

Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des

Sciences de Gestion

Département des Sciences commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de master en Sciences Commerciales**

Option :

Commerce international et logistique

Thème

***LA LOGISTIQUE DANS LE TRANSPORT MARITIME
INTERNATIONAL DES MARCHANDISES
CAS DE CEVITAL***

Réalisé par :

M^{lle} BOUAICHE Yasmina

Encadré par :

Mr: MERIDJA Azeddine

Membre du Jury

Président : Mr Dris

Examineur : Mr Manaa

Année Universitaire 2017-2018



Remerciements

Mes remerciements les plus vifs s'adressent tout particulièrement à Mr Meridja. A pour avoir accepté de diriger ce travail ainsi que sa disponibilité, ses conseils pertinents et son aide inestimable tout au long de ce modeste travail, nous conseillant et nous aidant durant le long de mes recherches.

Mes remerciements au personnel de l'Entreprise Agroalimentaire CEVITAL de Bejaia pour l'accueil formidable qui m'ont réservé durant la période de stage pratique effectué au sein de cette Entreprise, en particulier le personnel de service exportation précisément Mr Slimani.
F

En fin mes, remerciements à toute personne ayant contribué de près ou de Loin à la réalisation de ce travail.

Dédicace.....

Je remercie dieu tous puissions de m'avoir donné le courage et la volonte pour continuer mes études supérieures.

Je dédie ce modeste travail à mes parents qui me sont si chères.

A mes chères sœurs : Ghania, Nabila, Wissam, Hanan. A toutes mes amies et à ceux qui m'ont aidé à réaliser ce mémoire, et à toute la promotion CIL de 2018.

BOUAICHE Yasmína

La Liste des abréviations

B/L: Bill of lading (connaissance maritime)

CCI: Chambre de commerce internationale

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

CIF : Cost, Insurance and freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu.

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

CIP : Carriage and Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise, jusqu'à », port de

CMA : compagnie maritime d'affrètement.

CCI : Chambre de commerce international

CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le Développement

DDP: Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés)

DAP: Delivered at Place

DAT: Delivered at Terminal

DDU : Delivered Duty unpaid (rendu droits non acquits)

DEQ : Delivered exquai (rendu à quai)

DES : Delivered at. ex Ship (port de destination convenu)

D11 : Déclaration d'export définitive 1100.

EXW: Ex Works ou « à l'usine », lieu convenu.

EPB : L'entreprise portuaire de Bejaia

FOB: Free on bord (franco bord).

EDI : Electronie Data Interchange

FAP : La garantie franche d'avarie particulière

FAS : Free a Alongside Ship (Franco le long de navire)

FCA : Free carrier (Franco-transporteur)

FAP SAUF: Franc d'avaries particulières sauf

FOB: free On Bord ou « Franco bord » port d'embarquement convenu

INCOTERMS: International commercial terms

L'OMC : l'organisation mondiale du commerce

L'ASLOG : Association française des logistiques d'entreprise

PIB : Produit intérieure brut

PAF : police des airs et des frontières

QHSE : Service Qualité Hygiènes Sécurité environnement

SIGAD : Système informatisé de gestion automatisé de douane.

SPA : Société Par Action

TCs : conteneurs

VA: Vente à arrive

VD : Vente ou départ

Sommaire

Sommaire

Introduction générales	01
<u>Chapitre I : Cadre conceptuel de la logistique</u>	01
Introduction.....	04
Section 01 : Les fondements théorique sur la logistique	05
Section 02 : La chaine logistique ou Supply chain.....	14
Conclusion	22
<u>Chapitre II : Présentation du transport maritime international des marchandises</u>	24
Introduction.....	24
Section 01 : Généralité sur le transport maritime international des marchandises	24
Section 02 : Le cadre juridique et réglementation du transport maritime.....	36
Section 03 : Les incoterms.....	45
Conclusion	53
<u>Chapitre III : Le processus logistique à l’export par voie maritime « cas de groupe CEVITAL »</u>	53
Introduction.....	53
Section 01 : Présentation de l’entreprise d’accueil SPA CEVITAL.....	54
Section 02 : Le processus logistique à l’export par vois maritime de « CEVITAL ».....	64
Conclusion	82
<i>Conclusion générale</i>	84
<i>Bibliographie</i>	
<i>La liste tableaux</i>	
<i>La liste des figures</i>	
<i>Tables des matières</i>	
<i>Lexique</i>	
<i>Annexes</i>	

Introduction Générale

Introduction générale

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production les plus compétitives dans les différents pays développent des marchés au niveau mondial.

En effet, le processus mondial de libéralisation des échanges et l'avènement du marché unique et leurs conséquences à savoir ; l'accroissement rapide des échanges et l'évolution de la compétitivité mondiale, imposent aux entreprises un suivi pour pouvoir produire des biens et services pour répondre aux exigences et aux qualités des besoins exprimés de la clientèle qui devient très exigeante.

Ainsi, et pour pouvoir commercialiser ses produits, les entreprises se dirigent le plus vers le transport maritime qui est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international. Selon la, CNUCED soixante-quinze (75%) du commerce mondial en volume transite par voie maritime. La plupart des grandes puissances économiques mondiales possèdent d'importantes façades maritimes. elles constituent le moteur de leur expansion. L'économie mondiale est devenue dépendante du transport maritime, dans la mesure où le PIB dépend des ventes réalisées à l'export.

De ce qui précède, et pour mieux organiser les opérations liées à sa production des biens à l'international en diminuant les contraintes, les spécialistes exigent la mise en place d'un service logistique qui est l'un des facteurs majeurs de la compétitivité des entreprises. Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport maritime international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire. Il peut y avoir parfois quelques difficultés comme les retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre ces problèmes à leurs clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteurs et enfin à bien organiser toutes les opérations.

A l'instar des autres pays, le transport maritime est considéré comme étant le moyen de transport le plus dominant dans les échanges commerciaux avec l'extérieur en Algérie et il

Introduction générale

joue un rôle vital dans le développement économique du pays. La dépendance des opérations du commerce extérieur de mode de transport maritime est appelée à s'accroître dans l'avenir en raison des mutations profondes intervenues dans la réglementation du commerce extérieur du pays depuis son ouverture en 1994, de l'ouverture de transport maritime au capital privé national et étranger, de la signature de l'accord d'association avec l'union européenne et de la perspective de la future adhésion de l'Algérie à l'OMC.

Dans ce contexte l'entreprise algérienne est appelée à maîtriser la logistique du transport maritime afin d'assurer une meilleure compétitivité dans le marché mondial. L'objectif de ce travail est de répondre à la problématique suivante : comment se déroule le processus logistique à l'export par voie maritime ?

Pour pouvoir répondre à la question posée nous adaptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographiques et documentaires, qui porte essentiellement sur la logistique dans le transport maritime international des marchandises (guides, articles ouvrages...), nous avons été amenées à effectuer un stage pratique au sein de l'entreprise CEVITAL pour une durée d'un mois qui nous a permis de suivre toute le processus logistique liée à l'exportation du sucre blanc vers la JURDNE .

Pour cela notre travail est structuré autour de trois chapitres :

- Le premier chapitre présentera des généralités sur la logistique, la première section étant réservée à la présentation de la logistique, la deuxième traitera la chaîne logistique.
- Le deuxième chapitre détaillera le transport maritime international des marchandises, généralités sur le transport maritime international des marchandises qui fera l'objet de la première section, ainsi que le cadre juridique et réglementation du transport maritime qui fera l'objet de la deuxième section, tandis que la troisième section traitera les incoterms.

D'autres part, une partie pratique basée sur les étapes de la logistique lors des exportations de groupe CEVITAL, en prenant un exemple sur une exportation. Nous débuterons par une présentation générale de l'organigramme d'accueil et en va clôturer par des statistiques

Introduction générale

représentant des exportations du sucre blanc par conteneur, par pays, et par chaque compagnie

Chapitre I

Cadre conceptuel de la logistique

Introduction

La logistique est un processus qui permet d'assurer la gestion optimale des flux de marchandises à l'intérieur comme à l'extérieure de l'entreprise à la faveur d'une parfaite maîtrise des circuits que les marchandises empruntent et des transformations qu'elles subissent depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison chez le destinataire final, le tout au moindre coût pour le transporteur et même pour le client tout en garantissant à ce dernier la qualité du service rendu.

En ce qui concerne l'expression *Supply Chain* qui est la chaîne logistique, on peut distinguer l'expression *Supply Chain* qui désigne le domaine technique et celle « management de la Supply chain »¹ qui désigne la fonction. La chaîne logistique (supply chain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise, qui commence du fournisseur et se termine au client tout en passant par la fabrication et le stockage des produits en amont et en aval. Pour faire face à la concurrence, chaque entreprise donc se voit intéressée par la maîtrise de ce processus de façon à avoir toutes les informations nécessaires à la concurrence et de préserver ses parts de marchés

En première lieu, ce chapitre présente les concepts de base concernant la logistique, ainsi que leur évaluation. Pour se faire, nous avons opté pour la répartition de ce chapitre en deux sections : dans la première, nous traiterons avec plus d'intérêt les concepts clés de la logistique après avoir donné l'historique de la logistique, dans la deuxième section, nous aborderons la chaîne logistique.

Section 01 : Les fondements théoriques de la logistique

Dans cette section nous essayerons de présenter l'historique de la logistique en premier lieu, puis secundo nous donnerons les définitions, les enjeux de la chaîne logistique, les différents types de la logistique et les différents types de flux de la logistique ; troisièmement nous présenterons les métiers de la logistique.

1. Histoire de la logistique

Le terme « logistique » c'est un mot bien vieux dans son sens actuel. Il est apparu au XVIII siècle pour désigne « la science du raisonnement ou du calcul en général ». D'après A.J.Jomini « logistique » est comme la quatrième des six parties de l'art de la guerre, après

¹ Yves PIMOR, Michel FENDER, « logistique, production, distribution, soutien. », 5^{ème} édition, DUNOD, paris, 2008, p.03.

la « politique », la « stratégie », et le « grande tactique des batailles » et avant « l'art de l'ingénieur », et la « tactique des détail ». Plus précisément, il s'agirait de « l'art pratique de mouvoir les armées ».²

- **Origine militaire**

Le terme « logistique » trouve son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge de « logis » des troupes, leurs de combat. Napoléon 1^{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 » (Jomini, 1837). Le logisticien militaire avait une charge le transport le ravitaillement et le campement des troupes.³

Le terme « logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vent-dix, lorsque la première guerre du golfe a éclaté. La presse a banalisé le terme en parlant de « soutien Logistique » dans le cadre d'actions militaires ou humanitaires. Il est classiquement reconnu qu'une des principales organisations logistique à caractère militaire de XXe siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux Etats-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence.

Le terme logistique n'a été appliqué à la gestion d'entreprise qu'au début des années 50-60, lorsque des militaires retournant dans le civil. En 1973, apparaît la première véritable définition de la logistique appliquée à l'entreprise : « Gestion de toutes les activités qui contribuent à la circulation des produits et à la coordination de l'offre et de la demande dans la création d'utilité par la mise à disposition en marchandises en un lieu et à un moment donné ». Quatre phases successives auraient caractérisées l'affirmation du phénomène :⁴

² Conférences Européenne des ministres des transports, « les nouvelles tendances de la logistique en Europe », Paris, 3 et 4 octobre, p.63.

³ Barbara Lyonnet, Marie-Pascale Senkel, « La logistique », DUNOD, Paris, 2015, p.10.

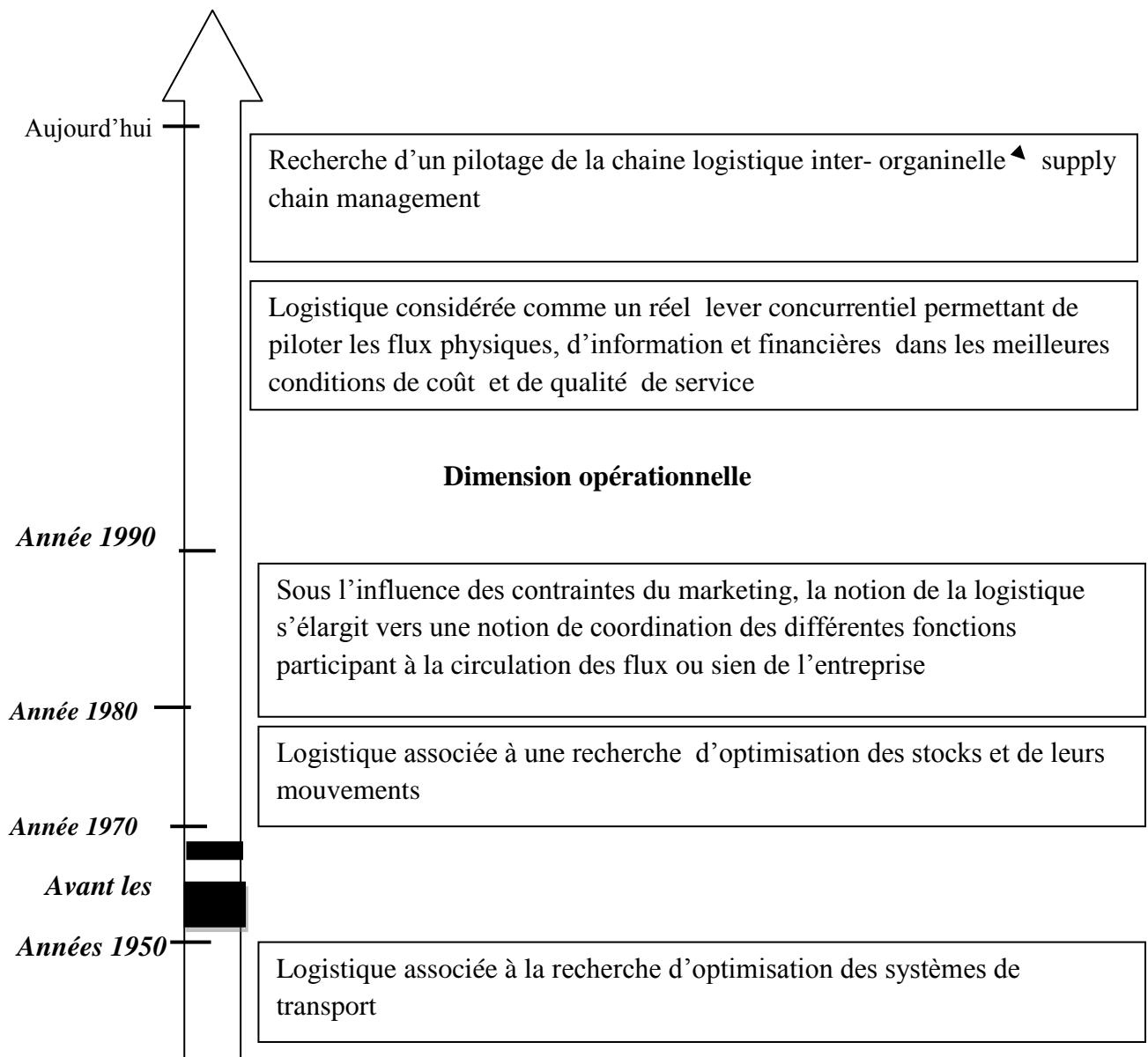
⁴ Conférences Européenne des ministres des transports, op.cit, p.63.

- **Les années [50-60]** : Les activités logistiques durant cette période sont limitées à l'exécution des opérations physique d'entreposage et de transport.
- **Les années 1970-1980** : Il vise à rationaliser les structures des entreprises et recherchait toujours « l'optimisation » d'opérations partielles et disjointes (gestion des stocks, de parcs, organisation des livraisons...), dans le cadre d'une recherche de réduction des coûts.
- **Les années [80-90]** : furent une phase de croissance ou la logistique change de nature et vise à coordonner les différentes fonctions de l'entreprise qui concourant à la mise en circulation des flux.
- **Les années [90-2000]** : la coordination ne concerne plus seulement les activités internes à l'entreprise, mais s'étend aux activités externes, c'est-à-dire à ses partenaires. Intégration et optimisation globale des flux de matière et d'information sur la totalité de la chaîne d'approvisionnement des fournisseurs aux clients finaux

Aujourd'hui et en l'état actuel de son développement, la logistique se définit comme « la technologie de la maîtrise de la circulation des flux d'informations et de marchandises ». De manière plus générale, la logistique s'est développée en même temps que l'environnement des entreprises.

La Figure N°01 ci-dessus montre les grandes phases d'évolution de la logistique depuis 1950 jusqu'à aujourd'hui.

Figure N°01 : Montre les grandes phases d'évolution de la logistique



Source : Barbara Lyonnet, Marie-Pascale Senkel « La logistique », DUNOD, paris, 2015, p.14.

2. Définition et enjeux de la logistique

2.1 Définition de la logistique

La logistique peut être définie de plusieurs manières mais toutes les définitions reviennent toujours à la même idéologie ; Parmi ces définitions :

- La logistique consiste, pour une firme, l'acheminement des produits (semi- finis, matière premières) de ces fournisseurs, vers ses sites de production (logistique amont). Une fois fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de vente, afin d'être achetés par les clients (logistique aval).⁵

- Selon L'ASLOG : « La logistique est l'ensemble d'activités ayant pour but la mise en place à un moindre coût une quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement du produit tel que la localisation des usines et l'entrepôt, l'approvisionnement, la gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage et la gestion des stocks, la manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées de livraison. »⁶

- Selon John F Magee : La logistique est une « technique de contrôle et de gestion des flux des matières et de produits depuis leur source d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation »⁷

- La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, de stockage et de manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « La logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. »⁸

2.2. Les enjeux de la logistique

Nous trouvons deux types d'enjeux pour la logistique :⁹

2.2.1. Les enjeux pour l'entreprise : En raison de son importance la logistique fait partie de la stratégie d'entreprise. Elle a une influence sur :

- **La croissance de l'entreprise :** Une logistique performante augmente la rentabilité et la flexibilité de l'entreprise.

⁵ Désiré Loth, « L'Essentiel des techniques du commerce international » Editions PUBLIBOOK, 2009, p13.

⁶ Pierre Médan, Anne Gratacap, « logistique et Supply chain management », édition DUNOD, Paris, janvier 2008, p 10.

⁷ Idem, p 10.

⁸ Yves PIMOR, Michel FONDER, op.cit. p4.

⁹ <http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et-approvisionnements> consulté le 25/03/2018 à 19h25

- **La maîtrise des coûts :** Pour une meilleure connaissance de l'environnement, des coûts du produit, la logistique permet d'éviter tout les gaspillages, dans ce cas, la logistique intégrée est particulièrement efficace.
- **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise :** L'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations comme le transport ou le stockage des marchandises.
- **La diversification de l'entreprise :** La maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- **Les décisions de localisation, d'agencement de l'entreprise :** Elles ont pour objectif de réduire les coûts de transport externe et de manutention grâce à des choix réaliste, d'implantation géographique et d'organisation interne des unités de production

2.2.2. Les enjeux pour l'ensemble de l'entreprise : Il existe un lien étroit entre l'amélioration de la productivité et les projets de la logistique, c'est pourquoi les contraintes et les enjeux de la logistique sont prise en compte par l'état dans l'élaboration des politiques économiques, politique, technique...

- **Le secteur du transport :** Le développement de la logistique a généré des mutations et des restructurations chez les acteurs du secteur transport.
- **Le développement régional :** Les entreprises s'implantent plus dans les régions dotées de solide infrastructure. Cela contribue à leur essor économique et à leur développement.
- **Politique économique :** Etat et collectivité locale intensifie leurs interventions: ex: amélioration des réseaux routier pour désenclaver une région.
- **Environnement scientifique et technique :** La logistique favorise la généralisation de la robotique. Ils sont généralement liés au développement de l'informatique

3. Les différents types de la logistique

On peut cependant distinguer plusieurs logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes :¹⁰

- **Une logistique d'approvisionnement :** qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production ;

¹⁰Yves PIMOR et Michel FENDER, op.cit. pp 4-5.

- **Une logistique d’approvisionnement général :** qui consiste d’apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple) ;
- **Une logistique de production :** qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière ;
- **Une logistique de distribution :** celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui en VAD par exemple, les produits dont il a besoin ;
- **Une logistique militaire :** qui vise à transporter sur un théâtre d’opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien ;
- **Une logistique de soutien :** née chez les militaires mais étendue à d’autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc., qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance ;
- **Une activité dite de service après vente :** qui est assez proche de la logistique de soutien, on utilise assez souvent l’expression « management de services » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes du soutien différents du fabricant et de l’utilisateur ;
- **Des reverse logistics :** Traduites en français par « logistique à l’envers », « rétro logistique » ou « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu’il veut faire réparer, à traiter des déchets industriels, emballages et produits inutilisables.

L’objectif commun à toutes ces logistiques est d’atteindre une haute performance du système concernée, en assurant une meilleure disponibilité à moindre coût et une grande flexibilité lui permettant de s’adapter aux fluctuations éventuelles de marché. Depuis les épaves de voiture jusqu’aux toners d’imprimantes.

4. Le but de la logistique

Elle a pour but de permettre :¹¹

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l’état du marché ;

¹¹http://www.opale-lyon.com/AffichePDF/La_logistique-_fonction_strategique_pour_les_entreprises-3301
consulté le 30/03/2018 à 19h00

- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu ;

5. Les différents types de flux de la logistique :

Dans l'espace, on distingue deux catégories de flux : Les flux logistiques internes et les flux logistiques externes.¹²

5.1. Flux logistiques internes :

5.1.1 Flux de production à savoir circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

5.2. Flux logistiques externes : Les flux de la logistique externe sont constitués de deux différents flux qui sont les flux amont et flux aval

5.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont : circulation des matières et consommables depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise client

5.2.2. Flux de distribution ou flux aval : circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à ce lui d'une autre entreprise cliente.

Les flux de logistique externe sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage. Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes. Parmi les flux externe, ils ressortent ces différents types de flux :

- a. **Les flux poussés :** Une particularité des flux internes, dans ce type d'organisation, Chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.

¹² <http://www.logistiqueconseil.org>

- b. **Les flux tirés** : Le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un poste client. Par principe il y a zéro stock dans la chaîne.
- c. **Les flux tendus** : Une combinaison des deux précédents flux, c'est équivalent d'un flux tiré, mais avec un minimum de stocks et d'en-cours repartis le long de la chaîne logistique.
- d. **Les flux synchrones** : Dans ce type d'organisation, la livraison de composants différents est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication.

Ils sont donc livrés juste au moment de leur utilisation. Ce qui permet de réduire les stocks et les coûts qui y sont liés.

6. Les métiers de la logistique

Les métiers de la logistique font désormais l'objectif d'une véritable qualification allant du CAP/BEP jusqu'au diplôme d'ingénieur logisticien. La professionnalisation des métiers de la logistique s'explique par l'internationalisation croissante des chaînes logistiques ainsi que par l'utilisation massive et incontournable de l'outil informatique.

On définit deux niveaux d'emplois, ceux qui en ont la charge de l'exécution d'une tâche particulière (préparateur de commandes, cariste, gestionnaire des stocks...) et ceux en charge de l'organisation, du suivi, du contrôle de tout ou partie de la chaîne logistique (responsable d'entrepôt, responsable des transports, responsable d'exploitation, responsable d'ordonnancement, directeur logistique..).

Il est difficile d'établir une liste exhaustive des métiers rencontrés. Nous présentons les principaux :¹³

- **Le cariste/ magasinier** : assure les opérations de déplacement et de manipulation des marchandises
- **Le préparateur de commandes** : en fonction de bon de commandes reçu, il a la tâche de collecter les produits dans l'entrepôt et de les conditionner.
- **L'approvisionneur** : il définit et met en œuvre le plan d'approvisionnement. Il commande ce qui est nécessaire dans un souci de respect des délais, de la qualité et des coûts.
- **Le gestionnaire des stocks** : il fixe les règles de gestion des stocks (date de commande et quantité commandée) de telle sorte que le coût soit minimisé et le risque

¹³ Barbara Lyonnet, Marie-Pascale Senkel, op.cit. pp 30-31.

de rupture maîtrisé. Il suit des indicateurs comme le taux de relation des produits. Il met en place le stockage physique des produits.

- **Le responsable ordonnancement** : il planifie les opérations de production en fonction du carnet de commandes et des contraintes des différents postes de travail. Il assure le suivi de la fabrication et veille au respect des détails tout en sachant être réactif face aux imprévus.
- **Le responsable de quai** : il organise le bon déroulement des opérations de réception/expédition et gère une équipe de caristes.
- **Le responsable d'entrepôt** : il est chargé du bon fonctionnement de l'entrepôt. Il assume trois fonctions principales :
 - ✓ Il est responsable de l'encadrement et du management du personnel.
 - ✓ Il organise et coordonne les flux de marchandises qui transitent par l'entrepôt.
 - ✓ Il assure la gestion économique de l'entrepôt
- **Le directeur logistique** : il veille à la bonne coordination des flux physiques et d'information qui font partie de son champ de compétences (achat approvisionnement, production, distribution), afin que l'entreprise soit performante en termes de services offerts aux clients, de délais et de coûts
- **Le supply chain manager** : pour le président de L'ASLOG (association française pour la logistique), sa tâche est « organiser tous les flux de l'entreprise, du fournisseur jusqu'au client final en faisant en sorte que la promesse client soit tenue à un coût raisonnable ». Outre la gestion opérationnelle du flux, il doit aussi savoir animer ses équipes, communiquer sur la stratégie de l'entreprise et ces incidences sur les changements dans l'organisation des flux et convaincre du bien-fondé des décisions prises

Section 02 : la chaîne logistique ou *Supply chain*

La *supply chain* ou chaîne logistique peut être assimilée à un modèle séquentiel d'activités organisé autour d'un réseau d'entreprises dont le but est de mettre un produit ou un service à la disposition du client dans des conditions optimales en termes de quantité, de date, de lieu... Ce réseau regroupe des organisations se trouvant à l'amont et à l'aval du processus productif. Cette section traite avec plus d'intérêt le concept du supply chain, ses différents types de flux, en suite les enjeux de la chaîne logistique, la chaîne logistique et le système

d'information, Optimisations de la chaîne logistique ainsi que le système d'informatique, et enfin sa différence avec la logistique. et en fine la stratégie logistique et son importance

1. Définition de la chaîne logistique ou «*Supply Chain* »

Plusieurs définitions similaires ont été données pour définir la *Supply Chain* parmi elles, nous citerons :¹⁴

- Le *Supply Chain Council* [SCC 97] définit ainsi la *Supply Chain* : la *Supply Chain* (ou chaîne logistique globale) englobe tous les acteurs impliqués dans la production et la livraison d'un produit fini ou d'un service depuis le fournisseur du fournisseur, jusqu'au client du client, elle est constituée de fournisseurs, de fabricants, de distributeurs, et de clients.

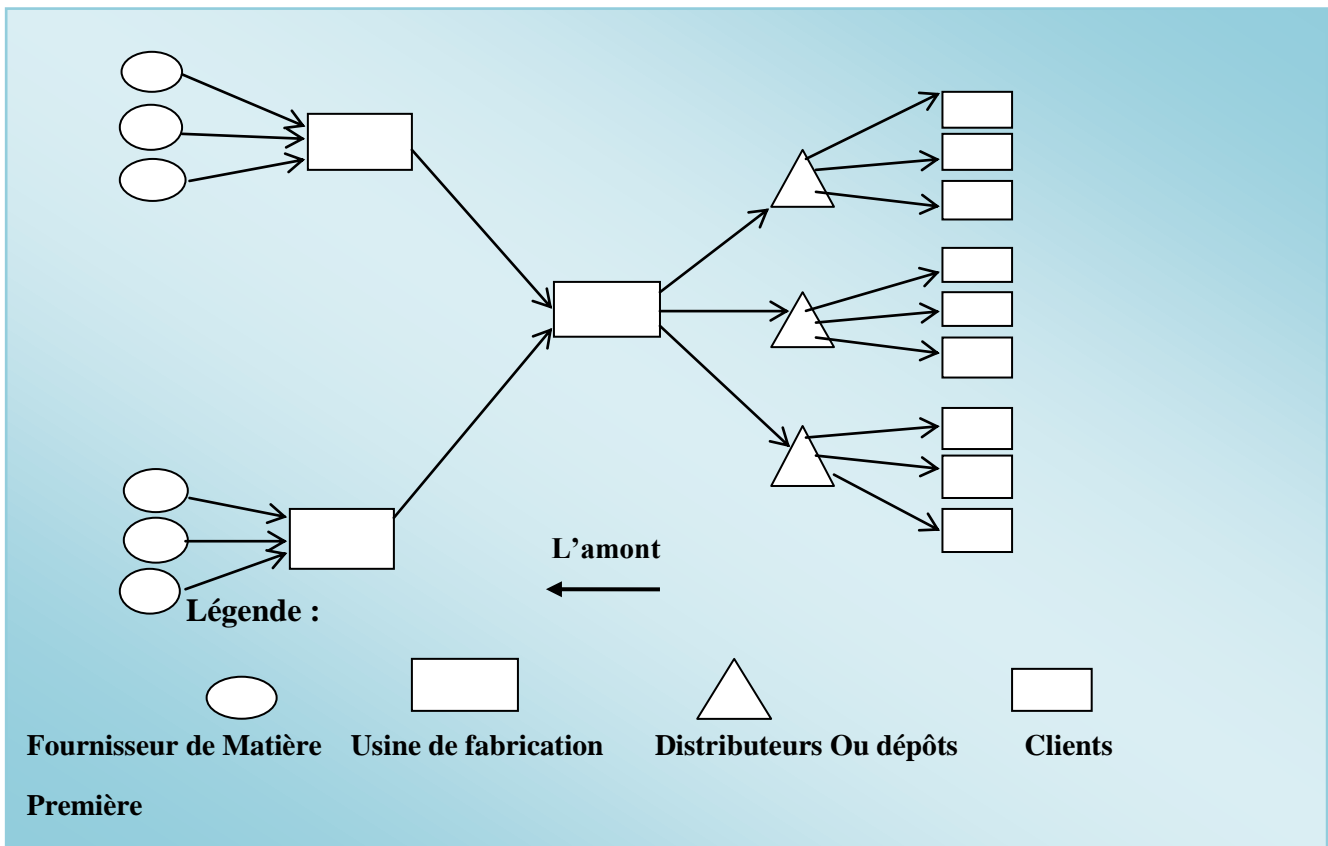
- [Swaminathan & al 96] au *Supply Chain* comme étant un réseau d'entités autonomes ou semi autonomes collectivement responsables pour l'acquisition, la production et la distribution du produits appartenant à une ou plusieurs familles.

- [Lee and Billington 95] ont une définition similaire : une *Supply Chain* est un réseau de ressources qui se procurent des matières première, les transforment en produits intermédiaire puis en produits finaux et livrent ces produits aux clients à travers un système de distribution.

La figure 2 : montre un exemple d'une *Supply Chain*. Les matières circulent en aval, depuis les sources de matières premières jusqu'au niveau circulent en aval, depuis les sources de matières premières jusqu'au niveau industriel où il y a transformation des matières premières en produits intermédiaires. Ces derniers sont assemblés sur le prochain niveau industriel pour former les produits finaux. Les produits finaux sont transportés aux centres de distribution et de là, aux détaillants et aux

¹⁴ Khaled Ghédira, « logistique de la production ; approches, de modélisation et de résolution », éditions TECHNIP, 2006, p.118.

La figure N°02 : Montre un exemple d'une Supply chain



Source : Khaled Ghédira, op-cité. p118.

2. Flux d'une chaîne logistique

On distingue trois types de flux échangés entre les membres d'une même chaîne logistique : le flux d'information, le flux financier et le flux physique.¹⁵

➤ Flux d'information

Ce flux est composé d'un flux de donnée et d'un flux de décision qui sont essentiels au bon fonctionnement d'une chaîne logistique. En effet, c'est par la connaissance du fonctionnement des autres maillons de la chaîne qu'un gestionnaire peut prendre la meilleure décision pour le fonctionnement de sa propre entreprise ou service. Des systèmes d'informations tels que les ERP (Entreprise Ressources Planning) ou les EDI (Electronic Data

¹⁵Sallah Eddine MERZOUK, « problème de dimensionnement de lots et de livraisons : Application au cas d'une chaîne logistique » Thèse en vue de l'obtention du doctorat, l'Université de Belfort-Montbéliard et de l'Université de Franche-Comité, spécialité : Automatique et l'informatique, 08-11-2007, pp 13-14.

Interchange) ont été développés pour apporter un support technique qui assure les échanges d'informations entre les entreprises.

➤ Flux financière

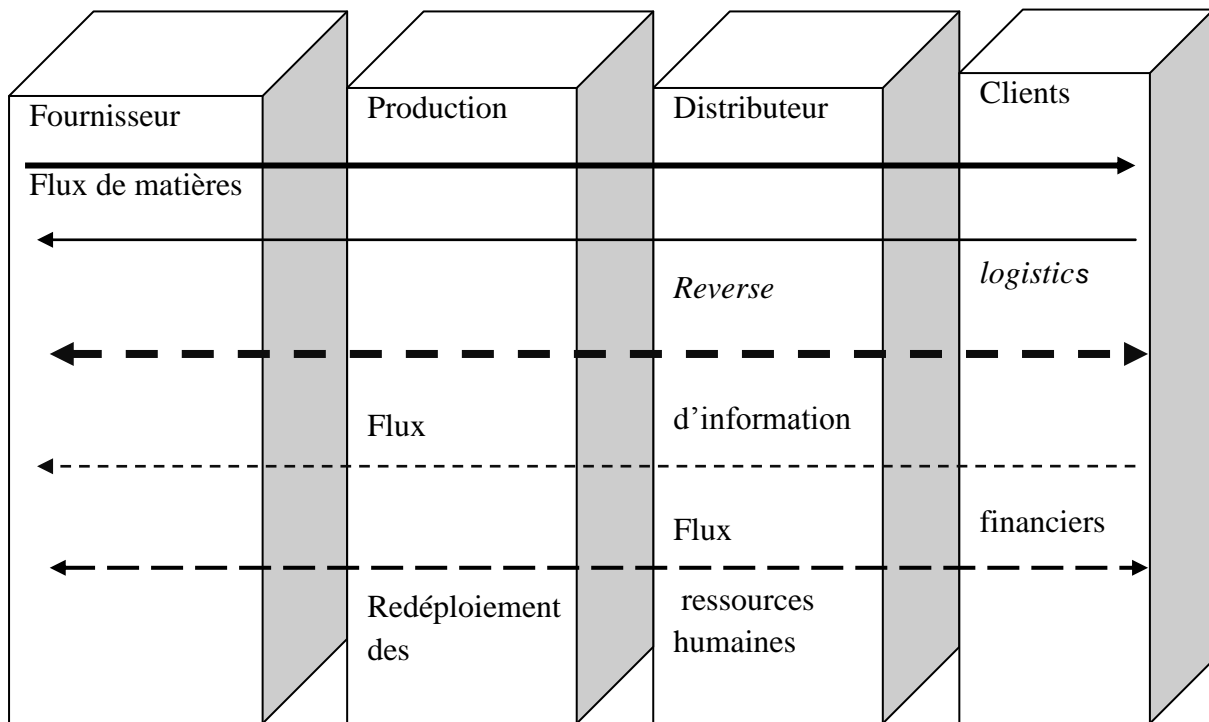
Les flux financière constituent les échanges des valeurs monétaires. Ces flux sont créés avec les différentes activités qui subissent les flux physique, tel que la production, le transport, le stockage, le recyclage, etc. Ils sont également utilisés comme un indicateur de performance du fonctionnement de ces activités.

➤ Flux physique

Appelés également flux de produit, les flux physiques décrivent les matières qui circulent entre les différents maillons de la chaîne. Ces matières peuvent être des composants, des produits semi- finis, des produits finis ou des pièces de rechange. Ces flux constituent le cœur d'une chaîne logistique, sans lesquels les autres flux n'existeraient pas. Ils peuvent être regroupés en trois étapes : produire (ou transformer), stoker et transporter. Ces activités sont généralement assurées par des acteurs différents spécialisés dans chacun des domaines. La notion de chaîne logistique implique que les entreprises prennent en considération leur environnement à travers les trois flux mise en évidence. Cet environnement peut se déformer en fonction des objectifs et des alliances que les acteurs établissant entre eux. Ainsi selon ces alliances, plusieurs structures de chaîne logistique peuvent être identifiées

La **figure N°03** ci-dessus montre les différents flux parcourant de la supply chain, plus précisément les mouvements de ces flux.

Figure N°03 : Les différents flux parcourant



Source : Anne Gratacap, Pierre Médan, « management de la production », DUNOD, 3^{ème} édition paris, 2009, page.268.

3. Les enjeux de la chaîne logistique :

Les modèles traditionnels de stratégie 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 défrancisation, nous sommes entrés dans l'ère du prix et de la différenciation.

Il faut maintenant être « bon par tout » dans tous les domaines : prix, qualité, délai, flexibilités, niveaux de service.¹⁶

➤ Les prix et les coûts

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

¹⁶Gérard BAGLIN, Olivier BRUEL, Alain GARREAU, Michel GREIF, Christian van DELFT, «management industriel et logistique. » 3^{em} Edition economica, paris, 2001, pp.478-481.

➤ 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 et passé ou « pour mille » puis plus récemment ou *PPM* (pièces défectueuses par million). La question ne pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.

➤ 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 industriel 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 commande, expédition, etc.) mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achat, passation de la commande, puis réception et contrôle).

➤ La flexibilité

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

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité. Par exemple à un contrat de 10 000 pièces par semaine correspondront des livraisons moyennes journalières de 2 000 pièces +/-15 selon le souhait du client.

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

➤ Le niveau de service

On entend par niveau de service la probabilité de la 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 ou nombre total de la livraison ou plutôt choisir le nombre de lignes de commandes, les tonnes ou encore le C.A. Naturellement, 95 / sur les tonnes n'est pas identique à 95 / sur le nombre des lignes de commande...

Autres critères traditionnelle, prix, qualité, flexibilité et ou niveau de service, sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

➤ Les risques

A l'heure où la technologie permet tout ou presque, en ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa.

Le niveau ou coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société clientèle, dans le cadre de la sélection et de l'audit de ces fournisseurs.

On analyse ainsi successivement les risques potentiels **externes** provenant du marché, de la concurrence, des échanges, de la législation, etc., et les risques **internes** liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

➤ Potentiel de progrès

Le potentiel répond 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 leur processus.

Le concept de la logistique puis plus récemment de *Supply Chain* a permis d'étendre cet objectif.

4. L'optimisation de la chaîne logistique

L'optimisation de la chaîne logistique vise avant tout la satisfaction du consommateur final à travers l'optimisation du service qui lui est rendu.

L'organisations des flux de marchandises dans le transport s'optimise grâce à la mise en place d'un management de type *Supply chain*, c'est à dire englobant la totalité du processus.¹⁷

Dans cette démarche, il ne faut plus considérer comme l'activité de transport principal isolement, puisqu'elle nécessite de l'entreposage et de la prestation logistique, mais la considérer comme enrichie de tâches amont et aval. Idéalement, pour trouver des synergies, le même transformateur devrait pouvoir exécuter le transport amont et aval. Cela lui permettrait également de faire une planification de ses flux et donc d'être plus compétitif. Les problèmes rencontrés ces dernières années pour organiser ce type de transport ont conduit à l'émergence de mastodontes de la logistique et du transport de marchandises pour pouvoir répondre à cette demande de flux multiple pays à haut valeur ajoutée. L'optimisation de du *Supply chain* management suppose plusieurs conditions :

- ✓ une confiance entre les différentes entités,
- ✓ un engagement des ressources nécessaire
- ✓ une interdépendance entre les partenaires,
- ✓ une comptabilité organisationnelle,
- ✓ l'existence d'une entreprise leader,
- ✓ le soutien des équipes dirigeantes,

5. La chaîne logistique et le système d'information

L'intégration d'un système d'information dans une chaîne logistique est une nécessité pour maîtriser les flux d'information est assurer les flux physique, ce dernier joue un rôle importante dans la création des l'entreprises, puisque elle permet de étudier le marché et fournir des produits et services utiles aux clients

5.1. Définition de système d'information :

Solen robert Reix², « un système d'information est un ensemble organisé de ressources : matériel, logiciel, personnel, données, procédures permettant d'acquérir, traiter, stocker,

¹⁷ Moïse Donald DAILLY, «logistique et transport international de marchandises.», guide pratique-1^{er} édition, L'Harmattan, Paris, 2013 pp 255-256.

communiquer des informations (sous forme de données, textes, image, sons, etc.) dans des organisations ». ¹⁸

5.2. Les avantages attendus du partage d'information dans une chaîne logistique :¹⁹

Grâce aux technologies d'information maintenant les entreprises peuvent partager beaucoup d'information rapidement et assez facilement.

L'amélioration de la performance globale de la chaîne. En se basant sur des données appropriées et précises, les membres de la chaîne peuvent prendre des bonnes décisions qui affectent directement la performance des membres de la chaîne et finalement, au bout de la chaîne, la vente aux clients finaux. Par exemple, le détaillant est capable de placer une commande au bon moment avec la quantité optimale afin de satisfaire la demande inattendue en observant les informations sur le niveau de stock, sur les coûts de transport et sur les délais de livraison.

L'accès aux informations précises et correctes et en utilisant les systèmes d'aide à la décision facilite le contrôle des variations inattendues et indépendantes. De cette manière, les membres de la chaîne sont capables d'accéder aux informations partagées et cette : accessibilité peut alors être utilisée pour améliorer la conduite des opérations et au final améliorer la performance globale de la chaîne logistique. Généralement, le partage d'information fournit des avantages essentiels aux membres de la chaîne (Simatupang et Sridharan, 2001).

- Au niveau stratégique, le partage d'information permet une compréhension mutuelle sur leurs avantages compétitifs et, dans la globalité de la chaîne, d'arriver à un point de départ collaboratif.
- Au niveau tactique, l'intégration de l'information aide les membres de la chaîne à diminuer l'incertitude de la demande et faire face à la complexité de prise de décisions aux différents niveaux de l'horizon de la planification et dans des différentes organisations. Il convient également de noter que le partage

¹⁸ Pierre Médan, Anne Gratacap, op.cit. p 213.

¹⁹ Ali MEHRABIKOUSHKI, « Partage d'information dans la chaîne logistique : "Evaluation des impacts sur la performance d'une chaîne logistique des modes de collaboration mis en œuvre entre les partenaires et des informations échangées. », Thèse en vue de l'obtention du doctorat en Génie informatique ,25 Septembre 2008, p 34.

d'information peut présenter des risques, entraîner des comportements opportunistes et être limité par les problèmes liés à la confidentialité des données

6. La différence entre la logistique et la chaîne logistique

Plusieurs confusions ont fait surface. Entre autres « la logistique et supply chain » :²⁰

D'après Ballou (1992), elle donne l'impression que la logistique concerne uniquement le flux de matériel physique; elle implique que le logisticien est concerné uniquement par le flux de biens de et vers son entreprise. Ballou redéfinit la mission de la logistique comme étant « de recevoir les bons biens ou services à la bonne place, au bon moment et dans les conditions désirées tout en ayant la meilleure contribution pour l'entreprise ».

Alors que la chaîne logistique provient de l'évolution de la logistique. En fait, elle intègre la gestion encore plus en amont et en aval de l'entreprise pour ainsi couvrir l'ensemble des flux physiques, d'information et financiers des clients jusqu'aux fournisseurs des fournisseurs (Baglin et al.2001).

Plusieurs confusions ont fait surface. Entre autres, le terme « logistique» est souvent utilisé à tort pour décrire la chaîne logistique. La logistique se distingue de la chaîne logistique et elle consiste en une « partie» de la chaîne logistique. Précisément, la chaîne logistique ne consiste pas en une chaîne incluant des entités ayant des relations une à une, mais plutôt en un réseau de relations avec plusieurs entreprises, ce qui la distingue de la logistique (Lambert 2001).

Conclusion :

En conclusion, la logistique est une véritable fonction transversale dans l'entreprise car elle doit gérer l'ensemble des interfaces tout au long de la chaîne de provisionnement-production- distribution, afin d'assurer la continuité des flux physique et informationnels permettant aux organisations de production de biens ou de services d'assurer l'approvisionnement de leurs centres de transformation ainsi que la distribution des produits auprès du consommateur finale et cela et aux niveaux national et international

²⁰ CYNTHIA Lavoie, « effet de l'optimisation de la chaîne logistique sur l'agilité des réseaux d'entreprise » Thèse en vue de l'obtention du doctorat, Université de Québec trois- Rivières, mai 2003, pp 7-8.

Chapitre I : Cadre conceptuel de la logistique

La logistique elle est important pour l'entreprise car elle lui permettre de différencié des concourants et garantie la disponibilité du bon produit, dans la bon quantité, en bon état, au bon endroit, au bon moment, pour le bon client et à un bon coût.

Chapitre II

*Présentation du transport maritime
international des marchandises*

Introduction

Les besoins de consommation, la saturation des espaces et la conquête d'autre territoire sont les principaux facteurs qui expliquent la mobilité des personnes et des marchandises bien avant l'évolution technique des moyens de transport actuels. Et parmi ces moyennes :

Le transport maritime depuis longtemps est au cœur des échanges internationaux et qui est considéré par les Etats comme étant un secteur stratégique et de puissance nationale. A cet égard, la voie maritime est le mode de transport le plus sûr, le plus utilisé, le plus efficace. Il joue un rôle important dans le désenclavement et le rapprochement des régions et des pays. En effet, le transport maritime est le mode qui domine le commerce mondial de marchandises et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. 90% du volume totale de marchandises sont transportés par voie maritime et manutention dans le port mondial.

Dans le présent chapitre nous allons examiner le transport maritime international des marchandises. Cette partie sera scindée en trois sections : dans la première, section nous traiterons avec plus d'intérêt le transport maritime international des marchandises, dans la seconde section, le cadre juridique et réglementation du transport maritime. et enfin, la troisième section sera pour la présentation des incoterms

Section 01 : Généralités et évolution du transport maritime international des marchandises

Malgré la concurrence d'autres modes de transports (terrestre et aérien) ces dernières décennies, le transport maritime demeure le plus répondu à l'échelle internationale, sur le plan économique, le transport maritime est le moteur de l'activité économique d'un pays sur le plan interne et international. Il intervient en amont et en aval de la production

Dans cette section nous allons voir comment le transport maritime est né, en suite la définition du transport maritime, les types de contrat maritime, les documents, et enfin les différents intervenants.

1. Généralité sur le transport maritime international des marchandises

Le transport maritime international, et demeure en vecteur essentiel de commerce international. C'est le principale mode de transport, le moins coûteux et le plus adapté pour les marchandises et produits lourds et volumineux utilisé pour le déplacement des marchandises d'un port à un autre, un pays à un autre

2. Évolution du transport maritime

La « Révolution des transports maritimes » considère comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer. Ce n'est que vers le milieu du XIX^{ème} siècle, que le transport maritime a connu un autre tournant par l'introduction de la coque de fer, puis de vapeur, puis une révolution des conteneurs

2.1. Le transport maritime d'autrefois : Un trafic dangereux et coûteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires.

Les corsaires étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers. L'un des plus connus est autre que Jean Bart, corsaire de Dunkerque travaillant pour le roi de France (Louis XIV) il compte à son actif de nombreux actes de piratage. Encore aujourd'hui, la piraterie n'a pas totalement disparu, comme les pirates du détroit de Malacca, du golfe d'Aden en Somalie

A terre, les ports étaient également dangereux, en effet les ports étaient autrefois très peu sécurisés, ce qui permettait un très grand nombre d'infractions. Beaucoup de marchandises furent volées à cette époque, souvent par des personnes pour qui le vol était le seul moyen de survivre.

En plus d'être dangereux, le voyage maritime n'était pas optimisé (on était autrefois obligé de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique).

2.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime

2.2.1. La création des canaux

L'innovation des canaux développée de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, Situé en Amérique centrale, Le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique.

Permettant de gagner un temps considérable, 9 heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux

empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès. Malgré cela, quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « overpanamax » étant obligé de passer par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le pacifique depuis L'Atlantique.

Aujourd'hui on prévoit d'approvisionnement le canal de Panama afin de permettre le passage de plus grands cargos.

2.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux

En 1769, L'alliance de machine à vapeur et de la métallurgie en essor grâce au charbon, et révolutionnaires pour l'économie du transport

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renoncement à la force humaine (galériens) et les remplacements par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée à extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors mécanisme type volant.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor di transport ferroviaires : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris

2.2.3. L'innovation des conteneurs.

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmisent long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à 1 semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

De nos jours de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 secondes) notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce tempe de déchargement moins long et notamment dû à l'invention du conteneur en 1966 L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois.

Au-delà de permettre un temps de déchargement moins long et la conservation des marchandises, L'innovation du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur permettant alors un Transfer du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train. On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une innovation ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développé et exploité les conteneurs, les ports européens comme Dunkerque sont aujourd'hui très en retard dans ce domaine.

On peut noter que la taille des conteneurs est véritablement les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours les ports européens comme Dunkerque sont aujourd'hui très en retard dans ce domaine.

On peut noter que la taille des conteneurs est véritablement les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20 000 conteneurs (150 000 tonnes environ).

3. Définition et types du transport maritime

3.1. Définition du transport maritime

Nous étendons par le transport maritime tout transport des marchandises ou de bien effectuer par mer, Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet le gain de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le coût de manutention et des assurances, reste le mode le moins coûteux et mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures.

3.2. Types de transport maritime

Il existe deux types de transport maritimes :¹

3.2.1. L'affaitement ou tramping : pour désigner les navires pour lesquels un « fréteur » (propriétaire) met à la disposition d'un « affréteur », un navire ou une partie de navire

¹ Désiré Loth, op-cit. P 39.

moyennant une somme d'argent appelée « fret ». Ce mode de transport maritime est réservé à des lots importants (par exemple : marchandises en vrac, céréales, produit sidérurgique).

3.2.2. Le transport de ligne régulière : dessert à des dates prévues des ports de chargement et de déchargement

4. Le contrat et la tarification du transport maritime

4.1. Le contrat de transport maritime

Le transport de marchandises par voie maritime est un contrat par lequel un chargeur (expéditeur ou auxiliaire) confie à un transporteur maritime une marchandise à transporter, contre rémunération d'un prix de transport appelé « fret »²

4.1.1. Les différents types de contrat de transport maritime : Le transport maritime est régi par la convention de Bruxelles de 1924 l'étude de contrat de transport englobe deux types de contrat :³

- a. **Un contrat de transport :** c'est-à-dire que le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port à un autre.
- b. **Un contrat d'affrètement :** par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminée.

Les contrats d'affrètements sont conclus, en général par l'entremise de courtiers spécialisés entre :⁴

- **Le fréteur,** c'est ce lui qui fournit le navire. Ce peut être l'armateur, représenté soit par un courtier de fret ou un agent maritime, ou un affréteur précédent on parlera alors de sous-affrètement.
- **L'affréteur,** c'est l'utilisateur futur du navire.

Il existe trois types d'affrètement : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps.

- a- L'affrètement au voyage :** C'est la mise à disposition d'un navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. La gestion du navire (équipage, avitaillement, frais d'escale) reste de la responsabilité du fréteur.

² Jean BELOTTI, « transport international de marchandises », 5^{ème} édition, Vuibert, paris, 2015 p 269.

³ Désiré Loth, op-cit. p 98.

⁴ Donis Chevalier, François Duphil, « transporter à l'interactionnel », 4^{ème} éditions FOUCHER, Vanves, 2009, p 165.

- b- l'affairement à temps :** Le contrat est conclu pour un laps de temps déterminé. L'affréteur fait son affaire de la cargaison et des escales, mais le fréteur conserve la responsabilité sur l'équipage, l'assurance et l'entretien du navire.
- c- l'affrètement coque- nue :** C'est l'affréteur qui va, pendant une durée déterminée (l'année en générale), armer et gérer complètement le navire.

4.1.2. Les parties au contrat de transport : Le contrat de transport de marchandises est passé entre un chargeur et un armateur.⁵

- **Le chargeur :** doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixés. La prise en charge est très importante puisqu'elle ouvre la période contractuelle couverte par les règles de transport.
- **L'armateur :** prendre en charge la marchandise pour la transporter. L'armateur est presque toujours représenté par son agent. Le transporteur délivre le document de transport maritime : connaissance maritimes (bill of lading).

4.1.3. Les obligations respectives des deux parties : Le chargeur fait transporter une marchandise d'un port à un autre, moyennant le paiement d'un prix déterminé dans un contrat qui précise les obligations respectives du chargeur et de transporteur comme indique dans le tableau ci-dessous.

⁵ Frédérique Vallon, « La Mer et son droit, entre liberté et consensualisme, la difficile protection des espaces naturels fragiles », Editions PUBLIBOOK, 2009, p 68.

Tableau N° 01 : Les obligations respectives des deux parties

Les obligations de chargeur	Les obligations de transporteur
<p>-Faire une déclaration écrite de tous les éléments permettant d'identifier la marchandise transportées (sa nature, son conditionnement et son emballage, son poids). Cette déclaration doit être faite dans des formes particulières pour les marchandises dangereuses. Le chargeur est responsable de l'inexactitude de ses déclarations.</p>	<p>-Mettre son navire en états de navigabilité (navigabilité nautique et commerciale). -Prendre en charge les marchandises, sans plan en général. Ceci est constaté par le mate's receipt. Cette prise en charge peut être bien antérieure en cas de carrier's haulage. -Charger et arrimer la marchandise avec soin.</p>
<p>-Emballer de manière appropriée la marchandise être asse solide pour protéger pendant les manutentions et la voyage Maintenir les marchandises par arrimage ou calage intérieur (conteneurs notamment) -Il ya pas une règle précises, sauf pour les marchandises dangereuse. En cas de doute, il faut se faire conseiller par la compagnie, pour éviter les réserves, tout en étant attentif aux réglementations propres à certaine pays (Etats-Unis, Australie, etc.).</p>	<p>-émettre le connaissement à la demande du chargeur après une vérification des mentions qui y sont portées concernant la nature, la quantité des marchandises -transporter et garder la marchandise de façon appropriée et soigneuse - Transporter si nécessaire en cas d'empêchement De poursuivre le voyage. -Décharger la marchandise ou port de destinataire.</p>
<p>-étiqueter et marquer les colis. En transport maritime la majorité des compagnes en couleur noire, de 10cm minimum, sur moins deux faces, dans un cadre sombre, -Indication du port de destinataire finale et éventuellement de déchargement, -Le nom ou la marque du destinataire, -Le numéro de collier On peut y ajouter éventuellement (hors cadre) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - le port du chargement, - la marque de l'exportateur, - les pictogrammes de manutention. 	<p>-la livrer entre les mains du porteur du connaissement ou de son représentant (consignataire de la cargaison), lequel droit l'accepter pour que le contrat de transport soit considéré comme achevé (dans certaine pays, entre les mains d'un organisme portuaire). Une autre obligation à été créée dans les taxes internationales : l'obligation de notifier l'arrivée de navire ou (au destinataire, ci le connaissement</p>

Source : Frédérique Vallon, op-cit. p 68.

4.1.4 Les responsabilités du transporteur de marchandises

La responsabilité du transporteur solen la convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs la présomption de responsabilité est le principe de base commune.

En cas de parte ou d'avarie de la marchandise transporter les responsables financière du transport comme indique dans le tableau ci-dessous.

Tableau N° 02 : La responsabilité de transporteur

Convention de Bruxelles	Règles de Hambourg
Avarie ou perte de la marchandise Présomption de responsabilité en absence de réserves sur le connaissement.	Présomption de responsable en l'absence de réserve. Présomption de faute ou de négligence
Causes exonération de la responsabilité Innavigabilité de navire, faute nautique, vices cachés de la marchandise, fait non imputable au transport, faut du chargeur (si des réserves en a été faites sur le connaissement).	Incendie, transport d'animaux vivants, sauvetage en mer.
La responsabilité pour retarde : Responsabilité retenue si un délai a été convenu.	Responsable retenu en cas de déplacement du délai convenu ou d'un délai raisonnable compte tenu des circonstances.
Limitations des responsabilités du transporteur Un certain mentant par kilo, la limite la plus élevée des deux étant appliquée. Possible de lever les limites d'indemnisation par une déclaration de valeur	Possibilité de lever les limites en cas de faute lourde ou dol du transport.

Source : Corinne PASCO, « Commerce international », 6eme édition, DONOD, paris, 2006, page 76.

4.2. La tarification du transport maritime

Les conférences maritimes (accorde entre les compagnes maritimes) fixent les règles de tarification⁶

Le fret de base est fonction de la classe de marchandise et de a masse ou volume avec équivalence : 1tonne=1m³. Un minimum de taxation et prévaux pour les petites expéditions et des règles particulière s'appliquent à certaine marchandises.

Le fret maritime est établi en unité payants (UP). Cette unité payante est la tonne ou le volume à l'avantage du transporteur.

Il convient à l'évidence, et pour faire face à tous les risques d'avaries, de contracter un contrat d'assurance.

5. Les documents de transport maritime

Ils sont deux types de documents :

5.1. Le connaissement maritime (Bill of lading : B/L)

Le connaissement maritime, comme tout document d'un contrat de transport maritime, est d'abord un reçu de la marchandise, ensuite une preuve du contrat. Il est, en suite outre, un

⁶ Frédérique Vallon, op-cit. p 69.

titre représentatif de la marchandise. En effet, selon la convention de Bruxelles, le transporteur doit remettre la marchandise non entre les mains d'un destinataire -comme dans les autres modes de transport- mais au porteur de connaissance.⁷

5.1.1. Les différentes catégories de connaissances Le connaissance peut être expliqué dans une certaine mesure qu'il peut-être délivrer sous trois formes :⁸

- a. **Document à ordres** : C'est la forme la plus utilisée, le droit de propriété peut être transféré simplement par endossement, on mettant la signature de la personne à ce droit au dos du document.
- b. **Au porteur** : le porteur du document a le droit de propriété par exemple transporteur, capitane, il peut transférer par simple remise du document.
- c. **A personne dénommée** : seule la personne dont le nom figure sur ce document a le droit de propriété

5.2. Le manifeste

Tous les connaissances sont repris de manière résumée dans un document récapitulatif appelé « Manifeste ». Celui-ci voyage avec les marchandises. Son utilité est double : il permet au capitane de connaître rapidement la composition de sa cargaison et aux autorités de police et douanière d'exercer leur contrôles réglementaire.⁹

6. Les intervenants dans le transport maritime

Le caractère international du transport maritime intentionnel nécessite des intervenus spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires de transport ont des fonctions très variées :¹⁰

➤ Le transitaire

Il s'agit d'une personne (ou entreprise) mandatée par l'expéditeur (ou le destinataire) d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la

⁷ Désiré Loth, op-cit. p 41.

⁸ A. Zahi, « Droit des transports ; Cadre juridiques et institutionnels contrat de transport de Marchandises », édition tome 1 Alger 2009. p78.

⁹ Idem, p 77.

¹⁰ Jean BELOTTI, op-cit, pp 277-279.

liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant (réglementation douane, gestion administrative, et financière, assurance, litige crédits documentaire) et la représentation fiscales.

➤ **La douane**

Quatre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.¹¹

➤ **Le chargeur**

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement. Son rôle consiste :¹²

- ✓ Préparer la marchandise ;
- ✓ Prospecter un navire ;
- ✓ Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

➤ **Le commissionnaire**

Il agit en son propre nom (ou sous un nom social) ou pour un compte d'un commettant. Il se distingue de mandataire ou commissionnaire (exemple : le transitaire) en ce sens qu'il agit en son propre nom et de courtier puisque, contrairement à ce dernier, il est véritablement partie au contrat qu'il conclut dans l'intérêt d'autrui, la commission apparaît comme une technique de représentation des intérêts d'autrui. Le commissionnaire doit rendre compte de sa mission au commettant et respecter les ordres et instructions de ce dernier, mais il est plus libre que ne l'est le mandataire. Néanmoins, il doit agir comme le ferait un professionnel soigneux selon les usages et la nature des marchandises sur lesquelles porte la commission. Il n'a pas le droit de se porter contre partie, c'est-à-dire qu'il ne peut acheter ou vendre lui-même la marchandise qu'il est chargé de vendre ou d'acheter à un tiers. Une stipulation contraire est cependant possible. Le commissionnaire doit s'acquitter de ses propres charges sociales.

¹¹ MARZOUK Slimane, « La place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia », mémoire de magister en sciences économiques, Bejaia, 2005, p19.

¹² MARZOUK Slimane, op-cit, p 20.

➤ **Le courtier maritime**

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport deux entreprises.

- ✓ soit pour acheter ou vendre un navire neuf (exemple : entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs) ;
- ✓ soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre ce lui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il « rapproche » les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat.

➤ **Le conducteur en douanes de navire**

C'est une sorte du contrat maritime qui effectue les différentes formalités douanière et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français.

➤ **Le manutentionnaire**

L'activité de commissionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises dans le port du commerce.

Pour ces opérations, le cocontractant de l'entrepreneure est uniquement le transporteur pour lequel il travaille. En cas d'avarie pendant ces opérations, le transporteur est donc responsable à l'égard de l'ayant droit à la marchandise.

Il est également chargé de toutes les opérations de manutention en vue du stockage sous hangar et sur terre-plier avant le chargement et après le déchargement.

Toute ces opérations de « mise » et de « reprise » de marchandises peuvent être faites pour le compte du transporteur, mais également pour celui de l'ayant droit à la marchandise si cela à été prévu contractuellement.

Sa responsabilité :

- ✓ n'est engagé du »envers celui qui a requise ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui ;
- ✓ bénéficie de ces exceptés : incendie ; grève ; faute ; du chargeur ; vice propre de la marchandise, etc. ;
- ✓ bénéficie d'une limitation légale fixée par décret et ne pouvant être dépassée que par réduction d'une déclaration de valeur.

En ce qui concerne le délai, c'est la prospection annale qui s'applique.

➤ **Le consignataire (agent maritime)**

Il est employé par un armateur ou un affréteur pour le représenter dans un port lors de l'escale d'un navire. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place.

➤ **Le consignateur de navire** : son rôle consiste à :

- ✓ La représentation du transporteur. Il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplir pas lui-même.
- ✓ Assure la réception, l'embarquement, le débarquement, des marchandises, leur livraison aux destinataires et les encaissements y afférents.

En ce qui concerne sa responsabilité Il répond envers l'armateur des fautes d'un mandataire salarié.

➤ **Le consignataire de la cargaison** : son rôle consiste :

- ✓ Il représente le destinataire. Il effectue les opérations que le commandant du navire n'accomplit pas lui-même. Il assure la prise en charge de la marchandise et paie le fret restant éventuellement dû

Par cette opération, le transporteur se trouve libéré comme si la marchandise avait été remise directement au destinataire final.

En ce qui concerne sa responsabilité, il répond envers le destinataire des fautes d'un mandataire salarié.

➤ **L'acconier**

Il s'agit de l'auxiliaire maritime qui assume les fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivante suivantes.

- ✓ réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer ;
- ✓ garder les marchandises jusqu'à leur embarquement ;
- ✓ réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées ;
- ✓ -garder les marchandises jusqu'à leur remise au destinataire.
- ✓ Il assure également d'autres services supplémentaires :
- ✓ sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur ;

- ✓ prendre les réserves contre le transporteur si le mauvais état de la marchandise débarquée l'exige.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui. Tout ce qui concerne la limitation de responsabilité et la prescription ressort du droit commun.

Section 2 : le cadre juridique et réglementation du transport maritime

Le transport international des marchandises est régi par des conventions internationales. Les règles de Haye (1924) et la convention de Hambourg (1992) régissent le transport maritime international.

Dans cette section nous allons voir les différentes conventions internationales et lois sur le transport maritime en premier lieu, en suite les techniques du transport maritime, les différents types de marchandises à transporter, l'assurance du transport maritime, et enfin les principaux risques du transport maritime.

1. Les conventions et lois sur le transport maritimes : Le transport maritime est par ailleurs réglementé par différents contextes.

Le tableau suivant nous résume les lois et conventions internationales. La convention de Bruxelles (1924) dite aussi « règles de Haye » et la convention de Hambourg (1992).

Tableau N°03: Lois et conventions internationales

<p>- La convention de Bruxelles dit « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance » du 25 Aout 1924, dite aussi règles de Haye » Les règles de Visby du 23 février 1968, et le protocole modificatifs ratifiés par respectivement 22 et 19 pays.</p>	<p>- Ratifiée par 78 Etats dont la France (qui a également ratifié ses deux protocoles modificatifs). - S'applique au transport international à location desquels un connaissance est établi dans l'un des états signataires (même si la destination est située dans un Etat non signataire). - Elle exclut de son champ d'application les contrats d'affrètement, les transports en pontée, les transports d'animaux vivants et les opérations de chargement et de déchargement qui relèvent de la loi du pays concerné.</p>
<p>- La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978 entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 dite « Règles de Hambourg ».</p>	<p>- Ratifiée par 25 Etats seulement, elle risque cependant de concerner un grand nombre de contrats de transport du fait de son champ d'application très large ; non ratifiée par la France. - Elle s'applique à tout contrat : • Dont le lieu d'exécution</p>

Source : Jean-Claude Dakouri, (Droit des transports maritimes », L'Harmattan, Paris, 2014, pp 12-13.

Le tableau suivant nous résume les documents liés à la convention de Bruxelles ou règles de Hambourg.

Tableau N° 04 : Les conditions d'application de la convention du Bruxelles

Moyen de transport : maritime
Convention : Convention de Bruxelles
Documents :Express Bill of lading -Sea waybill - Connaissance maritime -Connaissance de transport combine (émis par la compagnie de transport lorsqu'elle assume aussi la responsabilité d'un pré ou poste-acheminement. -Connaissance direct (couvre un pré ou post acheminement, mais pour lequel la compagnie est simple mandataire du chargeur -Connaissance FIATA B/L
Emis : Sur la base des indications du chargeur ou de son commissionnaire, par la compagnie maritime ou son agent.
Remarques : Non négociable

Source : Moïse Donald DAILLY, «logistique et transport international de marchandises.», 1^{er} édition l'Harmattan, Paris, 2013, page 118.

2. Les techniques du transport maritime :

Les techniques du transport maritime englobent les différents navires utilisés lors de déplacement des marchandises d'un lieu à autre, les équipements portuaires ainsi que les différentes expéditions utilisées.

2.1. Les différentes catégories de navire

Le transport des marchandises par voies maritime se fait à travers plusieurs type de navire. Le tableau suivant nous explique les différents types de navire :¹³

2.1.1. Les navires spécialisés : Pour ce qui est de leur utilisation, elle est réservée à un type particulier de marchandises.

a. Les vraquiers (en anglais bulkers) Ce sont les navires citernes tels que pétrolier, transporteurs de gaz liquéfié, les minéraliers, les céréalière, etc.

b. Les polythermes (en anglais reefers) : Ils son destinés au transport de marchandises sous température contrôlée (exemple, les bananiers). Ce type tend à disparaître au profit des conteneurs

c. Les navires spéciaux : Ou les car-ferries sont spécialises dans les transports de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes, les pipe-lines pour l'industrie pétrolières.¹⁴

¹³ Jean-Claude Dakouri, op-cit. pp 10-11.

¹⁴ Donis Chevalier, François Duphil, op-cit.p142.

2.1.2. Les navires non spécialisés : Ils peuvent transporter toutes sortes de marchandises emballées soit en sac, en cartons, en caisses, en futs, mais aussi les conteneurs,

Le mode de manutention et le principal critère de segmentation de ces types de navires.¹⁵

a. Les cargos conventionnels : Disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale. Ils sont en perte d'importance

b. Les portes conteneurs : Ce type de navire est dit cellulaire. Certains peuvent transporter jusqu'à 15000 TEU. Ils sont arrimés entre eux et au navire, certains sont mâtes (ils ont leurs propres grues) ce qui est utile dans certains ports en Afrique par exemple. La production de ces navires est très bonne. Mais ils peuvent souvent accepter que des conteneurs

c. Les rouliers ou Roll-On-Roll-off : Ce sont des navires équipés d'une rampe arrière et/ou d'une rampe latérale relevable qui prennent appui sur les quais de port. On les appelle les Roll-On Roll-Off. Ils permettent la manutention de tous les types de marchandises. On y charge des roulants (voiture, engins...) ou des marchandises diverses à l'aide de roulants. Les opérations de manutention et d'arrimage sont longues donc coûteuses. Les Ro-ro permettent de les abréger. Donc d'en réduire le coût ;

d. Les navires mixtes RO-RO et porte conteneurs : Ce type de navires possède un avantage qui réside donc dans sa souplesse d'utilisation. Ceci pousse les compagnies à s'équiper de navires mixtes afin d'allier les différentes techniques de manutention. Certains navires proposent des possibilités de transport de conteneurs, de roulants et de marchandises diverses manutentionnées en conventionnel

e. Les navires porte-barge : Peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flottage (Float-On Float-Off) des barges ou des péniches de capacité variables. On se sert de ces navires sur les ports en surcharge ou pour réaliser du transport fluvio-maritime

¹⁵ Idem, p142.

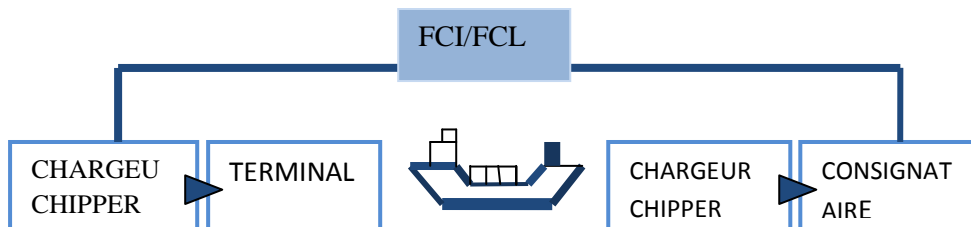
2.1. Les équipements portuaires

Les équipements portuaires sont des facteurs déterminants dans l'exploitation efficace des navires. En effet le chargement et le déchargement des navires modernes requièrent des équipements portuaires spécifiques et très coûteux. Ces investissements sont consentis dans les grands ports internationaux au détriment des autres ports. Les trafics se concentrent ainsi sur les grands ports, les marchandises étant ensuite acheminées par feeders sur les plus petits ports.¹⁶

2.2. Les principales façons d'utiliser un conteneur

Il existe quatre types d'expédition d'un conteneur :¹⁷

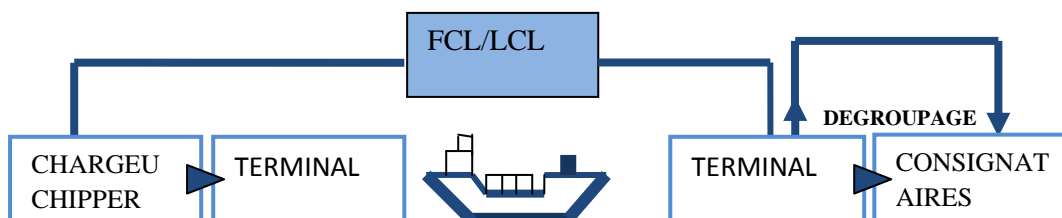
➤ FCL/FCL



Source : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, « Gestion des opérations Import-export », DUNOD, Paris, 2008. P33.

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

➤ FCL/LCL



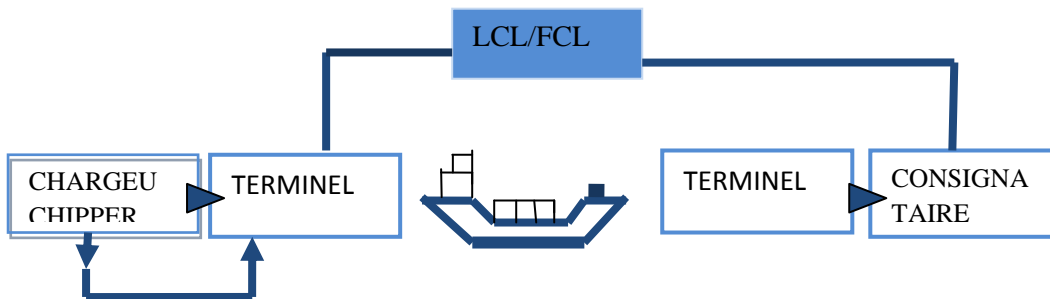
Source : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, op-cité. P33.

¹⁶ Jean-Claude Dakouri, op-cit. pp 11-12.

¹⁷ Moïse Donald DAILLY op-cit. p128.

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

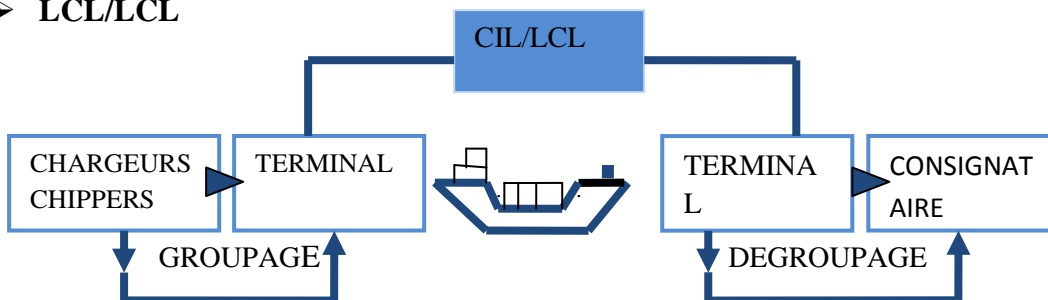
➤ **LCL/FCL**



Source : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, op-cit. P33.

Plusieurs expéditeurs remplissent un conteneur pour un seul destinataire. C'est l'inverse du FCL/LCL. Les vendeurs pré-acheminent leur marchandise dans le même centre de groupage et y empotent leurs marchandises dans un même conteneur qui sera scellé et livré à un acheteur.

➤ **LCL/LCL**



Source : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, op-cit. P33.

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

3. Les différents types de marchandises à transporter

Parmi les marchandises transporter en distingue :¹⁸

¹⁸ <http://www.logistiqueconseil.org>, consulte le 15/04/2018 à 15h10

3.1. Les « vracs liquides » : Les « vracs » sont les produits directement transportés dans la cale du navire. Elle regroupe: Les hydrocarbures : pétroles et produits pétrolière, les produits chimiques, les produits alimentaires.

3.2. Les vrac solides : Les vracs solide sont : Le charbon, les minerais ferreux et non ferreux, les engrais, des denrées alimentaire (céréales aliments pour bétail, farines...), d'autres produits (ciment bauxite...).

3.3. Les marchandises diverses : Parmi les marchandises diverses ;

On distingue les « marchandises containerises » et les marchandises transportées de façon conventionnelle « marchandises diverses qui ne sont pas transportées par conteneur).

Pour ce qui est des marchandises divers, le taux de containerisation et supérieur à 50% et de continue de s'accroître.

Pour les marchandises diverses, en distingue également le trafic relia, c'est-à-dire l'acheminement par voie maritime d'ensemble routière ou de remorques non accompagnées (C'est le cas par exemple en Europ, des trafics ro-ro entre le continent est Îles Britanniques).

Tableau N° 05 : Nature des marchandises transportées par voie maritime

Vracs solides	Conteneurs	Marchandises hors conteneurs	Vrac liquides
23%	10%	20%	47%

Source : Moïse Donald Dally, op-cit, page 113.

4. L'assurance du transport maritime

L'assurance maritime c'est une branche d'assurance qui traite de domaine maritime. Ce type d'assurance est devenu indispensable pour garantir un certain nombre de dommages liés ou patrimoine de l'assuré ou pour couvrir l'assuré contre tous les risques de responsabilité auxquels son activité l'expose.

4.1. Définition de l'assurance du transport maritime

L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré de préjudices subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et

a pour but unique de composer un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise¹⁹

4.2. Les branches de l'assurance maritime :

On distingue deux types d'assurance : Les assurances sur corps (navire) et les assurances sur facultés (marchandises) :²⁰

L'assurance par corps et l'assurance sur facultés diffèrent surtout par la nature des valeurs assurées.

4.2.1. L'assurance sur corps :

Représentent en effet l'assurance de navire contre tous les risques courus par lui du seul fait de son existence et de son usage conforme à sa destination propre. Dans son développement maximal, elle peut ainsi correspondre, tant à l'assurance d'un véhicule contre les accidents et la responsabilité civile qu'à celle d'un immeuble contre l'incendie et les dégâts d'eau. Et par nature, il s'agit d'une assurance faite pour se répéter, de façon à couvrir non seulement les aventures successives, mais aussi les périodes intermédiaires.

4.2.2. Assurance sur facultés

Représentent au contraire l'assurance des marchandises embarquées contre les risques de leur transport et pour la durée de celui-ci. C'est assez dire qu'il s'agit par nature d'une assurance momentanée.

Mais l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés diffèrent surtout par la nature des valeurs assurées.

4.3. Les garanties et police d'assurances marchandises : L'entreprise primo exportatrice qui envisage l'international comme un vecteur de croissance aura à cœur de maîtriser les différents types de garanties et polices en matière de transport de marchandises à l'international.²¹

¹⁹ Ecole nationale de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.p 147.

²⁰ Auguste- Reynald Werner, «traité de droit maritime générale, Eléments et système, définition, problèmes, principes), Librairie Droz, Genève, 1964.pp 362-363.

²¹ Moïse Donald Dalli, op-cit, p 113.

4.3.1. Les garanties d'assurance de transport de marchandises

Il existe quatre types de garantie d'assurance de transport maritime :²²

4.3.1.1. L'assurance de marchandises « FAP »

Elle couvre les incidents caractérisés affectant tant le moyen de transport que la cargaison comme l'avarie commune, la coalisation, l'abordage, l', le l'incendie, le tremblement de terre.

L'avarie commune est couverte par une garantie qui s'appelle **FAP** (Franc d'Avarie particulière). Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières, mais l'avarie commune. Il faut noter que c'est cette garantie qui est retenue, dans les incoterms, par exemple le CIF..., comme obligation minimum d'assurer à la charge du vendeur, le primo exportateur.

4.3.1.2. L'assurance de marchandises « FAP » sauf

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le SAUF. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les taxes donnent une énumération des événements pouvant causer des dommages.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie FAP sauf... s'entendant de magasin en magasin.

4.3.1.3. L'assurance de marchandises « tous risques »

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relevant pas des risques exceptionnels de guerre, mines, émeutes, grèves, etc. Cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de la fin de parcours. Elle couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux produits assurés pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.²³

La garantie tous risques inclut les chargements en pontée, notamment des conteneurs à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.

²² Moïse Donald Dailly, op-cit. pp. 370-371..

4.3.1.4. L'assurance de marchandises « guerre et mines »

Elle couvre les risques de guerre et risque assimilés), cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

4.3.2. Les différentes polices d'assurance des marchandises : La police représente un élément très important de la conclusion des contrats d'assurance.

En distingue quatre principales polices d'assurance :²⁴

Tableau N°06 : Les différentes polices d'assurance

Police voyage	Le choix de cette police se justifie par des expéditions occasionnelles valables pour un trajet déterminé et pour une marchandise donnée. La prime est fixée à l'avance par son établissement.
Police alimenter (quantum déterminés, durée déterminée)	Cette police couvre plusieurs expéditions dans le cadre des contrats commerciaux dont les envois sont fractionnés sur une période indéterminée ; l'assuré informe l'assureur de chaque expédition par « un avis d'aliment », c'est à dire que l'assuré indique au préalable à l'assureur la nature, la composition et la nature expédition.
Police flottants (quantum indéterminés, durée déterminée)	Cette police est valable quelque soit le mode de transport, la destination ou la nature de la marchandise et couvre automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur pendant la durée du contrat. Durant cette période, l'assuré assure ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'application.
Police tiers chargeur	Police mise à la disposition du client par un auxiliaire de transport. En cas de sinistre, c'est ce dernier qui constituera le dossier nécessaire à l'indemnisation.

Source : Robert Noumen, « Éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, 2004, p.25.

5. Les principaux risques du transport maritime

Le transport maritime joue un rôle prépondérant dans le commerce international mais reste encore menacé de nombreux risques de toutes sortes. Toute marchandise quelque soit sa nature, son emballage, sa destination est exposée lorsque elle voyage à des avaries multiples en distingue parmi elles les suivantes :

5.1. Les avaries communes

Ce sont celles qui affectent en particulier la marchandise d'un des clients, et pas celle des autres. C'est le cas lorsqu'une marchandise est cédée ou souillée par des produits voisins, ou

²⁴ Robert Noumen, op-cit, p 25.

rayée en cours de transport. Cet aléa porte exclusivement sur l'envoi qui concerne une entreprise donnée : il est appelée avarie particulière.²⁵

5.2. Les avaries particulières

Concernent toutes les modes de transport ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui préviennent soit déventements majeurs survenant au cours du transport (naufnage, accident de la route, déraillements,) soit d'événements concernant uniquement la marchandise (chute, perte...)²⁶

Tableau N°07 : Risques et garanties en transport maritime

		Risques					
		Avarie Commune	Avarie particulière résultant d'un événement majeur assuré	Toutes avaries particulières	Vole total ou partiel	Frais annexes (Honoraires mesures conservatoires)	Risque dus à l'homme
Garanties	FAP	X				X	
	FAP...sauf...	X	X			X	
	Tous risques	X	X	X	X	X	X
	Guerres, grèves et autres assimilés						X

Source : Denis Chevalier, François Duphil, « op-cit, page 99.

Section 3 : les incoterms

Les Incoterms sont élaborés par la Chambre de Commerce Internationale (CCI). Il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre l'acheteur et le vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à international,

1. Définition de l'incoterm :

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms), et sont définis par la Chambre de commerce Internationale. Ils précisent les

²⁵ Denis Chevalier et François Duphil, op-cit, p.95.

²⁶ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, op-cit. p 22.

conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation Géographique précise comme un port ou un aéroport (exemple : FOB Le Havre).

Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison.²⁷

✓ Les Incoterms depuis 2010 :

Une nouvelle classification : est applicable depuis le 1^{er} janvier 2011.

A) Suppression et ajoute :²⁸

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

Après suppression de quatre Incoterms (voire le lexique douanier) et ajout de deux, la nouvelle version passe donc de treize à onze Incoterms :

Tableau N°8 : Les deux nouvelles règles Incoterms 2010

DAT	DAP	Douane	Arrivé chez acheteur
Delivered terminal	Delivered at place	Risques maximums à la charge de l'acheteur	Risques maximums à la charge de l'acheteur

Source : Moïse Donald DAILLY, p-cit. p 48.

- les Incoterms DAF, DES et DDU ont été supprimés et remplacés par DAP, *Delivered at Place*. Ce nouvel Incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu comme prévu par les anciennes règles DAF, DES, DDU.

- L'incoterm DEQ a été supprimé est remplacé par *DAT Delivered at Terminal*. Ce nouvel Incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné, dûment déchargées du moyen de transport, comme prévu par l'ancienne règles DEQ.

Désormais ces termes commerciaux sont répartis entre deux familles :

²⁷Ghislaine Legrand • Hubert Martini, « Le petit export», DONOD, paris, 2009, p1.

²⁸ Jean BELLOTI, op-cit, p 95.

-les termes utilisable pour le transport pare mer et par voies navigable intérieures, tels que FOB, CIF, CFR, FAS ;

- les termes utilisables adaptés au transport multimodal, donc quel que soit le mode de transport.

B) Les autre modifications

L'édition 2010 limite également l'utilisation de l'Incoterm EXW qui n'est pas approprié au commerce international et qui ne répond pas aux exigences en matière de fiscalités, de sûreté et de sécurité.

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

2. Le classement des incoterms :

Les incoterms peuvent être classés en fonction de la famille [titre 1], du risque [titre 2] et du mode du transport [titre3].²⁹

2.1. En fonction de la famille : Les incoterms sont répartis en quatre familles.

Tableau N°09 : Le classement des incoterms solen la famille

Groupe E		Obligations minimale du vendeur, le Transfer de risques et des frais a lieu dans les locaux du vendeur	EXW
Groupe F	<i>Free ou Franco</i>	La relise de marchandises au transporteur met fin aux obligations du vendeur.	FCA, FOB, FAC
Groupe C	<i>Cost or Carriage</i>	Le transport principal est acquitté par le vendeur, qui assume les frais mais ne supporte pas les risques encourus pendant le transport ni les frais supplémentaires dus à des faits postérieurs à l'embarquement ou l'envoi.	CFR, CIF, CPT ; CIP
Groupe D	<i>Delivered ou Rendu</i>	Le vendeur supporte tous les frais et tous les risques qu'entraîne l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination convenu.	DAP, DDP, DEQ, DAT,

Source : Jean BELLOTI, op-cit, p 97.

²⁹ Jean BELLOTI, op-cit. pp 97-98.

- ✓ Les Incoterms dont la référence débute par (E, F, C) correspondent à des ventes ou départ (VD). Ils libèrent le vendeur de ces obligations dans le pays d'expédition.
- ✓ Les Incoterms dont la référence débute par D (DAP, DDP, DEQ) correspondent à des ventes au départ.

2.2. En fonction du risque :

Une première distinction portant sur les risques permet de classer les opérations en :

- vente au départ, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principale aux risques et périls de l'acheteur (abréviation : VD) ;
- vente à l'arriver, ou auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal risques et périls du vendeur (abréviation : VA).

Sur les onze Incoterms :

- huit sont des Incoterms de « vente ou départ » (VD) : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP ;
- trois sont des Incoterms de « vente a l'arrivée » (VA) : DAP, DAT, DDP.

2.3. En fonction des modes de transport

La distinction porte sur les Incoterms :

- maritimes, donc exclusivement réservés ou transport maritime de port à port,
- tous mode de transport : aérien, terrestre, maritime dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal.

Sur les onze Incoterms :

- quatre sont des incoterms exclusivement maritimes (FAS, FOB, CFR, CIF) ;

Sept sont des incoterms tous modes de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAT, DAP)

6. Présentation des 11 incoterms

Les 11 incoterms de 2010 sont répartis en deux catégories, les incoterms utilisés pour tout les modes de transport et ceux réservés au transport maritime et fluvial.³⁰

³⁰ CCI CÔTE-D'OR, mise à jour Septembre 2014, p. 3 consulté le 22/04/2018 à 14h00.

Tableau N°10: La présentation des incoterms

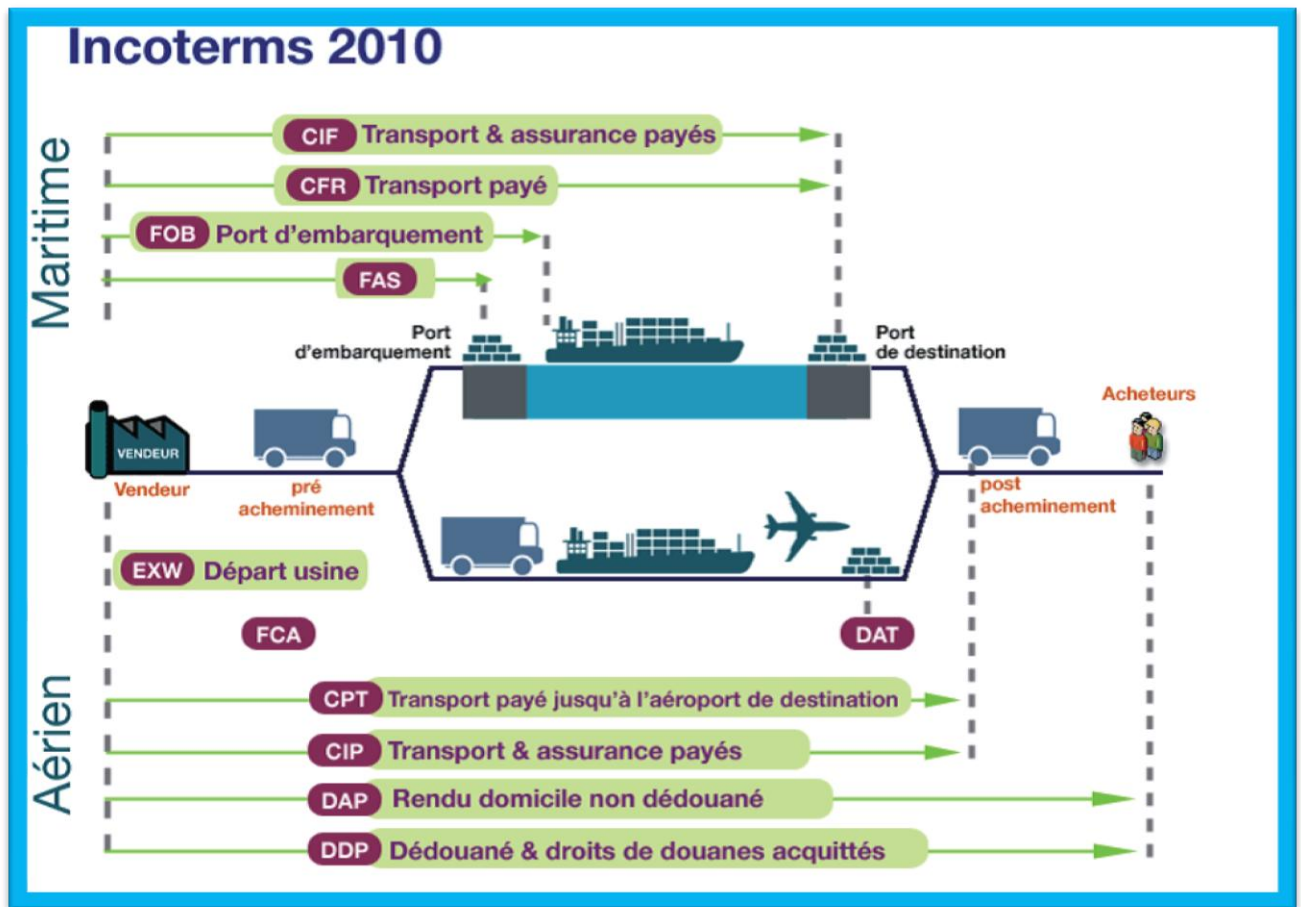
Incoterms	Présentation	
	Règles pour tout mode de transport	
EXW + indiquer le lieu de livraison convenu A l'usine	<p><i>*Le vendeur</i> : n'a pas la maîtrise des formalités en douane à l'export et pourtant c'est lui qui doit récupérer la preuve informatique de la sortie de l'Union européenne (s'il n'y arrive, problème en cas de contrôle fiscal). <i>*Pas d'assurance de transport obligatoire</i></p>	<p><i>*Marchandise mise à la disposition de l'acheteur qui doit prendre à son compte le chargement (si vendeur charge, c'est à ses risques et périls).</i> <i>*L'acheteur</i> : supporte les frais et risques liés au transport de la marchandise, effectue les formalités en douane</p>
FCA + indiquer le lieu de livraison convenu Franco transport « FCA locaux du transporteur »	<p><i>*Le vendeur</i> : Remet la marchandise au transporteur choisi par l'acheteur, au lieu et date convenus. Il supporte le transport et risques jusqu'au local du transporteur. Il effectue les formalités en douane</p>	<p><i>*L'acheteur</i> : choisit le mode transport et le transporteur, paye les frais de transport et assume les risques dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur. <i>*Pas d'assurance de transport obligatoire</i></p>
CPT + indiquer le lieu de destination convenu Port payé jusqu'à	<p><i>Le vendeur</i> : Prend en charge le frêt jusqu'au lieu de destination convenu et effectue les formalités de dédouanement</p>	<p><i>*L'acheteur</i> : Supporte les risques de perte et de dommage dès le départ, le lieu de livraison étant le lieu de remise de la marchandise au transporteur. <i>*Pas d'assurance de transport obligatoire</i></p>
CIP + indiquer le lieu de destination convenu Port payé assurance comprise jusqu'à	<p><i>Le vendeur</i> : Paye l'assurance au profit de l'acheteur et le transport jusqu'au lieu de destination. La valeur assurée doit être au minimum de 110% de la valeur des marchandises et de même devise</p>	<p><i>*L'acheteur</i> : Assume le transfert de risques dès le lieu de livraison choisi.</p>
DAT + indiquer le terminal convenu au port ou au lieu de destination Rendu à port de destination	<p>DAT « entrepôt du quai de débarquement » <i>*Le vendeur</i> : Supporte les frais d'embarquement, le frêt maritime, les frais de débarquement, et accomplit les formalités en douane.</p>	<p>DAT « entrepôt du quai de débarquement » <i>*L'acheteur</i> : Prend possession de la marchandise dès sa livraison au quai de débarquement, lieu de transfert de risques <i>*Pas d'assurance de transport obligatoire</i></p>
DAP + indiquer le lieu de destination convenu Rendu au lieu de destination	<p><i>*Le vendeur</i> : Prend à sa charge le transport jusqu'au lieu de destination convenu et notifie à l'acheteur la date de mise à disposition,</p>	<p><i>*L'acheteur</i> : Prend possession des marchandises dès leur livraison, décharge la marchandise, supporte les frais et risques dès la livraison. <i>*Pas d'assurance de transport obligatoire</i></p>
DDP + indiquer le lieu de destination convenu Rendu droits acquittés (opposé de exw)	<p><i>*Le vendeur</i> : Supporte les frais de transport, les risques de perte et dommage jusqu'au lieu de destination. Effectue toutes les formalités en douane. Paye les droits et taxes et autres redevances exigibles.</p>	<p><i>*L'acheteur</i> : Ne prend à sa charge que le déchargement de la marchandise. <i>*Pas d'assurance de transport obligatoire</i></p>

La suite

Règles applicables au transport maritime et transport par voies fluviales		
FAS + indiquer le port d'expédition convenu <i>Franco le long du navire</i>	Utilisé que pour les très gros volumes * <i>Le vendeur</i> : Met la marchandise à disposition le long du quai et procède aux formalités de douane export	Utilisé que pour les très gros volumes * <i>L'acheteur</i> : Supporte les frais liés au frêt, les risques et frais dès que la marchandise est à quai, et désigne le navire. *Pas d'assurance de transport obligatoire
FOB + indiquer le port d'expédition convenu Franco à bord	Utilisé que pour les volumes importants non conteneurisés * <i>Le vendeur</i> : Place la marchandise à bord du navire au lieu convenu (lieu de livraison), effectue les formalités de douane export.	Utilisé que pour les volumes importants non conteneurisés * <i>L'acheteur</i> : Désigne le navire, paye le fret maritime, supporte les risques dès lieu de livraison. *Pas d'assurance de transport obligatoire
CFR + indiquer le nom du port de destination convenu Coût et fret	Le lieu de livraison est le lieu de mise à bord de la marchandise * <i>Le vendeur</i> : choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu, supporte le mise à bord de la marchandise et les frais de formalités douanières export.	Le lieu de livraison est le lieu de mise à bord de la marchandise * <i>L'acheteur</i> : supporte les frais dès l'arrivée du bateau au port de destination, mais le transfert de risques s'opère dès que la marchandise a été placée sur le bateau. *Pas d'assurance de transport obligatoire
CIF + indiquer le nom du port de destination convenu Coût assurance et frêt	* <i>Le vendeur</i> : choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu, supporte le mise à bord de la marchandise et les frais de formalités douanières export Obligation d'assurer au minimum de 110% de la valeur des marchandises et de même devise	* <i>L'acheteur</i> : supporte les risques dès que la marchandise est à bord du navire

Source : CCI CÔTE-D'OR, mise à jour Septembre 2014, p. 3, consulté le 22/04/2018 à 14h00.

La Figure N°03 : Les incoterms 2010 : La répartition des frais et risques entre acheteur et vendeur



Source : <http://image.slideplayer.com> consulté le 19/05/2018 à 17h30

3. Le choix de l'incoterms :

Le choix de l'incoterm résulte de la négociation commerciale, mais aussi des pratiques commerciales sur un marché donné, ainsi que des capacités organisationnelles de l'entreprise. Ce choix conditionne le montant de contrat de transport.³¹

4. Les limites des Incoterms :³²

Il est nécessaire que le dirigeant d'une entreprise primo-exportatrice sache que les Incoterms n'apportent pas des solutions systématiques à tous les problèmes de transport des marchandises à l'international. Il se gardera de s'étonner des divergences entre ce qui est

³¹ Désiré Loth, op-cit. p 15.

³² Moïse Donald DAILLY, op-cit. p71.

écrit et ce qui ce fait tous les jours. Cependant, il devra savoir qu'en cas de litige, ce seront les taxes écrits qui est serviront de base aux jugements des tribunaux.

La règle Incoterms précise toujours le lieu où s'arrêtent les obligations du vendeur et ce indépendamment du lieu de Transfer de risque. Le principe est que vente et transport ne se mélangent pas car dès lors qu'un sinistre intervient, la confusion s'installe et les principes s'envolent. Le primo-exportateur, même s'il a rempli sa prestation conformément à la règle Incoterms choisie, peut voire son contrat de vente non respecté et sa facture impayée.

6. Le Rôle des Incoterms

Les Incoterms procurant aux parties contractantes sur le plan international :³³

- 1- La répartition des frais de transport. Ils définissent les obligations à la fois du vendeur et de l'acheteur dans le cadre de contrat de commerce internationaux notamment au regard de chargement, (assurance et douane entre vendeur et acheteur).
- 2- Une définition précise des documents (ou des documents informatiques équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur, pour le Transfer de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.
- 3- Une définition précises sur le lieu du transfert des risques, c'est-a-dire le lieu à partir duquel sera définir qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaises exécution du transport, le lieu de Transfer de risque correspondant également ou lieu de livraison de la marchandise.

³³Moïse Donald DAILLY, op-cit. pp 46-47.

Tableau N°11 : LES INCOTERMS : Répartition des frais entre vendeur et de l'acheter

	EXW	FAS*	FCA	FOB*	CFR*	CPT	CIF*	CIP	DAT	DAP	DDP
Conditionnement & emballages											
Empotage chargement à l'usine											
Pré-acheminement											
Dédouanement Export											
Opération d'embarquement											
Transport principale											
Assurances											
Opérations de département											
Dédouanement import											
Poste - acheminement											
Déchargement au lieu de destination											

Source : www.snc-leroux.com consulté le 12/05/2018 à 17h30

***Incoterms spécifiques au transport maritime**



Frais à la charge du vendeur



Frais à la charge de l'acheteur

Conclusion

Le transport maritime joue un rôle très important dans le désenclavement et le rapprochement des régions et des pays, et est considéré comme étant un secteur stratégique et de puissance nationale. Elle reste le premier moyen de transport utilisé dans le monde en termes de volume de la marchandise transportée, en particulier pour les destinations lointaines. Sa fonction est de déplacer des matières premières vers les zones industrielles de transformation et de répartir des produits finis vers les lieux de consommation

Chapitre III

Le processus logistique à l'export par voie maritime « cas de groupe CEVITAL »

Introduction

CEVITAL est l'un des plus importants groupes privés en Algérie. L'entreprise a connu une évolution remarquable à l'échelle nationale et s'est même internationalisée. Son activité est aujourd'hui largement diversifiée, agroalimentaire, distribution, transport-logistique, commercialisation de grandes marques internationales...etc.

Afin d'appuyer notre travail théorique exposé dans les deux premiers chapitres, nous allons développer et montrer l'importance de la logistique par rapport à l'entreprise CEVITAL, qui utilise cette fonction dans ses démarches d'exportations en prenant un cas réel d'une opération d'exportation tout en expliquant les étapes de la logistique à l'international.

Section 01 : Présentation de l'organisation d'accueil « CEVITAL »

CEVITAL est l'un des groupes qui participent largement au développement de l'industrie agro-alimentaire ainsi que le développement de la région et même de l'économie internationale. Le groupe vise à réaliser des projets immenses en satisfaisant les exigences et les besoins de ses clients soit à l'échelle nationale ou internationale.

Cette partie est consacrée pour la présentation de la structure interne de l'entreprise, sa création et son site de placement en Algérie. Ainsi que ses différentes activités, sa mission et la description des différentes directions.

1. La création du groupe CEVITAL

CEVITAL est une société par Action (SPA) dont les actionnaires principaux sont Mr. REBRAB, Et FILS, Elle a été créée avec des fonds privés en Mai 1998. Elle est implantée à l'extrême - Est du port de Bejaia, elle est constituée de plusieurs unités de production équipées de la dernière technologie et poursuit son développement par divers projets en cours de réalisation. Son expansion et son développement durant les cinq dernières années, font d'elle un important pourvoyeur d'emplois et de richesses.

2. Position géographique

Son siège se situe à l'arrière port de BEJAIA à 200 Ml de quai à proximité de la route nationale N26, soit à 300 M à l'este D'Alger, Elle s'étend d'une surface de 12 hectares dont 8 hectares (45000 m²) sont battis en installation et infrastructure.

Elle occupe une place stratégique qui lui permet de faciliter les relations avec son environnement antérieur.

✓ A Bejaia

CEVITAL fait la contribution des installations suivantes

- Raffinerie Huile ;
- Margarinerie ;
- Silos portuaires ;
- Raffinerie de sucre ;

✓ A EL Kseur

Une unité de production de jus de fruit cojek a été rachetée par le groupe CEVITAL dan le cadre de la privatisation des entreprises publiques algériennes en novembre 2006. Sa capacité de production est de 14 400Tonnes/an. Le plan de développement de cette unité portera à 150 000/an en 2010.

✓ A Tizi -Ouzou

A Agouni Gueghrane : au cœur du massif montagneux du Djurdjura qui culmine à plus de 2300 mètres, l'unité d'Eau minérale Lalla-Khadîdja a été inaugurée en juin2007.

3. Les différentes activistes de l'entreprise

Nous pouvons résumer toutes les activistes de CEVITAL comme suit :

3.1. Le Huiles végétales

- ✓ Les huiles de table : elles sont connues sous les appellations suivantes :
- ✓ Fleurial plus : 100% tournesol sans cholestérol, riche en vitamine (A, D, E).
- ✓ (Elio et Fridor) : se sont des huiles 100% végétales sans cholestérol, contiennent de la vitamine E

Elles sont issues essentiellement de graine de tournesol, Soja et de palme, conditionnées dans des bouteilles diverses contenances allant de (1 à 5 litres), après qu'elles aient subi plusieurs étapes de raffinage et d'analysé.

- ✓ Capacité de production : 570 000 tonnes/ an
- ✓ Part du marché national : 70%
- ✓ Exportations vers le Maghreb et le moyen orient, en projet pour l'Europe

3.2. Margarinerie et graisses végétales

CEVITAL produit une gamme variée de margarine riche en vitamines A, D, E Certaines margarines sont destinées à la consommation directe telle que Matina, Rania, le beurre gourmand et Fleurial, d'autres sont spécialement produites pour les besoins de la pâtisserie moderne ou traditionnelle, à l'exemple de la parisienne et MEDINA « SMEN »

- ✓ A capacité de production : 180.000 tonnes/an.
- ✓ Part du marché national est de 30/ sachant que l'entreprise exporte une partie de cette production vers L'Europe, le Maghreb et le Moyen-Orient.

3.3. Sucre blanc

Il est issu du raffinage du sucre roux de riche en saccharoses. Le sucre raffiné est conditionné dans des sachets de 50Kg et aussi commercialisé en morceau dans des boites d'1Kg.

CEVITAL produit aussi d sucre liquide pour les besoins de l'industrie agroalimentaire et plus précisément pour les producteurs des boissons gazeuses.

- ✚ Entrée en production 2eme semestre2009.
- ✚ Capacité de production : 650 000 tonnes/an avec extension à 1800 000 tonnes/an
- ✚ Part de marché national ; 85%

3.4.Sucre liquide.

Capacité de production : matière sèche : 219 000 tonnes/an

Exportations : 25 000 tonnes/an en prospection.

3.5. Silos portuaires

Existant :

Le complexe CEVITAL Food dispose d'une capacité maximale 12 000 tonnes t d'un terminal de déchargement portuaire de 2000 T par heure.

Un projet d'extension est en cours de réalisation.

La capacité de stockage actuelle est de 120 000 en 24 silos verticaux et de 50 000 T en silos horizontaux

La capacité de stockage Horizon au 1^{er} trimestre 2010 sera de 200 000 T en 25 silos verticaux et de 200 000 T en silos horizontaux.

3.6. Boissons (Eau minérale, Jus de fruits, Sodas)

L'eau minérale Lalla Khedidja depuis des siècles prend son origine dans les moments énergies à plus de 2300 mètres du Djurdjura qui culminent

.En s'infiltrant très lentement à travers la roche, elle se charge naturellement en minéraux essentiellement à la vie (Calcium 53, Potassium 0.54, Magnésium 7, Sodium 5,5, Sulfate 7, Bicarbonate 126,...) tout en restant d'une légèreté incomparable.

L'eau minérale Lalla khedidja pure et naturelle est directement captée à la source au cœur du massif montagneux de du Djurdjura.

4. Les missions de l'entreprise CEVITAL

L'entreprise CEVITAL à pour mission principale de développer la production et d'assurer la qualité et le conditionnement des huiles, des margarines et du sucre à des prix nettement plus compétitifs et cela dans le but de satisfaire le client et le fidéliser.

5. La structure et l'organisation de l'entreprise CEVITAL

La structure organisationnelle de CEVITAL est composée de plusieurs directions fonctionnelles contrôlées par une direction générale.

➤ **La direction Marketing**

Pour atteindre les objectifs de l'entreprise, le Marketing CEVITAL pilote les marques et les gammes de produits. Son principale levier est la connaissance des consommateurs, leurs besoins, leurs usages, ainsi que la veille sur les marchés internationaux et sur la concurrence. Les équipes marketing produisent des recommandations d'innovation, de rénovation, d'animation publi-promotionnelle sur les marques et métiers Cevital. Ces recommandations. Validées. Sont mise en œuvre par de groupes de projets pluridisciplinaires (Développement, industriel, Approvisionnement, Commercial, Finances) coordonnées par le Marketing, jusqu'au lancement proprement dit et à son évaluation.

➤ **La direction des ventes et commerciale**

Elle a en charge de commercialiser toutes les gammes des produits et le développement du fichier clients de l'entreprise, au moyen d'actions de détection ou de promotion de projet à base de hautes technologies.

En relation directe avec la clientèle, elle possède des qualités relationnelles pour susciter intérêt des prospects.

➤ **La direction Système d'informations**

Elle assure la mise en place des moyens des technologies de l'information nécessaires pour supporter et améliorer l'activité, la stratégie et la performance de l'entreprise

Elle doit ainsi veiller à la cohérence des moyens informatiques et de communication mises à la disposition des utilisateurs, à leur mise à niveau, à leur maîtrise technique et à leur disponibilité et opérationnalité permanente et en toute sécurité.

Elle définit, également, dans le cadre des plans pluriannuels les évolutions nécessaires, en fonction des objectifs de l'entreprise et des nouvelles technologies.

➤ **La direction des Finances et Comptabilité**

Préparer et mettre à jour les budgets ;

- ✓ Tenir la comptabilité et préparer les états comptables et financiers selon les normes
- ✓ Pratiquer le contrôle de gestion
- ✓ Faire le **Reporting** périodique

➤ **La direction Industrielle :**

Chargé de l'évolution industrielle des sites de production et définit, avec la direction générale, les objectifs et le budget de chaque site.

Analyse les dysfonctionnements sur chaque site (équipements, organisation...) et recherche les solutions techniques ou humaines pour améliorer en permanence la productivité, la qualité des produits et des conditions de travail.

Anticipe les besoins en matériel et supervise leur achat (étude technique, tarif, installation...).

Est responsable de la politique environnement et sécurité

Participe aux études de faisabilité des nouveaux produits.

➤ **La direction des Ressources Humaines**

- ✓ Définit et propose à la direction générale les principes de Gestion ressources humaines en support avec les objectifs du business et en ligne avec la politique RH groupe.
- ✓ Assure un support administratif de qualité à l'ensemble du personnel de cevital Food

Pilote les activités du social. ;

- ✓ Assiste la direction générale ainsi que tous les managers sur tous les aspects des gestion des ressources humaines, établit et maitrise les procédures ;
- ✓ Assure le recrutement.
- ✓ Charge de la gestion des carrières, identifie les boisions en mobilité.
- ✓ Gestion de la performance et des rémunérations.
- ✓ Formation du personnel.
- ✓ Assiste la direction générale et les managers dans les actions disciplinaires.
- ✓ Participe avec la direction générale à l'élaboration de la politique de communication afin de développer l'adhésion du personnel aux objectifs fixés par l'organisation.

➤ **La direction Approvisionnements**

Dans le cadre de la stratégie globale d'approvisionnement et des budgets alloués (investissement et fonctionnement). Elle met en place les mécanismes permettant de satisfaire les besoins matière et services dans les meilleurs délais, avec la meilleure qualité et au moindre coût, afin de permettre la réalisation des objectifs de production et de vente.

➤ **La direction Logistique**

Expédie les produits finis (sucre, huile, margarine, Eau minérale,...), qui consiste à charger les camions à livrer aux clients sur site et des dépôts Logistique.

Assure et gère le transport de tous les produits finis, que ce soit en moyens propres (camions de CEVITAL), affrètes ou moyens de transport des clients.

Le service transport assure aussi l'alimentation des différentes unités de production en quelques matières premières, intrants et packaging et le transport pour certaines filiales du groupe (MFG, SAMHA, Direction Projets, NUMIDIS...etc.

Gère les stocks de produits finis dans les différents dépôts locaux (Bejaia et environs) et Régionaux (Alger, Oran, Sétif,...).

➤ **La direction des Silos**

- ✓ Elle décharge les matières premières en vrac, arrivées par navire ou camions vers les points de stockage
- ✓ Elle stocke dans les conditions optimales les matières premières ;
- ✓ Elle Expédie et transfère vers les différents utilisateurs de ces produits dont l'alimentation de raffinerie de sucre et les futures unités de trituration.
- ✓ Elle entretient et maintient en état de services les installations des unités silos

➤ **La direction des Boissons**

Le pôle boissons et plastiques comprend trois unités industrielles situées en dehors du site de Bejaia :

Unité LALLA KHEDIDJA domiciliée à Agouni- goeghrane (Wilaya TIZI OUZOU) a pour vocation principale la production d'eau minérale et de boissons carbonatées à partir de la célèbre source de LALLA KHEDIDJA

Unité plastique, installée dans la même localité, assure la production des busions en emballages pour les produits de Margarine et les Huiles et à terme des palettes, des étiquettes etc.

Unité COJEC, implantée dans la zone industrielle d'EL Kseur, Cojec est une SPA filiale de CEVITAL et qui a pour vocation la transformation de fruits et légumes frais en Jus, Nectars et Conserves. Le groupe ambitionne d'être Leader dans cette activité après la mise en œuvre d'un important plan de développement

➤ **la direction Corps Gras**

Le pôle corps gras est constitué des unités de production suivantes : une raffinerie d'huile de 1800 T/J, un conditionnement d'huile de 2200T/J, une margarinerie de 600T/J sont toutes opérationnelles et une unité inter estérification -Hydrogénation- pate chocolatière-utilités - actuellement en chantier à El kseur, Notre mission principale est de raffiner et de conditionner différentes huiles végétale ainsi que la production de différents types de margarines et beurre. Tous ses produits sont destinés à la consommation et préoccupation pour satisfaire le marché local et celui de l'export qualitativement et quantitativement.

➤ **La direction Pôle sucre**

Le pôle sucre est constitué de 04 unités de production : une raffinerie de source solide 2000T/J, une raffiner de source solide 3000 T/J, une unité de source liquide 600T/J, et une unité de conditionnement de sucre 2000 T/J, qui sera mise en service en mars 2010. Sa vocation est de produire du sucre solide et liquide dans le respect des normes de qualité, de la préservation du milieu naturel et de la sécurité des personnes. ses produits sont destinées aux industriels et aux particuliers et ce pour le marché locale et à l'export. »

➤ **La direction QHSE**

Met en place, maintient et améliore les différents systèmes de management et référentiels pour se conformer aux standards internationaux

- ✓ Veille au respect des exigences réglementaires en matière de produits, environnement et sécurité
- ✓ Garantir la sécurité de personnel et la pérennité de ses installations.
- ✓ Contrôle, assure la qualité de tous les produits de CEVITAL et réponde aux exigences des clients

➤ **La direction Energie et Utilités**

C'est la production et la distribution pour les différentes unités, avec en prime une qualité propre à chaque processus : D'environ 450 m³/h d'eau (brut, osmosée, adoucie et ultra pure) ; de la vapeur Ultra haute pression 300T/H et basse pression 500T/H. De l'Electricité Haute Tension, Moyenne Tension et basse Tension ; avec une capacité de 50MW.

➤ **La direction Maintenance et travaux neufs :**

Met en place et intègre de nouveaux équipements industriels et procédés ;

- ✓ Planifie et assure la maintenance pour l'ensemble des installations,

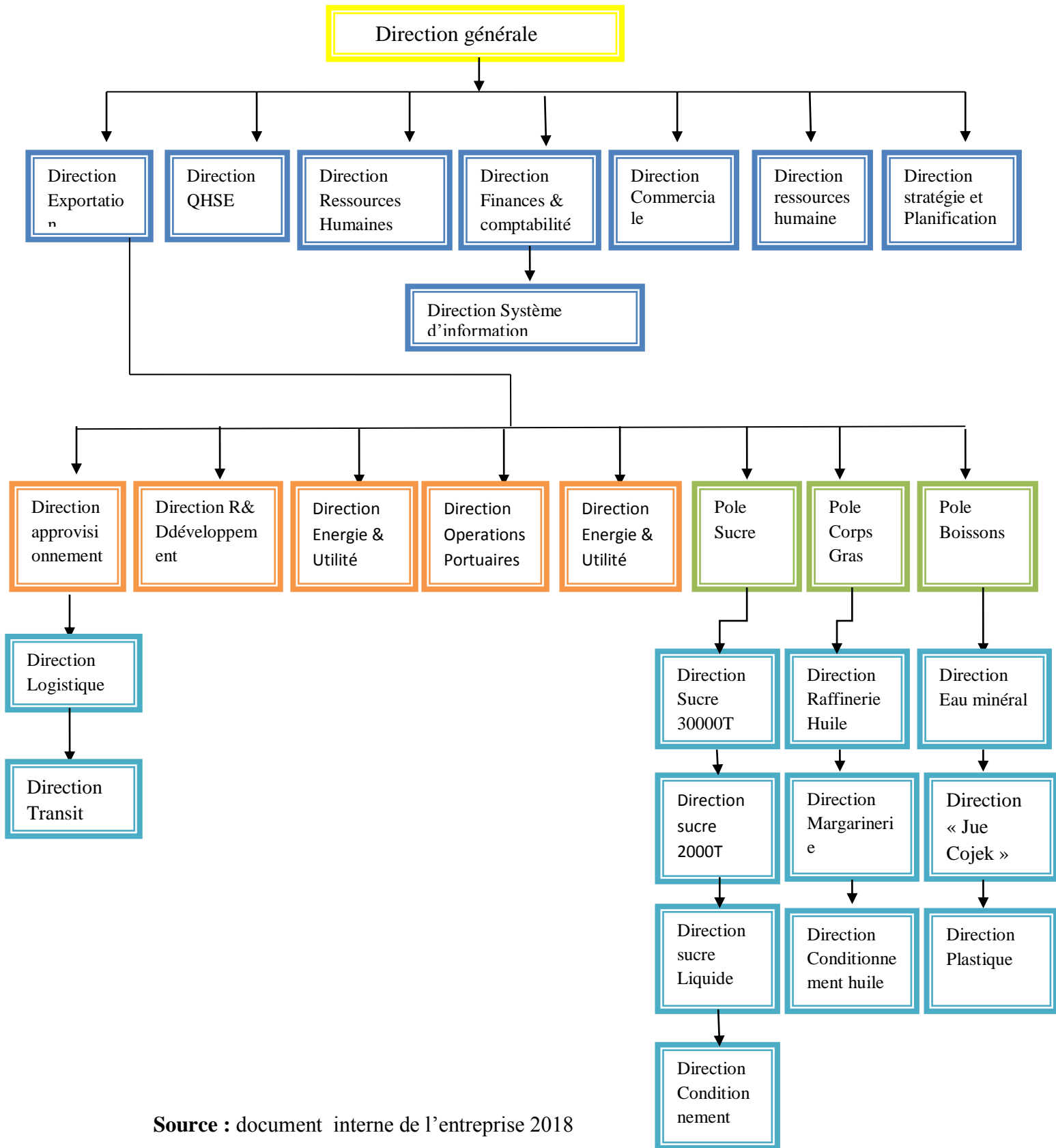
Gère et déploie avec le Directeur Industriel et les Directeurs de pôles, les projets D'investissement relatifs aux lignes de production, bâtiments et énergie/utilité (depuis la définition du processus jusqu'à la mise en route de la ligne ou de l'atelier),

- ✓ Rédige les cahiers des charges en international,
- ✓ Négocie avec les fournisseurs et les intervenants extérieurs.

6. L'organigramme de CEVITAL

Le schéma ci-dessus représente les différentes directions de l'entreprise agroalimentaire de CEVITAL

Figure 05 : Organigramme de l'entreprise CEVITAL



Source : document interne de l'entreprise 2018

Section 02 : Le processus logistique à l'export du sucre blanc raffiné par voie maritime

CEVITAL comme toute entreprise commerciale et industrielle, effectue de l'opération d'exportations du sucre blanc par voie maritime, et pour réussir de cette opération, il faut suivre certains nombres d'étapes.

Dans cette section, nous illustrerons les étapes d'une opération d'exportation, effectuée au niveau de l'entreprise CEVITAL en passant par le processus logistique suivi par l'entreprise afin d'effectuer d'une opération d'exportation du sucre blanc raffiné vers la JORDANIE.

1. Le déroulement de processus logistique à l'export

Le tableau ci-dessous montre les différentes étapes d'une opération exportation

Tableau N°12 : Le processus logistique d'une opération d'exportation par voie maritime « CEVITAL »

Opération	La direction et structure concerne	Comment (taches)
Perception et négociation du contrat de vente avec des clients	L'entreprise SKOR international & la direction TRADE GENEVE	<ul style="list-style-type: none"> -prospection de nouveaux clients ; -cumuler un nombre important d'information sur les clients ; -réaliser un maximum de contrat ; -négociations des contrats de long terme ; -le suivi des cours Bourcier quotidiennement.
Réception de la Commande	Département Commercial Alger à	<ul style="list-style-type: none"> -partager les contrats annuels en contrat mensuelle ou trimestrielle ; -préparer les notices d'expédition ; -envoyer les notices au département export de Bejaia dans un délai bien déterminé.
Réception de la notice d'expédition	Direction Commerciale & Service Export	<ul style="list-style-type: none"> - calculer les coûts ; - préparation de la facture pro-format avec une date de validité de 10 jours.
	Direction logistique	- transmettre au service export, la liste d'emportage relatif ou chargement des produits.
Ouverture de la L/C par le client	Direction des Finances & Comptabilité	<ul style="list-style-type: none"> - Transmission de L/C à la direction commerciale ; - domiciliation de la facture définitive, transmise par la facture commerciale.
	Direction commercial & Service Export	<ul style="list-style-type: none"> - vérification et conformation des conditions mentionnées sur le L/C conformément au contrat/ ou à la facture pro-format ; - vérification de la liste des documents exigés par le client ; - s'assurer que les termes sont respectées ; - établissement de la facture définitive et la remettre à la DFC pour domiciliation ; - lancement de l'opération auprès de toutes les directions concernées.
Préparation de la production	Département Marketing	- Établissement des maquettes relative aux étiquettes exigées par le client et les soumettre à la direction concernée pour l'impression.
	Raffinerie de source	<ul style="list-style-type: none"> - Commande des emballages et étiquettes, en considérant les spécifications exigées par le client ; - Mise à disposition de la commande du client.
Suivi qualité	Raffinerie du sucre	<ul style="list-style-type: none"> --contrôler la conformité des normes physico-chimiques relatives aux fiches techniques ; -Etablissement des certificats demandés par le client, à savoir : certificat d'analyse, de santé, de qualité d'emballage

La suite

Source : établie par nous -même à partir des documents fournis par l'entreprise CEVITAL

Opération	La direction et structure concerne	Comment (taches)
Préparation de l'exportation	Direction logistique	-Organisation et Supervision ; -Respecter les délais ;
	Direction logistique service transit	-Mis à disposition des TCS demandé pour la direction commerciale ; -Assurés le suivi des opérations transit ou prés des institutions douanière et maritime ; -Remettre l'ensemble des documents transit à la direction commerciale à savoir : -la déclaration d'exportation, le pli cartable, deux copies, originales de B/L ou CMR
	Direction Commerciale	-Remise des documents ci dessous au service transit : <ul style="list-style-type: none"> • Facture commerciale domiciliée ; • Le connaissement ; • Liste de colisage. -préparation des documents demandés par l'acheteur, à savoir ; <ul style="list-style-type: none"> • Facture commerciale domiciliée ; • Le b/l (originale et copie) ou la CMR ; • liste de colisage ; • Le de certificat d'origine ; • Les certificats d'analyse, de santé phytosanitaire de qualité, et d'emballage ; • La liste d'acheminement et de transbordement de la cargaison.
Rapatriement des fonds	Direction Commerciale	-remise des documents à la DFC ; - remise de SWIFT relative au verment effectué par le client.
	Direction Finance et comptabilité	-Confirmation de Transfer des fonds pour le service transit ainsi que la direction commerciale dans un délai max de 180 jours.

2. Les étapes d'une opération d'exportation du sucre blanc par voie maritime

2.1 Négociation du contrat de vente et la prise de commande

Cette étape est considérée comme la première étape de chaque opération d'exportation, elle commence par la prise de contact entre les représentants de CEVITAL au niveau de l'entreprise « NAFORA », se située en suisse avec les traders afin de négocier le contrat de vente et définir les clauses du contrat.

En effet, pour que le contrat se réalise, il faut que les deux parties aboutissent à un consentement. L'accord des parties contractantes dépend de l'offre, des conditions générales de vente et de l'acceptation.

2.2. La facture commerciale «Commercial invoice»

La facture commerciale en est la preuve d'existence de contrat de vente, cette facture détaille les éléments importants de négociations entre CEVITAL et ANTEI INTERNATIONAL SA. Elle représente une confirmation d'une commande d'exportation, une facture commerciale doit contenir des informations de base sur la transaction, la désignation et le prix des marchandises. Il est important que la facture soit correcte et complète, avec cette facture l'exportateur fait une déclaration au niveau des douanes algérienne afin d'avoir l'autorisation. Cette déclaration doit contenir des éléments de base suivants (voir l'annexe N° 01).

- *Date de la facture : 21/03/2018 ;*
- *Parties au contrat : CEVITAL SPA BEJAIA et ANTEI INTERNATIONAL SA JORDANIE ;*
- *Produit & quantité : WHITE RAFINED SUGAR, 2500 Metric TON en forme de Big bags de 50Kg;*
- *Prix & monnaie : 896 500 USD (dollars) ;*
- *Modalité de livraison : CFR AQABA Jordanie ;*
- *Transport : voie maritime sous conteneur 20pieds en FCL/FCL ;*
- *Chargement : Mars2018 ;*
- *Modalité de paiement : virement a partir de 150 jour de la date du connaissance sous crédit documentaire ;*
- *Banques : pour CEVITAL SPA, HOUSING BANK Alger ; pour destinataire, ARAB BANK PLC ;*

Source : établie par nous -même à partir des documents fournis par l'entreprise CEVITAL

2.3. Etablissement de la notice d'expédition

Après l'établissement du contrat de vente « la facture commerciale », une notice expédition doit être élaboré entre l'entreprise CEVITAL et son client INTEI INTERNATIONEL SA, dans un délai bien déterminé (voir l'annexe N° 02).

Dans le cas présent la notice d'expédition contient les informations suivantes

Eléments de la Notice

- *Date : 20/03/2018 ;*
- *Client : ANTEI INTERNATIONAL SA*
- *Port de chargement : Bejaia ; port de déchargement : AQABA Jordanie ;*
- *Transporteur : MSC ; date de chargement : avril 2018 ; Navire TBN*
- *Incoterm CFRAQABA ;*
- *Produit : SUCRE RAFFINE ;*
- *Quantité : 2 500 MT, total unité : 50 000 Bag de 50Kg ;*
- *Nombre conteneur : 100 EVP, 500Bag / conteneur, 25 MT.*
- *Documents : BL 03 originaux, Certificat d'origine (chambre de commerce algérienne), certificat phytosanitaire, packaging list, certificat de conformité, un seul original pour tous les autres documents.*

Source : établie par nous -même à partir des documents fournis par l'entreprise CEVITAL

2.4. Préparation de la commande

Après avoir établi la facture définitive, vient l'étape de préparation de la commande du client. Toutes les directions et services concernés vont alors travaillé en collaboration avec tout ce que cela implique comme flux information et de documents nécessaires, afin que la procédure se déroule dans les meilleures conditions et les meilleurs délais

2.4.1. Emballages et conditionnement des marchandises

- ✓ L'emballage doit être adapté aux conditions physiques de transport, de manutention, d'arrimage, au mouvement en cours du transport.
- ✓ L'emballage doit être adapté au type de produit.
- ✓ L'emballage doit être adapté aux règles régissant l'importation dans le pays de destination

2.4.2. Etiquetage et marquage des marchandises

Pareil pour le marquage, et encore chaque pays dispose de règles bien distinctes en matière d'étiquetage et de marquage, sans oublier les exigences des transporteurs :

- ✓ Marquage sur au moins de face de l'emballage, le port de destination, destinataire et expéditeur, numéro de colis.
- ✓ Respect des normes d'étiquetage du pays de destination en langues, en élément.

- ✓ Respect de l'information liée au consommateur ;
- ✓ Le port de destination (*AKABA JURDANIE*) ;
- ✓ Numéro de colis ainsi que numéro de série à la peinture ou l'encre bien lisible avec une hauteur de 10cm ; (voir l'annexe N° 03).

La marchandise correctement bien emballée, marquée et arrimée doit être présentée par le chargeur au port de chargement suivant la facture commerciale.

Par voie maritime conteneurisée, le chargeur doit veiller à ce que l'arrimage soit correct après son empotage.

2.5. La programmation et préparation des conteneurs

La programmation et préparation de l'expédition doit être passée par plusieurs étapes :

2.5.1. La réservation des conteneurs

Après avoir réalisé la notice expédition, vient la réservation des conteneurs vides. Le service fret ouvre une demande de réservation des conteneurs qui comprend le volume, le prix, le nombre, la destination et le délai de livraison des conteneurs, au près de compagnie maritime déterminée (*AQABA Jordanie*)

Le choix de la compagnie maritime se fait à base de certaines conditions :

- ✓ **Le fret de transport** : Le fret de transport varie d'une entreprise à une autre. Dans ce cas l'entreprise CEVITAL choisie le fret de transport moins couteux.
- ✓ **Le transit-time** : représente la durée de l'expédition entre le port de chargement jusqu'au port de destination. Par exemple MEARSK propose une durée de 10 jours, et CAM-CGM propose une durée de 15 jours, dans ce cas CEVITAL choisie la durée la plus courte.
- ✓ **La franchise** : représente la durée de la location d'un conteneur ; certaines compagnies maritimes ont des durées limites telles que **MSC (entreprise Italo-suisse)**, la seule compagnie maritime qui a une durée illimitée et celle de (**MAERSK**) entreprise Danoise).
- ✓ **La franchise à destination** : c'est la durée du déchargement de la marchandise au niveau du port de destination
- ✓ **Le routing** : C'est le chemin de la traversée

2.5.2. La mise a disposition des conteneurs

CEVITAL confirme le booking à l'export sur la base de la notice d'expédition. Une fois la confirmation de réservation des conteneurs et confirmé par l'armateur maritime(MSC), qui comprend le volume, le prix, le nombre, la destination et le délai de livraison des conteneurs à la compagnie maritime , une fois la mise à disposition et accorder par les services des douanes Algériens .CEVITAL procède à l'enlèvement des TCs et prépare leur réception au niveau de la zone douanière après vérification de la conformité des conteneurs par l'agent de transit et agent de société de sécurité (SGS) (voir les annexes N° 04 et 05 et 06).

2.5.3. L'accomplissement des formalités douanières

Une fois les conteneurs sont à la disposition de CEVITAL, le responsable du service transit doit obligatoirement rédiger trois demandes qui sont :

- 1- Dépôt de la demande d'emportage et de scellement des conteneurs chez la direction des douanes
- 2- Demande d'autorisation d'accès au port à la direction de l'EPB ;
- 3- Demande de mise à quai à la brigade des douanes de Bejaia

Cette déclaration doit être accompagnée de certains documents obligatoires. Pour certains d'entre eux, la production de l'original est exigée .De façon générale, les documents à joindre en appui à la déclaration sont :

- Facture commerciale domiciliée ;
- Le connaissement ;
- Document d'assurance ;
- Registre de commerce et carte fiscale ;
- Certificat d'origine ;
- Autres documents de qualités
 - Liste de colisage ;

Une fois le déclarant en douane établit une déclaration définitive 1100 dit (la D11) sur le système SIGAD (Système informatisé de gestion automatisé des douanes).

- Un service douanier donne l'autorisation de déposer le dossier après avoir signé l'engagement de rapatriement des fonds de la facture en question, par la banque domiciliataire.
- Un agent de la brigade commerciale (en douane) récupère le dossier auprès de l'IPOC (inspection principale des opérations commerciales), introduit la demande d'emportage et

de scellement dans le dossier en question et sous instruction du chef de la brigade de commerciale, l'agent se présente sur site, afin d'assister à l'empotage et le scellement des conteneurs.

- Le service recevabilité (douane) désigne le circuit douanier, qui est une procédure du contrôle et de vérification avant la validité de l'opération de dédouanement, il existe trois circuits :

- **Le circuit vert** : vérification superficielle des documents ;

- **Le circuit orange** : vérification documentaire ;

- **Le circuit rouge** : vérification stricte des documents et marchandises.

- Après avoir reçu la lettre validée par l'agent de douane avec la mention (vues, empotées et scellées, nombre de TCs avec le nombre des scellés), l'inspecteur procède à la liquidation du dossier sur le système SIGAD, afin que le déclarant puisse récupérer le bon à enlever (voir l'annexe N° 07), pour entamer les opérations de chargement des marchandises à bord du navire dans le cas du transport maritime..

2.5.4. L'empotage

Une fois la mise à disposition des conteneurs vide et archivée, la plateforme export élabore un planning d'empotage correspondant eu notice d'expédition, fait une demande d'empotage et de scellement, le service chargement et de manutention s'occupe de chargement des sacs de sucre dans les conteneurs (*voire les 'annexe N° 08, 09,10*), l'empotage ce fait avec la présence d'un Agent en douane qui s'occupe de la vérification et le contrôle sur les quantités et la nature des marchandises le nombre. Après avoir confirmé de l'empotage de l'ensemble des conteneurs prévu dans la notice expédition, la société SGS vérifie la conformité de l'empotage de 'ensemble de conteneur prévus dans la notice d'expédition, le service logistique établit un :

- ✓ Bon de Transfer sur SAGE 1000.
- ✓ Une liste contient le nombre de conteneurs avec leurs références et leur numéro selon la mise à disposition des conteneurs vides.

2.5.6. Le scellement des TCs

La société de transport procède toujours ou scellement en vu de renforcer leur sécurité. Les scellements sont utilisés pour éviter l'accès ou conteneur pendant l'acheminement

Dans ce cas le responsable du chargement et de la manutention fait appel à un douanier pour le scellement des TCs empotés, Après confirmation de la concordance de l'opération avec l'autorisation d'empotage et de seulement, l'agent possède à la fermeture des conteneurs avec une fixation spéciale qui ne doit être ouverte, le scellé doit être attaché à la porte droite du conteneur, sur la barre de gauche. Chaque scellé à un numéro équivalant ou numéro de conteneur (voire l'annexe N° 11).

2.5.6. La mise à quai des conteneurs

Une fois les TCs relatifs à une notice sont empotés, le service programmation informe et transmet à la direction transit pour la liste de la notice d'expédition pour les formalités de douane d'expédition. Le responsable export se réfère au planning d'accostage du navire pour mobilises la flotte de camions à affecter au transport des TCs au port, ces dernies vont passer par le contrôle douanier et de la PAF (police des airs et des frontières), qui vont vérifier les informations, portés sur « autorisation de la mise à quai » (voire l'annexe N° 12).

2.5.7. L'embarquement des conteneurs

L'embarquement consiste dans cette dernière étape à mettre à bord du navire les conteneurs préalablement mis à quai. Cette opération s'effectuer après avoir en l'autorisation préalablement demande ou pré de l'armateur (48h avant la date de d'arrive du navire)

2.5.8. Le paiement

CEVITAL utilise dans ses transactions financière internationales une des techniques qui est le Credoc ou la lettre du crédit irrévocable et confirmé.

Ce chois permet d'éviter le risque de non-paiement et d'assure le paiement rapide par la banque émettrice, mais à conditions que les documents présenter seront conformes aux exigences de la lettre de crédit.

3. La chaine documentaire

Toute opération d'exportation nécessite l'accompagnement de flux physique de marchandise par un flux documentaire. On peut diviser ces documents en deux catégories :

3.1. Les documents obligatoirement indispensables

Nous trouvons :

3.1.1. La facture commerciale (commerce invoice)

Elle est établie par le service TRADE pour entamer l'exécution du contrat, La facture commerciale doit être domiciliée auprès de la banque de CEVITAL (HOUSING BANK) Elle comprend des indications sur -la date de expédition, le numéro, nom et raison sociale de vendeur et l'acheteur, modalité de livraison; le numéro de domicilie (voire l'annexe N° 01).

3.1.2. Le connaissement (Bill of lading)

Le connaissement maritime, c'est un document extrêmement important comme tout document d'un contrat de transport maritime, est d'abord un reçu de la marchandise, ensuite une preuve du contrat. Il est, un titre représentatif de la marchandise. Il peut être libellé d'abord à ordre (négociable et endossable), puis à personne dénommée et enfin à blanc ou au porteur (Voire l'annexe N° 13).

Dans le cas présent le B /L il contient les informations suivantes

- *Date de chargement : 30/03/2018 ;*
- *Shipper : CEVITAL SPA ;*
- *Consignee : A ordre de ARAB BANK PLC ;*
- *Notify parties : Basic commodity for trade co ;*
- *Navire : TOKATA YB812R;*
- *Ports de chargement et déchargement : Bejaia/AQAB ;*
- *Transporteur : MSC ; par conteneur FCL/FCL*
- *Description de la marchandise : poids brut, net, nombre de EVP, nombre de Bags ; avec réserve STC*
- *Fret prepaid.*

Source : établie par nous -même à partir des documents fournis par l'entreprise CEVITAL

3.1.3. Certificat d'origine

Certificat d'origine est une preuve documentaire concernant l'origine des marchandises émis et signé par la chambre de commerce Algérienne. Il atteste de l'origine des marchandises. (Voire l'annexe N° 14).

3.2. Documents annexes

Qui varient selon les exigences de chaque clients mais en trouve généralement les même qui reviennent.

Certificat sanitaire, certificat de poids et de la qualité, certificat de conformité, certificat phytosanitaire...etc.

4. La repartions des exportations du sucre blanc par voie maritime

Dans cette partie, en présentera l'évolution du transport maritime par conteneurs et par pays durant les cinq années de 2013, 2014,2015, 2016, 2017.

Le tableau ci-dessus résume l'évolution des exportations du sucre par conteneur et par pays entre 2013 à 2017

Tableau N°12 : La répartition des exportations du sucre conteneurisé par pays entre 2013 à 2017.

Nombre de Pays	Le nom de pays	Nombre des conteneurs de 20 pieds exporté				
		2013	2014	2015	2016	2017
1	Albanie	6	1	46	110	115
2	Allemagne	40	-	-	-	-
3	Arabie saoudite	296	6	87	123	5
4	Bahreine	-	45	-	-	-
5	Belgique	310	416	414	1218	2825
6	Bulgarie	-	-	-	25	-
7	Bénin	-	545	80	-	36
8	C ivoire	-	1	-	-	-
9	C ivoA21 :A5lire	12	-	-	-	-
10	Cameroune	129	90	-	32	-
11	Canada	50	-	-	-	-
12	Cap verte	774	-	-	1042	1511
13	Chypre	125	56	115	-	101
14	Croatie	55	1904	1352	73	20
15	Dubai emirates	160	4	14	267	200
16	Danemark	-	116	-	-	-
17	Espagne	524	1450	1798	3574	1148
18	France	59	1754	456	985	1469
19	Géorgie	-	-	-	613	-
20	Gambie	1813	-	-	-	-
21	Ghana	2	6	132	2	305
22	Grece	10	476	173	147	883
23	Guinée	10	-	-	-	-

Nombre de Pays	Le nom de pays	Nombre des conteneurs 20 exporté				
		2013	2014	2015	2016	2017
24	Irak	575	1072	10	–	–
25	Irlande	–	56	–	–	–
26	Italie	109	1349	137	917	240
27	Jordanie	20	40	932	370	85
28	Kenya	32	–	–	–	339
29	Liban	600	340	92	167	21
30	Lybie	–	–	1583	124	92
31	Liberia	5	–	–	–	–
32	Mauritanie	448	–	–	–	–
33	Monténégro	1580	250	60	–	–
34	Pays bas	52	561	60		59
35	Polongne	176	–	–	–	–
36	Qatar	10	-	–	–	–
37	Sierra leone	572	4	112		39
38	Soudan	280	1120	–	–	–
39	Suede	584	–	–	–	–
40	Syrie	2155	369	38	442	569
41	Tanzanie	–	-	240	20	8
42	Tago	–	–	–	40	–
43	Tunisie	–	150	781	469	327
44	Turquie	143	966	906	600	921
45	Afrique du sud	–	–	–	–	129
46	Sri lanka	–	–	–	–	16

La suite

Nombre de pays	Les pays	Nombre des conteneurs 20 pieds exporté				
		2013	2014	2015	2016	2016
Totale des exportations par TCs		11764	13231	9628	11487	11513
Totale de pays		33	28	23	22	25

Source : Réalise par nos-soins à partir des Annexes N°15,16, 17,18, 19.

4.1. La répartition du volume d'exportation du sucre blanc par conteneur

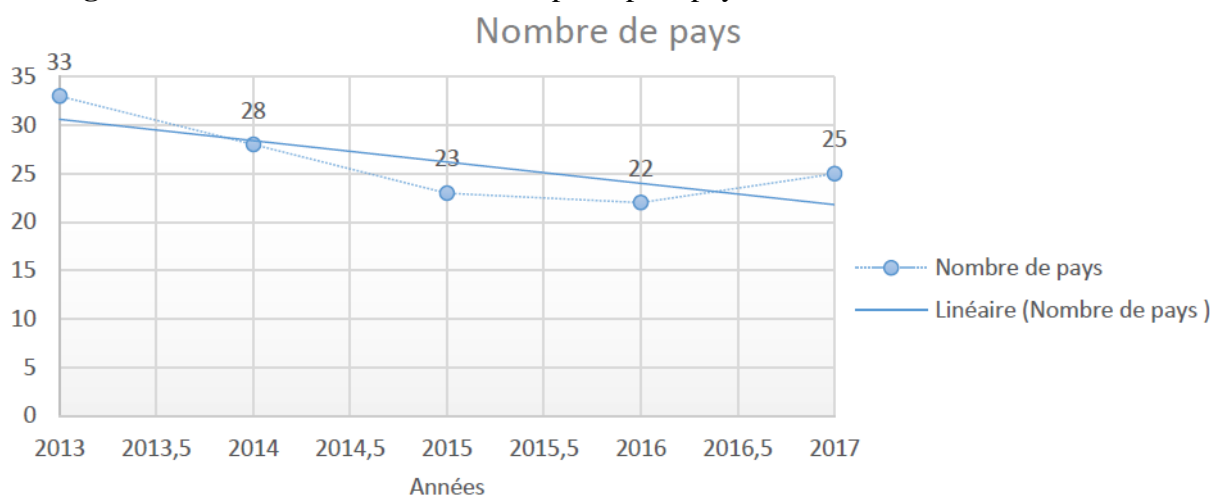
Analyse du tableau N°12

D'après le tableau N°12, nous remarquons que le volume des ventes à l'étranger du sucre par TCs est passé de 11716 en 2013 à 13231 en 2014, par contre en 2014 à 2015 le volume des ventes par TCs a connu une baisse significative avec 9628 TCs, cette baisse peut s'expliquer par l'instabilité politique dans l'environnement national et international de plusieurs pays de moyen orient, ainsi que la forte demande sur le marché locale, ce qui réduit le volume expédié à l'étranger.

En revanche entre 2015 à 2017, le volume des ventes par TCs a connu une augmentation considérable de 9625TCs en 2014 à 11513TCs en 2017, cette augmentation ou niveau des exportation peut être s'expliqué par une augmentation des demande pour certaine pays comme (la Grece, la France, Cap verte).

5.2. La répartition d'exportation du sucre blanc par pays

Figure N°0 6: Le volume des TCs exporté par pays entre 2013 à2017



Source : réalisé à partir des données de tableau N°12

D'après le tableau N°12 et la figure N°07 ci-dessus qui montrent une évolution des exportations par nombre de pays. On peut constater que le nombre des pays vers les quels CEVITAL exporte à diminuer de 33 à 25 pays entre 2013 et 2017. Cela peut s'expliquer par la perte des parts des marchés, qui est dû à agressivement de la concurrence à l'entée de nouveau concourants sur le marché.

D'après le tableau N°12 et la figure N°07 , on peut déduire que le nombre des pays vers lesquels CEVITAL exporte à diminuer entre 2014 et 2017 de 33 à 22 pays, par contre le nombre de TCs par vois maritime n'a pas vraiment changer, puisque CEVITAL à effectuer presque le même volume d'exportation de « TCs » de 11716 TCs en 2013 et 11513 TCs en2017

5. Un comparatif entre les volumes des TCs du sucre exporté durant 2016 à 2017 selon les compagnies maritimes :

5.1. Les exportation en 2016 :

Le tableau N°13 ci-dessus montre le nombre des TCs exportés par chaque compagnie maritime en2016

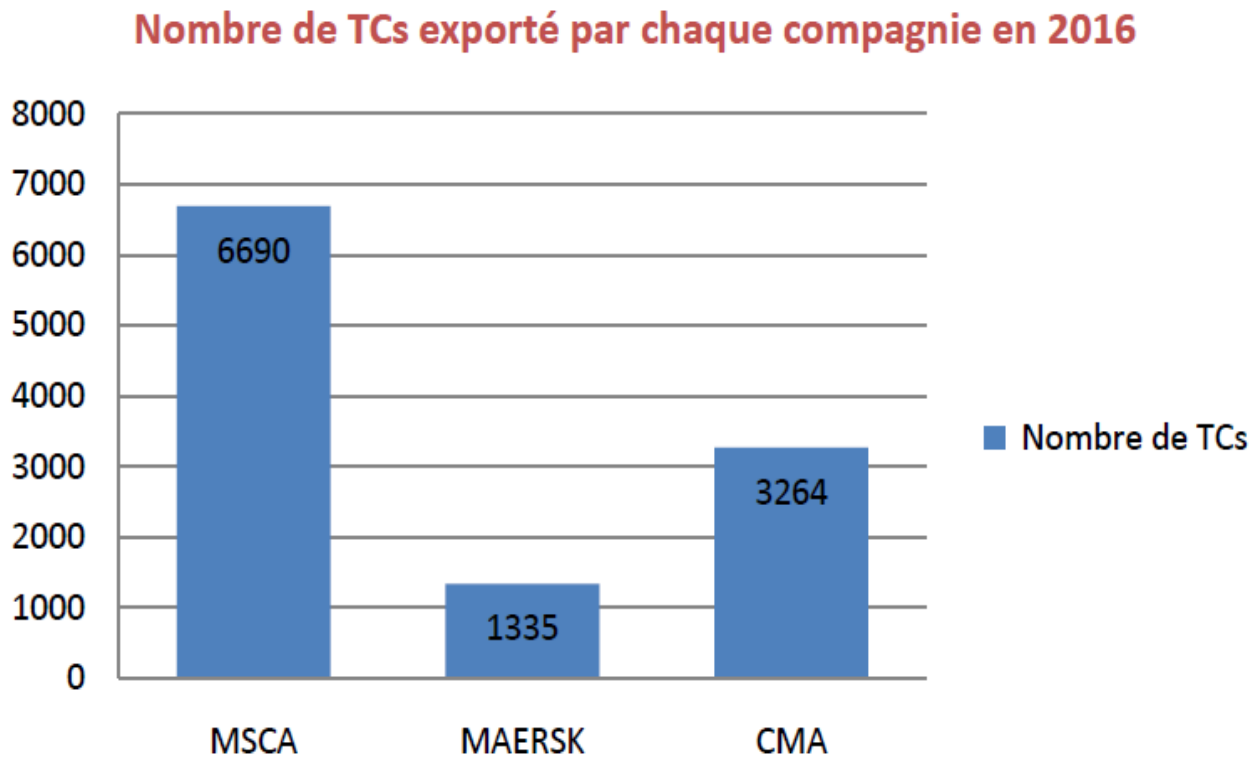
Tableau N°13 : Nombre des TCs Exportés par chaque compagnie maritime en2016

Armateur	Nombre de TCs
MSCA	6690
MAERSK	1335
CMA	3264
Totale	12289

Source : document interne de l'entreprise CEVITAL

La Figure N°08 ci-dessus montre le nombre des TCs exportés par chaque compagnie maritime en 2016

Figure N°08 : Nombre des TCs exportés par chaque compagnie maritime en 2016



Analyse de la figure :

. En remarquant que le nombre des TCs transporté par MSCA(6690) et MERSK (1335) à une très grande différence entre les deux armateurs, par contre entre MERSK(1335) et CMA(3264) le nombre de TCs est proche.

On constate que CEVITAL diversifie et travaille avec plusieurs compagnies maritimes, et selon les besoins qu'il veut satisfaire et selon l'offre de ces compagnies maritimes qui le nombre de lignes régulières qu'elle couvre, le coût, et le délai, ainsi que la qualité de service pour chaque compagnie

5.2. Les exportations 2016

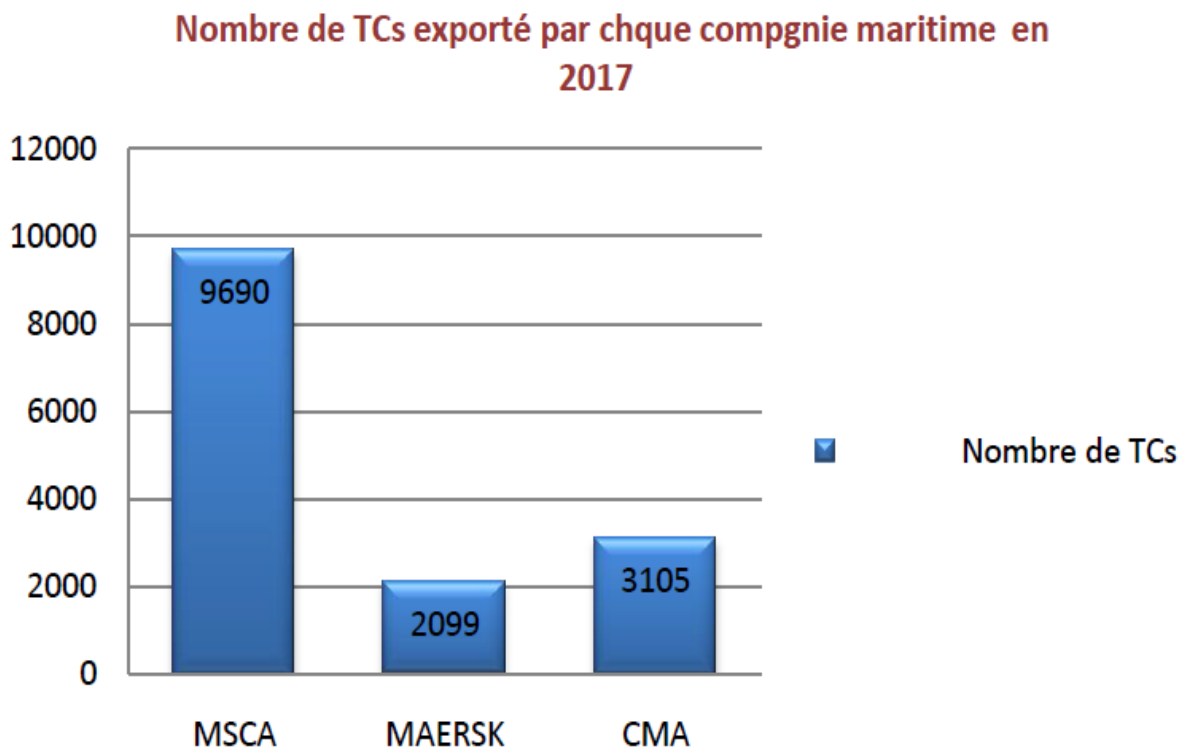
Le tableau N°14 ci-dessus montre le nombre des TCs exportés par chaque compagnie maritime en 2017

Le tableau N°14 : Nombre des TCs exporté par chaque compagnie maritime en 2017

Armateur	Nombre de TCs
MSCA	9690
MAERSK	2099
CMA	3105
Totale	14894

Source : document interne de l'entreprise CEVITAL

Figure N°09 : Nombre des TCs Exportés par chaque compagnie maritime en 2017



Analyse de la figure 2017

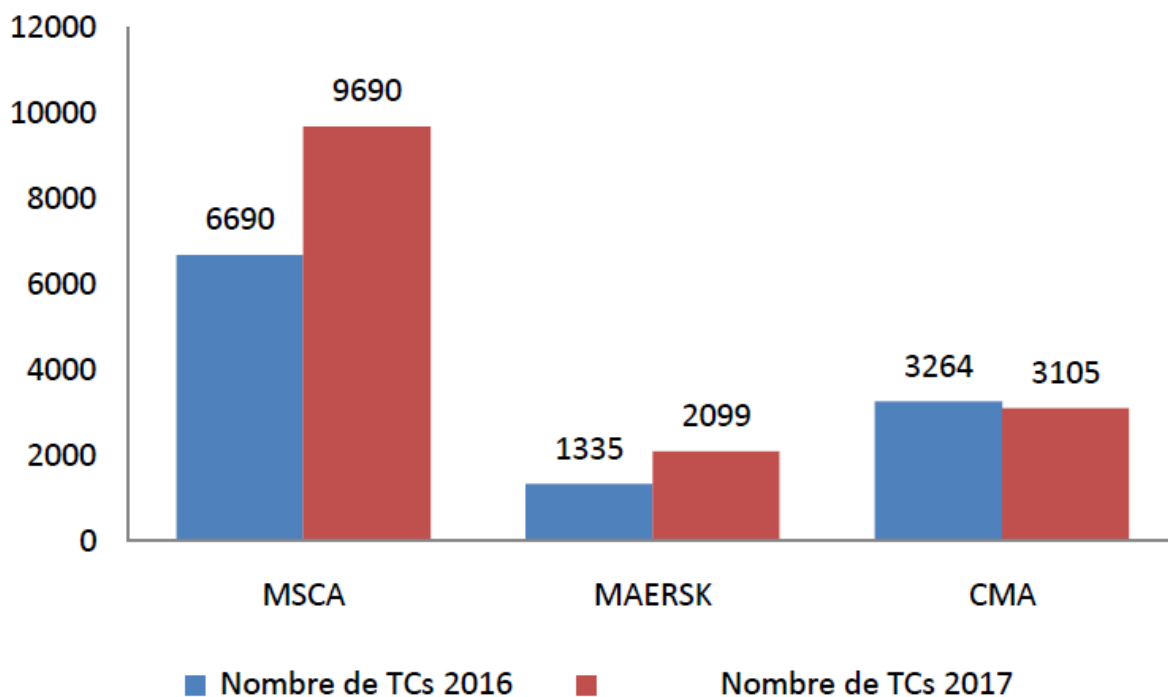
D'après ce graphique nous remarquons que le nombre des TCs exportées sont très loin entre les deux compagnies MSCA(9690) et MAERSK (2099), et un peu proche entre MAERSK(2099) et CMA(3105), l'entreprise CEVITAL fait recours aux mêmes compagnies

maritime, cela signifie que les l'offres de ces compagnies répond à leurs exigences (Qualité de service

La comparaison : Une comparaison est faite entre les deux années d'exportation 2016 et 2017.

La Figure N°09 suivant montre une comparaison entre les exportations selon l'armateur durant les années 2016 et 2017.

Figure N°10 : La comparaison entre les exportations selon l'armateur durant les années 2016 et 2017.



Analyse comparative

Le nombre globale des TCs exporté et passe de **12289** TCs en 2016 à **14894** TCs en 2017, soit une augmentation de **2605** TCs en seulement une année.

On constate une augmentation importante pour le nombre globale de TCs du (sucre exporté) entre 2016 et 2017 pour les deux premier compagnies maritime (MSCA, MAERS) , celui-la peut être expliqué par une augmentation de volume du sucre raffiné destiné à l'exportation et à la politique suivi par l'entrepris CEVITAL pour satisfaire le marché extérieur pour passer ensuite au marché intérieur c'est-à-dire mettre en priorité le marché extérieur avant le marché locale, cette augmentation ou niveau des exportations et dû également au prix raisonnable

des matières premières, ainsi que le niveau des concurrents sur le marché international et moins important ce qui rend l'opération d'exportation plus facile.

Conclusion

Sur le plan pratique et d'après l'étude que nous avons réalisée en sein de l'entreprise CEVITAL, cela nous a permis de collecter des informations sur la structure de l'entreprise ainsi que le processus logistique suivi dans leurs opérations d'exportation, à fin de réaliser ses échanges internationaux et partir de ces informations nous avons réussi à faire une Analyse en terme des exportations du sucre effectuées soit par conteneurs, par pays ou par chaque compagnie.

Le transport maritime demeure toujours le moyen le plus sollicité par l'entreprise CEVITAL dans l'acheminement des marchandises vu les avantages et privilèges qu'il procure au développement de son activité d'exportation

Conclusion Générale

Conclusion générale

Au terme de ce travail, la logistique a joué un rôle important dans le développement de l'entreprise moderne, ou plus explicitement de la firme multinationale.

La logistique, en effet a eu son impact dans l'internationalisation des entreprises au sens large et de la distribution au sens restreint ; cette distribution qu'est la capacité de l'entreprise à atteindre des marchés étrangers, d'une part, en mettant les produits à leurs dispositions via les transports, et de l'autre part en maîtrisant tous les aspects administratifs et techniques de cette opération d'exportation.

De ce côté compétitif des choses que, le transport maritime s'est distingué comme étant le moyen de transport le plus avantageux au point d'avoir une étiquette de grandeur qu'est **LE SHIPPING**, et que la logistique est l'une des conditions sine qua non de la réussite d'une opération d'exportation ou de transport.

En effet, l'une des révolutions logistiques les plus importantes liée au transport maritime est sans doute le conteneur, à la fois emballage et moyen de transport ; ce dernier apporte une réduction des coûts de transport ou fret, la maîtrise du transport en termes de temps et de sécurité,...

De nos jours, on parle de suivi électronique des colis ou conteneurs, en un simple geste (numéro de BL ou numéro de conteneur) le client peut avoir des informations sur sa chaîne logistique ou qu'il soit.

Durant notre stage à CEVITAL, nous avons été au cœur de ces opérations d'exportations, de logistique, et de transport maritime en général ; la maîtrise de ce processus export par voie maritime et de la chaîne logistique (préacheminement, transport principal et post acheminement), a été une tâche délicate pour l'entreprise.

En voyant juste son organisation interne, on comprendra à quel point, elle maîtrise sa chaîne logistique, plusieurs services (Transit, Export, logistique,...), une coordination accrue entre les différents services. Maîtriser ce schéma, s'est être compétitifs en termes de coûts et

de prix, mais surtout la satisfaction de sa clientèle, ce qui lui permet d'assainir son marché à l'étranger.

Dans une entreprise de rang international comme CEVITAL, elle doit choisir suivant des critères bien distincts, ces sous-traitants en matière de transport maritime ou de choix logistique :

- ✓ Choix d'un mode de transport adéquat ;
- ✓ Choix de sa compagnie de transport maritime si c'est le cas suivant un rapport qualité de services offert et prix de transport ;
- ✓ Choix de son type de navigation (Affrètements ou lignes régulières) ;
- ✓ Choix des ports de chargement ou de déchargement ;
- ✓ Choix de son conteneur selon les caractéristiques de sa marchandise ;
- ✓ Satisfaire les exigences en terme de produit, d'emballage ou de conformité des pays de destination ;
- ✓ Choix de ces procédures douanières (maitrise des régimes douaniers économiques entre autres) ;
- ✓ La maitrise de tous les aspects d'une opération export (Négociation, incoterms, règles juridiques internationales, techniques de paiements, maitrise de change ...) ;
- ✓ Choix d'une stratégie export favorable pour engendrer plus de chiffres d'affaires et d'être leaders dans certains marchés.

Nous pouvons dire que CEVITAL, est l'une des firmes les plus réussie en Afrique et prometteuse au monde, et ce malgré la concurrence accrue des pays d'Amérique et d'Asie. CEVITAL a su donc développer son activité à l'international en gagnant en avantages techniques et logistiques et en maitrisant tous les aspects de sa production.

Notre passage a été bénéfique, et a été d'une large complémentarité aux études, que nous avons menées à l'université.

Bibliographie

Ouvrages

- ✓ Auguste- Reynald Werner, «traité de droit maritime générale, Eléments et système, définition, problèmes, principes), Librairie Droz, Genève, 1964.
- ✓ A. Zahi, « Droit des transports ; Cadre juridiques et institutionnels contrat de transport de Marchandises », édition tome 1 Alger 2009.
- ✓ Anne Gratacap, Pierre Médan, « management de la production », DUNOD, 3ème édition paris, 2009.
- ✓ Barbara Lyonnet, Marie-Pascale Senkel, « La logistique », DUNOD paris, 2015
- ✓ Conférences Européenne des ministres des transports, « les nouvelles tendances de la logistique en Europe », paris ,3 et 4 octobre
- ✓ Corinne PASCO, « Commerce international», 6eme édition, DUNOD, paris, 2006.
- ✓ Désiré Loth, « L'Essentiel des techniques du commerce international »Editions PUBLIBOOK, 2009.
- ✓ Donis Chevalier, François Duphil, « transporter à 'interactionnel », 4^{eme} éditions FOUCHER, Vanves, 2009.
- ✓ Frédérique Vallon, « La Mer et son droit, entre liberté et consensualisme, la difficile protection des espaces naturels fragiles », Editions PUBLIBOOK, 2009.
- ✓ Gérard BAGLIN, Olivier BRUEL, Alain GARREAU, Michel GREIF, Christian van DELFT, «management industriel et logistique. » 3em Edition, economica, 2001.
- ✓ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « commerce international ; Gestion des opérations Import- Export », BTS, DUNOD, paris, 2008,
- ✓ Ghislaine Legrand • Hubert Martini, « Le petit export», DUNOD, paris, 2009.
- ✓ Jean Belotti , « Le transport international de marchandise), 5eme édition, Vuibert , paris, 2015.
- ✓ Jean-Claude Dakouri, (Droit des transports maritimes », L'Harmattan, paris, 2014.
- ✓ Khaled Ghédira, « logistique de la production ; approches, de modélisation et de résolution », éditions TECHNIP, 2006.
- ✓ Moïse Donald DAILLY, «logistique et transport international de marchandises.», guide pratique- 1^{er} édition, l'harmattan, Paris. 2013.
- ✓ Anne Gratacap, Pierre Médan, « logistique et Supply chain management », édition DUNOD, paris, janvier, 2008.
- ✓ Robert Noumen, « Éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, 2004.

- ✓ Yves PIMOR, et Michel FONDER, « logistique, production, distribution, soutien. », 5ème édition, DUNOD, paris, 2008.

Les sites internet

- ✓ <http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et approvisionnements>
- ✓ http://www.opalelyon.com/AffichePDF/La_logistiquefonction_strategique_pour_les_entreprises-3301.
- ✓ <http://www.logistiqueconseil.org>
- ✓ <http://image.slideplayer.com>
- ✓ www.snc-leroux.com

Thèse de doctorat

- ✓ Sallah Eddine MERZOUK, « problème de dimensionnement de lots et de livraisons : Application au cas d'une chaîne logistique » Thèse en vue de l'obtention du doctorat, l'Université de Belfort- Montbéliard et de L'Université de Franche- Comté, spécialité : Automatique et l'informatique, 08-11-2007.
- ✓ CYNTHIA Lavoie, « effet de l'optimisation de la chaine logistique sur l'agilité des réseaux d'entreprise » Thèse en vue de l'obtention du doctorat, Université de Québec trois- Rivières, mai 2003.
- ✓ Ali MEHRABIKOUSHKI, « Partage d'information dans la chaîne logistique : “Evaluation des impacts sur la performance d'une chaîne logistique des modes de collaboration mis en œuvre entre les partenaires et des informations échangées. », Thèse en vue de l'obtention du doctorat en Génie informatique ,25 Septembre 2008.
- ✓ MARZOUK Slimane, « La place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia), mémoire de magister en science économiques, Bejaia, 2005.
- ✓ CYNTHIA Lavoie, « effet de l'optimisation de la chaine logistique sur l'agilité des réseaux d'entreprise » Thèse en vue de l'obtention du doctorat, Université de Québec trois- Rivières, mai 2003.

Document

- ✓ Ecole national de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.
- ✓ CCI CÔTE-D'OR, mise à jour Septembre 2014.

Liste des tableaux

Tableau N° 01 : Les obligations respectives des deux parties.....	30
Tableau N° 02 : La responsabilité de transporteur.....	31
Tableau N° 03 : Lois et conventions internationales.....	36
Tableau N° 04 : Les conditions d'application de la convention du Bruxelles.....	37
Tableau N° 05 : Nature des marchandises transportées par voie maritime.....	41
Tableau N° 06 : Les différentes polices d'assurance.....	44
Tableau N° 07 : Risques et garanties en transport maritime.....	45
Tableau N° 08 : Les deux nouvelles règle Incoterms 2010	46
Tableau N° 09 : Le classement des incoterms solen la famille.....	47
Tableau N° 10 : La présentation des 11 incoterms.....	49
Tableau N° 11 : LES INCOTERMS : Répartitions des frais entre vendeur et acheteur.....	53
Tableau N° 12 : La répartition des exportations du sucre conteneurisé par pays entre 2013 à 2017.....	75
Tableau N°13 : Nombre des TCs exporté par chaque compagnie maritime en2016.....	77
Tableau N°14 : Nombre des TCs exporté par chaque compagnie maritime en 2017.....	81

Liste des Figures

Figure N° 01 : Les grandes phases d'évolution de la logistique.....	07
Figure N° 02 : Montre un exemple d'une <i>Supply chain</i>	15
Figure N° 03 : Les différents flux parcourant.....	17
Figure N° 04 : Les incoterms 2010 : La répartition des frais et risques entre le l'acheteur et vendeur.....	51
Figure N° 05 : Organigramme de l'entreprise CEVITAL	63
Figure N°06 : Le volume des TCs exporté par pays entre 2013 à2017.....	77
Figure N°07: Nombre des TCs exportés par chaque compagnie maritime en 2016.....	79
Figure N°08: Nombre des TCs Exportés par chaque compagnie maritime en 2017.....	80
Figure N°9 : La comparaison entre les exportations selon l'armateur durant les années 2016 et 2017.....	81

Table des matières

Table des matières

Remerciement	
Dédicaces	
La liste des abréviations	
Introduction générales.....	01
<u>Chapitre I</u> : Cadre conceptuel de la logistique.....	04
Introduction.....	04
<u>Section 01</u> : Les fondements théorique sur la logistique.....	05
1. Histoire de la logistique.....	05
2. Définition et enjeux de la logistique.....	07
2.1. Définition de la logistique	07
2.2. Les enjeux de la logistique pour l'entreprise.....	09
2.2.1. Les enjeux pour l'entreprise.....	09
2.2.2. Les enjeux pour l'ensemble de l'entreprise.....	09
3. Les différentes types de la logistique	10
4. Le but de la logistique.....	11
5. Les différents types de flux de la logistique.....	11
5.1. Flux logistiques internes.....	11
5.1.1. Flux de la production.....	11
5.2. Flux logistiques externes.....	11
5.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont.....	11
5.2.2. Flux de distribution ou flux aval.....	11
6. Les métiers de la logistique.....	12
<u>Section 2</u> : La chaîne logistique ou « Supply Chain ».....	14
1. Définition de la chaîne logistique.....	14
2. Les flux de la chaîne logistique.....	15
3. Les enjeux de la chaîne logistique.....	17
4. L'optimisation de la chaîne logistique	19
5. La chaîne logistique et le système d'information.....	20
5.1 Définition de système d'information.....	20
5.2. Les avantages attendus du partage d'information dans une chaîne logistique.....	21
6. La différence entre la logistique et la chaîne logistique.....	22

Conclusion	23
<u>Chapitre 02</u> : présentation du transport maritime international des marchandises	24
Introduction.....	24
<u>Section 01</u> : Généralité et évolution du transport maritime international des marchandises	24
1. Généralité sur le transport maritime.....	24
2. Évolution du transport maritime.....	25
2.1. Le transport maritime d'autrefois : Un trafic dangereux et coûteux.....	25
2.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime.....	25
2.2.1. La création des canaux.....	25
2.2.2. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux.....	26
2.2.3. L'innovation des conteneurs	26
3. Définition et types de transport maritime.....	27
3.1. Définition du transport maritime.....	27
3.2. Les types de transport maritime.....	27
3.2.1. L'affairement ou tramping.....	27
3.2.2. Le transport de ligne régulière.....	28
4. Le contrat et la tarification du transport maritime.....	28
4.1. Le contrat de transport maritime.....	28
4.1.1. Les différents types de contrat.....	28
4.1.2. Les parties au contrat de transport.....	29
4.1.3. Les obligations respectives des deux parties.....	29
4.1.4. Les responsabilités du transporteur de marchandises.....	30
4.2. La tarification du transport maritime.....	31
5. Les documents de transport maritime.....	31
5.1. Le connaissement maritime (Bill of lading : B/L).....	31
5.1.1. Les différentes catégories de connaissements	32
5.2. Le manifeste.....	32
6. Les intervenants dans le transport maritime.....	32
<u>Section 02</u> : le cadre juridique et réglementation du transport maritime	36
1. Les conventions et lois sur le transport maritimes.....	36
2. Les techniques du transport maritime.....	37
2.1. Les différentes catégories de navire.....	37

2.1.1. Les navires spécialisés.....	37
2.1.2. Les navires non spécialisés.....	38
2.2. Les équipements portuaires.....	39
2.2. Les principales façons d'utiliser d'un conteneur.....	39
3. Les différents types de marchandises à transporter.....	40
4. L'assurance du transport maritime.....	41
4.1. Définition de l'assurance du transport maritime	41
4.2. Les branches de l'assurance maritime.....	42
4.2.1. Assurance sur corps.....	42
4.2.2. Assurance sur faculté.....	42
4.3. Les garanties et police d'assurances marchandises.....	42
4.3.1. Les garanties d'assurance de transport de marchandises.....	43
4.3.1.1. L'assurance de marchandises « FAP».....	43
4.3.1.2. L'assurance de marchandises « FAP » sauf.....	43
4.3.1.3. L'assurance de marchandises « tous risques ».....	43
4.3.1.4. L'assurance de marchandises « guerre et mines ».....	44
4.3.2. Les différentes polices d'assurance des marchandises.....	44
5. Les principaux risques du transport maritime.....	44
5.1. Les avaries communes.....	44
5.2. Les avaries particulières	45
<u>Section 03</u> : Les incoterms.....	45
1. Définition de l'incoterm.....	45
2. Le classement des incoterms	47
2.1. En fonction de la famille	47
2.2. En fonction du risque.....	48
2.3. En fonction des modes de transport.....	48
3. La présentation des incoterms.....	45
4. Le choix de l'incoterm	51
5. La limite de l'incoterm.....	51
6. Le rôle de l'incoterm	55
Conclusion	53

<u>Chapitre III</u> : Le processus logistique à l'export du sucre blanc par voie maritime	
« CEVITAL ».....	54
Introduction.....	54
<u>Section 01</u> : Présentation de l'organisation d'accueil SPA CEVITAL.....	54
1. La création du groupe CEVITAL.....	54
2. Position géographique	54
3. Les différentes activités de l'entreprise.....	55
3.1. Les Huiles végétales.....	55
3.2. Margarinerie et graisses végétales.....	56
3.3. Sucre blanc.....	56
3.4. Sucre liquide.....	56
3.5. Silos portuaires	56
3.6. Boissons (Eau minérale, Jus de fruits, Sodas).....	57
4. Les missions de l'entreprise CEVITAL	57
5. La structure et l'organisation de l'entreprise CEVITAL.....	57
6. L'organigramme de CEVITAL.....	62
<u>Section 02</u> : Le processus logistique à l'export par voie maritime de « cas de groupe CEVITAL ».....	64
1. Le déroulement de processus logistique à l'export.....	64
2. Les étapes d'une opération d'exportation du sucre blanc par voie maritime.....	67
2.1. Négociation du contrat de vente et la prise de commande	67
2.2. La Facture commerciale « commercial invoice ».....	67
2.3. Etablissement de la notice d'expédition	68
2.4. Préparation de la commande.....	68
2.4.1. Emballages et conditionnement des marchandises.....	68
2.4.2. Etiquetage et marquage des marchandises.....	69
2.5. La programmation et préparation des conteneurs.....	69
2.5.1. La réservation des conteneurs.....	69
2.5.2. La mise à disposition des conteneurs	70
2.5.3 L'accomplissement des formalités douanières.....	70
2.5.4. L'emportage.....	71
2.5.5. Le scellement des TCs.....	72
2.5.6. La mise à quai des conteneurs.....	72

2.5.7. L'embarquement des conteneurs.....	72
2.6. Le paiement.....	72
3. La chaine documentaire.....	73
3.1. Les documents obligatoirement indispensable.....	73
3.1.1. La facture commerciale « commerce invoice »	73
3.1.2. Le connaissement (Biil of lading).....	73
3.1.3. Certificat d'origine	73
3.2. Documents annexes.....	74
4. La répartition des exportations du sucre blanc par voie maritime.....	74
4.1. La répartition d'exportation du sucre par conteneur et par pays.....	74
4.1.1. La répartition d'exportation du sucre par conteneur	77
4.1.2 La répartition d'exportation du sucre par pays.....	78
5. Un comparatif entre les volumes des TCs du sucre exporté selon chaque compagnie maritime durant 2016 à 2017	78
5.1. Les exportations 2016.....	79
5.2. Les exportations 2017.....	80
5.3 Analyse comparatif entre les volumes des TCs exporté selon chaque armateur entre 2016 et 2017	81
Conclusion	82
Conclusion générale	83
<i>Bibliographie</i>	
<i>Liste des tableaux</i>	
<i>Liste des figures</i>	
<i>Tables des matières</i>	
<i>Lexique</i>	
<i>Annexes</i>	

Glossaire

Le glossaire

Affréteur : Personne qui loue un navire ou qui exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètements.

Armateur : Personne qui arme un navire en lui fournissant matériel. Vivres combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

Affrètement : Synonyme de sous-traitance : « on affrète quand on confie l'exécution d'un transport à une autre entreprise, on est affrète quand on exécute un transport pour un autre transporteur ou un commissionnaire ».

Acconage : Action de fournir à un navire du commerce du matériel ; main d'œuvre pour embarquement, débarquement et arrimage de la marchandise.

Acconier : Personne chargé de l'arrimage et désarrimage des cargaisons.

Accostage : C'est le navire qui se met en bord avec le quai.

Assurance : Prestation de service délivrée par un assureur à ses assurés, en contrepartie de la signature d'une police et le versement de la prime, dans des domaines très variés : transport de marchandise, assurance crédit, assurance prospection.

Avarie : non générique des dommages causés aux marchandises lors de transport dans le cadre de l'assurance du transport.

Avis d'arrivée : C'est un document pour informer les clients de l'arrivée de leur marchandises, avec tous les frais (fret, frais d'embarquement).

ASLOG : Association française pour la LOGistique.

Chargeur : Se dit de toute personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer par un transporteur pour compte d'autrui. Synonyme : client.

Circuit : Trajet au cours duquel sont réalisés plusieurs chargements partiels successifs (ramassages) ou déchargement partiels successifs (distributions).

Connaissance B/L (en anglais) : Titre représentant de la marchandise confiée par le Chargeur à un Armateur. Le connaissance est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise au près de l'armateur.

Conteneur : Signifier d'une façon très large contenant emballage.

Cale : C'est la partie la plus basse à l'intérieur du navire.

CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le Développement (CNUCED) est un organe subsidiaire de l'Assemblée générale des Nations unies créée en 1964, qui vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor. Organisation intergouvernementale permanente, la CnuCED compte 193 États membres.

Consignataire : Mandataire salarié de l'armateur ou de propriétaire de la cargaison.

Chargeur : Propriétaire de la cargaison représenté par un connaissement.

Cargo : Navire transporteur de marchandise.

Dédouanement : Ensemble de formalités par lesquelles des marchandises se trouvent libérées des douanes (formalités et déclarations à remplir, droit à pays...etc).

Douane : C'est une administration étatique chargée de contrôler le passage des biens et capitaux à travers les frontières.

Déclaration en douane : acte par lequel une personne manifeste sa volonté d'assigner un régime douanier.

Escale : Lieu de rattachement et de ravitaillement des navires.

Empotage : Remplissage un conteneur.

Fret : Ce terme désigne le prix de transport des marchandises.

Formalités douanières : Sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou une exportation.

Formalités douanières : Sont l'ensemble des déclarations et des opérations à effectuer avant, pendant et après une importation ou une exportation.

Incoterms : Règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international.

Manifeste : Document de bord visé par les douanes des ports de provenance et de destination reprenant l'ensemble des marchandises contenues dans le navire.

Navire : Engin de navigation, au même titre qu'une personne physique, il a un nom, domicile et nationalité. Déterminé à une marchandise importée ou exportée.

Porte-conteneurs : Navire conçu pour le transport des conteneurs.

Tonnage : En anglais tonnage, exploitation à la demande d'un navire généralement non spécialisé et transportant du vrac, liquide ou solide.

Transitaire : Intermédiaire entre l'entreprise et les douanes s'occupant essentiellement du transport des marchandises. Il veille à la bonne marche des livraisons et assiste son client auprès des douanes, en cas de litige.

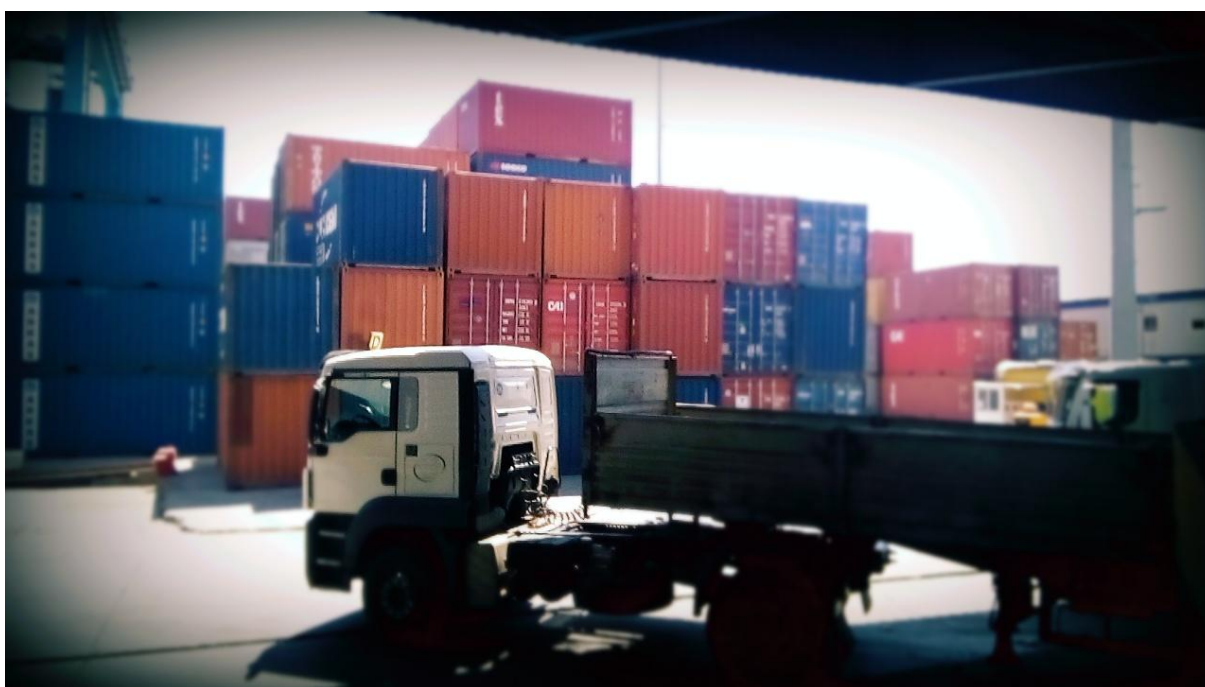
Transitaire : Intermédiaire entre l'entreprise et les douanes s'occupant essentiellement du transport des marchandises. Il veille à la bonne marche des livraisons et assiste son client auprès des douanes, en cas de litige.

Vracs : Il s'agit soit des liquides, surtout produits pétroliers, soit des solides, minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourritures pour le bétail, céréales.

ANNEXES



Annexe n° 03



Annexe n° 05



Annexe n° 06



Annexe n° 08



Annexe n° 09



Annexe n° 10



Le scellé

Résumé

La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tout au long de la chaîne de provisionnement-production- distribution, afin d'assurer la continuité des flux physique et informationnels permettant aux organisations de production de biens ou de services d'assurer l'approvisionnement de leurs centres de transformation ainsi que la distribution des produits auprès du consommateur finale, au bon moment, en bon état, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité

En matière de transport international de marchandise. Le transport maritime reste le premier moyen de transport utilisé dans le monde en termes de volume de la marchandise transportée, en particulier pour les destinations lointaine, sa fonction et de déplacer des matières première vers les zones industrielles de transformation et de répartir des produits finis vers les lieux de consommation.

A travers le stage pratique que nous avons effectué au sein de l'entreprise «CEVITAL » Bejaïa consiste à étudier comment se déroule un processus logistique à l'export par voie maritime. A travers cette étude nous avons étudié les différentes étapes suivies par l'entreprise afin de réaliser une opération déportation du sucre blanc vers la Jordanie

Mots Clés : logistique, transport maritime, incoterms

Summary

The Logistics concern all the operations determining the movement of the products all the lang of the chain of provisioning-production- distribution to ensure the continuity of the physical and informational flows allowing the organizations of production of goods or services of insurance the supply of their centers of transformation as well as the distribution of the products near the consumers final, the good time, in good condition, or good place, at the cheapest cost and with the best quality.

In the international transport of goods. Maritime transport remains the first means of transport used in the world in terms of the volume of goods transported, especially for distant destinations, its function and moving raw materials to industrial processing areas and distributing finished products to places of consumption

Through the practical internship we have carried out or within the company «CEVITAL» Bejaïa is to study how this is a logistics technical process to export by sea. Through this study e studied the different steps followed by the company to carry out an export operation of white sugar to Jordan.

Keywords : logistics, maritime transport, incoterms

