit recourir aux services d'un transporteur routier jusqu'à Marseille, faire organiser la mise à bord sur le navire, s'assurer des conditions du déchargement à Alexandrie en Égypte puis faire organiser le transport sur remorque routière jusque Khartoum où le client viendra enlever sa marchandise. On imagine facilement la complexité du point de vue du transport et des opérations de douane.

Nous constatons que l'écrasante majorité des entreprises externalise à l'heure actuelle, au moins les opérations de stockage et de transport. Dans certains secteurs industriels et de fabrication des biens de consommation, les entreprises délèguent la planification de leurs opérations à des prestataires/ partenaires mais continuent à exercer un contrôle global. Les dernières évolutions font apparaître une externalisation complète de la logistique sans qu'il y ait de pilotage par le client.²

Pour mieux cerner la logique de la logistique, nous nous intéressons dans ce qui suit aux intervenants dans l'opération du transport international.

2.1.1 Les différents prestataires du transport à l'international

Souvent désignés sous le terme général de « transitaires », ils représentent en fait une grande diversité de savoir-faire et de statut juridique. Spécialisés par le mode de transport, ou par destination géographique ou par leur type de prestations (exemple : Messagerie express, fret sous température contrôlée), ils sont soit « mandataires » soit « commissionnaires ».

¹ PAVEAU. J et DUPHIL.F, *pratiques du commerce international*, Op.cit, p.258.

² LEGRAND Ghislaine et HUBERT Martini, *gestion des opérations import export*, Ed DUNOD, paris 2008, p.4.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

Tableau n°01 : La distinction entre un mandataire et un commissionnaire sur le plan de la responsabilité et des activités.

Le mandataire	Le commissionnaire
Obligation de moyens : il n'est responsable que de ses propres fautes.	Obligation de résultats : il organise et décide des intervenants .il est responsable de ses fautes et de celles de ses substitués.
Est mandataire : -Le transitaire portuaire ou aéroportuaire -L'agent de fret aérien -Le consignateur du navire.	Est commissionnaire : -Le groupeur aérien ou maritime -L'organisateur de transport multimodal -L'affréteur routier -Le commissionnaire en douane
Facturation : rémunération des activités sous forme de forfaits puis remboursement de tous les frais engagés pour du client (document, tél, fax, visas, assurances, liquidation douanière à l'importation, transport et enlèvements) Ces postes de frais sont soumis à TVA française s'ils sont engagés sur le territoire français	

Source : DONNEGER(A) et DEPARROIS(C), BTS commerce international, top fiche, Hachette Education, paris 2011.

Il en ressort du tableau présent que le mandataire et le commissionnaire sont deux intermédiaires participant à la réalisation du transport international. Ce sont les transitaires ayant ses responsabilités différentes.

2.1.2 Le choix et le suivi des prestations logistiques

Pour que l'entreprise commerciale choisisse le bon prestataire en matière de transport et logistique voici les deux critères fondamentaux de sélection que l'entreprise devra nécessairement considérer.

2.1.2.1 L'évaluation des besoins

Les choix logistiques constituent le prolongement indispensable de la politique commerciale de l'entreprise. Ils sont fonction de l'analyse des flux de marchandises mais aussi de l'ensemble des services annexes tels qu'entreposage, groupage de la marchandise,

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

réception à l'arrivée, prise en charge des formalités douanières. L'évaluation des besoins permet l'établissement d'un cahier des charges par l'entreprise¹.

Tableau n° 02 : L'évaluation des besoins

Evaluer les besoins	Exemples
Nature de la marchandise transportée	Poids, volume, nature, fragilité, dangerosité, valeur ; vrac pour les céréales ; transports sous température dirigée de denrées périssables.
Les exigences de la clientèle	Fréquence, quantité, délais, niveaux de fiabilité, et de qualité recherchés, services à fournir au départ /à l'arrivée.
Quel itinéraire retenir	Certaines expéditions exigent un équipement particulière des sites portuaires des sites portuaires ou aéroportuaires : Tous ne sont pas équipés pour le transport de conteneurs ! Les infrastructures routières, ferroviaires, ne sont pas homogènes d'un pays à l'autre
Comment assurer le bon état des marchandises ?	L'entreprise devra veiller au choix d'un emballage, d'une assurance, de lieux de stockage, de modes de transports, d'un itinéraire adaptés.
Comment respect les délais de livraison ?	Une expédition urgente sera plutôt confiée à une entreprise de fret express et à un transporteur aérien.
Comment maitriser les couts ?	L'entreprise doit assure la meilleure logistique possible sans induire une explosion de ses couts qui nuirait à sa compétitivité.

Source : A.DONNEGER et C.DEPPAROIS, le commerce international, fiche 27, P97.

A travers ce tableau, nous constatons que l'entreprise précise les flux et traitement, leurs évolutions prévisibles, les spécificités des opérations, les exigences des clients. Elle définit les opérations et explicite ce qu'elle attend d'un prestataire, elle exprime clairement les résultats visées.

¹ DONNEGER.A et DEPPAROIS.C, *le commerce international*, Hachette Education, paris, 2011, P.97.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.1.2.2 Les critères de choix d'une prestation logistique

La solution logistique globale fait intervenir une analyse des besoins de stockage et des fréquences de livraison. Le choix de la solution technique (mode de transport et type d'intermédiaire) requiert l'étude des différentes offres de transport¹.

Pour les expéditions courantes, l'entreprise traite souvent avec le même transporteur. Ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux².

Elle peut cependant réaliser des « appels d'offres » pour des opérations plus élaborées ou simplement pour faire jouer la concurrence.

On obtiendra alors plusieurs « devis » qu'il faudra comparer en fonction de critères multiples où le prix n'est pas toujours le facteur essentiel. En voici les critères retenus à cet effet pour une solution optimale d'une opération de transport.

a. Le stockage et fréquence des livraisons

Stocker des marchandises représente un coût que chaque entreprise essaie de minimiser en amont et en aval de la production. De même, les entreprises de distribution cherchent à réduire leur stock de vente. Les exportateurs doivent donc trouver un compromis entre leur intérêt financier et celui de leur client, en optimisant les quantités à livrer³.

Le lieu de stockage est également un choix important : il peut se situer soit à proximité des locaux de production soit au contraire auprès des clients de l'entreprise, c'est-à-dire à l'étranger. Les modalités et les coûts de stockage sont alors différents. Cette dernière option permet de livrer au client des quantités plus petites dans des délais souvent plus courts.

Livrer des quantités plus importantes permet au fournisseur de mieux exploiter les capacités des différents modes de transport et d'obtenir des prix plus compétitifs. Cependant, c'est le client que l'on pénalise en l'obligeant à financer des stocks plus conséquents pour faire le lien entre des livraisons moins fréquentes.

Dans tous les cas, il faut rechercher une solution optimale⁴ qui tient compte de l'ensemble des contraintes sans perdre de vue que la compétitivité finale du produit en dépend.

¹ CORRINE Pasco, *commerce international*, 4^e édition, campus DUNOD, 2002, p.20.

² CORRINE Pasco, *commerce international*, 4^e édition, campus DUNOD, 2002, p.21.

³ *Idem*, p.21.

⁴ Une solution optimale en générale : c'est la résolution des problèmes d'une manière favorable. En Logistique, elle désigne la combinaison de toute une série d'éléments qui concordent pour assurer le transport des marchandises, dans les meilleures conditions du point de départ au point d'arrivée.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

b. Le délai d'acheminement

La durée totale du transport (transit time) et le respect des délais sont des facteurs de compétitivité de plus en plus importants dans un contexte où le « juste-à-temps », la notion de « stock-zéro » sont devenue des critères de bonne gestion. De plus, certains produits (périssables ou de grande valeur) ne supportent que des temps d'immobilisation très courts.

c. La qualité de la prestation

La qualité de la prestation peut être définie comme la capacité à respecter l'ensemble des contraintes de l'expédition et par la prise en charge de l'opération de « bout en bout ».

d. La sécurité des marchandises pendant le transport

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transitaire : nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de la marchandise.

e. Le prix

Le prix n'est pas toujours le critère essentiel de comparaison. Il ne doit pas être isolé des autres critères de choix. De plus, à prix égal, encore faut-il que les prestations soient équivalentes. Il faut donc chercher à obtenir des devis détaillés de la part des transitaires afin de comparer les différents postes de frais.

Le prix devient est un critère déterminant pour les marchandises de faible valeur ou lorsque les conditions du marché sont très concurrentielles.

Nous aborderons dans le point suivant les contrats de ventes à l'international définis sous le nom : les incoterms. Ceux-ci, Constituent également des critères que l'on prend en considération dans la logistique internationale.

2.2 Les incoterms

Avant d'entrer dans le détail de chaque mode de transport, il est important de connaître les incoterms, clefs de voûte du commerce international.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.2.1 Présentation des incoterms

2.2.1.1 L'historique des incoterms

Ces clauses "standardisées" sont apparues en 1936 à l'initiative de la Chambre du Commerce International (CCI) faisant le constat de nombreux malentendus et même de litiges entre acheteurs et vendeurs s'étant mal compris lors de la conclusion du contrat commercial.

Les incoterms ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000) afin de tenir compte des évolutions des techniques utilisées par les opérateurs du commerce international. La dernière version est celle de 2010, publication de la CCI n°715 en vigueur depuis le 1er janvier 2011.¹

2.2.1.2 La définition des incoterms

Le mot « *Incoterms* » est une abréviation des termes anglais « International Commercial Terms ». Les Incoterms sont des éléments essentiels et incontournables du contrat achat/vente commercial international de marchandises. En effet, bien qu'ils ne soient pas obligatoires, il est inconcevable à l'export ou à l'import de fixer un prix sans l'associer à un Incoterm, dans la mesure où l'acheteur n'achète pas seulement une marchandise, mais une marchandise rendue à un lieu convenu.

2.2.1.3 Le rôle des incoterms

Les Incoterms jouent un rôle très important en commerce international. De ce fait, ils servent à :

- Situer le point critique du transfert des risques du vendeur à l'acheteur dans le processus d'acheminement des marchandises (risques de perte, détérioration, vol des marchandises) permettant ainsi à celui qui supporte ces risques de prendre ses dispositions quant à l'assurance ;
- Indiquer qui du vendeur ou de l'acheteur doit souscrire le contrat de transport.
- Répartir l'ensemble des frais logistiques et administratifs ;
- Préciser qui prend en charge l'emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises ou l'emportage et le dépotage des conteneurs ainsi que les opérations d'inspection ;
- Fixer les obligations respectives pour l'accomplissement des formalités d'exportation et /ou d'importation, le règlement des droits et taxes d'importation

¹HADDAD.S, *les incoterms 2000*, Editions pages bleues, 2009, p.8.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

ainsi que la fourniture des documents ;

- L'un des avantages reconnus à travailler avec les incoterms est de pouvoir constituer le prix de vente des marchandises¹.

2.2.1.4 La présentation des différents incoterms

Les incoterms sont représentés par des sigles de trois lettres suivis impérativement par l'indication des lieux géographiques. Chacun définit avec précision les droits et obligations de chaque partie. L'importance des incoterms dans l'élaboration du contrat justifier leur présentation succincte dans le cadre de cette présentation.

- **EXW : (*ex work*), à l'usine (lieu convenu)**

L'obligation du vendeur se limite à la mise à disposition de la marchandise dans son local, c'est l'acheteur qui supporte tous les risques et frais inhérents au transport de la marchandise.

- **FCA : (*free carrier*), franco transporteur (lieu convenu)**

Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises dédouanées à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur, au lieu ou point convenu.

- **FAS : (*free along side ship*), franco le long du navire (port d'embarquement convenu)**

Le vendeur remplit son obligation lorsque la marchandise, dédouanée à l'exportation, a été placée le long du navire, sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu. A partir de ce moment, l'acheteur supporte tous les frais et risques de perte ou dommage que peut courir la marchandise.

- **FOB : (*free on board*), franco à bord (port d'embarquement convenu)**

Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur, se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire, au port d'embarquement désigné. Les frais de chargement sont payés par le vendeur car ils ne sont pas inclus dans le fret².

- **CFR : (*cost and freight*), coût et fret (port de destination convenu)**

Le vendeur doit payer les frais et le fret maritime pour acheminer la marchandise au port de destination désigné mais le transfert des risques de perte, de dommage et même des frais supplémentaires se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

¹ DONNEGER.A et DEPARROIS.C, *BTS Commerce International*, HACHETTE Education, Paris, 2011, p.99.

² NAJI Jammal, *COMMERCE INTERNATIONAL, Mondialisation, enjeux et applications*, Edition du renouveau pédagogique INC, 2^{ème} édition, Canada,2009, p.290.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

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

Ce terme est identique au terme précédent en matière de transfert des risques et des frais. Toutefois, le vendeur a l'obligation supplémentaire de souscrire une assurance maritime, pour l'acheteur, contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise¹.

- **CPT (*carriage paid to*), port payé jusqu'à (point de destination convenu)**

Le vendeur choisit le transporteur. Il paye le fret pour le transport des marchandises jusqu'à la destination convenue. Le risque de perte ou de dommage ainsi que le risque de frais supplémentaires nés d'événements intervenant après livraison de la marchandise au transporteur sont transférés du vendeur à l'acheteur.

- **CIP : (*carriage, insurance, paid to*), port payé, assurance comprise jusqu'à (point de destination convenu)**

avec ce terme, les obligations des parties sont identiques à celles du terme CPT à la différence que le vendeur a pour obligation supplémentaire de fournir une assurance pour l'acheteur contre le risque lié au transport jusqu'au lieu de destination convenu.

- **DAP : (*Delivered At Place*), rendu aux lieux de destination**

Le vendeur s'engage à mettre à disposition la marchandise sur le véhicule du transport principal non déchargée et sans obligation d'assurance.

- **DAT : (*Dekivred At Terminal*), rendu au terminal**

Le vendeur s'engage à remettre la marchandise à disposition, sans obligation d'assurance, au terminal au lieu de transit convenu.

- **DDP : (*delivered duty paid*), rendu droits acquittés (lieu convenu)**

Ce terme définit l'obligation maximale pour le vendeur, dans la mesure où il met la marchandise, non déchargée à l'arrivée, à la disposition de l'acheteur, au lieu convenu dans le pays d'importation. Le vendeur supporte tous les frais et risques jusqu'à livraison chez l'acheteur. Il est chargé également du dédouanement à l'importation ainsi que du paiement des droits et taxes exigibles liés à la livraison de la marchandise au lieu convenu.

Remarque : Les incoterms les plus utilisés en Algérie sont le FOB et le CFR. L'incoterm CIF est interdit.

¹ NAJI Jammal, *COMMERCE INTERNATIONAL, Mondialisation, enjeux et applications, Op.Cit*, p.291.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.2.2 La structure des incoterms

Les incoterms peuvent être répartis :

- Par groupe ;
- Par catégorie "vente départ/vente arrivée" ;
- Par mode de transport

2.2.2.1 Les différents groupes d'incoterms :

- Groupe E (EXW)

Le vendeur met les marchandises à la disposition de l'acheteur dans ses propres locaux (locaux du vendeur).¹

- Groupe F (FCA, FAS, FOB)

Le vendeur remet les marchandises à un transporteur désigné. L'acheteur assume les frais et les risques du transport principal.

- Groupe C (CFR, CIF, CPT, CIP)

Le vendeur assume les frais mais ne supporte pas les risques encourus pendant le transport principal.

- Groupe D (DAT, DAP, DDP)

Le vendeur supporte tous les frais et les risques qu'entraîne l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination convenu.²

2.2.2.2 Les catégories d'incoterms "vente départ/vente arrivée"

A. Les incoterms de vente au départ

Une vente au départ signifie que la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur, c'est à dire :

- A partir de sa mise à disposition dans les locaux du vendeur (EXW) ;
- A partir du moment où elle a été remise au transporteur pour expédition (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP).

B. Les incoterms de vente à l'arrivée

Une vente à l'arrivée signifie que la marchandise voyage aux risques et périls du vendeur jusqu'au point/port convenu. Trois (3) Incoterms sont prévus :

¹ HAMMOUDI Ryad, *l'audit interne en milieu bancaire : cas du crédit documentaire*, mémoire de fin d'études, promotion 2010, p.79.

² HAMMOUDI Ryad, *l'audit interne en milieu bancaire : cas du crédit documentaire*, mémoire de fin d'études, promotion 2010, p.80.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

- Jusqu'à la fin du transport maritime et du débarquement (DAT) ;
- Jusqu'au point de destination (DAP, DDP).

Ces incoterms constituent un excellent argument de vente puisqu'ils déchargent l'acheteur d'une série d'obligations et de risques. De plus, le vendeur restera maître du transport de ces marchandises. Cependant, le paiement sera postérieur à la livraison, ce qui représente un risque pour les exportateurs peu expérimentés.

C. Les incoterms par mode de transport

Selon le mode de transport choisi, les incoterms 2010 sont répartis de la manière suivante:

- **Les incoterms exclusivement maritimes** : FAS, FOB, CFR, CIF,
- **Les incoterms polyvalents** : EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT, DDP

2.2.3 Principales nouveautés des incoterms 2010 par rapport aux incoterms 2000

- Les nouvelles règles des incoterms réduisent leur nombre de 13 à 11 remplaçant ainsi les incoterms DAF, DES, DDU et DEQ par DAP et DAT respectivement ;
- Il n'existe plus d'incoterms terrestres, les incoterms 2010 sont répartis selon le mode de transport en incoterms maritimes (FAS, FOB, CFR, CIF) ou multimodaux (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) ;¹
- Les règles incoterms 2010 reconnaissent qu'elles peuvent être utilisées pour les contrats nationaux aussi bien que pour les contrats internationaux ; obligation de remplir les formalités à l'exportation et à l'importation seulement si ces formalités sont applicables ;
- La répartition des obligations entre l'acheteur et le vendeur en vue d'obtenir ou d'aider à obtenir le dédouanement des marchandises donnant lieu à des contrôles de sécurité ;
- La prise en compte de la notion d'informations relatives à la sécurité ainsi que la notion de marchandises "fournies" en cas de ventes successives ;

¹www.ubs.com, [consulté le 24/04/2017].

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

- Si cela a été convenu ou usuel, tout document peut être un enregistrement électronique ou une procédure électronique.

On peut relever l'existence de quelques points faibles se manifestant dans les incoterms CIF et CIP comme suit :

- **CIF** : Obligation du vendeur à la seule couverture minimale des risques de perte des marchandises ou dommages à celles-ci entre le port de départ et le port d'arrivée ;
- **CIP** : Obligation du vendeur à la seule couverture minimale des risques de perte des marchandises ou de dommages à celles-ci entre le lieu de départ et le lieu de destination désigné¹.

Cette insuffisance est corrigée par l'existence de ce qu'on appelle "*le variantes des incoterms*". Ce sont des mots ajoutés après l'incoterm pour rendre son contenu plus précis.

Exemple : CIF tous risques compris.

Pour mieux synthétiser les implications financières de l'application des incoterms, nous traiterons cet aspect dans le point suivant.

¹ DJEZZAR Amal, *l'étude des techniques de paiements dans le commerce international*, mémoire de fin d'étude, école supérieur de banque, Novembre 2011, 13^{ème} promotion, p.13.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.2.3.1 La répartition des coûts selon l'incoterms négocié dans le contrat

Tableau N° 03 : Les incoterms multimodaux

Incoterms	Emballage	Chargement	Douane export et sécurité	Pré-acheminement	Déchargement véhicule plateforme multimodale départ	Chargement sur de transport principal	Transport	Assurance-transport	Déchargement plateforme arrivée	Douanes import et sécurité	Poste-acheminement	Déchargement entrepôts destinataire
EXW... départ usine	V	A	A	A	A	A	A	A.2	A	A	A	A
FCA... franco transporteur ou franco locaux du vendeur	V	V	V	V sauf si FCA locaux du V	A	A	A	A.2	A	A	A	A
CPT... port payé jusqu'à	V	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A ou V.4	ou	A
CIP... port payé, assurance comprise jusqu'à	V	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A ou V.4	A
DAT... rendu au terminal	V	V	V	V	V	V	V	V.2	V	A	A	A
DAP... rendu au lieu de destination	V	V	V	V	V	V	V	V.2	A ou V.3	A	A ou A.4	A
DDP... rendu droits acquittés	V	V	V	V	V	V	V	V.2	A ou V.3	V.5	A ou V.4	A

Source : Madeleine N, IMPORTER : Inclus les incoterms 2010, des conseils, des exemples, des avis d'experts, 4ème édition d'organisation 2011. Page 63.

V : vendeur A : acheteur

1. Douane, si applicable.
2. Assurance-transport ad-valorem non obligatoire.
3. A l'arrivée des marchandises au lieu convenu, les frais de déchargement du véhicule d'arrivée restent à la charge de l'acheteur, sauf si inclus dans le contrat de transport, si demandé par l'acheteur, ou si livraison porte à porte. Le vendeur peut livrer en porte à porte.
4. Le vendeur peut livrer en porte à porte.
5. Le vendeur peut décider de ne pas prendre en charge la TVA étrangère = DDP without VAT.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.2.3.2 Les incoterms maritime

Tableau N° 04: Les Incoterms maritimes

Ce tableau ci-dessous donne une synthèse des incoterms appliquée aux modes de transport maritime en traduisant les coûts qui en découlent pour chaque partie.

Incoterms	Emballage	Chargement	Pré-acheminement	Douane export et sécurité.1	Embarquement sur navire	Transport maritime	Assurance – transport	Débarquement	Douane portet sécurité.1	Post-acheminement	Déchargement entrepôts destinataire
FAS... franco le long du Navire	V	V	V	V	A	A	A.2	A	A	A	A
FOB... franco à bord	V	V	V	V	V	A	A.2	A	A	A	A
CFR... coût et fret	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A	A	A
CIF... coût assurance et Fret	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A	A

Source : MADELEINE.N, IMPORTER : Inclus les incoterms 2010, des conseils, des exemples, des avis d'experts, 4ème édition d'organisation 2011,p.64.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

Quelque soit l'incoterm défini dans le contrat de vente, le seul prix qui intéresse l'acheteur est le prix complet de la marchandise, c'est à dire le prix « rendu » de la marchandise, incorporant les frais d'acheminement jusqu'à destination. La capacité de l'entreprise à dégager des économies sur le transport entraînera une amélioration de la compétitivité-prix¹.

Le choix de la solution transport déterminera le délai de livraison de l'expédition. Ce dernier nous le présenterons dans le point suivant.

2.3 Le choix des solutions de transport

Ce choix peut être réalisé en deux étapes : Le choix de l'emballage et la préparation de la marchandise et le choix des modes de transport.

2.3.1 Le choix de l'emballage et de la préparation de la marchandise

Le choix de l'emballage est à la fois un problème technique et un élément de la stratégie commerciale de l'exportateur, car ce choix influence la compétitivité et l'image de l'entreprise. L'importance de l'emballage varie en fonction de la nature de la marchandise à transporter, le mode de transport, et l'itinéraire, l'emballage ainsi influe sur le coût de transport, de manutention, de stockage et de l'assurance.

Pour mieux cerner l'aspect relatif à ces éléments, nous développerons quelques aspects théoriques et pratiques à l'emballage et à l'assurance.

2.3.1.1 La définition de l'emballage

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

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

Pour bien emballer la marchandise, on doit tenir compte des aspects suivants :

- **La catégorie de produit**

Certains produits sont fragiles ou périssables doivent être protégés du froid, de la chaleur, de l'humidité, de la sécheresse.

¹ MADELEINE.N, *Op.Cit*, p.64.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

- L'aptitude à la manutention

L'emballage doit faciliter le chargement et le déchargement (par exemple : pour transporter des colis, il faut pouvoir les saisir et les maintenir).

- Le mode de transport

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

- Le pays de destination

Par exemple, certains pays sont reconnus pour le risque élevé du vol des marchandises.

- Les conditions météorologiques

Par exemple, l'exposition à des températures extrêmes dans le pays de destination peut endommager certaines marchandises¹.

- Les exigences du client

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

- **Premièrement**, un préjudice commercial, l'aspect extérieur du produit n'étant alors ni valorisant, ni sécurisant quant à la qualité de son contenu.
- **Deuxièmement**, un préjudice financier, lorsque le destinataire refuse le paiement ou la prise en charge de la marchandise.
- **Enfin**, un préjudice au point de vue couverture des risques, car les assurances refusent d'indemniser les avaries dues à des emballages défectueux.

2.3.1.2 Le marquage et l'étiquetage de la marchandise

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

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

- L'identification rapide du produit par les consommateurs, concerne essentiellement les produits grand public. Il apporte des renseignements indispensables pour le

¹ MIVILLE-DE CHENE .K et LIMOGES.I, *aspects pratiques du commerce international, consultation contact monde*, 2012, p.283.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

consommateur surtout lorsque le produit est vendu en self-service dans de grandes surfaces, sans l'accompagnement du vendeur. Il donne des informations sur le produit concernant notamment la composition, le poids, l'origine, la durée de conservation, les conditions d'emploi et les conseils d'utilisation.

- La publicité du produit, en effet grasse a son pouvoir de séduction et de communication, le marquage et l'étiquetage sont devenu ainsi un facteur prépondérant dans la réussite commerciale d'un produit de grande distribution¹.

2.3.1 Le choix des modes de transport

La politique logistique de l'entreprise conduit à rechercher des solutions transport faisant intervenir un mode de transport, des techniques et des contraintes spécifiques. Nous présenterons d'abord les différents modes de transport et leurs caractéristiques.

2.3.2.1 Les différentes modes de transport

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

Tableau N° 05 : Les modes de transport

Mode de transport	Caractéristique et techniques	Avantages	Inconvénients
Transport par mer	- Diversité et adaptation des différents types de navires (porte conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). - Utilisation très répandue du <i>conteneur</i> :	- Taux de fret avantageux sur certaines destinations. - Possibilités de stockage dans les zones portuaires. - Tous les points du	- Délais importants. - Encombrement portuaire de certaines zones. - Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. - Ruptures de charge

¹ FONTAINE Michel (président du conseil national de l'emballage), *L'emballage acteur important de la logistique des produits*, septembre, 2015, p.11.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

	évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances.	globe peuvent être desservis.	et manutention source d'avaries. - Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.
Transport aérien	- Appareils mixtes et tout cargo. - Chargement en unité (ULD).	- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention horizontale). - Emballage peu coûteux. - Frais financiers et de stockage moindres.	- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises de faible valeur. - Capacité limitée. - Interdit à certains produits dangereux. - Rupture de charge.
Transport routier	-Pratique de la conteneurisation et possibilité de combiner rail et route.	- Service en porte à porte, sans rupture de charge. - Délais relativement rapides.	-Sécurité et délais fonction des pays parcourus et des conditions climatiques. - Développé surtout sur l'Europe continentale pour les distances moyennes.
Transport en fer	-Expédition par wagon isolé entre 5 et 60 tonnes et possibilité de trains entiers pour des tonnages supérieurs (automobiles, pondéreux, granulats). - Diversité du matériel	-Développement du transport combiné et possibilité de porte à porte. - Fluidité du trafic et respect des délais. - Adaptation aux longues	-Inadapté aux distances courtes. - Limite du réseau ferroviaire. - Nécessite un pré- et un post-acheminement en

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

	disponible et utilisation de caisses mobiles.	distances et aux tonnages importants.	dehors du combiné. - Ruptures de charge.
Transport fluvial	-Utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du Nord, bassin Rhéna, quelques livraisons fluviomaritimes).	-Remarquable capacité d'emport, 300 à 2 500 tonnes selon les convois. - Faible coût.	- Lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport. - Coût de pré- et post-acheminement. - Ruptures de charge.
Les services postaux	- Expéditions dans le monde entier de colis et de marchandises en petite quantité. - Simplicité et diversité des services.	- Formalités douanières simplifiées. - Possibilité d'utiliser des formules à délais garantis.	- Priorité des envois et des services offerts variant selon les destinations. - Utilisation limitée aux petits envois.

Source : Idir KSOURI, les opérations de commerce international, BERTI Edition, Alger, 2014, p.77

Nous déduisons à travers le tableau synthétique ainsi présenté, que les solutions de transport combinent fréquemment plusieurs modes de transport qui amènent au développement du multimodal en transport intercontinental et à l'utilisation du combiné rail-route sur le continent européen. De même choix s'exercent souvent entre mer/air, conventionnel/multimodal, fer/route¹.

Cependant, dans cette optique, la dimension coût attire d'avantage notre attention ; c'est l'objet du point suivant.

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, BERTI Edition, Alger, 2014, p.77

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

2.3.2.2 L'analyse globale des coûts de distributions

Pour retenir un mode de transport plutôt qu'un autre, l'analyse du coût ne doit pas se limiter à la prise en compte du prix du fret, seul. Ainsi, le temps d'immobilisation de la marchandise, les coûts de pré et de post-acheminement, les frais d'emballage plus ou moins importants doivent rentrer dans cette analyse¹.

Donnons l'exemple suivant :

Pour une expédition de 3 800 kilogrammes nets de fromage de Paris à Tokyo , le choix entre le transport maritime et aérien se pose dans ces termes :

Poids brut et volume :

- Mer 4 500 kg 15,3 m3,
- Air 4 050 kg 13,7 m3.

Tableau N° 06 : L'analyse globale des coûts de distributions

	Mer	Air
Valeur	15060€	15060€
Emballage	580€	230€
Pré-acheminement	376€	243€
Valeur FOB	16016€	15533€
Fret	1543€	7162€
Assurance	615€	284€
Pré-acheminement	720€	401€
Droit de douane (35% valeur CIF)	6360€	8044€
Cout financier de l'immobilisation pendant le transport (valeur stock moyen)	291€ 41714€	61€ 21719€
Cout du stockage	278€	144€
Magasinage	814€	324€
Cout de revient de la marchandise livrée	26637€	31953€
Détériorations pendant le transport 12€ kg (Sur valeur de revente)	6840€	1368€
Totale	33477€	33321€
Différence		-156€

Source :LEGRAND Ghislaine et HUBERT Martini :*gestion des opérations import export*, Ed DUNOD,paris 2008, p.45.

¹ LEGRAND Ghislaine et HUBERT Martini : *gestion des opérations import export*, Op.Cit, p.45.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

Les éléments de comparaison sont les suivants :

- Le délai de porte à porte : mer : 36 jours ; air : 6 jours ;
- Le taux d'intérêt annuel : 16 % ;
- Le nombre d'expéditions annuelles : 26 ;
- Le pourcentage d'invendus et de détériorations : mer 15 % ; air : 3 %.

On constate que la prise en compte de tous les coûts attachés à la distribution laisse apparaître une économie globale en faveur de l'avion, malgré un fret aérien nettement plus élevé que le fret maritime.

Après avoir rappelé les principaux choix en matière de prestataires logistiques et solutions transport, nous évoquerons dans le point suivant l'assurance de la marchandise transportée.

2.4 L'assurance de marchandise transportée

Le transport de marchandises comportant certains risques classiques (liés à la manutention, au stockage) et autres risques potentiels (conflits, grèves, intempéries...), il convient donc de s'en garantir¹. En fonction des risques contre lesquels l'exportateur souhaite se couvrir, il répondra à la nécessité de s'assurer. Il tiendra compte du montant des primes à payer c'est-à-dire du coût, des garanties accordées, d'un type de police avant de faire le choix d'un assureur.

2.4.1 La nécessité de l'assurance transport

Sont abordés dans ce paragraphe les objectifs de l'assurance transport ainsi que ses principes généraux.

2.4.1.1 Les objectifs de l'assurance transport

L'assurance permet de couvrir (totalement ou partiellement) le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (pour faute personnelle) ou par les transporteurs.

¹ CHEVALIER Denis et DUPHIL François, *Transporter à l'international, gestion des opérations import export*, Op.Cit, p.93.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

A. L'indemnisation par le transporteur

Elle est précisée par les conventions propres à chaque mode de transport. Le montant des indemnités est plafonné en fonction de la masse de la marchandise.

Cette indemnité (calculée en fonction de la valeur de la marchandise) n'est envisageable que si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité.

B. L'indemnisation par l'assureur

L'indemnisation (calculée sur «la valeur assurée » de la marchandise) dépend du préjudice et des risques garantis.

2.4.1.2 Les principes généraux

Les assurances définissent de façon presque uniforme les risques assurés et les risques exclus ainsi que certains principes de fonctionnement¹.

A. La notion d'avarie

L'avarie au sens large du terme comporte les éléments suivants :

a. Les pertes et avaries particulières

L'expression « avaries particulières » concerne ici les dommages causés aux marchandises transportées, ce sont les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité subies par la marchandise elle-même au cours de son transport. Ces avaries peuvent donc provenir des risques maritimes, terrestres, aériens, fluviaux, au cours de transport lui-même et ces avaries résultent soit :

- D'événements majeurs c'est-à-dire qui touchent à la fois le moyen de transport et son chargement (nauffrage, abordage, incendie, déraillement, accident de camion).

- D'accidents ne touchant que la marchandise (mouille par eau ou de pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure ou imprégnation, vol). Elles se rapportent aussi aux dommages liés au cours des manutentions (chargement, manipulation,

¹ MARCQ (J), *Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance*, 2^{ème} édition, France, 2011, p.159.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

déchargement) principalement lors des ruptures de charge et des séjours à quai ou en entrepôt (casse, coulage, mouille, vol)¹.

b. L'avarie commune

C'est une règle très particulière en matière d'assurance transport maritime. Elle implique une répartition équitable, entre toutes les parties intéressées, des dépenses impératives dûes à un événement extérieur qui met en péril une expédition et nécessite des sacrifices financiers.

Il peut s'agir :

- Du largage d'une partie de la cargaison ;
- De l'utilisation de remorqueurs ;
- De réparations sur le navire.

L'ensemble des propriétaires concernés par le voyage doivent contribuer aux frais, même s'ils ne sont pas assurés. De ce fait, l'avarie commune peut avoir de graves conséquences pécuniaires. Il y a lieu de noter qu'il y a avarie commune pour échapper à un danger menaçant, lorsqu'un commandant est conduit à sacrifier une partie des marchandises à bord ou à engager des frais de sauvetage très importants comme l'incendie, et l'échouement. Dans ce cas, toutes les personnes ayant des marchandises sur ce navire doivent participer aux dépenses, proportionnellement aux valeurs sauvées, y compris le corps du navire.

B. Les risques couverts et les risques exclus

À l'exception du transport proprement dit, les polices d'assurance couvrent toutes les marchandises. Nous retenons:

- Dans les risques couverts, ceux liés au transport principal, à la manutention, au pré et au post-acheminement.

Dans les risques exclus, les fautes de l'assuré ou du bénéficiaire, les conséquences des violations de blocus, contrebande et trafic clandestin, le vice propre de la marchandise, la

¹ MARCQ (J), *Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance*, 2^{ème} édition, France, 2011, p.162.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

freinte de route, les conséquences de la température, les défauts d'emballage ou de conditionnement et les préjudices financiers, commerciaux ou indirects en résultant¹.

2.4.2 Le coût de l'assurance

Acheteurs et vendeurs, selon l'Incoterm choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance, sauf dans le cas de certaines destinations pour lesquelles l'assurance est obligatoire.

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

Le coût de l'assurance dépend de :

- La nature de la marchandise: fragile, périssable, dangereuse ;
- La qualité de l'emballage et du marquage ;
- La forme du transport: air, mer, terre, étant entendu que l'assurance air est environ un tiers moins chère que l'assurance mer ;
- L'itinéraire et de la zone géographique desservie ;
- La garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques.

2.4.3 Les garanties

Les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivantes : la nature et l'étendue des garanties.

2.4.3.1 La nature des garanties

D'une façon classique, les assurances couvrent la marchandise tout le long des maillons de la chaîne de transport, du départ à l'arrivée. Cette couverture générale évite de souscrire des polices d'assurance pour chaque mode de transport utilisé.

Cependant, à l'arrivée, après un délai maximum, qui varie selon le mode de transport, la garantie cesse d'exister. Pour se protéger contre des dépassements éventuels, dus, par exemple, à des retards dans l'exécution des formalités douanières, il est possible, moyennant une prime supplémentaire, d'obtenir une prolongation de la durée de couverture de l'assurance transport.

¹ MARCQ (J), *Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, Op.Cit.* p.164.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

L'assurance transport ne couvre que des éléments matériels bien identifiés (marchandises) ou facilement quantifiables (frais de transport, de dédouanement, manutention, droits de douane).

Les conséquences d'un retard (perte d'un client, coût supplémentaire de magasinage) ne sont donc pas couvertes¹.

Pour pallier les retombées commerciales d'un sinistre (retard, avarie, perte), il est admis que l'entreprise puisse s'assurer pour un montant supérieur à la valeur réelle de la marchandise et des frais couverts. Certes, les dommages indirects restent non couverts mais en cas de sinistre de transport, la couverture (pouvant aller jusqu'à 20% de plus que la valeur réelle) représente une compensation pour l'entreprise.

Outre le préjudice commercial, ne sont également pas couverts:

- Les vices de la marchandise ;
- Les défauts d'emballage ;
- Les arrimages défectueux ;
- La faute «inexcusable» de l'assuré, dans le cas où il est prouvé que ce dernier savait que sa «faute» conduirait à un préjudice.

2.4.3.2 L'étendue de la garantie

Quelque soit le type de contrat, de nombreux risques sont exclus:

- systématiquement, les risques provenant d'une faute, d'une infraction, d'un vice de la marchandise.
- Sauf couverture par convention spéciale, les risques de guerre, les actes de terrorisme, les grèves. Cela étant, deux principaux types de garantie sont proposés ainsi que différentes autres formules.

- **La garantie « tous risques »**

Le terme « tous risques » ne doit pas être pris à la légère. En effet, de nombreux risques sont expressément exclus, et seuls les risques liés au transport proprement dit sont couverts, avec application ou non d'une franchise stipulée dans le contrat¹.

¹ MARCQ (J), *Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, Op.Cit.* p.165.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

En cas de dommages matériels ou de perte, l'assuré doit seulement prouver le montant estimé du préjudice. Il n'a pas à faire la preuve de la «cause» à l'origine du constat².

- La garantie accidents caractérisés

Cette assurance ne couvre que les dommages et pertes d'événements limitativement énumérés dans le contrat. En cas de dommages matériels ou de perte, l'assuré doit non seulement prouver le montant estimé du préjudice mais également faire la preuve de la «cause» à l'origine du constat.

- D'autre formule de l'assurance transport offre également toute une gamme de clauses permettant à l'assuré d'adapter la police d'assurance à chaque cas particulier en fonction de la destination, du mode de transport, de la nature de la marchandise.

2.4.3 Les différentes polices d'assurance

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré. Ce document, établi en plusieurs exemplaires, précise les conditions de l'assurance, à savoir les conditions générales qui décrivent les garanties proposées de façon générale ainsi que les conditions de validité du contrat et les conditions particulières, qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré.

Il existe quatre principales polices d'assurance: la police «au voyage», la police «à alimenter», la police «d'abonnement» et la police «tiers chargeur».

2.4.3.1 La 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 limité³.

2.4.3.2 La police « 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 (fréquences des voyages,

¹ NAJI (Jammal), *COMMERCE INTERNATIONAL, mondialisation, enjeux et applications*, Op.Cit, p.417.

² Code 7.4.1 de L'article 02 de l'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

³ CHEVALIER (Denis) et DUPHIL (François), *Transporter à l'international*, Op.Cit, p.103.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

modes de transport utilisés). 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 mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance)¹.
- La «franchise» permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, les petits sinistres, en dessous d'une somme fixée, n'étant alors pas remboursés.

2.4.3.3 La police « d'abonnement » (Durée déterminée)

Cette police est renouvelable par tacite reconduction. Elle couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par le même expéditeur².

L'assuré n'a pas à souscrire une police pour chaque envoi, car le déclenchement du déplacement de la marchandise entraîne automatiquement la garantie des assureurs. Il lui suffit, dans des délais convenus d'avance, à l'aide d'un carnet à souches, d'informer l'assureur des expéditions faites pour son compte.

Automaticité, absence de formalisme, gain de temps, économie de frais rendent cette police très pratique et très souple. Bien adaptée aux grandes entreprises qui exportent et importent fréquemment des marchandises diverses, cette police est devenue d'un usage fréquent. Les entreprises traitent alors presque systématiquement avec un seul et même assureur, faisant d'ailleurs quelque fois partie du même groupe que l'entreprise elle-même. Ce type de contrat fondé sur la bonne foi de l'assuré implique aussi une obligation de fidélité qui conduit l'assuré à affecter à ladite police la totalité de ses expéditions.

Le taux d'assurance se négocie forfaitairement quels que soient les itinéraires et les marchandises transportées. Quant aux primes, elles sont payées, après le transport effectif, sous forme d'une régularisation mensuelle, trimestrielle, voire annuelle. L'engagement des

¹ CHEVALIER (Denis) et DUPHIL (François), *Transporter à l'international*, Op.Cit, p.104.

² DONALD et DAILLY.M, *Logistique et transport international de marchandise*, 1^{ère} Edition, L'Harmattan, France 2013, p.373.

Chapitre I : La chaîne logistique globale: Consistance théorique et exigences pratiques

assureurs étant lourd de conséquences, les notions de « plein » et de « franchise » sont également utilisées dans cette police.

2.4.3.4 La police « 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.¹

Conclusion

Au regard de cette présentation relative à la logistique internationale, nous pouvons conclure que l'organisation de celle-ci permet à l'entreprise ainsi qu'aux intervenants de cette chaîne d'optimiser les moyens mis à leurs dispositions pour effectuer les opérations à l'international.

Néanmoins, comme nous l'avons, si bien développée, le choix des incoterms définit dans le contrat vente, le choix d'une solution de transport et les exigences relatives à la réalisation d'une opération à l'international, dépendent étroitement de plusieurs facteurs liés à la nature de la marchandise, au coût du transport, durée du transport ainsi que les risques et les garanties couvertes par l'assurance.

Pour affiner cette démarche de la chaîne logistique internationale, nous développerons avec détail les différents modes de transport et aussi le rôle que joue la douane, qui seront l'objet du chapitre suivant de ce présent travail.

¹ DONALD et DAILLY.M, *Logistique et transport international de marchandise*, 1^{ère} Edition, L'Harmattan, France 2013, p.374.

Chapitre II

Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Introduction

La logistique concerne l'ensemble des opérations de transport, de stockage, d'allotissement, de distribution, de dédouanement de la marchandise permettant de la mettre à disposition dans les délais et les quantités souhaitées sur les lieux de production, de distribution ou de consommation. C'est une fonction très large qui déborde le simple cadre du transport international.

Ce deuxième chapitre s'attache à décrire les différents modes de transport dans la première section, puis nous exposerons à la deuxième section les procédures de dédouanement de la marchandise à l'importation et à l'exportation.

Section 01: Les transports internationaux

« Le transport international se définit comme étant l'acheminement des marchandises par mer, terre, air, voie fluviale, fer, par la poste d'un point à un autre au-delà d'une ou plusieurs frontières d'Etats, et la livraison chez le destinataire dans les conditions prévus contractuellement »¹.

Le contrat de transport international des marchandises, tous modes de transport confondus, est régi par une multitude de conventions internationales et de lois internes.

1.1 Le transport maritime

Le transport maritime, dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international, demeure de très loin, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux, comme les céréales, les hydrocarbures et les fruits.

Après une présentation de l'organisation générale, seront abordés le contrat de transport, l'affrètement maritime, les responsabilités. Puis, pour terminer, quelques lignes seront consacrées aux perspectives.

¹ Source : Site internet commerce international export Tags : transport international, [consulté le 11/06/2017].

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

1.1.1 L'organisation du transport maritime

- **La convention internationale de Bruxelles (25 août 1924)**

La convention de Bruxelles de 1924 (dite règle de La Haye) – ratifiée par plus de 100 États traite des règles en matière de connaissance (titre de transport par mer) établies à l'occasion de transports internationaux par mer. Lorsqu'il y est fait référence, il est d'usage de citer les «règles de La Haye»¹.

- **Les règles de Hambourg (Hambourg Rules)**

Il s'agit de la convention du 31 mars 1978 et de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, dans la version consolidée du 3 décembre 1988.

- **Les protocoles**

Deux protocoles ont modifié la convention de Bruxelles:

- Le premier (règles du Visby), ratifié par une trentaine d'états, a été signé le 23 février 1968;
- Le second, ratifié par une vingtaine d'états, a été signé le 21 décembre 1979.

Il traite de la responsabilité du transporteur.

1.1.2 Les techniques du transport maritime

1.1.2.1 Les navires spécialisés

Il en existe trois grandes catégories :

- **Les vraquiers**

Ce sont des navires citernes tels que pétroliers, transporteurs de gaz liquéfié, les minéraliers, les céréaliers ;

- **Les navires polythermes**

Ce sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous température contrôlée. Ce type de navires tend à disparaître au profit des conteneurs polythermes ;

¹ L'Algérie a adhéré à cette convention le 13 avril 1964.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Les navires spéciaux

Ce sont notamment les car-ferries, les grumiers.

1.1.2.2 Les navires non spécialisés

Ils peuvent transporter toutes sortes de marchandises, classés selon leur mode de manutention principal, ces navires sont :

- Les cargos conventionnels

Ils disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans), les marchandises sont chargées en cale ;

- Les porte-conteneurs

Ils sont dits cellulaires, certains peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs 20 pieds, certains ont leurs propres grues, ce qui est utile dans certains ports, notamment africains, souvent dépourvus de moyens de manutention ;

- Les rouliers

Ils sont équipés de rampes arrière ou latérales relevables prenant appui sur les descentes du port, on les appelle les Ro-Ro (*Roll-on Roll-Off*) (Roulage), ils permettent la manutention de tous les types de marchandises, on y charge des roulants (voitures, engins) ou des marchandises diverses à l'aide de roulants ;

- Les navires mixtes Ro-Ro et porte- conteneurs

On recherche de nos jours la souplesse, ce qui pousse les armateurs à s'équiper de navires mixtes afin de combiner les différentes techniques de manutention ; certains navires proposent des possibilités de transport de roulants de conteneurs et de marchandises diverses manutentionnées en conventionnel¹ ;

- **Les navires porte-barge** Ils peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs ou de flottage, des barges ou des péniches de capacité variables ; on s'en sert sur les ports engorgés ou pour réaliser du transport Fluviomaritime.

¹ KSOURI Idir, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.65.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

En dépit de quelques contraintes, la conteneurisation est considérée comme la solution technique la plus appropriée en matière de transport international de marchandises, au motif qu'elle permet les coûts les moins chers¹.

1.1.2.3 Les types d'expéditions par conteneurs

Il en existe principalement quatre :

- **FCL/FCL (FCL: *Full Contanier load/Full container load*): Conteneur complet.**

Il y a un seul vendeur au départ et un seul acheteur à l'arrivée. La marchandise du vendeur est donc la seule à occuper le conteneur qui est alors livré directement à l'acheteur.

- **LCL/LCL (LCL :*Less than a container load /less than a container load*) :Groupage dans un conteneur**

Il y a plusieurs vendeurs au départ pour plusieurs acheteurs à l'arrivée. Des vendeurs sont obligés d'expédier pour la même destination des marchandises, lesquelles sont alors groupées puis à destination dégroupées et remises à leurs destinataires respectifs.

- **FCL/LCL (*Full Container load/less than a container load*)**

Un seul vendeur qui doit expédier de la marchandise à plusieurs clients. La marchandise est mise dans un conteneur qui, à l'arrivée, est dégroupé et les marchandises concernées sont remises à leurs destinataires respectifs.

- **LCL/FCL (*Less than a containe Load/ Full Container Load*)**

Un client a acheté des marchandises à plusieurs fournisseurs. Ces derniers, après avoir procédé au groupage de leurs produits dans un seul conteneur, font expédier celui-ci à leur client, l'acheteur².

¹ KSOURI Idir, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.66.

² BELLOTI Jean, *le transport international des marchandises*, VUIBERT, Paris, 1992, p.49.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

1.1.3 La tarification du transport maritime

Les chargeurs du monde entier demandent l'interdiction des conférences maritimes, au motif qu'elles ont une sorte de monopole des mers leur permettant de convenir entre elles d'une politique tarifaire et de services commune sur les grands lings.

Il n'existerait pas de règles communes pour l'établissement des tarifs .Cependant, le fait pour les conférences maritimes d'appliquer en la matière quasiment les mêmes principes pour déterminer le fret de base, ses correctifs et les ristournes prouve qu'elles ont effectivement le monopole des mers.

1.1.3.1 Le fret de base

Pour les expéditions en conventionnel (sacs, caisses), le fret est souvent établi pour un voyage donné, à l'unité payante (U.P). L'unité payante est la tonne ou le mètre cube à l'avantage du navire.

La compagnie maritime applique la règle de l'équivalence « poids/volume » à l'avantage du transporteur, c'est à dire que la taxation s'applique sur la valeur obtenue la plus élevée.

L'équivalence «poids/volume » est de : Une tonne est égale à un mètre cube et un mètre cube est égale à une unité payante (1tonne =1mètre cube =1UP).

Les poids pris en considération par le transporteur est le poids brut, c'est-à-dire le poids net plus l'emballage¹.

1.1.3.2 Les correctifs

Les correctifs se sont des surtaxes permanant et d'ajustement occasionnel.

¹Feeder : il s'agit d'un navire collecteur , c'est-à-dire d'un navire de petit tonnage permettant de dispatching sur les différentes ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales, et inversement, la collecte de marchandise vers le port principal.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

A. Les correctifs conjoncturels

Il existe deux types de correctif qui sont :

- Surcharge fuel ou la BAF (*Bunker Adjustment Factor*) : permet d'intégrer les variations du prix des combustibles entre deux éditions du tarif. il s'agit d'un pourcentage en plus ou en moins du fret de base ;
- Surcharge monétaire ou CAF (*Currency Adjustment Factor*) : permet de tenir compte des variations de la monnaie ;
- Surcharge d'encombrement portuaire : majore le prix sur certaines destinations ou une immobilisation anormale du navire est à prévoir.

B. Les correctifs permanents

- Taxe sur les colis lourds (au-dessus de 5 tonnes) ;
- Surtaxe d'extra longueur (au-dessus de 12 mètres) ;
- Surfret de déroulement pour certains ports secondaires (quand la marchandise sera emmenée par feeder¹ dans un port secondaire) ;
- Droits portuaire à la charge de la marchandise ;
- Droits de quai ou de bassin ;
- Mise à terre, magasinage et livraison.

1.1.3.3 Les ristournes

- **Ristournes de fidélité** : la plupart des conférences les utilisent. Elles s'adressent aux chargeurs qui s'engagent à ne s'adresser qu'aux compagnies des conférences. Elles vont de 8 à 9.5% du fret si elles sont déductibles immédiatement et jusqu'à 10% si elles sont reversées seulement tous les 6 mois ;
- **Taux de fret réduits** : de 10% environ pour les chargeurs ayant signé un contrat avec l'armement. Le chargeur doit payer des dommages et intérêts s'il rompt abusivement le contrat. Ces réductions, étant dues à la marchandise, sont destinées au chargeur. Par conséquent, si c'est un transitaire qui charge à la place de l'expéditeur réel, les ristournes qu'il obtient de la compagnie maritime sont à réserver à son client, c'est-à-dire au chargeur réel.

¹ Il s'agit d'un navire collecteur, C'est-à-dire d'un navire de petit tonnage permettant le dispatching, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales, et inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

1.1.3.4 Les *liner terms* ou "conditions de ligne régulières "

Les conditions de lignes régulières correspondent aux opérations qui se passent dans le « périmètre du port ».

Il s'agit de savoir quelles sont parmi ces opérations :

- Celles qui sont déjà comprises dans le prix du fret proposé par la compagnie maritime au chargeur, et
- Celles qui ne le sont pas et qui seront par conséquent prises en charge et ajoutées au prix du fret par le chargeur¹.

On distingue dans les *liners terms* les opérations incluses dans le prix du fret au port d'embarquement les opérations incluses au port de déchargement. De ce fait on distingue :

- **Bord** : L'ensemble des opérations de chargement sont prises en charge par le chargeur.
- **Sous-palan** : L'ensemble des opérations jusqu'à la mise sous palan des marchandises sont prises en charge par le chargeur.
- **Quai** : L'ensemble des opérations portuaires sont comprises dans le fret et à la charge du transporteur.

On trouve en tout neuf (9) *liner terms* possibles. Les plus fréquents sont :

- **Bord-Bord**

Les frais de chargement et de déchargement sont entièrement à la charge de la marchandise, à l'exclusion de l'arrimage, l'assujettissement, le désaisissage et le désarrimage à bord du navire. Ce type de fret n'inclut pas les frais de rapprochement de la marchandise. Le chargeur devra payer un supplément pour le coût du déplacement des marchandises des magasins du transporteur jusqu'à bord du navire. Au débarquement, une clause dite "*free in and out, stowed and trimmed*", qui signifie que les marchandises seront mises en cale et arrimées aux frais du chargeur, et qu'elles seront désarrimées et prises hors de cale aux frais du réceptionnaire, ne peut exonérer le transporteur de sa responsabilité à raison des avaries subies par les marchandises. Ces frais seront facturés à l'intéressé par le transitaire de la marchandise, en fonction de la règle Incoterm retenue au contrat de vente.

¹ CHEVALIER (D) et DUPHIL (F), *transporter à l'international*, Op.Cit, p.147.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Bord-Sous palan

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de fourniture, des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage, sauf stipulation contraire.

Au débarquement, l'importateur prend en charge les frais éventuels de décrochage, de désélingage, de prise sous-palan, d'enlèvement et de mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous-palan sont à la charge du transporteur¹.

- Sous-palan sous-palan

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de fourniture, des élingues et d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement, l'importateur, ou son représentant légal, prend en charge les frais éventuel de décrochage, de désélingage, de prise sous palan, d'enlèvement et de la mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous-palan sont à la charge du transporteur.

Sous-palan à quai

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de fournitures, des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage et de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement, le destinataire de la marchandise ne supporte en principe aucun frais de manutention sauf éventuellement les frais de magasinage s'il procède à l'enlèvement de ses marchandises après le délai prévu par le connaissement maritime².

- Quai à Quai

Ici, le fret désigne le coût du transport depuis les magasins du transporteur au départ, jusqu'à ses magasins à l'arrivée. Dans ce cas, les frais de chargement et de déchargement

¹ CHEVALIER (D) et DUPHIL (F), *Transporter à l'international*, Op.Cit, p.148.

² KSOURI Idir, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.71.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

sont entièrement à la charge du navire, y compris l'arrimage, l'assujettissement, le désaisissage et le désarrimage à bord du navire. Les frais sont inclus dans le fret et n'auront pas à être réglés séparément.

Au débarquement, le réceptionnaire n'a à supporter que les frais de magasinage. Il s'agit du fret le plus net dans la mesure où il inclut la totalité des opérations.

1.1.3.5 Les frais de manutention (*usages du liner terms*)

Pour déterminer le montant du fret, le transporteur se réfère aux conditions de lignes régulières (*liner terms*), qui sont des usages maritimes déterminant les prestations accomplies par le transporteur maritime en contrepartie du fret.

C'est en fonction de ces conditions (usages maritimes) que les frais de chargement et de déchargement sont répartis entre le chargeur et le transporteur maritime.

Ces opérations portuaires se décomposent entre :

D'une part, les opérations de manutention à l'embarquement, c'est à dire :

- Le rapprochement de la marchandise soit du moyen de transport terrestre, soit du magasin ou du quai jusqu'au bord du navire;
- La mise sous palan consistant dans le placement de la marchandise à l'aplomb des crochets du palan ;
- L'élingage consistant à entourer la marchandise d'élingues afin qu'elle puisse être soulevée ;
- Le crochetage visant à accrocher les élingues au palan ;
- Le hissage consistant dans le positionnement de la marchandise dans la cale du navire;
- Le saisissage résidant dans l'immobilisation de la marchandise en cale ¹;

Et d'autre part, les opérations de manutention au débarquement, c'est-à-dire : le désarrimage, la fourniture des élingues si nécessaire, l'accrochage, le hissage, le virage, la descente et la mise sous-palan à quai, le désélingage, le décrochage, et éventuellement, la mise sur terre-plein ou magasin.

¹ www.logistiqueconseil.org, [consulté le 11/10/2017].

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Les conditions de lignes régulières (*liner termes*), variables en fonction en même temps de la marchandise, des ports ou des destinations, du type d'exploitation de l'armement, des usages et parfois de la réglementation locale, sont d'une extrême complexité. Les développements qui vont suivre concernent les types de fret les plus usuels.

Les conditions de lignes régulières (*liner termes*) ne couvrent que les opérations qui ont lieu dans « Le périmètre du navire » c'est à dire, en générale, dans le cas d'un transport de marchandise conventionnelles, de 50 mètres à la proue, à 50 mètres à la poupe et sur la profondeur de quai, y compris les hangars¹.

Pour les conteneurs, il peut s'étaler au terre-plein.

Pour les opérations de manutention intervenant hors du périmètre du navire, c'est à dire dans « le périmètre du port », les frais sont supportés par la marchandise.

Il s'agira des frais :

- A l'export ;
- De déchargement du moyen de transport terrestre ;
- De manutention proprement dite ;
- De magasinage ;
- De dédouanement.

1.1.4 Le contrat de transport maritime

Le contrat de transport maritime est une convention par laquelle le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur à en payer la rémunération appelé fret².

1.1.4.1 Les obligations respectives des parties

Dans ce cas, le chargeur, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un transitaire, fait transporter une marchandise sur une relation précise, d'un port à un autre moyennant le paiement d'un prix déterminé (article 15, titre 2 de la loi du 18 juin 1996).³

¹ MIANI.P et VENTURELLI. N, *transport logistique, les mémentos*, édition génie des glaciers, paris, 2014, p.100.

² VENTURELLI.N et MIANI .P, *transport logistique, Op.Cit.*, p.105.

³ LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, *gestion des opérations import export, Op.Cit.*, p.38.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Le contrat comprend des obligations respectives reprises dans le tableau ci-dessous :

Tableau N° 07 : Le contrat de transport maritime (Convention de Bruxelles et protocole ; loi maritime française du 18 juin 1966)

Obligation du chargeur	Obligation du transporteur
<ul style="list-style-type: none">-Déclaration écrite (sous forme de note de chargement ou instructions d'expédition) des marchandises transportées (marques, nombre, nature).- Marquage des colis avec indication du poids (de façon très lisible), numéro du colis, port de destination, identification du destinataire.- Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les manutentions portuaires.-Calage et arrimage à l'intérieur des conteneurs.	<ul style="list-style-type: none">- Émission du connaissement.- Mise en état de navigabilité du navire, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter.- Prise en charge de la marchandise.- Chargement et opérations de calage, arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée.- Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage.- Avis d'arrivée au destinataire de la marchandise et déchargement.Livraison de la marchandise.

Source : d'après Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, gestion des opérations import export, page 38.

La déclaration écrite par le chargeur des marchandises transportées est importante. En cas d'erreur involontaire ou intentionnelle, le transporteur sera à même d'exonérer sa responsabilité en cas d'incidents (l'expédition de marchandises dangereuses fait l'objet de nombreuses conventions non relevées).

Cette déclaration écrite peut prendre la forme d'une liste de colisage décrivant la totalité de l'expédition.

La prise en charge de l'expédition peut être attestée par un billet de bord. Elle détermine le point de départ de la responsabilité du transporteur. Celle-ci s'éteint lors de la remise de la marchandise au destinataire ou au porteur du connaissement¹.

¹ LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, *gestion des opérations import export*, Op.Cit, p.38.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

1.1.4.2 Le connaissance maritime

A. La présentation du document « connaissance maritime »

Le document de transport n'est pas indispensable à la formation du contrat. Cependant le **connaissance** ou « *bill of lading* » est un titre « **négociable** ».

Le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer les marchandises et en obtenir la livraison¹. Il constitue également la preuve du contrat.

Il est normalement établi dans les vingt-quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire. Il porte la mention « embarqué ». Il peut être émis immédiatement après la remise de la marchandise. Il porte alors la mention « reçu pour embarquement ». Il est émis en quatre originaux, parfois plus. Seuls, les exemplaires remis au chargeur sont négociables.²

B. Le contenu du connaissance maritime

Bien que le connaissance puisse prendre différentes formes, les principaux renseignements qu'il contient sont les suivants :

- Désignation de l'expéditeur;
- Date d'émission;
- Destinataire: ce n'est pas forcément le destinataire final mais un intermédiaire qui endossera le connaissance contre les sécurités de paiement. La mention «à ordre» doit être rayée lorsque le connaissance est «non transmissible», donc «à personne dénommée»;
- Personne à prévenir à l'arrivée du navire;
- Indications réservées pour des transports maritimes successifs;
- Mentions engageant le transporteur: marque, numéro, genre, nombre, poids, volume des colis;
- Mention «embarqué» confirmant le chargement effectif, sinon mention «reçu pour embarquement»;
- Réserves éventuelles;

¹ Article N° 749, Code maritime Algérie.

² *Idem*, p.39.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- « Net de réserves » signifie que la compagnie a pris en charge les marchandises apparemment en bon état;
- « Surchargé » signifie que la compagnie a émis des réserves soit sur l'état de la marchandise soit sur le nombre de colis;
- Signature obligatoire du transporteur ou de son représentant.

C. Les types de connaissance

Trois types de connaissance distinguent les modes de cession des droits sur la marchandise.

- **Le connaissance à personne dénommé :** L'échange se fait par endossement (c'est le plus courant). Il n'est pas négociable. Il ne peut être cédé que selon les modalités du Code civil.
- **Le connaissance à ordre :** L'échange se fait par donation (remise), selon les modes du droit commercial. Dans le cas des mentions « non négociable » ou « non transférable », seule la personne dont le nom est inscrit sur le connaissance sera bénéficiaire de la marchandise.
- **Le connaissance au porteur :** Il se transmet de main à main, le dernier porteur ayant droit à la marchandise¹.

1.1.5 Les responsabilités du transport maritime

Le transporteur maritime est présumé responsable des avaries ou pertes. La responsabilité s'étend de la prise en charge jusqu'à la livraison au destinataire. Cependant, il s'agit d'une présomption simple qui peut être renversée par la preuve contraire.

1.1.5.1 Les droits et les responsabilités du chargeur

Nous présentons les droits et les obligations du chargeur

a. Les droits du chargeur

Le chargeur a le droit de demander l'annulation du contrat en cas de faute du transporteur et peut obtenir des dommages et intérêts proportionnels au préjudice subi.

¹ DONNEGER.A et DEPARROIS.C, *BTS commerce international*, Op.Cit, p.106.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

b. Les responsabilités du chargeur

Le chargeur est responsable en cas de non-respect de ses propres obligations. Par exemple, il sera tenu pour responsable de tous les dommages résultant de l'embarquement de matières dangereuses non connues du transporteur.

Il est également responsable de la présentation des marchandises au temps et lieu fixé par la convention. En cas de retard, il aura à payer une indemnité¹.

Le transporteur également assume une responsabilité concernant la marchandise. Il est l'acteur principal du contrat de transport international

1.1.5.2 Les droits et les responsabilités du transporteur

A. Les droits du transporteur

Le transporteur peut faire exécuter le transport par un autre armateur. Cette substitution doit être prévue dans la convention qui lie les parties.

En effet, dans ce cas, le transporteur initial agit en tant que mandataire et non pas en tant que commissionnaire. Sa responsabilité ne porte que sur le choix de l'autre transporteur. Quant au transporteur substitué, il est, lui, lié par le contrat de transport².

B. Les responsabilités du transporteur

- Responsabilité pour pertes et avaries

Au sujet des pertes et avaries, le transporteur ayant reconnu (par signature du connaissement) avoir pris en charge la marchandise, il existe un principe commun, celui de la présomption de responsabilité.

Ainsi, l'ayant droit à la marchandise peut prétendre à une indemnité comprenant non seulement la perte subie mais également le bénéfice non réalisé.

- Responsabilité pour retard

Au sujet des retards, la notion de «délais normaux d'acheminement» n'a pas été précisée par la convention de Bruxelles. Il en résulte que la responsabilité du transporteur ne

¹ DONNEGER.A et DEPARROIS.C, *BTS commerce international*, Op.Cit, p.107.

² *Idem*, p.108.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

peut être engagée en cas de retard, sauf si cela a été expressément stipulé dans le connaissement, ce qui est rare.

Il faut cependant savoir qu'en cas de délais excessifs les tribunaux considèrent qu'il y a faute du transporteur donnant droit à réparation. La notion de délai normal n'ayant pas été précisée, il reste à savoir quelle est la signification du qualificatif d'«excessif».¹

1.1.5.3 L'exonération des responsabilités

Pour se dégager de sa responsabilité, l'armateur doit être :

- Soit, apporter la preuve que la livraison des marchandises en bon état a bien été faite entre les mains du porteur officiel du connaissement ;
- Soit, signaler, sur le connaissement, les réserves motivées en ce qui concerne les marchandises: quantité; qualité; emballage ;
- Soit, apporter la preuve que le dommage résulte de l'une des clauses d'exonération prévues dans les textes: innavigabilité du navire ou vices cachés, faute nautique, événements non imputables au transporteur, vice propre de la marchandise, défaut d'emballage ou de marquage, faute du chargeur.

Mais, dans ce cas, le chargeur peut toujours prétendre que le dommage est dû à une faute de l'armateur autre qu'une faute du domaine nautique.

De nombreux cas d'exonération de responsabilité du transporteur ont été prévus:

- Les fautes nautiques de l'équipage de conduite du navire ou d'autres préposés;
- Les faits ayant une cause non liée au navire et à la cargaison, par exemple l'incendie;
- Les faits indépendants de la volonté du transporteur: faits de guerre, fortune de mer, périls de mer, actes de piraterie, arrêts ou saisies judiciaires, restriction de quarantaine, émeutes, grèves, etc.;
- Les faits liés au navire: vices cachés du navire, déroutement en vue du sauvetage de vies ou de biens en mer.

- Les faits liés à la cargaison: vice propre de la marchandise, freinte de route (par exemple: perte due à l'évaporation. Il est également important de vérifier quelles règles sont

¹Ghislaine LEGRAND, *gestion des opérations import export*, Op.Cit, p.42.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

applicables¹ et de retenir que la convention de Hambourg est nettement plus favorable aux chargeurs que celle de Bruxelles.²

1.2 Le transport aérien

Le transport aérien de marchandises a connu un très fort développement durant les trente dernières années grâce à l'agrandissement des soutes à bagages des avions et surtout avec l'apparition des gros-porteurs cargo et des « combi ». Les techniques utilisées (palettes, containers) permettent d'utiliser des emballages simples et moins coûteux et diminuent le risque d'avarie ou de vol.

Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité (permet de planifier les flux d'approvisionnement) et sa fiabilité mais aussi le plus coûteux.

1.2.1 L'organisation générale du transport aérien

1.2.1.1 La convention de Varsovie.

C'est une convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée le 12 octobre 1929.

Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport, elle apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la LTA (Lettre de Transport Aérien), elle définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels, en cas de litiges tribunaux compétent, délimite les délais de déclaration du dommage subit et celui de l'action en responsabilité, elle précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique outre d'autres modes de transport, une opération de transport aérien.

La convention de Varsovie continue à s'appliquer aux Etats qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal.

1.2.1.2 Le Protocole de La Haye

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

¹Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.62.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

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

1.2.2 La tarification du transport aérien

La tarification L'IATA (*International Air Transport Association*=Association de Transport Aérien International) est une conférence du transport aérien regroupant la quasi-totalité des compagnies aériennes, dont Air Algérie. C'est elle qui définit les tarifs communs dits TACT (*The Air Cargo Tarifs*). Il s'agit d'un tarif général qui est en principe obligatoire.

La base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant qu'une tonne est égale à six mètres cubes (1 tonne = 6 mètres cubes). On divise donc les volumes réels par 6 pour obtenir le poids fictif servant de base de tarification.

Une fois que le poids taxable des marchandises est établi, il faut alors procéder à la taxation du transport aérien en utilisant selon la nature des colis l'une des grilles tarifaires suivantes.

1.2.2.1 Le tarif IATA

Qui est en principe obligatoire, peut faire l'objet de réductions suivant le volume. C'est un tarif par tranche de poids ; il est dégressif, il change d'un pays à un autre, un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions. Les compagnies aériennes appliquent la règle du "payant pour" consistant, compte tenu de la dégressivité de ce tarif, à payer un poids supérieur au poids réel. Les tarifs IATA sont harmonisés, ils s'entendent d'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée¹.

1.2.2.2 Le tarif ULD (*United Load Device* =Unité payante)

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

¹ VENTURELLI.N et MIANI.P, *transport logistique, les mémentos, Op.Cit.*, p.143.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

1.2.2.3 Les tarifs spéciaux

Il s'agit d'un tarif concernant certaines catégories de marchandises à expéditions fréquentes et continues : périodique, médicaments, journaux. Ce sont des tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée au minimum par 100 Kg et par 300 ou 500 Kg pour d'autres (minoration pour les journaux et majoration pour les animaux vivants).

1-2-3 Le contrat de transport aérien

Un contrat de transport est un accord ou une convention effectuée entre 2 parties, pour laquelle une des deux parties s'engage à transporter la marchandise d'un point A à un point B. Ce contrat détermine principalement les documents de transport et la responsabilité du transporteur.

Depuis 2002, la sûreté du fret aérien a fait l'objet d'un nouveau dispositif qui revêt un caractère de sûreté nationale. L'agent habilité est un opérateur de fret aérien ayant reçu un agrément de l'Etat et qui sécurise les expéditions reçues des chargeurs pour les remettre aux transporteurs aériens. Le chargeur connu a reçu de l'état un agrément pour pouvoir sécuriser une expédition avant sa remise à l'agent du fret. Ce statut concerne les entreprises dont les envois ne peuvent être sécurisés par des moyens classiques après remise à un agent habilité (dimensions par exemple, opacité aux rayons X ou grandes quantités).¹

Dans ce cas, il remettra l'expédition accompagnée d'un état descriptif et d'un certificat de sûreté.

1.2.3.1 Les obligations des parties du contrat de transport aérien

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

¹ LOUARRADI Raja Salaheddine et TECHICH Mohamed Oussama, *travail de recherche les documents de transport*, école nationale de commerce et de gestion Oujda promotion 2010-2011, p.25.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Tableau N° 08 : Les obligations des parties dans le transport aérien

Les obligations du chargeur	Les obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un emballage adapté. - Marquage des colis. - Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue. - Émettre la LTA (c'est souvent la compagnie ou l'agent de fret qui rédige la LTA pour le compte du chargeur): responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instructions fournie par la compagnie aérienne. - Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Charger la marchandise. - Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels, ou à défaut, dans des délais « raisonnables ». - Décharger la marchandise. - Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA.

Source : Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, gestion des opérations import/export, page 46

Le développement actuel des services domicile/domicile pour les envois express fait intervenir de plus en plus souvent des intégrateurs (exemple : *TNT Express Worldwide*¹, *DHL*²) dont le statut est comparable à celui d'un commissionnaire de transport. Ils agissent en leur nom propre et proposent à leur clientèle un double réseau aérien et terrestre garantissant la sécurité des délais dans le monde entier. Les tarifs sont particulièrement adaptés aux envois urgents, inférieurs à 100 kg.³

1.2.4.2 La lettre de transport aérien (LTA)

La lettre de transport aérien (*air way bill*) est établie par la compagnie aérienne ou un agent agréé, sur les instructions de l'expéditeur et sous sa responsabilité. Si ces déclarations se

¹ TNT Express Worldwide : elle est une entreprise internationale spécialisée dans les services de livraison expresse de document, colis et fret palettisé.

² DHL : **DHL** est un groupe spécialisé en transport et logistique, dont le nom provient de la société postale créée à l'origine en 1969 à San Francisco.

³ CHEVALIER Denis et DUPHIL François, *transporter à l'international, Op-Cit*, p.176.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

révélaient inexactes, celui-ci en cas de dommages ou d'avaries, aurait à supporter toutes les conséquences en matière de responsabilité, vis-à-vis du transporteur et vis-à-vis des tiers.

Toutes les mentions relatives aux poids, dimensions des marchandises, ainsi qu'à leur état apparent, ont valeur de preuve contre le transporteur. Les autres caractéristiques portées sur la LTA (volume, quantités, état) n'ont pas de valeur probante, sauf s'il y a vérification contradictoire avant le départ. La LTA est « non négociable » et ne se transmet pas par endos. En cas d'absence, d'irrégularité ou de perte de la LTA, la responsabilité du transporteur n'en est pas moins engagée, puisque celle-ci naît de la prise en charge de la marchandise. La LTA peut couvrir un transport combiné, mais aussi plusieurs transports successifs aériens, ce qui est un cas de figure fréquent.

Il existe plusieurs types de LTA :

- LTA neutre : ne comporte pas les coordonnées du transporteur ;
- LTA compagnie : coordonnées pré-imprimées du transporteur émetteur ;
- Le cas du groupage aérien : les organisateurs commissionnaires de transport proposent des groupages d'un coût beaucoup moins élevé que les taux de fret ordinaires.

1.2.5 La responsabilité du transporteur aérien

La convention de Varsovie présume la responsabilité du transporteur aérien en cas d'avaries ou de pertes. Cette responsabilité s'étend depuis la prise en charge de la marchandise matérialisée par la signature de la LTA, jusqu'à la remise au destinataire.

1.2.5.1 Les réserves faites par le transporteur

Le transporteur aérien peut émettre des réserves précises au moment de la prise en charge de la marchandise. Elles seront portées sur la LTA et ont pour effet de renverser la charge de la preuve. Néanmoins, les compagnies refusent simplement de prendre en charge des colis douteux ou dont les caractéristiques ne correspondent pas aux indications portées sur la LTA.¹

1.2.5.2 Les causes d'exonération

Le transporteur est exonéré :

¹ LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, *gestion des opérations import export*, op-cit, p. 47.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- S'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de prendre ces mesures (cas de force majeure).

- S'il prouve la faute de la partie lésée, et sa relation directe avec le dommage.

1.3 Le transport terrestre (le transport routier et ferroviaire)

Le transport routier permet de réaliser des expéditions en porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable des autres moyens de transport. Le transport ferroviaire présente l'avantage d'une plus grande sécurité dans l'acheminement et les délais et cela est d'autant plus vrai que la distance à parcourir est grande. Cependant, les deux modes de transport sont directement concurrents pour des distances et pour des tonnages moyens. Ils peuvent être également associés dans le transport combiné.

1.3.1 Le transport routier

1.3.1.1 L'organisation internationale du transport routier

Le transport routier permet de réaliser des expéditions de porte à porte, en transport principal, c'est un complément essentiel aux autres modes de transport pour le pré et post-acheminement. La Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route, CMR, règle les conditions de transport et la responsabilité des différentes parties au contrat de transport (Donneur d'ordre, Chargeur, Transporteur et Destinataire).

La C.M.R. fut signée le 19 mai 1956 à Genève et mise en œuvre en 1958.

Les dispositions de cette convention internationale, sont applicables de plein droit au transport entre deux pays, dont au moins l'un est un pays contractant.

La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties¹.

Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par «véhicules» les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont

¹ LOUARRADI (Raja Salaheddine) et TCHICH (M^{ed}Oussama), *logistique internationale : le documents de transport*, Op.Cit, p.8.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

1.3.1.2 La tarification transport routier

Le principe général est celui de la libre négociation des tarifs. Les transporteurs proposent des prix en fonction de zones de départ et d'arrivée, de la distance à parcourir, du poids de la marchandise et de son volume.

Le rapport poids-volume est 1 tonne pour 3m³. Ainsi le poids minimum à considérer ne peut être inférieur au produit du nombre de mètre-cube par 330 kg.

Lorsque l'envoi occupe le véhicule sur une longueur déterminée, le poids taxable ne peut être inférieur au produit de cette longueur par 1790 kg (rapport poids/mètre linéaire). Il est possible d'appliquer, comme pour le transport aérien, la règle du « payant-pour ».

L'importance et la régularité des envois permettent bien souvent aux chargeurs d'obtenir des tarifs avantageux. Certaines relations sont concernées par des **tarifs bilatéraux** (relations concernées : envois de plus de 5 tonnes à plus de 50 kilomètres, entre la France et l'Italie, l'Allemagne, le Benelux) qui peuvent être obligatoires ou de référence. Ces tarifs sont assez peu utilisés. Il est toujours possible d'y déroger. Enfin, la tarification tient compte des différents services proposés¹. Pour mieux comprendre la tarification appliquée au transport routier, nous retenons l'exemple suivant :

Expédition en routier Volume de la marchandise 2 m³ et poids brut de 500 kg. Transport routier Paris Berlin : 60 euros les 100 kg jusqu'à moins de 700 kg 55 euros les 100 kg à partir de 700 kg. Résolution : rapport poids volume : $2/3 = 666$ kg taxables ; règle du payant pour : $666 \times 60 = 399,60$ euros ; pour 700 kg : $700 \times 55 = 385$ euros.

Coût du transport Paris Berlin est de 385 euros.

1.3.1.3 Le contrat de transport routier

Le contrat de transport est matérialisé par la lettre de voiture CMR. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent, ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

La lettre de voiture CMR est établie en trois exemplaires dont un est remis à l'expéditeur, le second accompagne la marchandise et le troisième est conservé par le

¹ MIANI Patrick et VENTURELLI Nadine, *les mémentos : Transport logistique, Op.Cit.* p.150.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

transporteur (en fait, les carnets réimprimés de lettres de voiture comprennent cinq exemplaires : expéditeur, destinataire, marchandise, transporteur et une souche restant dans le carnet)¹.

Si la marchandise doit être chargée à bord de plusieurs véhicules, l'expéditeur, mais également le transporteur peut demander l'établissement d'une lettre de voiture par véhicule. Il s'agit ici d'une option qui ne se retrouve pas en ferroviaire prévoit qu'une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Ils n'ont pas de caractère négociable.

1.3.1.4 Les responsabilités du transporteur routier

A. Définition de la responsabilité

Le transporteur a une obligation de résultat, celle de transporter les marchandises et de les livrer en bon état dans les délais prévus. Jusqu'au déchargement effectif de la marchandise, le transporteur est donc présumé responsable des avaries, la perte totale ou partielle et vols. Le transporteur a des obligations qui doit accomplir et des droits ²

- Les obligations

En cas d'empêchement au transport, il doit aussitôt prendre toute mesure conservatoire de la marchandise et des intérêts de son client. Il doit également prévenir son client a fin de recevoir de lui ses instructions. En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit aviser l'expéditeur et lui préciser les raisons de cet empêchement.

- Les droits

Au départ, le transporteur a le droit de vérifier l'état et la nature des marchandises qu'il doit prendre en charge. S'il le juge utile, il peut faire ouvrir un ou plusieurs colis. Il peut alors soit:

- Emettre des réserves;
- Demander une expertise;
- Refuser de transporter les marchandises.

À l'arrivée, en cas d'empêchement à la livraison, le transporteur peut:

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.74.

² CHEVALIER.D et DUPHIL .F, *transporter à l'international*, Op.Cit, p.196.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Provoquer une expertise judiciaire pour faire constater que l'avarie ou le retard ne constitue pas un motif de laissé-pour-compte;
- S'il admet être responsable des avaries ou du retard, il peut payer l'indemnité demandée par le destinataire. Dans ce cas, il dispose de la marchandise qu'il peut alors vendre, détruire ou remettre aux domaines.

B. Les types de responsabilités

La responsabilité se subdivise en plusieurs types, qui sont :

- La responsabilité pour pertes et avaries

Le transporteur a une obligation de résultat, celle de livrer la marchandise en bon état. Il est donc responsable des avaries et pertes autres que celles pouvant provenir d'un vice propre de la marchandise ou de la force majeure.

- La responsabilité pour retard

La responsabilité pour retard est plus limitée en ce sens que, pour être engagée, il faut que les conditions suivantes soient remplies:

- L'existence d'un délai prévu ;
- L'existence d'un retard ayant porté préjudice à l'ayant droit à la marchandise ;
- L'existence d'un lien de cause à effet entre le retard et le préjudice;
- L'existence d'une «mise en demeure de livrer» du destinataire

Ces responsabilités peuvent être atténuées par les réserves faites par le transporteur ou par les causes d'exonération prévues par la convention.

C. Les réserves faites par le transporteur routier et les causes d'exonération

Les réserves doivent être motivées (précises) et acceptées par l'expéditeur sur la lettre de voiture. Le transporteur inscrit la mention « réserves acceptées » avec sa signature. Toutefois, ces réserves ne renversent pas la charge de la preuve et n'exonèrent pas le transporteur de toute responsabilité. Par exemple, un défaut d'emballage n'explique pas des colis manquants à l'arrivée. Elles permettent seulement au transporteur de prouver que les

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

avaries constatées à l'arrivée résultent bien des réserves faites au départ. En l'absence de réserves, la marchandise est présumée en bon état apparent au moment de la prise en charge.¹

- Les causes d'exonération dans le transport routier

La convention CMR prévoit deux séries de causes qui permettent au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité. Nous les présentons dans le tableau ci-après :

Tableau N°09: Les causes d'exonération dans le transport routier

Les causes générales	Les causes particulières
<ul style="list-style-type: none"> – Faute ou ordre inadapté de l'ayant droit (mauvaises instructions, renseignements erronés par exemple). – Vice propre de la marchandise. – Force majeure. 	<ul style="list-style-type: none"> – Emploi de véhicules ouverts, non bâchés avec accord de l'expéditeur et mentionné dans la lettre de voiture, manutention, arrimage, chargement ou déchargement par l'expéditeur ou le destinataire. – Nature particulière des marchandises les exposant à des risques précis (rouille pour des objets en métal, dessiccation de produits frais, manquant par évaporation, etc.). – Insuffisance du marquage sur les emballages. – Transport d'animaux vivants.
Si le transporteur apporte la preuve d'un lien entre le dommage et une cause générale, il est exonéré de sa responsabilité.	S'il établit que le dommage « a pu » résulter d'une cause particulière, la charge de la preuve se trouve reportée sur l'ayant-droit

Source : Ghislaine LEGRAND, Hubert Martini, gestion des opérations import – export, édition dunod paris, 2008, p 54.

Nous retenons de ce tableau, que la convention (CMR) énonce que le transporteur est responsable à l'entrée ou à la sortie du véhicule, pendant le transport. Ce dernier peut s'exonérer en apportant la preuve d'un cas de force majeur ou d'une faute du passager.

¹ LEGRAND.G et MARTINI .H, *management des opérations de commerce international*, Op.Cit p.53.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Dans ce qui suit, nous développerons le transport ferroviaire pour voir qu'elles sont ses spécificités par rapport au transport routier¹.

1.3.2 Le transport ferroviaire

1.3.2.1 L'organisation internationale du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire international est réglementé par la convention de Berne du 14 octobre 1890 et la Cotif entrée en vigueur le 1^{er} mai 1985 dont la CIM, révisée, fait partie. Ces textes définissent des règles uniformes de transport international (RU-CIM) et des règlements particuliers (ces règlements sont au nombre de quatre: transport de marchandises dangereuses (RID), wagons de particuliers (RIP), les conteneurs (RI Co), les colis express (RI Ex)). Trente-quatre États ont ratifié ces conventions et les appliquent à « tout envoi de marchandises, de détail ou de wagons complets, remis au transport avec une lettre de voiture directe et empruntant le territoire d'au moins deux États contractants ».

En date du 27/07/1972, l'Algérie a déposé son instrument de ratification et d'adhésion parmi les 41 pays signataires de cette convention²

A. L'union internationale de chemin de fer

L'union internationale des chemins de fer par abréviation U.I.C est une organisation internationale fondée en 1920 et établie à Paris. Elle comporte environs de 200 membres (des sociétés de Chemin de fer intégrées; des gestionnaires d'infrastructure ferroviaires ; des opérateurs de transport ferroviaire et intermodal, loueurs de matériel roulant, traction et des prestataires de services) provenant du monde entier (d'Europe, de Russie, du Proche-Orient, du Maghreb, de l'Afrique du Sud, de l'Inde, du Pakistan, de la Chine, du Japon, de la Corée, du Kazakhstan)

B. Les facilitations procures

- Promouvoir le transport ferroviaire à l'échelle mondiale;
- Organiser la coopération internationale entre ses membres;
- Faciliter les échanges de bonnes pratiques entre les membres;
- Proposer de nouvelles pistes d'amélioration des performances techniques et environnementales;
- Promouvoir l'interopérabilité, créer de nouveaux standards mondiaux pour les

¹ LEGRAND.G et MARTINI .H, gestion des opérations import – export, *Op.Cit*, p54.

² BELLOTI Jean , *transport international de marchandises* ,*Op.Cit*, p.192.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- chemins de fer;
- Développer des centres d'excellence (technologie et recherche ferroviaire, management, formation);
 - Soutenir les membres dans leurs efforts de développement de nouvelles activités ou de nouveaux champs d'activités;
 - Dispenser des cycles de formation pour les employés de ses membres.

1.3.2.2 La tarification du transport ferroviaire

Les règles de tarification ferroviaire sont très variables et dépendent

- Des classes des marchandises ;
- Des tonnes/KM parcouru ;
- De l'existence ou non des tarifs bilatérale ou multilatérale ;
- Du type de transport (train complet ; train rapilège ; wagon isolé ; wagon détail ou conteneur) ;
- Sont facturé également les frais accessoires éventuels (agrès ; nettoyage ; pesage ; formalités douanière)¹.

Il ne ya pas des règles universelle pour fixer les tarifs. La convention internationale pour le transport international ferroviaire (CIM) ne donne pas de normes à cet effet.

Chaque campagne ferroviaire a sa propre pratique. Dans certains cas : des tarifs communs issus d'accords bilatéraux ou multilatéraux permettent de déterminer le prix de transport de bout en bout. ²

En générale, les tarifs se distinguent dans les transports par train complets, wagon complet, par wagon de détail (messagerie) ou de conteneurs terrestre ou maritime.

La masse des produits transportés est prise en compte. Le rapport volume/poids le plus couramment pratique est en moyenne de 4M pour 1T.

Dans ce qui suit, nous développerons le contrat du transport ferroviaire

¹ CHEVALIER.D et DUPHIL.F, *transporter à l'international*, Op.Cit, p.191.

² CHEVALIER.D et DUPHIL.F, *transporter à l'international*, Op.Cit, p.192.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

1.3.2.3 Le contrat du Transport ferroviaire

Le document est une lettre de voiture internationale ferroviaire dont le modèle est identique pour tous les réseaux de chemins de fer. Le formulaire se compose d'une liasse de plusieurs feuillets numérotés (comme en transport routier). Le contrat est à personne dénommée et une seule personne doit être inscrite comme expéditeur ou comme destinataire.

La lettre de voiture constitue un reçu de la marchandise, un reçu des frais payés au départ et un titre qui confère à l'expéditeur le droit de modifier le contrat en cours de transport.¹

La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement maritime et ne constitue pas un titre négociable. La lettre de transport originale voyage avec le wagon et seul le D.L.V (duplicata de lettre de voiture), est remis à l'expéditeur. Il porte le timbre daté des chemins de fer, gare de départ, et précise le numéro du wagon en indiquant s'il s'agit ou non d'un wagon complet.

1.3.2.4 Les responsabilités du transporteur ferroviaire

L'article 36 de la convention (CIM) rend le chemin de fer à priori responsable des pertes, avaries et retards intervenus entre la prise en charge et livraison.

C'est donc à lui d'apporter éventuellement la preuve que le dommage, par exemple, ne lui est pas imputable.

Cependant, la convention définit 2 types de causes d'exonérations qui vont, en pratique réduire considérablement la portée de la règle ci-dessus.

¹ LOUARRADI Raja et TCHICH M^{ed} Oussama, *logistique internationale : les documents de transport*, op-cit, p.09.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Tableau N°10 : Les causes d'exonération des transports ferroviaires

Les causes générales	Les causes particulières
<ul style="list-style-type: none">– Faute de l'ayant-droit ou ordre de celui-ci.– Vice propre de la marchandise.– Circonstances inévitables (grève sans préavis, retard de la douane).	<ul style="list-style-type: none">– Transport en wagon découvert– Absence ou défectuosité de l'emballage, risque inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement réalisées par l'expéditeur ou le destinataire.– Défectuosité du chargement mentionné sur la LVI.– Dédouanement non réalisé par le chemin de fer.– Risque inhérent à la marchandise.– Risque découlant de l'expédition irrégulière d'objets exclus ou admis sous conditions particulières. Animaux vivants et particulièrement sans escorte.

Source : Ghislaine LEGRAND, HUBERT Martini, gestion des opérations import – export, édition Dunod paris, 2008, p58.

Nous constatons que dans le cas des causes particulières d'exonération, le renversement de la charge de la preuve signifie que ce sera au chargeur de prouver que le dommage ne résulte pas d'un de ces cas de figure, cette situation doit donc être évitée dans toute la mesure du possible.

Nous pouvons conclure à travers cette section, que le transport international occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les nations, et il est un moyen important pour réaliser des transactions¹.

Pour mettre une marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut exécuter un certain nombre d'opérations appelées « le dédouanement » et qui font l'objet de la section suivante.

¹ LEGRAND.G et MARTINI.H, *gestion des opérations import export, Op.Cit*, p. 53.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Section 02 : La douane : Présentations, missions et ses rôles dans le transport international

La libéralisation du commerce extérieur, l'accession de l'Algérie aux différents accords internationaux de libre échange commercial impose à l'administration des douanes de concilier sa mission principale de contrôle et de facilitation, des procédures pour jeter les jalons d'une économie dynamique et prospère.

L'ensemble des opérations de dédouanement se scinde en trois aspects principaux :

- La déclaration de détail ;
- La présentation des marchandises à la douane ;
- L'évaluation et le paiement de la dette douanière¹.

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

2.1 Les missions et l'organisation de l'administration des douanes

2.1.1 Les missions de l'administration des douanes

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

- Le pouvoir d'imposer des prescriptions obligatoires pour les importateurs et les exportateurs ;
- Le pouvoir de les contraindre à régler les droits et taxes avant de disposer de leurs marchandises ;
- Le privilège du préalable, c'est-à-dire le droit de prendre, sans avoir recours au juge, des décisions immédiatement applicable ;
- Le privilège d'exécution d'office, c'est-à-dire le droit, le pouvoir de réaliser, elle même, l'application de ses décisions « en utilisant la contrainte, la force publique contre le récalcitrant »² ;
- De mettre en œuvre les mesures légales et réglementaires permettant d'assurer l'application de la législation douanière et la loi tarifaire ;

¹ LEGRAND.G et MARTINI.H, *gestion des opérations import export*, Op.Cit, p. 54.

² MAHIOU. A, *cours d'institutions administratives*, 3^e édition, OPU, 1981, P.15.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- D'appliquer les mesures légales et réglementaires mises à sa charge, aux marchandises importées ou exportées, ainsi qu'aux marchandises d'origine algérienne placées sous le régime de l'usine exercée ;
- D'assurer l'établissement et l'analyse des statistiques du commerce extérieur ;
- De veiller, conformément à la législation, à la protection de la faune, de la flore et du patrimoine artistique et culturel » (Cf. art. 3. Code des douanes).

Il s'ensuit que la mission de l'administration des douanes est une mission polyvalente, ce qui veut dire que la compétence d'attribution de cette administration ne se limite pas à une mission déterminée mais se décline en une multitude de missions dont les plus importantes résident dans ses missions économiques et fiscales.

Il ya lieu par conséquent d'analyser brièvement ces deux missions ainsi que les autres missions de cette administration.¹

2.1.1.1 Les missions fiscales de l'administration des douanes

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation ;
- Recouvrer les redevances douanières spécifiques (redevance pour prestation de services et redevance d'utilisation du système d'information et de gestion automatisée des douanes);
- Suivre et contrôler les avantages fiscaux :
 - ✓ Institués par les lois de finances et les lois spécifiques (secteur pétrolier, secteur minier, ANDI, ANSEJ...) afin d'éviter le détournement des biens importés de leur destination privilégiée.
 - ✓ Prévus par les accords tarifaires préférentiels pour s'assurer des conditions de leur bénéfice légal.²
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures;
- Recouvrer les pénalités (amendes et confiscations) dues à la violation des lois et règlements que l'administration est chargée d'appliquer ;
- Assurer l'application de la loi douanière régissant la circulation des marchandises à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier, y compris par les voyageurs et les

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.103.

² <http://www.douane.gov.dz>, [consulté le 02/09/2017].

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

populations frontalières et réprimer tous les actes des personnes morales ou physiques qui enfreignent cette loi ;

- Assurer la surveillance douanière générale dans les rayons des douanes et dans les zones sous douanes ;
- Veiller à l'application de la législation des changes lors du passage physique des frontières ou en matière de valeur en douane des marchandises déclarées à l'importation ou à l'exportation ;
- Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes;
- Appliquer les mesures de rétorsion édictées à l'encontre des pays qui pourraient soumettre les produits nationaux à des mesures discriminatoires et moins favorables que celles appliquées à d'autres pays (surtaxes).

2.1.1.2 Les missions économiques de la douane

- Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant la circulation transfrontalière des marchandises;
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet;
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et de promotion de la production nationale ;
- Assister et conseiller les entreprises économiques en mettant à leur disposition l'expertise et les facilitations offertes par la législation douanière ;
- Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable (mission d'aide à la prise de décision) ;¹
- Contrôler l'authenticité de l'origine des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences commerciales et tarifaires sont conclues avec un pays;
- Appliquer les mesures de prohibitions édictées tant à l'importation qu'à l'exportation aussi bien à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs pays (mission de protection).

¹ J-BERR Claude et TREMEAU Henri, *le droit douanier*, ECONOMICA, Paris, 1988, p.120.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.1.1.3 La mission de protection de la douane

- Lutter contre le trafic illicite des stupéfiants, la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale le crime organisé transfrontalier ;
- Participer à la préservation de l'ordre et de la sécurité publics (armes, explosifs, substances chimiques et produits dangereux);
- Participation à la préservation de la morale publique (écrit et autres supports contraire à la morale publique);
- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité ;
- Veiller à la sécurité des personnes et des biens en participant à la recherche des marchandises prohibées, dangereuses pour la santé ou l'environnement ;
- Assurer la protection aux frontières du patrimoine national en matière de flore et de faune Menacées d'extinction ;
- Assurer la protection du patrimoine naturel, archéologique, pariétal, artistique et culturel ;
- Protéger, sous l'égide de l'Organisation mondiale de propriété intellectuelle (OMPI), la propriété intellectuelle relative aux inventions, aux dessins et modèles industriels, aux marques de fabrique ou de commerce contre la contrefaçon et les droits d'auteur et droits voisins.

2.1.2 L'organisation de l'administration des douanes

Relevant du ministère des finances et dirigée par un directeur général, l'administration des douanes comprend des services centraux, des services extérieurs et des centres nationaux.¹

2.1.2.1 Les services centraux de l'administration des douanes

Ils sont constitués par :

La direction générale des douanes dont l'organisation est fixée par les décrets exécutifs n° 08-63 du 24 février 2008, et l'inspection générale des services des douanes dont l'organisation et les missions sont fixées par le décret exécutif n° 08-64 du 24 février 2008.

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.107.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Il ressort de la lecture de ces textes que les services centraux de cette administration comprennent les structures et les fonctions suivantes :

A. Au titre de la direction générale des douanes

- Cinq directeurs d'études chargés : de la communication, de la coopération, et des relations internationales, de la prévention et de la sécurité, de l'organisation et de la modernisation des services, de dossiers particuliers ;
- Sept chefs d'études ;
- Onze directions centrales : direction de la législation, de la réglementation et des échanges commerciaux, direction de la fiscalité et du recouvrement, direction des régimes douaniers, direction des contrôles à posteriori, direction du renseignement douanier, direction du contentieux, direction des relations publiques et de l'information, direction de l'administration générale, direction de la formation, direction des moyens financiers et direction des infrastructures et des équipements ;
- Trente deux sous-directions centrales ;
- Quatre vingt neuf bureaux centraux.

B. Au titre de l'inspection générale des douanes

- Un inspecteur général ;
- Cinq inspecteurs ;
- Dix chargés d'inspection ;
- Quatre inspections régionales.

Les services centraux de l'administration des douanes sont chargés de la conception, de l'animation et du contrôle.

2.1.2.2 Le service extérieur de l'administration des douanes

Aux termes de l'article 2 du décret exécutifs n°11-421 du 8 décembre 2011 fixant l'organisation et le fonctionnement des services extérieurs de la direction générale des douanes, sous l'autorité du directeur générale des douanes¹, les services extérieurs de la direction générale des douanes sont organisés en :

- Centre nationaux des douanes, régis des textes particuliers ;
- Direction régionale des douanes ;

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.108.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Services régionaux des contrôles a posteriori.

2.1.3 Le droit douanier

2.1.3.1 Définition du droit douanier

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

Ces textes couvrent l'intervention de l'administration des douanes et constituent le fondement des droits douaniers qu'il ne faut confondre avec le droit de douane qui est un impôt¹.

2.1.3.2 Les fondements du droit douanier

- **Le code des douanes (CD)**

C'est le texte de base qui fixe les règles d'application des droits d'entrée et de sortie des marchandises. Il impose les obligations, précise les règles que l'administration doit observer, ainsi que les formalités à remplir par les usagers, il prévoit les sanctions pour réprimer les infractions qui viendraient à être commises.²

- **Le tarif douanier (TD)**

Il constitue l'instrument de la technique douanière de la protection, il indique pour chaque marchandise les droits à percevoir, et les prohibitions applicables, éventuellement.

Description : les marchandises sont reprises au tarif suivant une nomenclature méthodique. Le tarif comprend la nomenclature et le tableau des droits et taxes.

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

¹ KRUGMAN Paul et OBSTFELD Maurice, *économie Internationale*, 7^{ème} Edition, Pearson Education, Paris, 2006, p. 102.

² KERRAMIS et LOUNICI. Y, *procédure de dédouanement d'une marchandise*, école supérieure internationale de commerce et de gestion ESIG, année 2009-2010, p.11.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.2 Le dédouanement

Les procédures de dédouanement comprennent le dépôt et l'enregistrement de la déclaration en détail, le contrôle documentaire, la visite physique de la marchandise, la vérification des éléments de taxation (valeur en douane, espèce tarifaire et l'origine de la marchandise) par les inspecteurs vérificateurs, la liquidation de droits et taxes et leur recouvrement et la délivrance de bon à enlever¹.

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

2.2.1 La déclaration en détail

La déclaration en détail est définie comme étant un acte juridique par lequel une personne (physique ou morale) procède à déclarer sa marchandise en précisant les énonciations et les informations permettant l'identification de cette marchandise notamment en matière de la valeur², l'espèce tarifaire, la quantité et l'origine. Aussi elle constitue un engagement de son signataire par lequel assume la responsabilité sur l'exactitude de ces énonciations et informations et le paiement de droits et taxes après leur liquidation lorsqu'il s'agit des marchandises déclarées sous le régime de mise à la consommation quelque soit sa nature.

A cet effet, le code des douanes algérien dans ses articles 75 à 89 bis accorde certaines facilitations liées à la déclaration en détail et que peuvent être résumées comme suite :

2.2.1.1 La déclaration anticipée

Pour accélérer l'enlèvement des marchandises, l'opérateur économique peut demander à l'administration des douanes une autorisation pour l'établissement d'une déclaration anticipée avant l'arrivée des marchandises à condition que cette déclaration doive être rectifiée au plus tard, au moment où il est justifié de l'arrivée des marchandises, et ce conformément aux dispositions de l'article 89 du code des douanes algérien (CDA).

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, op.cit, P.108.

² *Idem*, p.203.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.2.1.2 La déclaration provisoire

Si l'opérateur économique ne dispose pas de tous les documents exigibles pour le dépôt de la déclaration en détail, il peut demander à l'administration des douanes une autorisation pour déposer une déclaration provisoire en vue d'accomplir la procédure de dédouanement et enlever sa marchandise avec la souscription d'un engagement cautionné de compléter ultérieurement cette déclaration et ce, conformément aux dispositions de l'article 86 du code des douanes algérien.

Cette facilitation est réservée notamment pour les marchandises dangereuses, périssables, cargaisons homogènes et les envois express¹.

2.2.1.3 Le permis d'examiner

Avant l'établissement de la déclaration en détail et si le déclarant ne dispose pas de toutes les informations et les caractéristiques relatives à la marchandise pour accomplir les formalités de dédouanement notamment en matière de l'espèce tarifaire, il peut demander à l'administration une autorisation pour faire une visite physique préalable de la marchandise et prendre des échantillons en cas de nécessité.

Cette facilitation lui permet d'établir une déclaration en détail appropriée et éviter de commettre une infraction douanière (fausse déclaration) et le paiement des pénalités pécuniaires.

2.2.1.4 L'annulation de la déclaration

Cette facilitation est prévue par l'article 89 bis qui donne le droit au déclarant de demander l'annulation de sa déclaration dans des cas déterminés par la décision n°08 du 03/02/1999 de la direction générale des douanes notamment pour les marchandises qui ont été déclarées sous un régime douanier inapproprié à l'importation.

A l'exportation, la déclaration peut être autorisée à condition que la marchandise ne soit pas effectivement exportée c'est-à-dire qu'elle ne soit pas quittée le territoire douanier.

Au préalable, l'annulation de la déclaration était limitée uniquement pour dix cas, mais pour répondre aux besoins des opérateurs économiques, la direction générale des douanes a décidé d'élargir l'annulation même pour les marchandises déclarées sous un régime de droit commun (avec paiement de droit et taxes), alors qu'elles en principe bénéficient des exonérations dans le cadre des avantages fiscaux prévus par les conventions

¹ Idir KSOURI, *les opérations de commerce international*, Op.Cit, p.204.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

commerciales et tarifaires, loi de d'investissement, la loi des hydrocarbures. Dans ce cas, l'annulation est autorisée même si la décision qui accorde l'avantage fiscal est délivrée postérieurement à la date d'enregistrement de la déclaration en détail.

2.2.2 La visite physique de la marchandise

La visite physique n'est pas systématique pour l'ensemble des marchandises. A cet effet, il est important de préciser qu'il y a trois circuits de l'affectation des déclarations validées sur système d'information et de gestion automatisée des douanes(SIGAD).¹

2.2.2.1 Le circuit vert

Les marchandises objet des déclarations en détail affectées au circuit vert ne sont pas concernées par la visite physique, et la liquidation de ces déclarations se fait par le système SIGAD;

2.2.2.2 Le circuit orange

Les marchandises objet des déclarations en détail affectées au circuit orange, peuvent faire l'objet d'une visite physique et ce selon l'appréciation des inspecteurs vérificateurs. Ceux-ci peuvent procéder à la liquidation des déclarations en se limitant à un contrôle documentaire;

2.2.2.3 Le circuit rouge

Pour les marchandises objet des déclarations affectées au circuit rouge, la visite physique est obligatoire. A ce titre, les inspecteurs vérificateurs ont le pouvoir discrétionnaire de faire des visites partielles ou en cas de doute avéré sur l'exactitude des éléments de taxation ou les quantités déclarées de procéder à des visites intégrales².

2.2.3 La liquidation et paiement des droits et taxes

Il existe plusieurs facilitations en matière de la liquidation et le paiement de droits et taxes. A ce titre, il est important de citer les facilitations suivantes :

2.2.3.1 Le régime antérieur plus favorable

En cas de changement ou modification de la législation ou la réglementation douanière, le régime antérieur le plus favorable est accordé aux marchandises sous réserve de satisfaire les conditions suivantes³:

¹ KSOURI Idir, *les techniques douanières et fiscales*, Grand-Alger-Livres Edition, 2010, p.190.

² *Idem*, p.191.

³Article 07 du CDA.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- L'expédition directe de la marchandise vers le territoire douanier avant la publication de la nouvelle législation ou la réglementation douanière;
- Les marchandises doivent être déclarées pour la mise à la consommation sans avoir été placées en entrepôt ou constituées en dépôt;
- La justification doit être effectuée par la présentation de dernier titre de transport qui doit être daté avant la publication de cette nouvelle législation.

2.2.3.2 Le taux favorable

Le principe que les droits et taxes sont liquidés sur la base des taux et tarifs en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration, mais en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant¹, peut bénéficier de ce nouveau taux à condition que:

- Le Bon à enlever n'a pas été encore délivré par les agents des douanes,
- La présentation d'une demande écrite par le déclarant avant la perception des droits et taxes.

2.2.3.3 Le crédit de paiement

L'administration des douanes peut accepter les obligations cautionnées par une institution financière nationale à 04 mois d'échéance, pour le paiement des droits et taxes et l'enlèvement de la marchandise est autorisé dès la présentation de l'obligation cautionnée².

2.2.3.4 Le crédit d'enlèvement

Le principe que le Bon à enlevé ne peut être délivré qu'après paiement des droits et taxes. Cependant, l'administration accorde une facilitation de paiement par la souscription d'une soumission cautionnée annuelle pour l'enlèvement des marchandises à concurrence du montant cautionné, et ce conformément aux dispositions de l'article 109 du code des douanes algérien.

2.2.3.5 L'engagement de paiement

Pour les marchandises importés par les entités publiques, l'administration des douanes peut autoriser leurs enlèvements avant le paiement des droits et taxes et ce, par la présentation d'un engagement de payer les droits et taxes dans un délai n'excédent pas trois mois³.

¹Article 103 du CDA.

²Article 108 du CDA.

³ Article 110 du CDA.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.2.4 Les facilitations liées à la procédure contentieuse

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

2.2.4.1 La transaction douanière

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

2.2.4.2 La commission nationale des recours

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

2.3 Les procédures de dédouanements

Les procédures douanières concernent le traitement administratif des dossiers de douane. Après la procédure classique du droit commun et les procédures simplifiées sont présentées les réglementations douanières à l'étranger et la commission de conciliation et d'expertises douanières¹.

2.3.1 La procédure classique de dédouanement

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

- Le bureau de plein exercice ouvert à toutes les opérations sauf à celles spécialisées ;
- Le bureau spécialisé ouvert uniquement pour certaines opérations et marchandises (tapis, fourrures) ;

¹ www.douane.gov.dz, [consulté le 04/07/2017].

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Le bureau à compétence limitée.

La déclaration doit être accompagnée de la facture commerciale, des titres de transport, de la liste de colisage et d'autres documents éventuels (licence d'importation ou d'exportation, divers certificats sanitaires).

Le délai de dépôt de la déclaration d'importation est fixé à un jour franc, après l'arrivée des marchandises au bureau de douane concerné.

La douane effectue un contrôle, soit simplement «sur pièces», soit en effectuant une vérification physique. En cas de constat d'anomalie, à la suite de la visite des marchandises, le déclarant reçoit une notification¹.

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

Si le déclarant n'accepte pas la reconnaissance du service, la contestation est portée devant la Commission de conciliation et d'expertise douanière (CCED).

La procédure peut être manuelle ou informatisée.²

2.3.1.1 La procédure manuelle

Le déclarant dépose à la douane la déclaration en détail qu'il a rédigée par ses propres moyens. Il doit, seul, procéder à la liquidation des droits et taxes et au choix des documents d'ordre public qu'il doit y annexer.

2.3.1.2 La procédure informatisée

Le Système d'ordinateur pour le traitement du fret international (SOFI) est mis à la disposition des opérateurs sur l'ensemble du territoire. Des terminaux sont reliés à une banque de données contenant et actualisant le tarif douanier et les règlements. L'utilisation de ce système accélère les opérations de dédouanement. Le déclarant saisit le contenu de sa déclaration sur un terminal d'ordinateur, au moyen d'un «état de codage». Le système SOFI,

¹ www.douane.gov.dz, [consulté le 04/07/2017].

² Idir KSOURI, *les techniques douanières et fiscales*, Op.Cit, p.193.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

après avoir effectué certaines vérifications, affiche le montant des droits à acquitter et la liste des documents à produire.

Après la validation de ces données par le déclarant, sa déclaration est officiellement enregistrée. Elle est alors datée et fait l'objet d'un contrôle de la douane.

2.3.2 Les procédures simplifiées de dédouanement

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

2.3.2.1 La procédure de déclaration simplifiée (PDS)

Elle permet de disposer de la marchandise dans des délais très réduits sans attendre la fin des formalités douanières. Le déclarant dépose une déclaration simplifiée qui peut être une déclaration incomplète ou un document administratif ou commercial (Déclaration simplifiée à l'importation(DSAI) et la déclaration simplifiée à l'exportation pour l'export(DSAE)). La régularisation se fait ultérieurement.

En outre, des déclarations anticipées peuvent être transmises par informatique ou télétransmission (DSAI à l'import et DSAE à l'export), permettant d'accélérer les éventuels contrôles à l'arrivée des marchandises

2.3.2.2 La procédure de dédouanement à domicile (PDD)

Elle permet le dédouanement des marchandises directement à partir des installations du titulaire de la procédure, sans passage par le bureau de douane. L'entreprise peut dédouaner par simple enregistrement de ses opérations dans une comptabilité-matières. Par ailleurs, des possibilités de pré-dédouanement ont été prévues.¹

La PDD autorise également des procédures spécifiques à l'import comme à l'export.

- À l'import

Sont autorisés:

- La mise en œuvre de la procédure de transit communautaire simplifié domicilié entre le point français d'entrée dans l'UE et les installations de l'entreprise;

¹LEGRAND.G et MARTINI.H, *management des opérations du commerce international*, Op.Cit, p.70.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Le déchargement des moyens de transport vingt-quatre heures sur vingt- quatre, pour les chargements non scellés, sans prévenir la douane.
- **À l'export**

Sont autorisées:

- L'exportation, sans information de la douane, des marchandises non soumises à des contrôles particuliers ;
- L'application de procédures simplifiées pour le contrôle de la sortie des marchandises de l'Union Européenne.

Le dédouanement est réalisé par l'envoi, à la douane, d'un avis de dédouanement à l'importation ou par une simple inscription en comptabilité-matières à l'exportation. Une déclaration de régularisation apure ultérieurement l'opération¹.

2.3.2.3 La procédure de dédouanement express (PDE)

Elle concerne les envois express réalisés par les sociétés spécialisées. Elle est essentiellement fondée sur l'utilisation des données commerciales disponibles dans l'entreprise. En effet, la douane utilise les documents commerciaux établis par l'entreprise ou exploite des échanges de données informatisées (EDI) entre le système informatique de l'entreprise et le sien.

En outre, les informations contenues dans la déclaration simplifiée peuvent être transmises à la douane avant l'arrivée des marchandises, ce qui permet de disposer de celles-ci dès leur arrivée. Une déclaration globale de régularisation solde périodiquement les opérations.

¹ LEGRAND.G et MARTINI.H, *management des opérations du commerce international*, Op.Cit, p.71.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.3.3 La réglementation douanière à l'étranger

2.3.3.1 La facture consulaire

Cette facture peut être exigée par les douanes de certains pays au moment de l'importation de marchandises. Pour obtenir cette facture, l'exportateur doit s'adresser, un contre paiement, aux consulats des pays concernés.¹

2.3.3.2 La facture douanière

Il s'agit d'une facture spéciale que les exportateurs remplissent sans avoir à les soumettre au visa du pays concerné. Ce type de facture est exigé par certains pays (Canada)².

2.3.3.3 Le certificat d'origine

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

2.3.3.4 Le certificat de circulation

Ce certificat est exigé pour l'acheminement de produits entre l'Union Européenne et des pays avec lesquels un accord a été conclu.³

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

Cette commission a été instituée par la loi du 31 décembre 1968, afin de faciliter le règlement des litiges douaniers portant sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises.

La commission a un rôle d'expertise technique, selon une procédure gratuite, qui permet très souvent de concilier les parties, réduisant ainsi sensiblement le nombre des litiges portés en justice.

Elle est saisie dès lors que le déclarant refuse l'appréciation du service en cas de contestation de la douane sur l'espèce, l'origine ou la valeur de la marchandise.

¹ TEULE-MARTIN.C, *La douane, instrument de la stratégie international*, ECONOMICA, paris, 1995, p.9.

² LEGRAND.G et MARTINI.H, *management des opérations du commerce international*, Op.Cit, p74.

³ BELLOTI Jean, *transport international de marchandise*, Op.Cit, p.87.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

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

La procédure devant la Commission de conciliation et d'expertise de douanière est écrite et contradictoire.

2.4 Les régimes douaniers

Lors du dédouanement, la procédure précise la situation juridique attribuée à la marchandise, c'est-à-dire le régime sous lequel elle est placée. Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés « régimes économiques » permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise, ou de transformation dans un pays tiers suivie d'un retour dans un pays membre¹.

2.4.1 Les régimes définitifs

2.4.1.1 L'exportation en simple sortie

Les marchandises acquies le caractère communautaire doivent être dédouanées lorsqu'elles quittent le territoire douanier. Le Document administratif unique (DAU) fait apparaître la valeur en douane à des fins statistiques (valeur de la marchandise au point de sortie du territoire national). La TVA n'est pas applicable aux marchandises quittant le territoire national puisque celles-ci ne sont pas consommées sur place.

2.4.1.2 L'importation définitive

Elle suppose la mise en libre pratique de la marchandise (MLP) et la mise à la consommation (MAC). La MLP entraîne l'application des mesures communautaires tarifaires (paiement des droits) et de politiques commerciales. Ce régime confère aux marchandises le caractère communautaire. Celles-ci peuvent circuler librement dans toute l'Union Européenne. La MLP n'est jamais sollicitée seule.

¹ BELLOTI Jean, *transport international de marchandise, Op.Cit*, p.92.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

La mise à la consommation est en principe simultanée. Elle entraîne le paiement de la TVA et le respect de la réglementation nationale. L'acheteur peut ensuite en disposer librement.¹

Il est néanmoins possible de dissocier la mise en libre pratique de la marchandise de la mise à la consommation si au moment du dédouanement, on sait que le bien est destiné à être livré à un autre État membre, à un assujetti TVA, ayant fourni son numéro d'identifiant.²

2.4.2 Les régimes suspensifs de transit

Ils permettent de mieux gérer les flux logistiques de l'entreprise et de transporter les marchandises non dédouanées en suspension de droits et de taxes et de toute mesure de politique commerciale, d'un bureau de douane de départ à un bureau de destination.

Chaque opération de transit donne lieu à l'établissement d'une déclaration sommaire et à l'utilisation d'une garantie financière sous forme de caution (le cautionnement est l'engagement d'une personne physique ou morale de payer en cas de non-respect des engagements souscrits par le principal obligé). Ce cautionnement peut être au coup par coup ou global. La douane exerce aussi des contrôles matériels (pose de scellés sur les moyens de transport, contrôle éventuel des marchandises). La dispense de scellement peut être obtenue dans certains cas. Différentes formes de transit international sont proposées. Leur choix dépend du mode de transport et du trajet à parcourir³.

Il existe deux catégories de régime de transit:

- Le transit national ou ordinaire;
- Le transit international régi par des conventions internationales.

2.4.2.1 Le transit national ou ordinaire

Les marchandises admissibles sont les marchandises étrangères directement importées dans le territoire national et celles extraites d'entrepôt et destinées à un autre bureau.

¹ BELLOTI Jean, *transport international de marchandise*, Op.Cit, p.88.

³ MEYER.V et ROLIN.C, *techniques du commerce international*, édition Marie –Odile Morin, 2005, p.88.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Le transit national s'effectue à l'importation sous le couvert d'une déclaration d'acquit-à-caution garantissant le paiement des droits et taxes exigibles et pénalités éventuellement encourues.

Des dispositions sont prises pour identifier les marchandises et assurer le respect des engagements souscrits au départ.

Des formalités sont prévues en cours de route, au bureau de destination, et à la Cellule centrale de suivi pour contrôle.

2.4.2.2 Le transit international

A. Le Régime du Transit International par Fer (TIF)

Cette forme de transit est prévue dans le cadre de la convention signée entre le Sénégal et le Mali qui a adopté un modèle international de déclaration: la soumission TIF. Celle ci est une déclaration simplifiée de transit international par voie ferrée et reprend certaines caractéristiques des marchandises ainsi que le mode de transport.¹

B. Le Transit Routier -Inter Etat (TRIE)

Le TRIE est un régime qui permet le transport par route de marchandises d'un bureau des douanes d'un Etat (bureau de départ) à un autre bureau des douanes d'un autre Etat (bureau de destination) sans rupture de charge, sous le couvert d'un document unique, en suspension des droits et taxes exigibles. Les droits et taxes ainsi que les pénalités encourues sont garantis par une caution.

2.4.3 Le régime d'entreposage

Les importateurs peuvent stocker, en suspension de droits et de taxes et de l'application de mesures commerciales, les marchandises non communautaires.

Les exportateurs peuvent bénéficier des avantages liés à l'exportation (exonération de TVA, paiement des restitutions). L'entreposage peut être effectué dans des entrepôts de différentes catégories, de type privé ou public.²

¹ BELLOTI Jean, *transport international de marchandise, Op.Cit*, p. 88.

² LEGRAND Ghislaine et MARITINI Hubert, *gestion des opérations import-export*, p.87.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Il existe trois catégories d'entrepôts:

2.4.3.1 L'entrepôt public

Il est concédé par arrêté du MEF selon l'ordre de priorité suivante: à la Commune, au Port autonome ou à la Chambre de Commerce. Les demandes de concession d'entrepôt public doivent être accompagnées de plusieurs documents administratifs. La durée de séjour est de douze (12 mois).

2.4.3.2 L'entrepôt privé

Il est ouvert aux particuliers contrairement à l'entrepôt public et il est accordé par décision du Directeur général des Douanes. La durée de séjour est de douze (12) mois. Il existe deux types d'entrepôt privé: l'entrepôt privé banal et l'entrepôt privé particulier.

A. L'entrepôt privé banal

Il est installé partout où l'intérêt du commerce l'exige et en tous les points où le service des douanes est en mesure de le contrôler. L'emplacement, la construction et l'aménagement des locaux doivent être agréés par la Douane.

Il est accordé par décision du Directeur général des Douanes aux personnes physiques ou morales faisant principalement ou accessoirement profession d'entreposer des marchandises pour le compte d'autrui.¹

B. L'entrepôt privé particulier

Il est concédé à un importateur déterminé pour les besoins exclusifs de son industrie ou de son commerce dont il a la seule jouissance, qu'il soit propriétaire ou locataire.

C. L'entrepôt spécial

L'entrepôt est spécial lorsqu'il est agencé de manière à recevoir des marchandises, nécessitant des précautions particulières ou des installations spéciales. La durée de séjour est de douze (12) mois.

¹ ABBAS.S, AIFA.S, *logistique internationale*, mémoire de fin de cycle pour l'obtention du master, université Abderrahmane Mira ,Bejaia,2014-2015, p.52.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.4.4 Les régimes d'utilisation de la marchandise

L'entreprise qui exporte ou qui importe temporairement des marchandises à destination ou en provenance d'un pays tiers, sans avoir réalisé de transformation peut utiliser des régimes spécifiques.

2.4.4.1 Le régime des retours

Ce régime permet aux marchandises communautaires qui reviennent après utilisation à l'étranger d'être réimportées en franchise de droits, TVA et autres taxes. Le retour peut être prévu au départ, ou de nature accidentelle. La douane vérifiera lors du retour des marchandises que celles-ci n'ont subi aucune transformation.

2.4.4.2 Le Régime ATA (admission temporaire)

Ce régime¹ permet d'importer des produits temporairement utilisés à l'étranger dans des foires, des expositions, lors de missions de prospection (échantillons, matériels de démonstration) d'être réimportés en franchise de droits et de taxes (les produits bénéficiant de ce régime sont en général les échantillons commerciaux, le matériel professionnel ou à caractère pédagogique ou scientifique, les films de cinéma avant leur exploitation commerciale). Le carnet ATA couvre les opérations d'exportation temporaire, de transit et d'importation temporaire dans les différents pays tiers. Il est composé de plusieurs jeux de deux feuillets : un feuillet d'entrée, un feuillet de sortie pour chaque territoire emprunté.

L'avantage essentiel de ce régime réside dans la simplicité des formalités en frontière et la dispense de caution² pour l'utilisateur. Pour l'obtenir l'entreprise paye une prime de garantie non remboursable. Lors de la réimportation définitive le carnet sera présenté à la chambre de commerce émettrice qui mettra fin au régime.

¹ Régime du carnet ATA institué par la convention douanière de Bruxelles de 1961. Sont adhérents à la convention les pays de l'UE, AELE, Afrique du Sud, Algérie, Australie, Bulgarie, Canada, Chypre, Corée du Sud, Hong Kong, Hongrie, Île Maurice, Inde, Israël, Japon, Malaisie, Malte, Nouvelle-Zélande, Pologne, Roumanie, Sénégal, Singapour, Sri Lanka, Républiques tchèque et slovaque, Turquie, pays de l'ex-Yougoslavie.

² La caution : est fournie de manière globale par le Bureau international des chambres de commerce (BICC) représenté en France par la chambre de commerce et d'industrie de Paris.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

2.4.4.3 L'admission temporaire

Les entreprises peuvent importer pour une durée limitée des marchandises, les utiliser et les réexporter en l'état, en bénéficiant d'une suspension totale ou partielle des droits et taxes qui seraient normalement dus dans un régime définitif.

2.4.5 Le régime de la transformation de marchandises destinées à la mise à la consommation

C'est le régime en application duquel les marchandises importées peuvent subir, sous le contrôle de l'Administration des Douanes avant leur mise à la consommation, une transformation ou une ouvraison ayant pour effet, que les droits et taxes applicables aux produits obtenus soient inférieures à ceux qui seraient applicables aux marchandises importées¹.

Elle est ouverte aux entreprises travaillant essentiellement pour le marché intérieur notamment les industries de montage, les industries pharmaceutiques et les industries d'éditions.

La demande d'agrément au régime est adressée au Ministre chargé des Finances sous le couvert du Directeur général des Douanes. Le délai de séjour est de six (06) mois renouvelable dans des cas justifiés.

2.4.6 LE DRAWBACK

Le régime douanier qui permet, lors de l'exportation de marchandises, d'obtenir le remboursement total ou partiel des droits et taxes à l'importation qui ont frappé soit ces marchandises, soit les produits contenus dans les marchandises exportées ou consommées au cours de leur production.

Pour bénéficier du régime du drawback, l'exportateur doit :

- Justifier de l'importation préalable pour la mise à la consommation des marchandises utilisées pour la production des produits exportés ;

¹ Code des douanes, texte intégral du code mise à jour à la loi de finance 2013. Textes réglementaires et d'applications, Berti éditions Alger 2014, p.136.

Chapitre II : Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

- Satisfaire, notamment, aux obligations particulières prescrites par la réglementation douanière, les bénéficiaires devant également tenir des écritures ou comptabilité-matières, permettant de vérifier le bien fondé de la demande de drawback.¹

Conclusion

Au terme de ce chapitre, nous pouvons conclure que le transport international s'adapte constamment, en réponse à la globalisation du commerce international, Il joue un rôle primordial pour connecter les pays et partager les technologies autour du monde.

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

Pour mettre en pratique ces éléments théoriques concernant la logistique internationale et son optimisation plus précisément dans le transport international, nous avons choisi d'étudier un cas empirique d'une entreprise logistique en l'occurrence Numilog, c'est l'objet du dernier chapitre de ce présent travail.

¹ Code des douanes mis à jour par le ministère de finance en 2016, section 14 bis, article 192, p.53.

Chapitre III

**Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale et son optimisation:
cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe Cevital Bejaia**

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Introduction

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

Ce chapitre est devisé en trois sections, la première sera consacrée à la description du groupe CEVITAL, la deuxième repose sur la stratégie et la fonction du transport au sein du groupe, et nous terminons par la détermination du rôle du transport dans l'optimisation de la chaine logistique.

Section 01 : La présentation générale du groupe CEVITAL et sa filiale NUMILOG

Cette section sera consacrée pour la présentation du groupe CEVITAL (son historique ses activités et son développement à l'international) et de SPA NUMILOG (sa création, ses missions, son organigramme et son développement à l'international).

1.1 Le groupe Cevital

Groupe Cevital est un conglomérat algérien de l'industrie agroalimentaire, la grande distribution, l'industrie et les services. Créé par l'entrepreneur Issad Rebrab en 1998, Cevital est le premier groupe privé algérien, présent également à l'international¹ et la troisième entreprise algérienne par le chiffre d'affaires. Il emploie 15 000 collaborateurs repartis sur 26 filiales. Le groupe Cevital est le leader de l'agroalimentaire en Afrique.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Figure N° 01 : Le groupe Cevital en bref



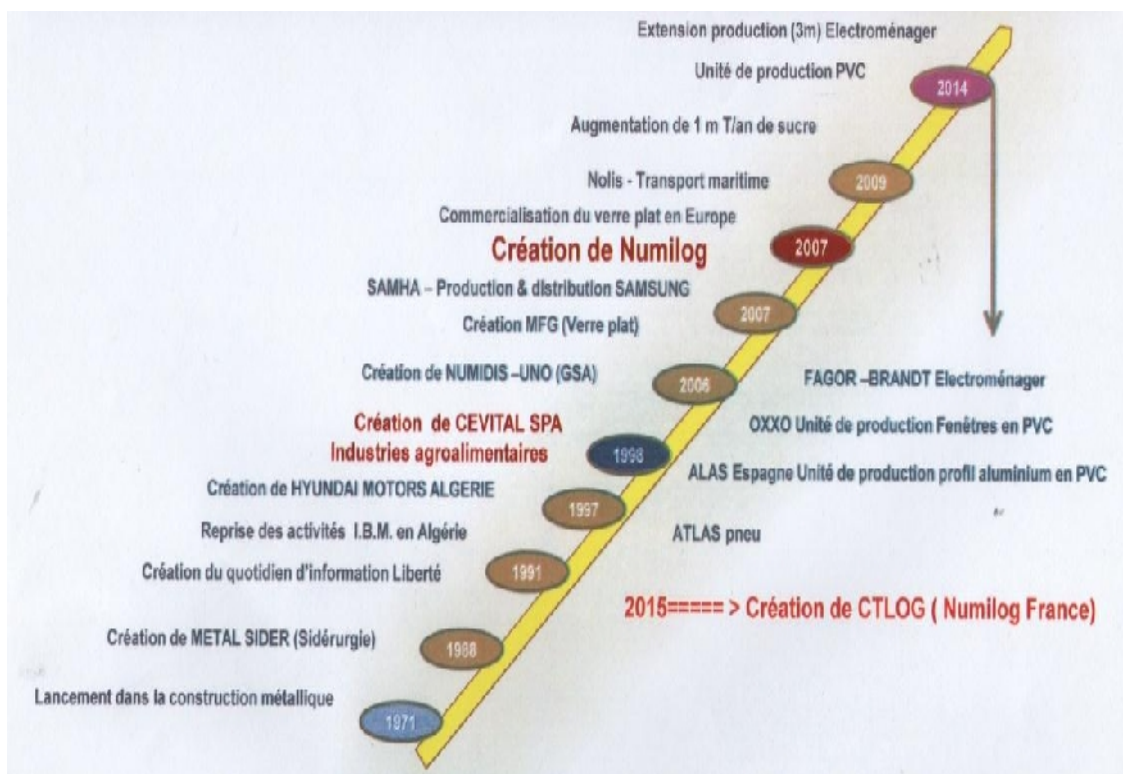
Source : Document interne de Numilog.

1.1.1 L'historique du groupe Cevital

Cevital est un groupe familial de plusieurs sociétés, créé par des fonds privés en 1998 à Bejaia, à l'entrée du pays dans l'économie de marché. Avec un taux de croissance annuel à deux chiffres, le groupe Cevital a atteint aujourd'hui une taille qui lui permet d'acquérir le statut d'acteur majeur régional et continental, consacré par le rapport *The African challengers* de BCG, le prestigieux cabinet américain de stratégie.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Figure N° 02 : L'historique de CEVITAL



Source : Document interne de Numilog.

1.1.2 Les activités du groupe Cevital

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

Dans le domaine du sucre, en 2013, 1,6 million de tonnes sont attendues, dont 1 million pour le marché local, estimé à 1,1 million de tonnes. Cette année-là, 600 000 T prévoyaient d'exporter vers une vingtaine de pays, en Afrique de l'Ouest, pour des clients tels que Coca-Cola, mais aussi vers l'Europe (*Ferrero Rocher*) et le Moyen-Orient. En 2010, première année de vente à l'export, 150 000 t seulement avaient quitté le territoire algérien. Premier exportateur du pays hors hydrocarbures, le groupe veut produire 2 millions de tonnes de sucre en 2014, soit un gain de productivité de 400 000 T. Il s'appuie pour cela sur du matériel unique dans le pays, comme deux grues montées sur 14 roues et capables de charger et décharger 36 T de sucre par coup de mâchoire. Cevital fournit aussi du sucre liquide à l'industrie algérienne des boissons. L'entreprise, qui envisage de produire du sucre roux, est la

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

seule en Algérie à avoir utilisé un « bibo » (*Bulk In, Bags Out*), navire-usine de 30 à 40 000 t qui permet de charger en vrac au départ et de décharger emballé à l'arrivée. La capacité de production en sucre blanc est de 2 millions 1tonnes par an, soit 180 % des besoins algériens et 2,7 millions tonnes par an d'ici 2014. Il est exporté vers le Maghreb et le Moyen-Orient

L'entreprise produit aussi des huiles végétales avec une capacité de production de 570 000 tonnes par an, soit 140 % des besoins algériens, et l'entreprise exporte vers les pays du Maghreb et du Moyen-Orient. Pour les margarines et les graisses végétales la capacité est de 180 000 tonnes par an, soit 120 % des besoins algériens, sur plusieurs gammes de produits dont une exportation vers l'Europe, le Maghreb et le Moyen-Orient. Elle a en projet une unité de trituration de graines de 3 millions tonnes par an.

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

Cevital est présent dans la logistique avec des silos portuaires et un terminal de déchargement de 2 000 tonnes par heure. Cevital a également intégré la logistique et le transport routier dans sa chaîne de valeurs par la création de la filiale Numilog. La filiale compte trois plateformes logistiques d'une surface totale de stockage d'environ 130 000 m², trois agences de transport, une flotte en nom propre de plus de 450 véhicules (maraichers, porte-conteneurs, plateaux, camions frigo.) ainsi qu'un réseau de distribution de 25 centres logistiques régionaux réparti sur le territoire algérien pour écourter les délais de mise à disposition des marchandises.

1.1.3 Le développement à l'international du groupe Cevital

En 2014, Cevital reprend une partie de l'activité de Fagor-Brandt, leader de l'électroménager en France et d'oxxo Evolution basée à Cluny en Saône-et-Loire : l'entreprise est le spécialiste français des portes et fenêtres en PVC pour le logement collectif. L'objectif de Cevital est de donner à FagorBrandt France (Renommé Groupe Brandt) les moyens de se développer à l'international et de devenir un acteur majeur en Europe et dans le monde.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

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

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

Le complexe de Sétif, d'une surface de 95 000 m², a nécessité un investissement de 250 millions d'euros et produira annuellement, à partir du premier trimestre 2017, 8 millions d'appareils dont le taux d'intégration sera de 70 à 80%. Il emploiera dans un premier temps pas moins de 4000 travailleurs. Il est en mesure de produire annuellement 500 000 appareils (téléviseurs, cartes électroniques lave-linge, cuisinières et climatiseurs) dont 90% destinés à l'exportation. Avec cette usine de Sétif, le groupe Cevital espère devenir le plus grand exportateur d'électroménager d'Europe et de la région MENA. Il mise aussi sur le potentiel international de Brandt et De Dietrich, déjà exportés en Asie et en Afrique du Nord.

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

Depuis l'entrée en production de son usine de verre plat *Mediterranean Float Glass* (MFG), Cevital s'est doté de deux plateformes logistiques aux standards européens, d'une surface de 25 000 m² chacune, à Valence en Espagne, et à Savona, près de Gênes en Italie, d'où il exporte le plus gros de sa production de verre plat en Europe essentiellement vers l'Espagne, la France, l'Italie, l'Allemagne et l'Autriche. L'infrastructure de Tanger Med sert à approvisionner le Maroc et certains pays de l'Afrique de l'Ouest.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

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

En 2014, Cevital reprend les aciéries de Lucchini Piombino situées en Toscane, en Italie, déclarées insolvables en 2012 et mises sous administration spéciale depuis deux ans. L'entreprise italienne est connue pour être le deuxième producteur d'acier en Italie avec 2,5 millions de tonnes par an.

1.2 SPA NUMILOG

1.2.1 La création de SPA NUMILOG

Filiale du groupe CEVITAL avec des ressources dédiées aux besoins des entreprises en terme de logistique et de transport , elle est créé en 2007, Numilog se place comme un acteur incontournable de la chaîne logistique afin d'accompagner tous industriels (de tous secteurs) dans la consolidation de leurs flux marchandises et l'optimisation de leurs activités ; Ceci grâce à une équipe d'experts du transport et de la logistique ainsi que des infrastructures et outils modernes (géolocalisation, traçabilité, technologies de pointe).

NUMILOG s'adresse à des clients soucieux de la qualité de service et se définit comme le partenaire durable des entreprises. Un intérêt et un traitement particuliers sont accordés aux besoins spécifiques pour offrir des solutions adaptées en matière de *supply chain*.

Avec une implantation opérationnelle en 2012, NUMILOG compte 3 Plates formes Logistiques (Bouira, Oran, Constantine) soit une surface totale de stockage d'environ 100 000 m², 3 Agences de Transport (Bouira, Bejaia, Oran), une flotte de plus de 800 véhicules tous types confondus ainsi qu'un réseau de distribution de 25 CLR (Centres logistiques Régionaux) judicieusement répartis à travers le territoire national pour écourter les délais de mise à disposition des marchandises.

Elle offre une prestation complète allant de l'enlèvement portuaire le débardage inter dépôt et distribution petite et grande ligne, ainsi qu'une capacité qui atteint

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

150 000 palettes dont 35 000 sous température dirigée, pour une distribution des produits à travers le territoire national.

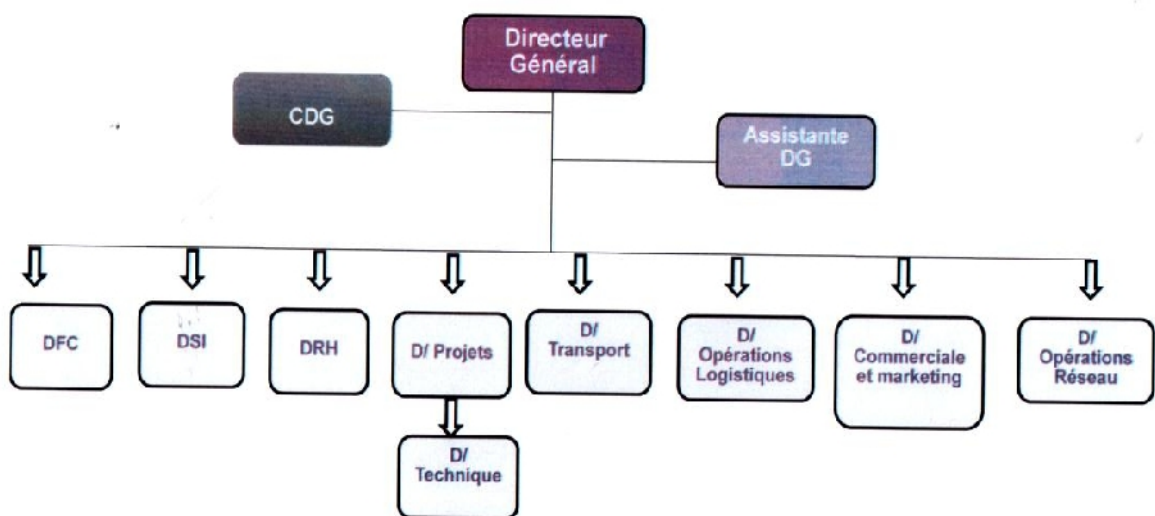
1.2.2 Les missions de SPA Numilog

Numilog accompagne ses clients dans leur développement en s'appuyant sur le savoir faire et l'expérience de ses équipes. La satisfaction des ses clients, de ses actionnaires et de ses collaborateurs sont ses préoccupations permanentes et fera de Numilog une référence sur les métiers de la logistique et du transport. La rentabilité est sa gage de pérennité et d'efficacité. Le respect des valeurs du groupe Cevital est un incontournable de ses approches managériales.

1.2.3 L'organigramme de SPA Numilog

L'organigramme ci-dessous résume les différentes directions de SPA Numilog :

Figure N°03 : L'organigramme de SPA Numilog



Source : Document interne de Numilog.

1.2.4 Le développement à l'international du SPA NUMILOG

Lors du Sittem (Symposium international sur la translogistique, le transit et l'entreposage des marchandises du 26 et 27 novembre 2016 à Alger, Hamid Chader a confié à econostrum.info que "Numilog prévoyait de s'implanter en Lombardie (Italie) ainsi qu'en Tunisie. Nous recherchons actuellement des opportunités sur place."

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Lancé pour répondre aux besoins de sa maison-mère Cevital, Numilog entame une diversification, et pas seulement géographique. La société vient par exemple de lancer la location de palettes plastiques. "*Nous élargissons nos métiers en fonction des demandes des industriels*" explique Safi Lazrec, directeur général de l'entreprise. "*Nous ne voulons pas faire de Numilog le numéro un algérien mais développer la logistique en Algérie*".

Du fait que le groupe CEVITAL occupe la première place dans l'industrie agroalimentaire en Algérie, elle dispose d'une grande ligne de distribution à l'échelle nationale. Le transport tout en étant essentielle au sein de cette entreprise, il peut se révéler très couteux s'il n'est pas intégré dans le plan stratégique de celle-ci, ce qu'elle a poussé à créer sa propre filiale de transport et logistique Numilog, ce qui fera l'objet de la section suivante.

Section 2 : Le transport , fonction strategique pour le groupe Cevital

Dans cette seconde section nous allons aborder en premier point l'importance du transport routier dans la chaine logistique, en s'appuyant sur un cas pratique étudié au sein de l'entreprise de transport et logistique **SPA NUMILOG**, dans lequel nous allons presenter les activités interne et transit dans le service industrie.

2.1. L'importance du transport routier dans la chaine logistique du groupe

2.1.1 L'étude de cas sur les activités internes et externes de Numilog

A-L' activité interne

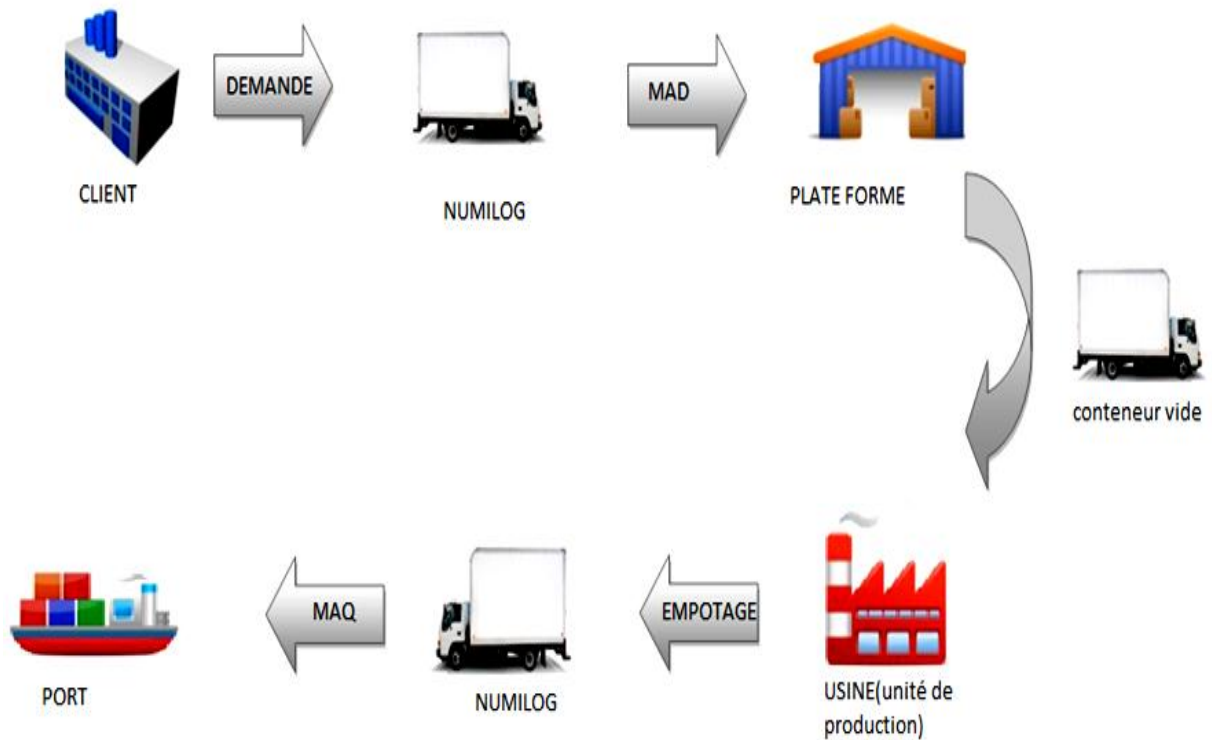
Elle répond à la demande des clients **Cevital** et **Numilog connex** en matière de transport afin d'assurer la liaison logistique entre les points de stockage (matière première, pièce de rechange, nouvelles lignes de production, intrants packaging (carton, emballage) et les unités de production (en amont), elle intervient aussi afin d'assurer les opérations d'exportation.

Elle intervient sur une trentaine d'opérations pour assurer la continuité de différents services comme la gestion des stocks, la direction des opérations portuaires, le service transit, import, export, le service plateforme à conteneur, les enlèvements fournisseurs.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Le schema ci-après représente l'ensemble des rotations pour l'opération export sucre :

Figure N°04 : Les rotations pour l'opération export sucre



Source : Document interne de Numilog.

Afin d'assurer l'opération d'export du sucre navire, le client Cevital passe la commande à l'entreprise Numilog. Cette dernière affecte des ordres de transport aux responsables de la plate forme, pour mettre à la disposition de Cevital des conteneurs afin de réaliser l'opération d'empotage, puis les transporter au port de destination pour l'opération de mise à quai.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Tableau N° 11:Tableau récapitulatif de l'activité interne du mois de Juin 2017

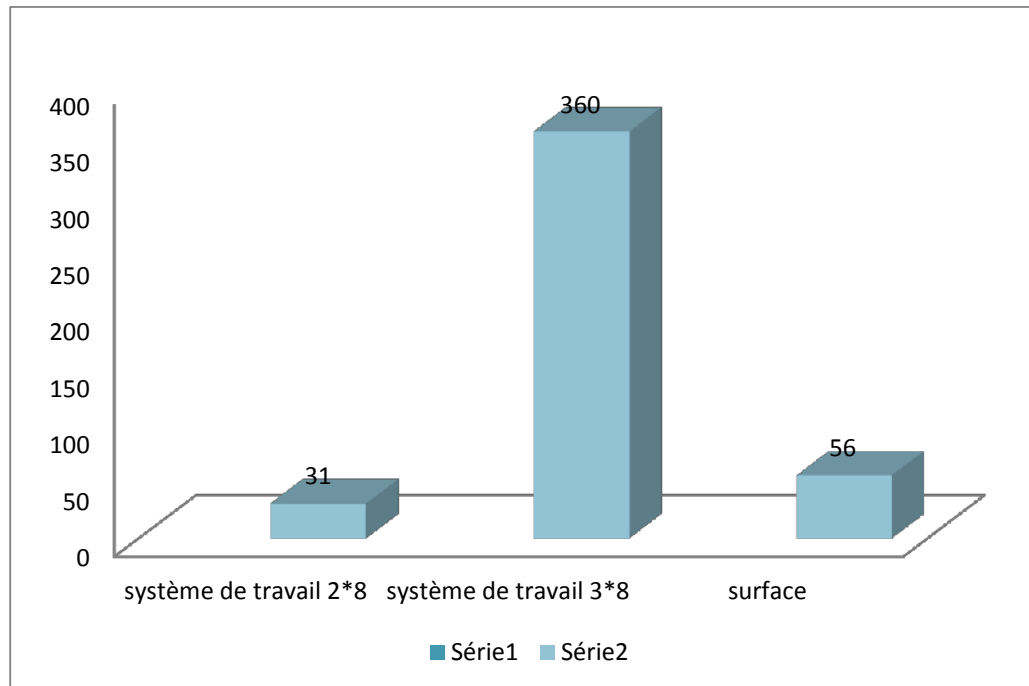
Opération	Quantité	Le %
EMPOTAGE JUMBO BAG 2*8	1	0,22%
INTRANTS PACKAGING 2*8	30	6,71%
EMPOTAGE BIG BAG 3*8	51	11,41%
EMPOTAGE JUMBO BAG 3*8	2	0,47%
EMPOTAGE SAC 3*8	187	41,83%
EXPORT SUCRE NAVIRE 3*8	30	6,71%
PALETTE EN PLASTIQUE BLEU 3*8	90	20,13%
DEBARDAGE INTER DEPOTS SURFACE	24	5,37%
DEPLACEMENT SURFACE	1	0,22%
EMPOTAGE BIG BAG SURFACE	4	0,90%
EMPOTAGE JUMBO BAG SURFACE	3	0,67%
EMPOTAGE SAC SURFACE	12	2,68%
EQUIPEMENT SURFACE	4	0,90%
PALETTE EN PLASTIQUE BLEU SURFACE	1	0,22%
PRODUIT DANGEREUX SURFACE	4	0,90%
SUCRE ENDOMMAGE SURFACE	3	0,67%
TOTAL	447	100%

Source : réaliser par nous même à partir des documents internes de Numilog.

Les opérations de l'activité interne du mois de juin 2017 sont reparti selon le système de travail 2*8 ; 3*8 et surface.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Graphique N°01: Demande client pour le mois de juin 2017



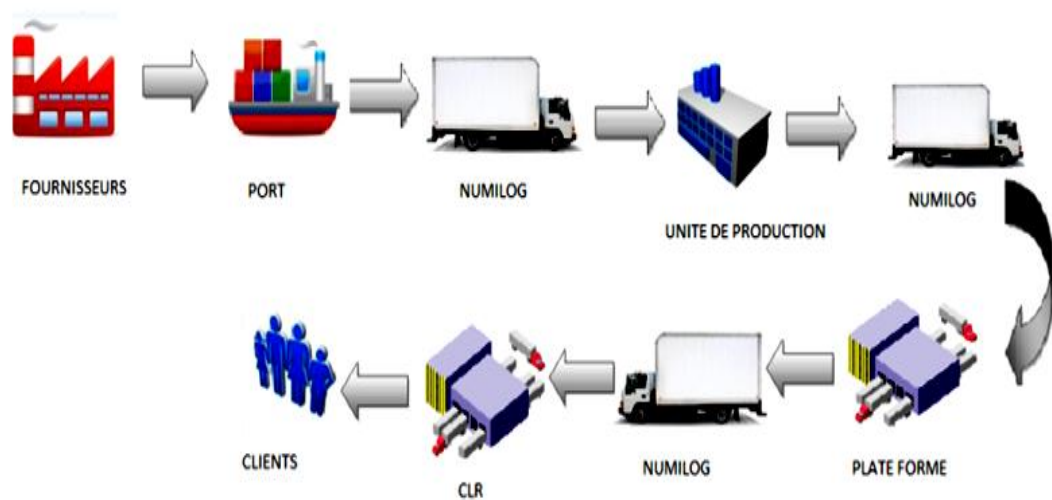
Source : Réalisé par nous même à partir des documents internes de Numilog.

B-L'activité transit

Cette activité assure toutes les opérations liées directement à l'importation et à l'exportation comme : les enlèvements portuaires des conteneurs (matières premières, pièces de rechanges....etc.) ainsi que la mise à disposition des conteneurs dédiés à des différentes exportations de marchandises.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Figure N° 05: L'ensemble des rotations pour l'opération import



Source : Réalisé par nous même à partir des documents internes de Numilog, juin2017.

Afin d'assurer l'opération d'importation des matières premières, le client Cevital passe la commande à l'entreprise Numilog. Cette dernière affecte des ordres de transport aux responsables de la plate forme, pour mettre à la disposition de Cevital des conteneurs afin de transporter la marchandise du port a l'unité de production pour les transformer, puis a des CLR vers le client final.

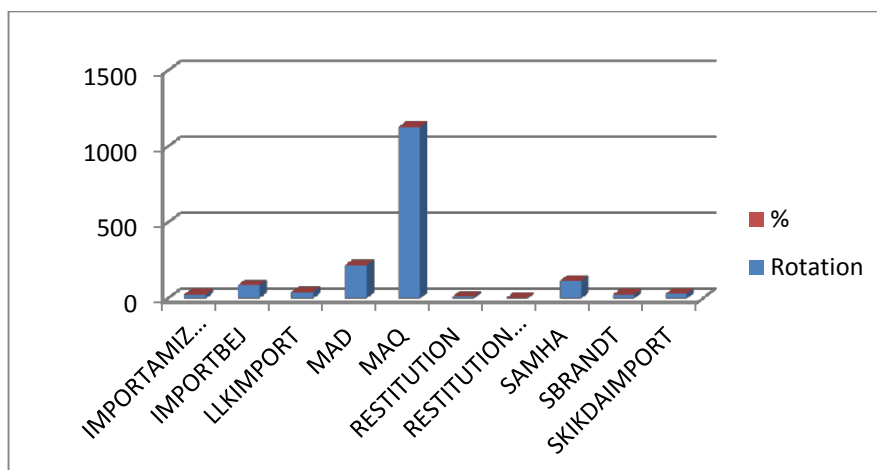
Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Tableau N° 12:Tableau récapitulatif de l'activité transit du mois de juin 2017

Opération	Rotation	%
IMPORTAMIZOUR	24	1%
IMPORTBEJ	85	4%
LLKIMPORT	42	2%
MAD	218	10%
MAQ	1127	51%
RESTITUTION	11	0.5%
RESTITUTION TC 40"	1	0.04%
SAMHA	114	5%
SBRANDT	24	1%
SKIKDAIMPORT	30	1%
Total général	2216	100%

Source : Réalisé par nous même à partir des documents internes de Numilog, juin 2017.

Graphique N°02 : Demande client pour le mois de juin2017



Source : Réalisé par nous même à partir des documents internes de Numilog, juin 2017.

L'interprétation des tableaux

Les 16 opérations de l'activité interne ainsi que les 10 de l'activité transit sont énumérées dans les tableaux précédent parmi les quarantaines d'opérations dans lesquelles l'activité industrie répond.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Nous constatons une fluctuation du volume de chaque opération pour un total générale 3412 ordre de transport (OT), sur lesquelles le transport adapte ses plannings afin d'accompagner le client dans les différents maillons de la chaîne logistique propre à CEVITAL.

Concernant l'optimisation du transport et en égard aux différents entretiens réalisés auprès des responsable de la SPA NUMILOG qu'il en ressort des leviers de l'optimisation suivants.

2.2 Les leviers d'optimisation du transport

2.2.1 Le système d'information

Le système d'information de l'entreprise de transport NUMILOG est une fonction centrale, car il intervient non seulement dans toutes les fonctions de l'organisation mais aussi dans un nombre croissant des relations avec les acteurs externes à l'entreprise. Le système d'information est un ensemble de systèmes composants qui concernent l'introduction des données, l'infrastructure, la chaîne de transport, les relations avec le client et la gestion.

2.2.1.1 TMS (*Transport management system*)

Le TMS ou logiciel de gestion du transport (*Transport Management System*) est un outil d'aide à la gestion du transport. Le TMS répond principalement aux besoins de traçabilité des livraisons et d'optimisation du transport (schémas et affectation des fournisseurs). L'ensemble permet d'améliorer l'organisation du transport. Ces améliorations se traduisent par une réduction des coûts du budget de transport.

Le TMS est en priorité destiné aux transporteurs ou aux prestataires dont le cœur de métier est d'assurer le transport et la logistique pour le compte de leurs clients. Le TMS couvre, pour ces transporteurs des fonctionnalités comme la gestion d'une flotte de camions et de chauffeurs, l'organisation des plannings de chargement, les livraisons, leurs déchargements et la facturation.

2.2.1.2 Transwid

Transwid est un fournisseur leader de TMS en mode *software as a service* (saas) une suite modulaire, à la demande, de solutions pour la gestion des process du Transport.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Grâce à sa plate-forme de communication électronique, Transwid permet l'automatisation des process, une visibilité en temps réel, le contrôle des coûts et des performances, et la collaboration entre tous les partenaires du réseau logistique de nos clients.

2.2.1.3 La géo localisation

Les systèmes de géolocalisation sont très pratiques pour l'entreprise NUMILOG, sont les meilleurs moyens de suivre leurs camions tout au long du trajet et de savoir si le temps de transport a été respecté. Ils permettent de connaître le positionnement géographique précis des camions, savoir si la température du chargement est correcte, si le chauffeur respecte son planning, mesurer le niveau de consommation de carburant, le kilométrage, le tonnage, l'envoi de rapports détaillés et le suivi en temps réel des diverses opérations.

2.2.1.4 Les moyens de communication email et le téléphone

Les moyens de communication sont des supports qui permettent la diffusion d'information et de transmettre un message.

2.3 La force de la flotte

NUMILOG dispose de quatre agences de transport : agence de Bejaïa, agence de Bouira, agence d'Oran (Hassi Ameur) et une autre qui se prépare à Constantine. Cette politique de répartition géographique à travers les quatre plus grands pôles économiques existant au niveau national permettent d'être plus réactif et efficace aux demandes de transport de leurs clients.

Cette implantation des agences faite par le choix des flux de la demande, chaque agence dispose des moyens matériels et humains.

2.3.1 La flotte matérielle

La force de flotte de Numilog est caractérisée par sa diversification en matière de type de marchandises à transporter

- Le transport sous froid (négatif et positif) ;
- Maraichers ;
- Le transport citerne à liquides alimentaire (azotémique et normale) ;
- Le transport citernes de produits dangereux ;

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

- Le transport cocote ;
- Le transport squelette (porte conteneur) ;
- Le transport plateaux ;
- Le transport or gabarie (avec des remorques extensives portes chars).

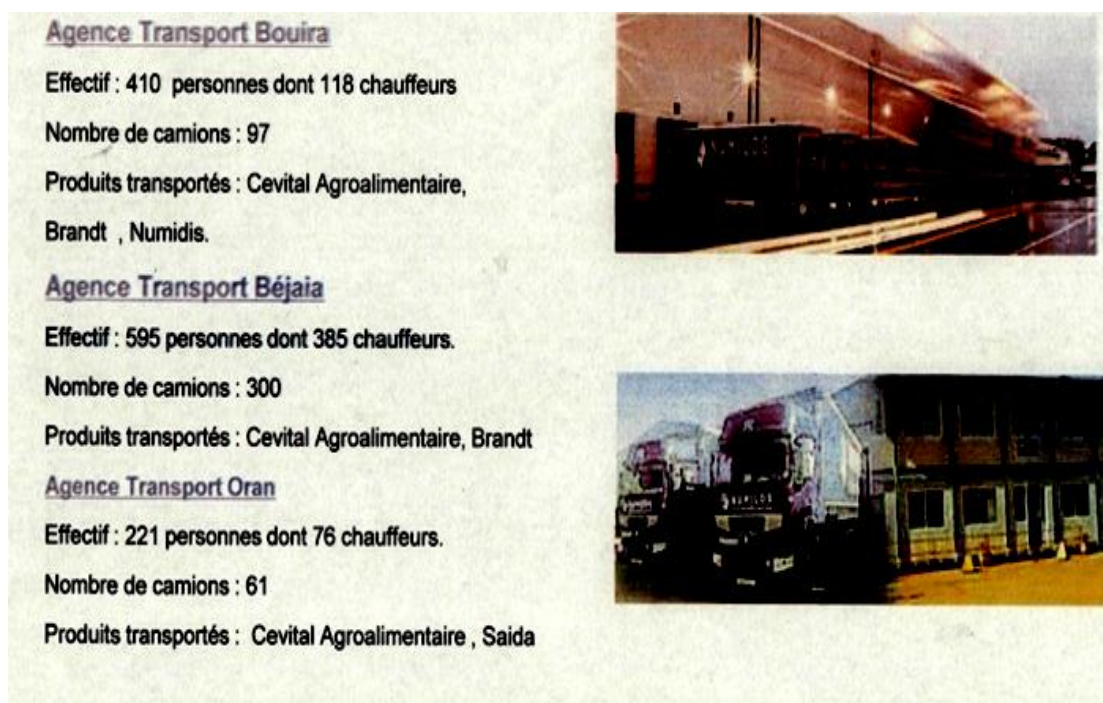
2.3.2 La flotte humaine

Elle regroupe 1355 collaborateurs repartie selon leurs compétences et expériences sur les postes suivant : les encadreurs, les chauffeurs, les agents logistiques, les agents d'exploitation, les planificateurs. Et leurs systèmes de travaille sont très utiles pour la performance de l'entreprise.

- Le système 2×8
- Le système 3×8
- Le système de surface

On peut récapituler la force de la flotte de Numilog par cette illustration :

Figure N°06 : Les agences de transport de Numilog



Source : Document interne de Numilog.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

2.4 Les coûts de transport (minimiser les coûts)

Chaque opération de transport réalisée par NUMILOG dépend des trois critères suivants :

Délais de route (jour), Le kilométrage (Km), Le temps de conduite (h) afin de déterminer les coûts de chaque opération de transport des deux clients BRANDT et CEVITAL.

2.4.1 Le client Brandt

Le calcul des coûts d'opération de transport

Les coûts d'opération de transport = coût kilométrique × Km + coût horaire × h + coût journalier × délais de route.

Tableau N° 13 : Le simulateur des coûts des différentes opérations réalisées par le client

Brandt pour le mois de juin 2017.

		Nom de l'opération	BBASAMHA
Kilométrage de la mission	311 Km	21,09 DZD/Km	6 558,99 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			17 404,69 DZD

L'opération de BBASAMHA : BBA-SETIF qui st estimé à des coûts de 17 404.69 DZD

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Nom de l'opération		BRANDT	
Kilométrage de la mission	280 Km	21,09 DZD/Km	5 905,20 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			16 750,90 DZD

L'opération de Brandt : Bejaia –Bouira qui est estimé à des coûts 16 750.90 DZD

Nom de l'opération		BBABRANDT	
Kilométrage de la mission	455 Km	21,09 DZD/Km	9 595,95 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			20 441,66 DZD

L'opération de SAMHA : le coût de cette opération Bejaia – El kseur est estimé de 15 696.40 DZD

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

		Nom de l'opération AMIZOURSAMHA	
Kilométrage de la mission	230 Km	21,09 DZD/Km	4 850,70 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			15 696,40 DZD

L'opération d'AMIZOURSAMHA : Amizour- Setif est estimé de 15 696.40 DZD.

		Nom de l'opération AMIZOURBRANDT	
Kilométrage de la mission	280 Km	21,09 DZD/Km	5 905,20 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			16 750,90 DZD

L'opération d'AMIZOURBRANDT : Amizour – Bouira est estimé de 16 750 .90 DZD.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

2.4.2 Le client CEVITAL

Tableau N° 14: Le simulateur des coûts des différentes opérations réalisées par le client Cevital pour le mois de juin 2017.

Nom de l'opération		LLKIMPORT	
Kilométrage de la mission	266 Km	21,09 DZD/Km	5 609,94 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			16 455,64 DZD

L'opération LLKIMPORT : Bejaia –Bouira est estimé de 16 455.64 DZD

Nom de l'opération		BOUIRAIMPORT	
Kilométrage de la mission	280 Km	21,09 DZD/Km	5 905,20 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			16 750,90 DZD

L'opération Bouira Bejaia –Bouira est estimée de 16750.90 DZD

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

		Nom de l'opération	COJEKIMPORT	
Kilométrage de la mission	50 Km	21,09 DZD/Km	1 054,50 DZD	
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD	
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD	
			11 900,20 DZD	

L'opération COJEKIMPORT : Bejaia – EL Kseur est estimé de 11 900.20 DZ

		Nom de l'opération	MAQ	
Kilométrage de la mission	25 Km	21,09 DZD/Km	527,25 DZD	
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD	
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD	
			11 372,95 DZD	

L'opération MAQ : Bejaia –Bejaia est estimé de 11 372.95 DZD

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

	Nom de l'opération	MAD	
Kilométrage de la mission	30 Km	21,09 DZD/Km	632,70 DZD
Délai de route de la mission	1 J	8965,15 DZD/J	8 965,15 DZD
Temps de service du chauffeur	8 h	235,07 DZD/h	1 881 DZD
			11 478,40 DZD

L'opération MAD : Bejaia –Bejaia est estimé de 11 478.40 DZD

Interprétation des deux cas

Lors de notre étude des coûts sur les deux (2) clients Brandt et Cevital, Numilog a adapté une stratégie de travail qui permet d'être concurrentiel sur le marché, par la maîtrise de ces différents coûts premièrement à travers le calcul des frais d'entretien-réparation (achat consommé pour l'entretien et les salaires et charges mécanicien.) et les coûts de structure (achats consommés de fourniture administrative, autre salaires et charges hors personnel de conduite.).

Et deuxièmement par des tableaux simulateurs qui comportent les tarifs de vente, les marges (la marge objective est de 25%) et des tarifs minimum que l'entreprise pourra adapter face à de nouveaux concurrents.

On conclut : que l'optimisation d'une opération de transport réalisée par SPA Numilog offre de nombreux avantages à ces clients sont :

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

- Réduire les coûts

Les économies sur les coûts logistiques peuvent atteindre 25%. En adoptant une démarche ou les leviers d'optimisation du transport, la productivité des équipes est améliorée et le taux d'exploitation des ressources augmente. Avec un processus automatisé et un outil décisionnel, les tournées sont optimisées en fonction de :

- L'ordre de passage ;
- Le nombre des tournées ;
- La durée des tournées ;
- La longueur des tournées ;
- Les contraintes spécifiques.

- Gagner du temps

Avec une optimisation d'une opération de transport la rentabilité augmente. Le processus de suivi de cette opération par le système informatique permet le traitement des tâches longues et fastidieuses et libère du temps pour les missions qui nécessitent concentration et expertise métier. Doté d'un outil d'analyse avec ses tableaux de bord :

- L'équipe logistique contrôle la rentabilité de l'opération de transport avant le départ des véhicules ;
- La réactivité est ensuite quasi immédiate face aux modifications des ordres, des véhicules ou des commandes.

- Améliorer la satisfaction clientèle

Les contraintes clients sont intégrées et prises en compte dans l'opération de transport afin de le satisfaire sa demande par le respect :

- Des plages horaires de livraison ;
- La capacité de chargement ;
- La disponibilité des véhicules.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

- Respecter les réglementations

Les contraintes légales et métiers sont pris en compte pour une création de planning encore plus simple :

- Le respect de la réglementation en matière de temps de conduite et de repos ;
- Rejeter toute forme de corruption.

A la fin de cette section on note que l'entreprise Numilog a mis en œuvre des choix techniques et d'organisation pour une meilleure gestion et d'un contrôle efficace de la logistique afin d'en réduire les couts, accélérer la performance et fluidifier l'ensemble de la chaîne logistique.

On peut distinguer trois axes principaux d'actions qui concourent à l'amélioration de la fonction transport au sein de NUMILOG :

- L'optimisation du réseau logistique ;
- La systématisation des procédures d'achats de transport ;
- La mise en œuvre d'outils informatique.

Section 3 : Le rôle du transport dans l'optimisation de la chaîne logistique à l'international

Numilog logistique propose une gamme complète de services comprenant le conseil et l'étude d'optimisation de la chaîne logistique, la gestion des flux physiques et la gestion des flux d'information. Capable de gérer les flux stockés comme les flux tendus sous toutes les gammes de produit et de mettre en œuvre des solutions logistiques sur mesure.

Elle répond aux besoins de ces clients CEVITAL, SAMHA (BRANDT), NUMILOG CONEX.

Nous allons élaborer dans l'étude de notre cas pratique en premier lieu le rôle du transport routier réalisé par NUMILOG dans l'optimisation de la logistique international.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

3.1 Le 1^{er} cas En amont

On va étudier différentes opérations liées à l'exportation pour le client CEVITAL

Tableau N° 15 : Les opérations liées à l'exportation pour le client CEVITAL

Opération	Nombre de camion
ALGERESTITUTION	304
MAD	218
Total	522
2*8	
EMPOTAGE JUMBO BAG 2*8	1
Total 2*8	1
3*8	
EMPOTAGE BIG BAG 3*8	51
EMPOTAGE JUMBO BAG 3*8	2
EMPOTAGE SAC 3*8	187
EXPORT SUCRE NAVIRE 3*8	450
Total 3*8	690
SURFACE	
EMPOTAGE BIG BAG SURFACE	4
EMPOTAGE JUMBO BAG SURFACE	3
EMPOTAGE SAC SURFACE	12
EQUIPEMENT SURFACE	4
Total SURFACE	23
MAQ	1127
Total MAQ	1127
Total général	1943

Source : Elaborée par nous même à partir des données de Numilog, juin 2017

Ce tableau démontre en manière générale le nombre total des camions programmé pour le mois de juin selon le système de travail 2*8, 3*8, surface, et en particulier les majeurs opérations qui sont indispensables pour l'exportation du sucre : l'opération export sucre

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

navire en nombre de 450 camion et l'opération de MAQ (Le chargement du conteneur et le transporter au port) en nombre de 1127 camion qui sont demandés par le client CEVITAL.

Le transport routier en amont intervient dans un premier lieu de la plate forme à l'usine et aussi de l'usine au port.

On peut conclure que le transport routier en amont commercialise et réalise l'enlèvement de marchandises auprès du client CEVITAL et approvisionnant les sites logistiques du groupe NUMILOG. C'est une offre de service complète (donc c'est la réalisation du taux de service à 100%) et compétitive faite par des professionnels du transport et de la logistique.

L'offre de service transport en amont proposé par NUMILOG enregistre une croissance soutenue, Elle doit son succès à ces clients par la qualité de services et sa compétitivité.

3.2 Le 2^{ème} cas en aval

On va étudier les différentes opérations liée à l'importation pour le client CEVITAL et SAMHA.

3.2.1 Le client CEVITAL

Tableau N° 16: Les opérations liées à l'importation pour le client Cevital

Opération	Nombre de camion
BOURAIMPORT	10
COJEKIMPORT	10
IMPORTAMIZOUR	24
IMPORTBEJ	85
LLKIMPORT	42
SIKDAIMPORT	30
Total	201

Source : Elaborée par nous même à partir des données de Numilog, juin 2017.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Ce tableau nous détermine le nombre de 201 camions qui ont été programmé pour l'opération d'importation pour le client Cevital du mois de Juin.

3.2.2 Le client SAMHA

Tableau N° 17: Les opérations liées à l'importation pour le client SAMHA

Opération	Nombre de camion
AMIZOURBRANDT	3
AMIZOURSAMHA	37
AMIZOURSBRANDT	6
BRANDT	118
CLR25BRANDT	1
SAMHA	114
SBRANDT	24
Total	303

Source : Elaboré par nous même à partir des documents internes de Numilog, juin 2017.

Ce tableau détermine le nombre de 303 camions qui ont été programmé pour l'opération d'importation pour le client SAMHA du mois de Juin.

Nous pouvons conclure que le transport routier en aval est indispensable pour les opérations suivantes : la fourniture des matières premières(sucre non raffiné , matière plastique) le stockage en entrepôt (entrepasage), le transporter a l'usine, le conditionnement ,l'emballage puis la préparation de commandes pour leur clients .donc on peu dire que le transport en aval intervient dans un premier lieu du port au lieu du stockage et aussi après le lieu de stockage.

Après avoir étudié l'importance du transport routier dans les opérations d'exportation et d'importation on peut dire que celui-ci intervient à part entière dans la politique de développement à l'international il constitue le véritable « moteur » de cette démarche.

Chapitre III : Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog (SPA) groupe de Cevital, Bejaia

Conclusion

La société de transport NUMILOG réalise 95% des opérations avec ses clients CEVITAL, SAMHA, NUMILOG CONEX et 5% d'opération avec d'autres clients en retour des camions vide. L'opération logistique contribue à l'optimisation de la *Supply Chain* Agroalimentaire, de l'approvisionnement des usines à la livraison des points de vente grâce à ses compétences.

Elle a pour mission de satisfaire durablement, par l'innovation et l'action, tous les besoins de ses clients, en leur offrant un environnement favorable et stable pour un minimum de souci et ce, pour les laisser œuvrer sur leur cœur de métier.

La finalité est d'optimiser la démarche client, de réaliser les opérations à coût maîtrisé de rendre la société plus compétitive sur le marchés.

Conclusion générale

Conclusion générale

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

Il faut noter que les objectifs de la logistique portent sur le court terme (optimisation des flux physiques), sur le moyen et le long terme (définition et mise en place des actions permettant l'optimisation des paramètres de production et de stockage).

De la vision globale, à la recherche de la meilleure solution pour chaque segment de prestation, l'optimisation de la chaîne logistique à l'international suppose la bonne compréhension du niveau d'exigence d'un marché et la mise œuvre de solutions adaptées qui permettront de répondre à des attentes multiples : réactivité, coût, flexibilité, visibilité sur toute la chaîne, impact environnemental, adaptation dynamique. Un prestataire logistique apporte sa vision des meilleures pratiques et des axes de progrès à envisager.

En outre, dans un contexte économique et géopolitique mondiale de plus en plus globalisée, caractérisée notamment par le rôle croissant des échanges et de la diffusion des informations, la pertinence de la fonction transport est devenue un facteur crucial de compétitivité, et donc une condition de succès pour les entreprises. Elle représente, dans cet environnement concurrentiel très rude, la clé de l'économie par le rôle qu'il joue au niveau de l'intégration des marchés et par son incidence directe sur les coûts des transactions effectuées entre les différents agents économiques.

Concernant l'Algérie, la création des entreprises prestataires de transport et logistique jouent un rôle très important dans les transactions international, vu que les importations et les exportations nécessitent la mobilisation d'importants moyens de transport, dans le but de favoriser les échanges commerciaux.

Conclusion générale

Nous avons choisis d'effectuer notre étude de cas sur l'entreprise de transport Numilog de Bejaia, c'est par apport aux avantages qu'elle offre à ces clients, ces actionnaires et de ces collaborateurs et aussi sur la position qu'elle occupe sur le marché algérien. Numilog est une référence sur les métiers de la logistique et de transport.

En effet, Numilog nous a permis de confirmer que la relation entre la logistique et le transport est plutôt familiale, puisque le transport est un maillon important de la circulation des opérations logistiques. Donc il s'avère nécessaire de souligner que cette relation est une relation de complémentarité, puisque le transport constitue un vecteur indispensable de la chaîne logistique.

References bibliographique

Les ouvrages

- BELLOTI Jean : « Transport international de marchandise », Vuibert, 2012.
- BERR Claud.E et TREMEAU. H : « Le droit douanier », Economica, Paris, 1988.
- CHEVALIER. D, DUPHIL.F : « Transporter à l'international », 4^{ème} Edition, Foucher, Vanves, 2009.
- DONALD et DAILLY.M : « Logistique et transport international de marchandise », 1^{er} édition, L'Harmattan, France 2013.
- DONNEGER A, DEPARROIS C : « BTS Commerce International », HACHETTE Education, Paris, 2011.
- HADDAD. S : « Les incoterms 2000 », Editions pages bleues, 2009.
- KRUGMAN Paul, OBSTFELD Maurice: « Economie International », 7^{ème} Edition, Pearson Education, Paris, 2006.
- KSOURI Idir : « Les techniques douanières et fiscales », Grand-Alger-livres Edition, 2010.
- KSOURI Idir: « Les opérations de commerce international », Berti Edition, Alger, 2014.
- LEGRAND Ghislaine, HUBERT Martini : « Gestion des opérations import export », Edition Dunod, Paris 2008.
- LEGRAND.G, MARTINI .H : « Management des opérations de commerce international », 4^{ème} édition, Dunod, Paris, 1999.
- LOTH Désiré : « L'essentiel des techniques du commerce international », édition Publibook, Paris, 2009.
- LYONNET Barbara, SENKEL Marie-Pascale : « LA LOGISTIQUE », Dunod, Paris, 2015.
- MARCQ.J, « Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance », 2^{ème} édition, France, 2011.
- MARTINE MASSABIE François et Elisabeth POULAIN, « Lexique du commerce international », Bréal, Paris, 2008.
- MEYER V et ROLIN C : « Techniques du commerce international », édition Marie – Odile Morin, 2005.
- Michel FONTAINE (Président du conseil national de l'emballage), « L'emballage acteur important de la logistique des produits », Septembre, 2015.

- MIVILLE-DE Chene et LIMOGES.T : « Aspects pratiques du commerce international », Consultation contact monde, 2012.
- NAJI JAMMAL : « Commerce international, Mondialisation, Enjeux et applications », édition du renouveau pédagogique INC, 2^{ème} édition, Canada, 2009.
- Pasco.C : « Commerce International », 4^e édition, Campus Dunod, 2002.
- PAVEAU J. et DUPHIL F : « Pratiques du commerce international », Edition Foucher, 2003.
- Pierre MEDANE et Anne GRATACAP : « Logistique et supply chaine management », Dunod, Paris, 2008.
- Robert Noumen : « Les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004.
- TEULE-MARTIN Catherine : « La douane, instrument de la stratégie international », Economica, paris, 1995.
- VENTURELLIN et MIANIP : « Transport Logistique », édition Le Génie des Glaciers, France, 2010.

Les codes

- Code des douanes
- Code maritime
- Code de procédures civiles et administratives

Les mémoires et les travaux de recherches

- ABBAS .S et AIFA. S : « La logistique internationale, transport et douane », Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme du Master, Université Abderrahmane Mira Bejaia, Promotion 2014-2015.
- AMARA .A et AMIROUCHE .R : « Procédure de dédouanement d'une marchandise », Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme déclarant en douane, Ecole supérieure internationale de commerce et de gestion ESIG, Promotion 2009-2010.
- BELLAHCENE Mustapha, Exposé : Sur la logistique de commerce international, institut national de commerce, Alger 2006-2007.

- DJEZZAR Amal, « L'étude des techniques de paiements dans le commerce international », Mémoire de fin d'étude, Ecole supérieur de banque, 13^{ème} promotion, Alger 2011.
- HAMMOUDI Ryad : « L'audit interne en milieu bancaire : cas du crédit documentaire », Mémoire de fin d'étude, Ecole supérieur de banque, Promotion 2010.
- LOUARRADI Raja Salaheddine et TCHICH M^{ed}Oussama : « Logistique internationale, les documents de transport », Université Mohamed 1^{er}, école nationale de commerce et de gestion Oujda promotion 2010-2011.
- MAHIOU A : Cours d'institutions administratives, 3^e édition, OPU, 1981.
- Paul- Marie EDWARDS : « La gestion de la Supply chain », Mémoire de fin d'étude de master 2, science de management, spécialité logistique, université Paris 1.

Les sites d'internet

- Commerce international export : Tags : transport international
- Fr.wikipedia.org
- <http://www.logistiqueconseil.org>
- www.douane.gov.dz
- www.douane.gov.fr
- www.pfeda.univ-lille1.fr

Les documents

- Bulletin d'information sur la société de Numilog transport et logistique de l'année 2016.
- Document propre de Numilog, « service transport ».
- Rapport mensuelle et statistique du mois de Juin 2017.

Liste des tableaux

Tableau N° 01 : La différence entre un mandataire et un commissionnaire sur le plan de la responsabilité et des activités	16
Tableau N° 02 : L'évolution des besoins	17
Tableau N° 03 : Les incoterms multimodaux.....	26
Tableau N° 04 : Les incoterms maritimes	27
Tableau N° 05 : Les modes de transport	30
Tableau N° 06 : L'analyse globale des coûts de distribution.....	33
Tableau N° 07 : Le contrat de transport maritime.....	53
Tableau N° 08 : Les obligations des parties dans le transport aérien	61
Tableau N° 09 : Les causes d'exonérations dans le transport routier	67
Tableau N° 10 : Les causes d'exonérations dans le transport ferroviaire	71
Tableau N° 11 : Le tableau récapitulatif de l'activité interne du mois de juin 2017.....	114
Tableau N° 12 : Le tableau récapitulatif de l'activité transit du mois de juin 2017.....	119
Tableau N°13 : Le simulateur des couts des différentes opérations réalisées par le client Brandt pour le mois de juin 2017	120
Tableau N°14 : Le simulateur des couts des différentes opérations réalisées par le client Cevital du mois de juin 2017.....	121
Tableau N°15 : Les opérations liées à l'exportation pour le client Cevital	122
Tableau N°16 : Les opérations liées à l'importation pour le client Cevital	123
Tableau N°17 : Les opérations liées à l'importation pour le client Samha.....	123

Liste des figures

Figure N°01 : Le groupe Cevital en bref	96
Figure N° 02 : L'historique de Cevital	97
Figure N°03 : L'organigramme de spa Numilog.....	101
Figure N°04 : Les rotations pour l'opération export sucre.....	103
Figure N°05 : L'ensemble des rotations pour l'opération import	106
Figure N°06 : Les agences de transport de Numilog.....	110

Liste des graphiques

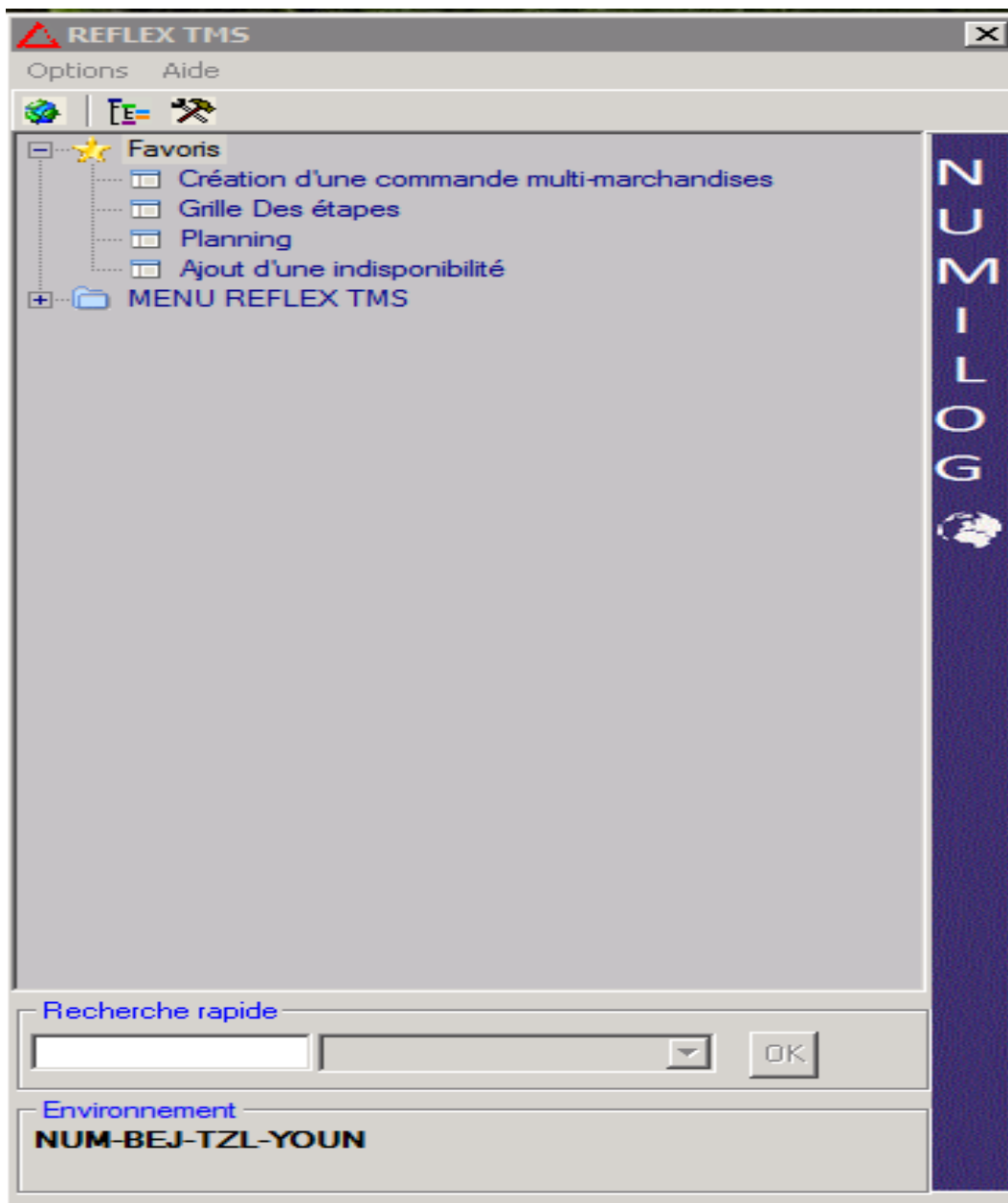
Graphiques N°01 : Demande client pour le mois de Juin 2017(Cevital)105

Graphiques N°02 : Demande client pour le mois de Juin 2017(Numilog connex)107

Liste des annexes

Annexe N°01: La préparation de l'interface TMS.....	138
Annexe N°02 : Le mode opératoire de prise de RDV de chargement et déchargement sur TRANSWI. (L'étape : Recherche des ordres de transport.).....	139
Annexe N°03 : Le suivie géo- locale de la destination de l'ensemble des camions de NUMILOG sur le territoire algérien.....	140
Annexe N°04 : Les Centres logistiques régionaux du Groupe CEVITAL	141
Annexe N°05 : La lettre de transport aérien	142
Annexe N°06 : La lettre de voiture	143
Annexe N°07: Lettre de voiture CIM	144

Annexe N°01: La présentation de l'interface TMS



Source : Document interne de NUMILOG

Annexe N°02 : Le mode opératoire de prise de RDV de chargement et déchargement sur TRANSWI.

L'étape : Recherche des ordres de transport.

The image displays two screenshots of the TRANSWI web application interface, illustrating the search process for transport orders.

Top Screenshot: The interface shows the 'Call-offs acceptés' page. A dropdown menu is open for 'twCaloff', listing options: 'Nouveaux Call-offs', 'Call-offs acceptés', 'Deliveries acceptées', 'Autres Call-offs', 'Liste de quotation', and 'twData'. The search bar contains 'Réf. Charg.' and the search button is labeled 'Chercher'. The table below shows the search results for 'Call-offs acceptés'.

Statut	Description du chargement	Ref. Transp. Chargement**	Ref. Charg. Chargeur	Exécution
Création*	Mesure Principale (#Deliveries)			TTR
Modification*	Détails du Chargement			ETA à la livraison**
	Détails de la livraison	Livraison**	Dernière modification par	Action

Bottom Screenshot: The search results are displayed. The search bar contains 'Réf. Charg.' with the value 'TR 375107' entered. The search button is highlighted with a green circle. The table below shows the search results for 'Call-offs acceptés'.

Statut	Description du chargement	Ref. Transp. Chargement**	Ref. Charg. Chargeur	Exécution
Création*	Mesure Principale (#Deliveries)			TTR
Modification*	Détails du Chargement			ETA à la livraison**
	Détails de la livraison	Livraison**	Dernière modification par	Action

Source : Logiciel de transport utilisé par NUMILOG


Annexe N°03 : Le suivie géo- locale de la destination de l'ensemble des camions de NUMILOG sur le territoire algérien



Source : Document interne de Numilog.

Annexe N°04 : Les Centres Logistiques régionaux du Groupe CEVITAL.



 **PLATEFORMES**

Source : Document interne de NUMILOG

Annexe N°05 : La lettre de transport aérien

Conclusion générale

Nom et adresse de l'expéditeur Shipper's Name and Address		Numéro de compte de l'expéditeur Shipper's Account Number		LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN Non négociable Emise par Not negotiable AIR WAYBILL Issued by																	
Nom et adresse de destination Consignee's Name and Address		Numéro de compte de destination Consignee's Account Number		Les exemplaires 1, 2 et 3 de cette lettre de transport aérien sont originaux et ont la même validité. Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.																	
Nom et ville de l'agent de transport émetteur Issuing Carrier's Agent, Name and City		Renseignements comptables Accounting Information																			
Code IATA de l'agent Agent's IATA Code		Numéro de compte Account Number																			
Aéroport de départ (Adresse de premier transporteur) et itinéraire demandé Airport of Departure (Address of First Carrier) and Requested Routing		à to		à to																	
		Par avion transport First Carrier's, Route of Dest. Rout. and Dest.		à to par by																	
		à to par by		à to par by																	
Aéroport de destination Airport of Destination		Val Flight/Date		Montant de l'assurance Amount of Insurance																	
		Réservé au transporteur For Carrier Use only		Val Flight/Date																	
				ASSURANCE: Si le transporteur propose une assurance et que l'expéditeur se fait la demande conformément aux présentes conditions indiquant le montant à assurer se chiffre dans la case "Montant de l'assurance". INSURANCE: If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figure in box marked "Amount of insurance".																	
Renseignements pour le traitement de l'expédition Heading information		SCI																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nombre de colis Number of Pieces PCP</th> <th>Poids brut Gross Weight</th> <th>kg</th> <th>Classe de tarif Rate Class</th> <th>Poids de taxation Chargeable Weight</th> <th>Tarif/Taux Rate/Charge</th> <th>Total</th> <th>Nature et quantité des marchandises (y compris dimensions ou volume) Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>10</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>		Nombre de colis Number of Pieces PCP	Poids brut Gross Weight	kg	Classe de tarif Rate Class	Poids de taxation Chargeable Weight	Tarif/Taux Rate/Charge	Total	Nature et quantité des marchandises (y compris dimensions ou volume) Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)							10	11				
Nombre de colis Number of Pieces PCP	Poids brut Gross Weight	kg	Classe de tarif Rate Class	Poids de taxation Chargeable Weight	Tarif/Taux Rate/Charge	Total	Nature et quantité des marchandises (y compris dimensions ou volume) Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)														
						10	11														
Part payé Prepaid		Taxation au poids Weight Charge		Part à collecter Collect		Autres frais Other charges															
		Taxation à la valeur Valuation Charge																			
		Taxes Tax																			
Total des autres frais dus à l'agent Total Other Charges Due Agent																					
Total des autres frais dus au transporteur Total Other Charges Due Carrier																					
Total part payé Total Prepaid		Total part à collecter Total Collect																			
Taux de commission Commissions		Part de la commission au profit de destination Collect. Charges at Destination		Fait le Executed on		Date (Date) à et (Lieu) (Place)															
Réservé au transporteur à destination For Carrier's Use only at Destination		Frais à l'arrivée Charges at Destination		Total à collecter Total Collect Charges		Signature de l'expéditeur ou de son agent Signature of Shipper or his agent															
						Signature de transporteur émetteur ou de son agent Signature of Issuing Carrier or his Agent															

COPIE 12 (COPIE SUPPLÉMENTAIRE POUR LE TRANSPORTEUR) COPY 12 (EXTRA COPY FOR CARRIER)

Annexe N°06 : Lettre de voiture internationale (document de transport routier)

Conclusion générale

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE		CMR		INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE		Pays/Country		No			
1 Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)				6 Transporteur (nom, adresse, pays, autres références) Carrier (name, address, country, other references)							
2 Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)				7 Transporteurs successifs / Successive carriers Nom / Name Adresse / Address Pays / Country Reçu et acceptation / Receipt and Acceptance Date Signature							
3 Prise en charge de la marchandise / Taking over the goods: Lieu / Place Pays / Country Date Heure d'arrivée / Time of arrival Heure de départ / Time of departure				8 Réserves et observations du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise Carrier's reservations and observations on taking over the goods							
4 Livraison de la marchandise / Delivery of the goods: Lieu / Place Pays / Country Heures d'ouverture du dépôt / Warehouse opening hours				9 Documents remis au transporteur par l'expéditeur Documents handed to the carrier by the sender							
10 Marques et numéros Marks and Nos		11 Nombre de colis Number of packages		12 Mode d'emballage Method of packing		13 Nature de la marchandise Nature of the goods		14 Poids brut, kg Gross weight in kg		15 Cubage m3 Volume in m3	
Numéro CMR LIN Number		Nom voir 13 Name see 13		Numéro d'étiquette Label Number		Groupe d'emballage Packing Group		(ADR)		(ADR)	
16 Conventions particulières entre l'expéditeur et le transporteur Special agreements between the sender and the carrier				17 A payer par To be paid by:		Expéditeur Sender		Destinataire Consignee			
				Prix de transport Carriage charges							
				Frais accessoires / Supplementary charges							
				Droits de douane / Customs duties							
				Autres frais / Other charges							
18 Autres indications utiles Other useful particulars				19 Remboursement Cash on delivery							
20 Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the international Carriage of Goods by Road (CMR)											
21 Etabli à / Established in				le / on				20.			
22				23				24 Marchandises reçues / Goods received Heure d'arrivée / Time of arrival Heure de départ / Time of departure			
Lieu / Place				le / on				20.			
Signature ou timbre de l'expéditeur Signature or stamp of the sender				Signature ou timbre du transporteur Signature or stamp of the carrier				Signature et timbre du destinataire Signature and stamp of the consignee			
Partie non contractuelle réservée au transporteur / Non-contractual part reserved for the carrier											
No											

Annexe N°07 : Lettre de voiture CIM

Conclusion générale

1-2 To be completed by the consignor / À remplir par l'expéditeur **X** Mark the box applicable, with a cross - Désigner par une croix qui convient (Boxes - Cases 26, 27, 28, 29, 32, 33)

CIM Consignment Note Lettre de voiture CIM		CUV Consignment Note Lettre wagon CUV	
<p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage of goods shall be subject to the CIM Uniform Rules. Carriers and shippers agree to the liability of cargo interests shall be subject to the CUV Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply.</p> <p>Notwithstanding any clause to the contrary, the transport of merchandise shall be subject to the CIM Uniform Rules. Carriers and shippers agree to the liability of cargo interests shall be subject to the CUV Uniform Rules. In addition the relevant contractual conditions of the railway undertaking shall apply.</p>		<p>40 41 42 43 44 45 46 47</p>	
<p>1 Consignor (name, address) - Expéditeur (nom, adresse)</p> <p>2</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p>7 Consignor's declarations Déclarations de l'expéditeur</p> <p>8 Consignor's reference - Référence expéditeur</p>	
<p>3 Consignee (name, address, country) - Destinataire (nom, adresse, pays)</p> <p>4</p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p>9 Documents attached - Annexes</p>	
<p>10 Delivery point Lieu de livraison</p> <p>11</p>		<p>12 Acceptance Prise en charge</p> <p>month - day - hour mois - jour - heure</p> <p>13</p>	
<p>14 Station - Gare</p> <p>Country - Pays</p>		<p>14 Wagon no. - Wagon n°</p> <p>15 Section - Parcours</p> <p>by - par</p>	
<p>15 Commercial application - Conditions commerciales</p> <p>16</p>		<p>16 Payment instructions Paielement des frais</p> <p>including - y compris</p> <p>17 to - jusqu'à</p> <p>Carriage charges paid Francis de port</p> <p>Incooterms</p>	
<p>17 Information for the consignee - Informations pour le destinataire</p>		<p>18 Exceptional consignment Transport exceptionnel</p> <p>yes oui</p> <p>19 RID</p> <p>yes oui</p> <p>20 Ni-M code</p> <p>21 Mass (weight) Masse</p>	
<p>18 Disposition of the goods Disposition de la marchandise</p>		<p>22 Declaration of value Déclaration de valeur</p> <p>23 Interest at delivery Intérêt à la livraison</p> <p>24 Cash on delivery Contre-remboursement</p> <p>25 Examination Vérification</p>	
<p>26</p> <p>27</p> <p>28</p> <p>29</p> <p>30</p> <p>31</p> <p>32</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>35</p> <p>36</p> <p>37</p> <p>38</p> <p>39</p>		<p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p> <p>46</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>49</p> <p>50</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p> <p>56</p> <p>57</p> <p>58</p> <p>59</p> <p>60</p> <p>61</p> <p>62</p> <p>63</p> <p>64</p> <p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p>	
<p>34 Carrier's declarations - Déclarations du transporteur</p> <p>35 Other carriers - Autres transporteurs</p> <p>Name, address - Nom, adresse</p> <p>Section - Parcours</p> <p>Status Qualité</p>		<p>36 Contractual carrier - Transporteur contractuel</p> <p>37 Date of arrival - Date d'arrivée</p> <p>38</p> <p>39</p> <p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p> <p>46</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>49</p> <p>50</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p> <p>56</p> <p>57</p> <p>58</p> <p>59</p> <p>60</p> <p>61</p> <p>62</p> <p>63</p> <p>64</p> <p>65</p> <p>66</p> <p>67</p> <p>68</p> <p>69</p> <p>70</p> <p>71</p> <p>72</p> <p>73</p> <p>74</p> <p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p>	
<p>Signature</p> <p>Original</p>		<p>63 Consignment Annexe: Identification de l'envoi</p> <p>Country - Pays</p> <p>Station - Gare</p> <p>Uncertainty Intégrité</p> <p>Consign. no. Exp. n°</p> <p>64 Place and date completed - Lieu et date d'établissement</p>	

Glossaire

Acheminement : Dans le cadre d'une expédition des marchandises à l'échelle internationale, le terme acheminement désigne le fait de transporter les marchandises jusqu'au lieu où se trouve le moyen de transport international qu'il se soit aérien, terrestre, maritime.

Ad valorem : Marchandise dont le taux de fret est calculé en fonction de la valeur de la marchandise. Dans ce cas le chargeur doit porter la valeur de la marchandise au connaissance.

Affrètement : Opération de location par laquelle un frèteur (loueur) loue à un affréteur (locataire) un navire ou une partie d'un navire, généralement pour le transport de marchandises ou de passagers.

Affréteur : Celui qui prend en location un moyen de transport.

Allège : Chaland non motorisé permettant de charger ou décharger des marchandises sur rade. annonce à son agent consignataire au moins de 24h à l'avance.

Armateur : Propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréter.

Armement outsider : Compagnie maritime qui n'adhère pas aux conférences maritimes et donc qui pratique généralement une tarification plus souple.

Armement : Ensemble de l'équipement qui est nécessaire et obligatoire pour partir en mer.

Arrimage : Opération qui consiste à fixer solidement les marchandises à bord du véhicule. Il s'agit de disposer la cargaison de façon à assurer sa sécurité et celle du véhicule et à faciliter la manutention ultérieure.

Assurance ad valorem : L'assurance en fonction de la valeur n'est pas obligatoire pour un expéditeur. Mais elle permet de garantir les incertitudes financières liées au transport. Cette solution a l'avantage de couvrir la valeur réelle déclarée d'une marchandise en cas de perte ou d'accident.

Auxiliaire de transport : Appellation générique des professions participant à l'organisation du transport vue du côté marchandise (par opposition au navire) = Commissionnaires de transport, transitaires, groupeurs / dé groupeurs, entrepositaires, manutentionnaires, transporteurs routiers, commissionnaires en douane.

Avarie : nom générique des dommages causés aux marchandises lors de transport dans le

Avaries : Dommages causés à un bien tels que les marchandises transportées, le navire, les installations portuaires.

Avis d'arrivée : c'est un document pour informer les clients de l'arrivée de leurs

BAF : Bunker Adjustment Factor : Taxe servant à compenser les variations des prix des carburants (transport maritime).

Ballastage : Remplissage de cuve ou d'une partie de la cale pour que l'hélice se trouve sous le plan d'eau, afin de mieux naviguer.

Bastingage : Le bastingage désigne le parapet autour du pont d'un bateau.

Cabotage : Transport maritime à courte distance, national ou international, qui s'exerce le long des côtes ou entre des îles.

CAF Currency Adjustment Factor : Taxe servant à compenser les variations des cours des monnaies, par exemple un fret en dollars (transport maritime).

Cale : Espaces du navire placés sous le pont inférieur et destinés aux marchandises. On les capitaux à travers les frontières.

Cargo : Marchandise (par assimilation, le mot cargo est employé pour signifier "navire à

Chargeur : Personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Il s'agit du propriétaire de la marchandise transportée. clients.

CMI : *Comité Maritime International.* Organisation internationale non gouvernementale ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation des différentes législations maritimes au niveau mondial.

CNCC : *Le Conseil National des Chargeurs du Cameroun,* assure l'assistance et la défense des intérêts des chargeurs sur toute la chaîne de transport, en vue de contribuer à la promotion du commerce international.

Commissionnaire de transport (Affreteur routier) : Courtier qui prend en charge la

Conditionnement : Enveloppe matérielle du produit qui le protège et le met en valeur. Des distinctions existent parfois entre le conditionnement, première enveloppe du produit en contact direct avec lui, et l'emballage secondaire ou de regroupement qui permet le stockage et le transport. En libre-service, le conditionnement est le premier " vendeur " du produit.

Conférence : Entente d'armateurs visant surtout à l'application de taux de fret communs sur des destinations données et à la coordination des transports.

Connaissance (B/LBill of Lading) : Document de transport maritime, c'est un contrat

Consignataire de navires (Agent maritime) : Représentant de l'exploitant du navire consignation.

Conteneur Reefer : est un Conteneur à caractéristique thermique (parois isolées) munis d'un dispositif de réfrigération et de chauffage permettant le transport des marchandises en température positive ou négative.

Conteneur : Un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) : Constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises.

Contrebande : Toute importation ou exportation de marchandises en dehors des bureaux des douanes.

Crochetage : désigne l'action d'accrocher les élingues au palan.

Débarcadère : Tout emplacement d'un port ou d'une côte permettant l'embarquement ou le débarquement des passagers et des marchandises.

Déclaration en douane : acte par lequel une personne manifeste sa volonté d'assigner un

Dédouanement : ensemble de formalités par lesquelles des marchandises de trouent libérées

Dégroupage : Action de déconsolider des lots de colis.

Désarrimage : Déranger les objets arrimés dans la cale d'un navire.

E T A (Estimate Time of Arrival) : date prévue d'arrivée du navire au port que le capitaine

Elingage : consiste à entourer la marchandise d'élingues pour qu'elle puisse être soulevée.

Empotage / Dépotage : est une opération de chargement/déchargement de marchandises à l'intérieur d'un conteneur.

Entreposage : Action de stocker dans un entrepôt un nombre important de marchandises.

Entrepôt : lieu de réception, stockage et de préparation des produits avant leur livraison aux

Escale : lieu de rattaché et de ravitaillement des navires.

Franchise : est un accord commercial qui repose sur un contrat de franchisage entre deux entités indépendantes juridiquement.

Fret : ce terme désigne le prix de transport des marchandises.

Fret : Frais de transport des marchandises par navire, avion, camion ou chemin de fer.

Groupage : Expédition pour laquelle un agent (transitaire ou autre) regroupe plusieurs expéditions individuelles pour en constituer une seule, dans le but de bénéficier des tarifs préférentiels. Les marchandises sont dégroupées à l'arrivée et livrées aux destinataires.

Hissage : Il s'agit de monter la marchandise de façon telle qu'elle puisse franchir le bord du navire.

Jauge : Volume du navire servant à son enregistrement et au calcul des taxes diverses qui lui sont applicables, ainsi que des primes d'assurance. L'unité de mesure est le tonneau de jauge, égal à 2,831 m³ (100 pieds cubes anglais).

Juste à temps : consiste à ne commander les matières premières ou les éléments à assembler qu'au moment de leur utilisation. L'un des objectifs de cette méthode est de supprimer les stocks intermédiaires.

Liner Terms : « liner » désigne un Navire de ligne régulière, et « Terms » signifient les conditions contractuelles applicables de transport maritime.

Liste de colisage : Document (en principe) établi par l'exportateur, qui décrit dans le détail les caractéristiques des colis expédiés (nombre, poids brut et net, dimensions, marques, contenu...).

Liste de colisage : Document (en principe) établi par l'exportateur, qui décrit dans le détail les caractéristiques des colis expédiés (nombre, poids brut et net, dimensions, marques, contenu...).

Logistique : Ensemble des techniques et des moyens visant à obtenir une gestion optimale des flux d'informations et de produits entre le fournisseur, le distributeur et le consommateur final. La logistique comprend aussi bien la gestion des stocks, que la préparation des commandes et l'organisation des livraisons.

Manutention : Déplacement physique des marchandises dans l'entrepôt (mise en stock, préparation de commandes.

Mise à disposition (MAD): Signifie mise à disposition de conteneur sur un dépôt.

Mise à quai(MAQ) : décharger, entreposer à quai

Outils de contrôle douanier : L'ensemble des mesures prises par la douane en vue. d'assurer l'application de la législation douanière.

Palan : moyen de levage propre à lever et déplacer des charges. L'expression sous palan

Palette : Petite plate-forme en bois sur laquelle la cargaison est empilée pour le stockage ou pour le transport.

Pilotage : Assistance fournie par un pilote au capitaine de navire pour entrer ou sortir un navire du port

Police d'assurance : Document écrit, signé par l'assureur et le souscripteur, qui atteste l'existence d'un contrat d'assurance et qui en énonce les stipulations et les conditions.

Post acheminement : C'est l'acheminement de la marchandise depuis le point d'arrivé de transport principal (Port, aéroport...) jusqu'à l'usine de destinataire au pays importateur.

Pré-acheminement : Il permet de transporter les marchandises de l'entrepôt du vendeur ou bien usine vers les terminaux (port, aéroport, gare) de différents modes de transport mais dans notre cas qui est le maritime il s'agit du port d'embarquement.

Prestataire logistique : est un acteur logistique réalisant certain opérations pour le compte de ses clients. Le prestataire logistique est un maillon essentiel de la chaine d'approvisionnement car situé entre le fournisseur et le distributeur.

Saisissage : Il consiste à effectuer les opérations d'immobilisation de la marchandise en cale.

signature d'une police et le versement de la prime, dans des domaines très variés : transport de marchandise, assurance crédit, assurance prospection.

Sous- palan : Mode de cotation de fret : la marchandise est prise en charge par l'armateur sous le palan de la grue ; à l'arrivée, la marchandise est livrée par l'armateur sous le palan de la grue.

Terminal : Espace constitué d'un quai et d'un terre-plein d'où partent et où aboutissent les voyageurs et les marchandises. Terminal conteneurs emplacement équipé pour la manutention et le stockage des conteneurs.

Trafic « ro-ro » : roll on - roll off : trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière.

Trafic au tramping (tramp : vagabond en anglais) ou à la demande : trafic transporté par un navire loué sous contrat, par opposition au navire de ligne régulière.

Trafic de transbordement : marchandises en provenance d'un pays étranger, débarquées dans un port camerounais et rembarquées vers leur pays de destination, après la réexpédition de la cargaison à laquelle elles appartenaient.

Trafic maritime : Il s'exprime en tonnes de marchandises chargées pour les exportations d'un pays ou d'un ensemble de pays, et en tonnes de marchandises déchargées pour les importations.

Tramp : Navire qui n'est pas exploité en ligne régulière mais dans le cadre d'un affrètement.

Transport Multimodal : Combinaison de plusieurs modes de transport pour aller d'un point à un autre.

Unité payante (UP) : Unité de taxation de fret, soit à la tonne, soit au mètre cube, à l'avantage du navire. Parfois "ad valorem" pour quelques marchandises de grande valeur.

Virage : Il s'agit de la manutention de la marchandise afin de la positionner à l'aplomb de la cale du navire et de la descendre en cale.

Résumé

Résumé

La logistique est un élément majeur de l'efficacité de l'entreprise industrielle qui conditionne ses performances. L'international, du fait des distances accrues des différents systèmes administratifs et légaux, rend cette fonction encore plus importante dans la détermination de la compétitivité de l'entreprise internationalisée ou exportatrice. La logistique internationale inclut différents aspects comme les moyens de transport, l'incoterm à définir dans le contrat, les prestataires susceptibles de concevoir la totalité du transport, ou encore la procédure douanière adaptée.

Abstract

Logistics is crucial for the performance efficiency of industrial companies. Due to internationalization and increased distances between the various administrative and legal systems, it has become even more essential for the competitiveness of internationalized or export companies. International logistics includes various aspects such as transportation means, the incoterm to be specified in the contract, service-providers likely to take charge of the entire transport operation and relevant customs procedures.

Mots clés: Logistique, prestataire, incoterm, transport, douane.

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Introduction générale	2
Chapitre 1 :De la chaine logistique globale :consistance théorique et exigence pratique	
Introduction	6
Section 01: De la logistique à la chaine logistique.....	6
1-1 La logistique.....	6
1-1-1 La définition de la logistique et contexte historique.....	6
1-1-2 Les activités de la logistique au sein de l'entreprise	8
1-1-3 L a stratégie logistique	9
1-2 La chaine logistique	10
1-2-1 Définition de la chaine logistique	10
1-2-2 La composition de la chaine logistique.....	11
1-2-3 Les enjeux de la chaine logistique	11
Section 02: L'organisation des opérations logistiques.....	14
2-1 Le recoure aux prestataires extérieurs.....	15
2-1-1 Les différents prestataires du transport a l'international	15
2-1-2 Le choix et le suivi des prestations logistique	16
2-1-2-1 L'évolution des besoins.....	17
2-1-2-2 Les critères de choix d'une prestation logistique.....	18
2-2 Les incoterms	21
2-2-1 Prestation des incoterms	21
2-2-1-1 L'historique des incoterms.....	21

Conclusion générale

2-2-1-2 La définition des incoterms	22
2-2-1-3 Le rôle des incoterms.....	22
2-2-1-4 La présentation des différents incoterms	23
2-2-2 La structure des incoterms	24
2-2-2-1 Les différents groupe d'incoterms	25
2-2-2-2 Les catégories d'incoterms "vente départ/vente arrivée.....	25
2-2-3 Principales nouveauté des incoterms 2010 par rapport aux incoterms 2000 ...	26
2-2-3-1 La répartition des couts selon l'incoterms négocié dans le contrat.....	29
2-2-3-2 Les incoterms maritimes.....	30
2-3 Le choix des solution de transport	31
2-3-1 Le choix de l'emballage et de la préparation de la marchandise.....	31
2-3-1-1 La définition de l'emballage	31
2-3-1-2 Le marquage et l'étiquetage de la marchandise.....	32
2-3-2 Le choix des solutions transport	33
2-3-2-1 Les différents modes de transport.....	34
2-3-2-2 L'analyse globale des couts de distribution	36
2-4 L'assurance de marchandise transporté	37
2-4-1 La nécessité de l'assurance transport	37
2-4-1-1 Les objectifs de l'assurance transport	37
2-4-1-2 Les principes généraux	38
2-4-2 Le coût de l'assurance	40
2-4-3 Les garanties	40
2-4-3-1 La nature des garanties	40

Conclusion générale

2-4-3-2 L'étendu de la garantie.....	41
2-4-3 Les différentes polices d'assurance	42
2-4-4-1 La police « au voyage».....	42
2-4-4-2 La police « alimenter » (durée indéterminé)	42
2-4-4-3 La police « d'abonnement» (durée déterminé)	43
2-4-4-4 La police « tiers chargeur »	44
Conclusion.....	44

Chapitre 02: Le transport comme maillon principal de la logistique internationale et le rôle des douanes en Algérie

Introduction	46
Section 01: Les transports internationaux	46
1-1 Transport maritime.....	46
1-1-1 L'organisation du transport maritime	47
1-1-2 Les techniques du transport maritime	47
1-1-2-1 Les navires spécialisés.....	47
1-1-2-2 Les navires non spécialisés.....	48
1-1-2-3 Les types d'expédition par conteneurs	49
1-1-3 La tarification du transport maritime	50
1-1-3-1 Le fret de base.....	50
1-1-3-2 Les correctifs	50
1-1-3-3 Les ristournes.....	51
1-1-3-4 Les liner terms ou «conditions de lignes régulières)	52
1-1-3-5 Les frais de manutention : usages des liners terms.....	54

Conclusion générale

1-1-4 Le contrat de transport maritime.....	55
1-1-4-1 Les obligations respectives des parties	55
1-1-4-2 Le connaissance maritime	57
1-1-5 Les responsabilités du transport maritime	58
1-1-5-1 La responsabilité du chargeur.....	58
1-1-5-2 La responsabilité du transporteur	59
1-1-5-3 L'exonération des responsabilités	60
1-2 Transport aérien.....	61
1-2-1 L'organisation générale du transport aérien	61
1-2-1-1 La convention de Varsovie	61
1-2-1-2 Le protocole de La Haye	61
1-2-2 La tarification.....	62
1-2-2-1 Le tarif IATA.....	62
1-2-2-1 Le tarif ULD (Unité payante)	62
1-2-2-3 Les tarifs spéciaux	63
1-2-3 Le contrat de transport aérien	63
1-2-4-1 Les obligations des parties du contrat de transport aérien.....	63
1-2-4-2 La lettre de transport aérien (LTA).....	64
1-2-5 La responsabilité du transporteur aérien	65
1-2-5-1 Les réserves faite par le transporteur	65
1-2-5-2 Les causes d'exonération	65
1-3-1 Le transport routier	66
1-3-1-1 L'organisation internatioanle du transport routier	66

Conclusion générale

1-3-1-2 La tarification du transport routier.....	67
1-3-1-3 Le contrat de transport routier	67
1-3-1-4 Les responsabilités du transport routier.....	68
1-3-2 Le transport ferroviaire	71
1-3-2-1 L'organisation internationale du transport ferroviaire	71
1-3-2-2La tarification du transport ferroviaire	72
1-3-2-3 Le contrat du transport ferroviaire.....	73
1-3-2-4 Les responsabilités du transport ferroviaire.....	73
Section 02 : La douane : Présentations, missions et ses rôles dans le transport international	75
2-1Les mission et organisation de l'administration des douanes	72
2-1-1Les missions de l'administration des douanes	72
2-1-1-1 Les missions fiscales de l'administration des douanes	76
2-1-1-2 Les missions économiques de la douane	77
2-1-1-3La mission de protection de la douane	77
2-1-2 L'organisation de l'administration des douanes	78
2-1-2-1 Les services centraux de l'administration des douanes.....	78
2-1-2-2 Le service extérieur de l'administration des douanes	79
2-1-3 Le droit douanier.....	80
2-1-3-1 Définition du droit douanier	80
2-1-3-2Les fondements du droit douanier	80
2-2 Le dédouanement	81
2-2-1La déclaration en détail.....	81
2-2-1-1 La déclaration anticipée.....	81

Conclusion générale

2-2-1-2La déclaration provisoire	82
2-2-1-3 Le permis d'examiner	82
2-2-1-4 L'annulation de la declaration82	
2-2-2 La visite physique de la marchandise	83
2-2-2-1Le circuit vert.....	83
2-2-2-2 LE circuitorange	83
2-2-2-3Le circuit touge.....	83
2-2-3 La liquidation et le paiement des droits et taxes	83
2-2-3-1Le régime antérieur plus favorable.....	84
2-2-3-2 Le taux favorable	84
2-2-3-3le crédit paiement.....	84
2-2-3-4Le crédit d'enlèvement.....	84
2-2-3-5 L'engagement de paiement	85
2-2-4 Les facilitation liées à la procédure contentieuse	85
2-2-4-1 La transaction douaniere.....	85
2-2-4-2La commission nationale des recours.....	85
2-3Les procédures de dedouanement	85
2-3-1 La procédure classique de dédouanement.....	86
2-3-1-1 La procédure manuelle	86
2-3-1-2 La procédure informatisée	87
2-3-2 Les procédures simplifiée de dédouanement	87
2-3-2-1 La procédure de déclaration simplifiée	87
2-3-2-2 La procédure de dédouanement à domicile	87

2-3-2-3La procédure de dédouanement express	88
2-3-3 La réglementation douanières à l'étranger	89
2-3-3-1La facture consulaire	89
2-3-3-2La facture douanière	89
2-3-3-3Le certificat d'origine.....	89
2-3-3-4Le certificat de circulation.....	89
2-3-4 La commission de conciliation et d'expertise douanière	89
2-4 Les régimes douaniers.....	90
2-4-1Les régimes définitifs.....	90
2-4-1-1L'exportation définitive	90
2-4-1-2L'importation définitive	90
2-4-2Les régimes suspensifs de transit.....	91
2-4-2-1 Le transit national ou ordinaire.....	91
2-4-2-4 Le transit international.....	92
2-4-3 Le régime d'entrepôt	92
2-4-3-1L'entrepôt public	93
2-4-3-2L'entrepôt privé.....	93
2-4-4 Les régimes d'utilisation de la marchandise	94
2-4-4-1Le régime des retours	94
2-4-4-2Le régime ATA.....	94
2-4-4-3 L'admission temporaire	95
2-4-5 Le régime de la transformation de marchandise destinée a la mise à la consommation	95

2-4-6Le DRAWBACK	95
CONCLUSION	96
Chapitre03: Le rôle du transport dans le cadre de la logistique internationale cas de l'entreprise Numilog(SPA)groupe de Cevital,Bejaia	
Section 01 : La présentation générale du groupe CEVITALet sa filiale NUMILOG	98
1.1Le groupe CEVITAL.....	98
1-1-1L'historique du groupe CEVITAL.....	99
1-1-2Les activités du groupe CEVITAL	97
1-1-3Le développement à l'international du groupe CEVITAL	98
1-2 SPA NUMILOG.....	100
1-2-1La création de SPA NUMILOG	100
1-2-2 Les missions de SPA NUMILOG.....	104
1-2-3 L'organigramme de SPA NUMILOG	104
1-2-4Le développement à l'international du SPA NUMILOG	104
Section 2 : Le transport , fonction strategique pour le groupe CEVITAL	102
2-1L'importance du transport routier dans la chaine logistique du groupe.....	102
2-1-1L'étude de cas sur les activités internes et externes de NUMILOG	105
2-2Les leviers d'optimisation du transport	110
2-2-1Le système d'information.....	110
2-2-1-1TMS (transport management system).....	111
2-2-1-2Transwid	111
2-2-1-3La geolocalisation.....	111
2-2-1-4Les moyens de communication email et le téléphone	112
2-3La force de la flotte	112
2-3-1 La flotte matérielles	112

2-3La flotte humaine	112
2-4 Les coûts de transport(minimiser les coûts)	
2-4-1 Le client Brant.....	113
2-4-2Le client CEVITAL	116
Section 3 : Le rôle de transport dans l'optimisation de la chaine logistique à l'international	121
3-1Le 1 ^{er} cas En amont	121
3-2Le 2 ^{ème} cas en aval	120
3-2-1Le client CEVITAL	120
3-2-2Le client SAMHA	121
Conclusion	Erreur !
Signet non défini.	
Conclusion générale	126
Liste des référencés bibliographiques.....	129
Liste des tableaux	133
Liste des figures.....	135
Liste des graphique.....	137
Liste des annexes	139
Glossaire	
Resumé	