

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, 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

Spécialité : commerce international et logistique

Thème :

**Le rôle du transport aérien dans le
commerce international
Cas Air Algérie cargo**

Réalisé par :

M^{elle} : Tamazeit Sabrina

M^{elle} : Rabhi Wissam

Encadreur :

Mr : Meridja Azeddine

Membre du jury :

Président : Bouderies Malek

Examineur : Belaidi Thinhinane

**Année universitaire :
2022/2023**

REMERCIEMENTS

Le plus grand merci s'adresse au bon dieu, le tout puissant de nous avoir accordé le courage et la volonté pour accomplir ce travail.

Nous tenons à adresser notre vif remerciement à Mr Meridja pour nous avoir encadrés.

Nous tenons à exprimer nos sincères remerciements à Mlle Farah chef département ventes et réseaux de la compagnie Air Algérie Cargo pour l'accueil chaleureux, ainsi que nos sincères remerciements à Mr Kessar et Mr Ouamara pour leur accompagnement tout au long de notre stage, pour leur disponibilité et leur soutien est inestimable pour nous.

Nous tenons également à présenter nos remerciements avec une profonde reconnaissance et gratitude à nos parents, ainsi qu'à Mr B. Abdelkrim et sa femme pour tout ce qu'ils ont fait.

Nous nous remercions pour notre patience, courage et pour tous les efforts fournis afin de finaliser notre mémoire et durant toutes nos années d'étude et d'apprentissage.

A tout personne qui nous aidé de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

DEDICACES

Je dédie cet humble travail :

A toi mon père pour ton soutien, ta patience et ton encouragement ont été des paliers fondamentaux de ma réussite. J'espère bien que je pourrai te rendre fier de moi dans tout ce que j'entreprendrai dans ma vie.

A la mémoire de ma mère, pour tout ce que tu as fait pour moi pendant ta vie. Ta bienveillance ta sagesse m'ont toujours inspiré et guidé malgré que tu n'es pas physiquement avec moi mais tu restes dans mon cœur, que dieu d'accueil dans son vaste paradis.

A mes chers frères Yacine, Amine, Walid pour l'aide, le soutien qu'ils m'ont donné le long de mon cursus.

A mes grands-parents et mes oncles ainsi que mes tantes et à la mémoire de mon oncle amirouche.

A mes meilleurs amies d'enfances Dida, Mamel, Manel, Massilia, Ferial, Hadil et Tinou qui étaient là à mon écoute et à qui je souhaite beaucoup de succès.

A mes collègues et camarades Manel, Dihia, Leticia, Ferial avec qui j'ai partagé les moments de travail et de difficiles périodes ainsi que des moments de joie et de réussite.

A mon binôme Sabrina et toute sa famille.

Wissam

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail :

A ma mère, celle qui m'a donnée la vie, le symbole de tendresse, qui s'est sacrifiée pour mon bonheur et ma réussite, qui a été mon ombre durant toutes les années d'études.

Que dieu la garde et la protège

A mémoire de mon père, j'espère qu'il sera fier de moi là où il est, et que dieu l'accueille dans son vaste paradis.

A mes beaux-parents pour leur soutien et encouragement

A mes sœurs Lynda, Lamia ainsi mes oncles.

A ma binôme Wissam et sa famille.

Sabrina

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre I: Le commerce international et le transport de marchandise..... | 3 |
| Introduction | 5 |
| Section 01 : généralité sur le commerce international..... | 6 |
| Section 02 : les instruments du commerce international | 18 |
| Section 03 : les modes de transport de marchandises à l'international | 24 |
| Conclusion | 28 |
| Chapitre II: Le transport aérien de marchandise | 29 |
| Introduction | 30 |
| Section 01 : définition et caractéristiques du transport aérien..... | 31 |
| Section 02 : l'évolution du transport aérien | 46 |
| Section 03 : l'organisation et la réglementation du transport aérien | 49 |
| Conclusion..... | 59 |
| Chapitre III: Etude d'une opération d'escale au sien d' Air Algérie Cargo | 60 |
| Introduction | 61 |
| Section 01 : présentation générale de l'organisme d'accueil | 62 |
| Section 02 : étude de cas pratique sur les exportations des fruits et légumes | 72 |
| Conclusion..... | 77 |
| Conclusion générale..... | 78 |
| Bibliographie..... | 80 |
| Annexes | |
| Liste des tableaux et figures | |
| Table des matières | |
| Résumé | |

Introduction générale

Introduction générale

Le commerce international occupe une place importante dans les débats de politique économique au cours de la période récente.

Selon les nations, les échanges internationaux sont perçus comme une chance par exemple pour les pays d'Asie qui connaissent une croissance forte en raison de leurs exportations, ou comme une menace, pour les pays développés qui voient la production de nombreux secteurs concurrencée par des importations accrues.

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale le commerce international a pris une ampleur croissante presque toutes les nations sont devenues indépendantes. En 2008, le commerce international a connu, à de très exceptions près, une croissance remarquable, très supérieure à celle de la production mondiale.

Le transport joue un rôle économique dont l'importance ne fait que croître. En effet, le transport de marchandises fut à l'origine même du commerce, lui-même progressivement un facteur important de l'évolution des grandes civilisations.

L'industrie de transport mondial avec tous ses modes, mais en particulier le transport aérien mérite une importance non seulement en terme de développement de l'économie mondiale et le développement des sociétés mais également il fait appel à des technologies très avancées et performante, mais aussi aux facilités et autres avantages offerts aux opérateurs. La demande de transport aérien de marchandises est toujours corrélée à la croissance économique, mais elle est aussi liée aux caractéristiques des marchandises transportées et aux besoins logistiques de la chaîne d'approvisionnement en cause. Le développement de la vente par correspondance et de la chaîne physique d'approvisionnement qu'elle occasionne a fait augmenter la demande de transport rapide et fiable de marchandises entre pays liés par des accords de libre-échange.

Pour traiter et étudier notre thème de recherche nous avons posé la problématique suivante : **comment peut-on procéder pour la réalisation des opérations du fret Aérien**

Et pour répondre à cette problématique, nous chercherons des réponses aux questions secondaires suivantes :

- Quels sont les différents modes de transport à l'international ?
- Quelle est le rôle du fret aérien dans le commerce international ?

Introduction générale

- comment se présente le fret aérien au niveau de la compagnie nationale Air Algérie cargo ?

Le but de notre travail de recherche est de connaître et de pouvoir analyser en profondeur comment le transport aérien impacte le commerce international, ses avantages et ses inconvénients, ainsi que les tendances et les défis actuels dans ce domaine.

Afin de mener bien notre travail nous avons suivi deux méthodes de recherche :

Le premier est l'étude documentaire où nous avons récolté le maximum d'informations à travers les ouvrages (y compris la bibliothèque numérique) ; les revues périodiques ; les conférences données par les spécialistes dans ce domaine.

La deuxième est une étude empirique : qui était indispensable pour voir plus clair enfin de tirer des conclusions à notre étude. Nous avons fait un stage de 30 jours à Air Algérie cargo qui ont partagés avec nous les informations nécessaires pour établir notre thème de recherche.

Pour bien mener ce travail, nous avons devisé en trois chapitres, le premier chapitre sera consacré à une présentation générale du commerce international, avec ses acteurs et nous essayons de voir les différents modes de transport de marchandises l'international et les paramètres de choix de l'un de ces modes. Le Chapitre deux, on abordera le transport aérien de marchandises et ses applications. Le Chapitre trois présentera une étude technique sur le transport de marchandises par Air Algérie cargo. Enfin nous terminerons par une conclusion générale qui fera la synthèse de notre travail théorique et pratique.

***Chapitre 01 : le commerce extérieur et le transport de
marchandise***

Introduction

Le commerce international occupe actuellement une place importante dans les débats politique et économique. Il est défini comme l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandise entre les pays. Il s'agit d'un aspect plus dynamique pour la circulation des biens à travers les régions du monde, et qui seront consommés ailleurs. Le commerce renferme les opérations d'importation, et les opérations d'exportation et du transit.

Ce chapitre est consacré à comprendre le contexte du commerce international au sens étroit, où il est scindé en trois sections, la première section portera d'abord sur les notions générales du commerce extérieur tandis que la deuxième section s'étalera sur les institutions qui règlent et veille au bon déroulement des échanges commerciaux à l'international, et enfin, on s'étalera sur les modes de transport utilisés dans l'acheminement de marchandises à l'international.

Section 01 : Généralité sur le commerce international

Le commerce international des marchandises a beaucoup intéressé les économistes, qui jusqu'à nos jours ont multiplié les travaux pour tenter d'analyser et de comprendre les multiples facettes de ce phénomène et son évolution.

Dans cette présente section nous allons aborder une généralité sur le commerce international.

1.1.Définition du commerce international

Le commerce international est l'échange de biens, de service et de capitaux entre pays. Il implique l'achat et la vente de produits et de services à l'étranger, ainsi que de l'investissement transfrontalier. Le commerce international est favorisé par la mondialisation, les progrès technologiques et les politiques économiques qui encouragent les échanges internationaux. Il peut se faire entre des entreprises, des gouvernements ou du particulier, et peut prendre la forme de transaction bilatérale ou multilatérale.¹

1.2.L'évolution du commerce international

Le développement des moyens de transport de personnes et de marchandises a conduit le commerce mondial à croître plus vite que le produit intérieur brut -PIB- dès XIXe siècle.

Le volume des exportations rapporté au produit intérieur brut réel a atteint un sommet en 1913, avant de redescendre entre les deux guerres mondiales. Depuis 1950, le commerce mondiale a recommencé à croître plus vite que le PIB : entre 1950 et 2010, le volume des exportations mondiales a été multiplié par 33 quand le PIB réel mondial augmentait d'un facteur 8,6. La crise bancaire et financière de l'automne 2008 a conduit à une forte baisse des exportations en 2009, de plus de 12% en volume, mais celle-ci été annulée par un rebond d'ampleur équivalente l'année suivante.

Cette configuration a été profondément modifiée par un changement structurel, une étude conjointe de fonds monétaire international et de la banque mondiale réelle que les changements structurels de l'économie chinoise explique ce rand partie le ralentissement du commerce internationale.

¹ Jaime de Melo – Jean – Marie Grether, commerce international « théorie et application », édition Boeck, Bruxelles 1997.P7

Le commerce a progressé de guère plus de 3% en 2012 et 2013 contre une moyenne constaté de 7,1% entre 1987 et 2007, avant la crise ; pour la première fois en plus de quarante ans, le commerce a progressé plus lentement que l'économie mondiale elle-même.²

L'étude montre que la modification de la relation entre le commerce et l'évolution du PIB mondiale est due essentiellement au changement des chaînes d'approvisionnement commerciales des deux principales économies du monde, les États-Unis et la Chine : dans les années 1990 et 2000, la Chine importait massivement des composants, principalement des États-Unis, pour assembler et les réexporter. La part importée des exportations chinoises est montée jusqu'à 60% au milieu des années 1990, mais elle s'est effondrée à 35% en 2013, les entreprises chinoises utilisant maintenant des composants fabriqués sur place. La croissance des échanges commerciaux internationaux devrait donc ralentir, à moins que d'autres régions telles que le reste de l'Asie, l'Afrique et l'Amérique du Sud, ne prennent le relais.

1.3. Le rôle du commerce international

Le commerce international joue un rôle clé dans l'économie mondiale en permettant aux pays de tirer parti de leurs avantages comparatifs et d'accéder à une plus grande diversité de biens et services.

Voici quelques-uns des rôles clés que joue le commerce international :

- **Favoriser la croissance économique** : le commerce international peut stimuler la croissance économique en permettant aux pays de vendre leurs produits à l'étranger et d'importer des biens et des services dont ils ont besoin.
- **Créer des emplois** : le commerce international peut créer des emplois dans les secteurs de l'exportation en stimulant la demande pour les produits et services nationaux. Cela peut contribuer à réduire le chômage et à améliorer le niveau de vie.
- **Augmenter la diversité des biens et services** : le commerce international peut permettre aux consommateurs d'accéder à une plus grande variété de produits et

² Ibid., p 9

services provenant de différents pays, ce qui peut améliorer la qualité de vie et la satisfaction des consommateurs.

- **Encourager l'innovation** : le commerce international peut encourager l'innovation en exposant les entreprises nationales à de nouvelles idées et technologies provenant d'autres pays, ce qui peut stimuler la concurrence et améliorer l'efficacité des entreprises nationales.³
- **Favoriser la paix et la stabilité** : le commerce international peut contribuer à la paix et à la stabilité en créant des liens économiques entre les pays et en réduisant les tensions et les conflits potentiels liés aux ressources économiques limitées.

1.4. Les documents utilisés dans le commerce international

Chaque expédition de marchandises fait l'objet d'un certain nombre de documents, détaillant les caractéristiques de la marchandise suivant la réglementation en vigueur, et selon le mode de transport.

Ces documents certifient la prise en charge des marchandises par les parties concernées.

1.4.1. Le contrat de commerce international

Chaque opération de commerce international nécessite généralement la formalisation d'un contrat. Ce contrat prend forme lorsque deux parties conviennent des termes et conditions d'une transaction de vente.

1.4.1.1. Définition du contrat de commerce extérieur

Un contrat de commerce extérieur, également connu sous le nom de contrat international, est un accord juridique entre deux parties situées dans des pays différents pour régir leurs relations commerciales transfrontalières. Ce type de contrat est essentiel pour établir les termes et conditions de la vente ou de l'achat de biens ou de services à l'échelle internationale. Pour Jean Belotti, le contrat de transport se définit comme : « le complément généralement indispensable au contrat de vente. Il convient d'en connaître la définition, ainsi que les documents d'accompagnement et l'éventualité d'un contentieux »⁴

³ Ibid., p 12

⁴ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e éditions, Vuibert, paris, 2015, p49.

1.4.1.2. La forme du contrat

Le contrat de commerce international regroupe généralement trois types de clauses :

A. Clauses commerciales

Nature du produit : sa composition, ses spécifications techniques, sa qualité...

- Nature de l'emballage ;
- Délais d'exécution et mode de traitement des pénalités de retard ;
- Protocole de contrôle et d'examen de conformité ;
- Conditions de modification du contrat, par voie d'avenants.

B.: Des clauses financières

- Quantité, prix et montant total, ferme ou révisable, en indiquant dans ce dernier cas la formule de révision ;
- Frais inclus dans le prix, l'incoterm utilisé ;
- Mode de paiement ainsi que la monnaie de facturation et de paiement ;
- Garanties bancaires à mettre en place ;
- Données fiscales et douanières.

C. Clauses juridiques

Elles déterminent toutes les stipulations des lois qui fixent les droits et obligations des cocontractants.⁵

Le contrat de transport comporte obligatoirement les mentions légales suivantes :⁶

- Les références de l'expéditeur ;
- Les références de transitaire au départ ;
- Les références de l'entreprise de manutention du départ ;
- Les références du transporteur ;
- Le lieu de départ ;
- Le lieu d'arrivée ou la destination ;
- Le coût de transport ;
- Le détail des taxes et des tarifs pour les transports aérien uniquement ;

⁵ Michel SAVY, logistique et territoire, édition Rectus, 1993, p 12.

⁶ Jean Belotti, op. Cit, p50.

- Le type de marchandises transportées ;
- Le poids en Kilogramme ;
- La date de départ et la date d'arrivée ;
- Les conditions particulières de vente.

1.4.2. Les documents de prix

On peut distinguer quatre types de documents de prix :

1.4.2.1. La facture pro forma

C'est le document qui précède la conclusion d'une transaction commerciale internationale et qui reprend les caractéristiques de la marchandise : qualité, prix et conditions de paiement. Disponible pour l'acheteur sous forme de bon de commande ou de document de préfinancement export pour le vendeur.

Les factures pro-forma ne sont pas des documents pour les affaires documentaires.

1.4.2.2. La facture définitive (commerciale)

Elle est établie par le fournisseur une fois que la marchandise est effectivement vendue, c'est le document qui concrétise la transaction commerciale entre fournisseur et l'acheteur, la nature, la qualité, le prix unitaire, le poids unitaire, le poids total et le prix total.

A noter : le prix mentionné doit se référer au terme commercial ou incoterm convenu.

1.4.2.3. La facture consulaire

Ce document doit indiquer la description détaillée des marchandises dans la langue nationale du destinataire et selon le tarif douanier de ce pays. Il doit également indiquer la valeur, le poids brut et net, certifier l'origine des marchandises, puis doit être certifié par le consul du pays importateur. Outre les documents de prix mentionnés ci-dessus, l'acheteur peut demander à son fournisseur une note appelée note de frais, car elle détaille tout ce qui a été ajouté au montant de la facture autre que le coût de la marchandise.⁷

⁷ Pasco .C, Commerce international, 4^{ème} édition DUNOD Paris 2002, p31.

Ces factures sont examinées et vérifiées par l'importateur avant que l'achat ne soit finalisé.⁸

1.4.2.4. La facture provisoire

C'est un document établi par le vendeur ne disposant pas de tous les éléments lui permettant de conclure une facture commerciale définitive. Cette facture est obligatoirement suivie par une facture définitive.

1.4.3. Les documents de transport

Les documents de transfert sont les éléments essentiels qui garantissent la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Ces documents varient selon le mode de transport utilisé pour transporter les marchandises en question.

Ces documents sont :

1.4.3.1. Le contrat de transport

Selon Jean Belotti, le contrat de transport est : «le complément généralement indispensable au contrat de vente. Il convient d'en connaître la définition ainsi que les documents d'accompagnement et l'éventualité d'un contentieux».⁹

1.4.3.2. Le connaissance maritime (bill of Lading)

« Le connaissance maritime est un titre de propriété vers le transport, il est négociable, et un exemplaire original de ce titre signé par la compagnie au port de destination sera exigé pour retirer la marchandise à bord ».¹⁰

Le connaissance maritime est établi par la compagnie maritime et signé par le capitaine du navire qui prend en charge le transport de la marchandise.

Le connaissance maritime présente un triple aspect :

- c'est le reçu d'expédition qui prouve que la marchandise a été expédiée d'un port à un autre.

⁸ Moïse Donald Dailly, logistique et transport international de marchandises, guide pratique – 1re édition 2013, Harmattan, p 13.

⁹ Jean Belotti, transport international de marchandises, op.cit., p 49.

¹⁰ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, Gestion des opérations IMPORT—EXPORT, cours, application, Dunod, 2008, p38.

- C'est le titre de propriété des marchandises.
- C'est le contrat de transport dont les clauses sont insérées dans le document lui-même

1.4.3.3. La Lettre de Transport Aérien (LTA)

Le document exigé par Règles et Usances Uniformes (RUU) est la (LTA) qui est émise par une compagnie d'aviation sous forme nominative. Cependant sa transmission se fait par le biais d'un Bon de Cession Bancaire (BCB) émis par la banque au nom de la compagnie d'aviation représentant l'autorisation à accorder la marchandise à son client.¹¹

Comment fonctionne la LTA (lettre de transport aérien) :

La LTA est un document légalement émis par le transporteur, créé par l'expéditeur (qui est responsable des détails que vous transportez), mais en pratique, dans la plupart des cas, il est émis par le transitaire au nom de l'entreprise et constitué par le fret transitaire (sur la base des indications de la lettre d'instruction) pour le compte de l'expéditeur.

Il porte un numéro d'identification de fret, composé du préfixe d'exportateur LTA à 3 chiffres attribué à chaque compagnie aérienne par l'IATA. Contrairement à ce qui est souvent affirmé, la réglementation LTA peut être négociable (article 15 de la Convention de Varsovie). Cependant, dans la pratique, aucune entreprise n'émet de LTA négociable.

1.4.3.4. La Lettre de Transport Routier (LTR)

La LTR est un document de transport par route, émis par le chargeur qui est généralement le transporteur ; qui s'engage à livrer la marchandise au point de destination convenu. Comme pour la LTA, la LTR atteste d'une part la prise en charge de la marchandise en bon état et d'autre part son expédition effective dès la signature par le transporteur. La LTR n'est pas négociable et ne constitue pas un titre de propriété.¹²

¹¹ http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/paczka_g_ea/glosario.pdf, consulté le 23/04/2023 à 10 :48

¹² Ghislaine Legrand, Hubert martini, op. Cit, p51.

1.4.3.5. La Lettre de Voiture Internationale (CIM)

Appelé aussi lettre de voiture ferroviaire (rail way bill). C'est un récépissé d'expédition de marchandise par la voie ferroviaire (convention internationale de Rome 1933). Ce document est constitué de six feuillets dont l'un, timbré à date de la gare de départ, porte la surcharge " duplicata de lettre de voiture" et constitue la preuve de l'expédition de la marchandise. Il est établi par l'expéditeur et la compagnie de transport, à personne dénommée. Il n'est donc pas endossable, de plus il ne constitue pas un titre de propriété.

1.4.3.6. Le récépissé postal

C'est un document établi par le service des postes à personne dénommée. Il concerne l'expédition des marchandises n'excédant pas vingt (20) kilogrammes.

1.4.4. Les documents d'assurance

Les importateurs et exportateurs doivent également assurer et transporter leurs marchandises Par mer ou par air. Les documents d'assurance doivent comporter les informations suivantes : date de souscription, description des marchandises, liste des risques couverts, nom de l'assuré, moyen de transport, mode de constatation des avaries et compétence des tribunaux...etc.¹³

1.4.4.1. La police au voyage

La police au voyage couvre les marchandises provenant de l'étranger (sur un trajet bien déterminé contre certains risques. C'est l'assurance au cas par cas.¹⁴

1.4.4.2. La police flottante ou d'abonnement

Il s'agit d'un contrat global par lequel la compagnie d'assurance couvre automatiquement toutes les expéditions effectuées pour le compte de l'assuré. Chaque expédition doit être déclarée à la compagnie et l'assuré doit être muni d'une attestation d'assurance qui constitue le document justificatif. Dans les deux cas, il est nécessaire que

¹³ CHILION.SLIM, " le contrat international ", Vuibert, paris, 2011, p8.

¹⁴ Denis chevalier, François Duphil, transporter à l'international, p 103.

le document justificatif soit transmissible, c'est-dire qu'il permet la délégation du bénéfice de l'assurance en faveur du porteur des documents. On entend par transmissible, aussi bien Un document établi au nom du souscripteur et endossé par celui-ci, qu'une assurance faite au porteur ou bien pour le compte de qu'il appartiendra.¹⁵

1.4.5. Les documents douaniers

Les déclarations en douane sont visées par le service des douanes du pays importateur et apposées sur des formulaires spécifiques. Il s'agit principalement de formulaires D06 pour l'exportation et D10 pour l'importation. Ces documents comprennent le tarif douanier, la date du dédouanement et la valeur des marchandises qui ont été dédouanées.¹⁶

1.4.6. Les documents annexes

Elles sont des documents annexes que l'importateur peut demander à son exportateur afin de garantir les caractéristiques qualitatives et/ou quantitatives de la marchandise.

Émis par des organismes internationaux qui évaluent la neutralité entre l'acheteur et le fournisseur. Dans ce cadre, plusieurs types de documents sont établis selon la demande. Ces documents sont :

A. Note de poids

La note de poids ou liste de poids est un document destiné à certifier quantitativement la marchandise expédiée. Il peut être délivré par un peseur privé ou par le vendeur.

B. Le certificat d'origine

Souvent émis ou visé par une chambre de commerce, il atteste l'origine ou la provenance de la marchandise. Dans une ouverture de crédit, il est bon de préciser le pays d'origine devant figurer sur ce document.

¹⁵ Oliver Fetterkenecht, Darren pain, Ginger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue « sigma n° 4/2013 »P3.

¹⁶ Code de douane algérien, p74.

C. Certificat de poids

Ce document revêt un caractère officiel, et doit, par conséquent être émis par un organisme officiel ou un peseur juré.

D. Le certificat d'analyse

Certificat établi par un expert ou un laboratoire de la composition du produit analyse devant répondre aux normes indiquées dans le contrat ou éventuellement dans l'ouverture de crédit.¹⁷

E. Le certificat sanitaire

Il s'agit d'un document officiel se rapportant à certaines marchandises comestible, établi et signé soit par un vétérinaire, soit par un organisme sanitaire officiel.

1.5. Les termes de ventes (incoterms)

En règle générale les INCOTERMS ne traitent pas des conséquences qu'entraînent les violations des dispositions contractuelles, ni des exonérations de responsabilité motivées par diverses contraintes. Ces questions doivent être réglées par d'autres dispositions du contrat de vente ou sur la base du droit applicable.

1.5.1. Définition des incoterms

Le mot « Incoterms » est une abréviation des termes anglais « International Commercial terms ». Les Incoterms sont des éléments essentiels et incontournables du contrat achat/vente commercial international de marchandises. En effet, bien qu'ils ne soient pas obligatoires, il est inconcevable à l'export ou à l'import de fixer un prix sans l'associer à un Incoterm, dans la mesure où l'acheteur n'achète pas seulement une marchandise, mais une marchandise rendue à un lieu convenu.¹⁸

1.5.2. Les différents incoterms

- Groupe E (EXW) : Le vendeur met les marchandises à la disposition de l'acheteur dans ses propres locaux (locaux du vendeur).
- Groupe F (FCA, FAS, FOB) : Le vendeur remet les marchandises à un transporteur désigné. L'acheteur assume les frais et les risques du transport principal.

¹⁷ Denis Chevalier. François Duphil, top. Cit, p146.

¹⁸ HADDAD.S, les incoterms 2000, Editions pages bleues, 2009, p.8.

- Groupe C (CFR, CIF, CPT,CIP) : le vendeur assume les frais mais ne supporte pas les risques encourus pendant le transport principal.¹⁹

- Groupe D (DAT, DAP, DDP) : Le vendeur supporte tous les frais et les risques qu'entraîne l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination convenu.

1.5.3. La classification des incoterms

Le tableau ci-dessus définit le classement des incoterms

Tableau N° 1 : la classification des incoterms

| Terms | Anglais | Définition |
|-------|-----------------------------|---|
| EXW | Ex Works | L'obligation du vendeur se limite à la mise à disposition de la marchandise dans son local, c'est l'acheteur qui supporte tous les risques et frais inhérents au transport de la marchandise. |
| FCA | Free Carrier | Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises dédouanées à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur, au lieu ou point convenu. |
| FAS | Free, Along Side Ship | Le vendeur remplit son obligation lorsque la marchandise, dédouanée à l'exportation, a été placée le long du navire, sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu. A partir de ce moment, l'acheteur supporte tous les frais et risques de perte ou dommage que peut courir la marchandise. |
| FOB | Free On Board | Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur, se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire, au port d'embarquement désigné. Les frais de chargement sont payés par le vendeur car ils ne sont pas inclus dans le fret ² . |
| CFR | Cost and Freight | Le vendeur doit payer les frais et le fret maritime pour acheminer la marchandise au port de destination désigné mais le transfert des risques de perte, de dommage et même des frais supplémentaires se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire. |
| CIF | Cost, Insurance and Freight | Ce terme est identique au terme précédent en matière de transfert des risques et des frais. Toutefois, le vendeur a l'obligation supplémentaire de souscrire une assurance maritime, pour l'acheteur, contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise ¹ . |

Chapitre I: le commerce international et le transport de marchandise

| Terms | Anglais | Définition |
|-------|--|---|
| CIP | Carriage, And Insurance Paid Anglais | avec ce terme, les obligations des parties sont identiques à celles du terme CPT à la différence que le vendeur a pour obligation supplémentaire de fournir une assurance pour l'acheteur contre le risque lié au transport jusqu'au lieu de destination convenu. |
| DAT | Delivred At Place | Le vendeur s'engage à remettre la marchandise à disposition, sans obligation d'assurance, au terminal au lieu de transit convenu. |
| DAP | Delivred At Terminal | Le vendeur s'engage à mettre à disposition la marchandise sur le véhicule du transport principal non déchargée et sans obligation d'assurance. |
| DDP | Dlevred Duty Paid | Ce terme définit l'obligation maximale pour le vendeur, dans la mesure où il met la marchandise, non déchargée à l'arrivée, à la disposition de l'acheteur, au lieu convenu dans le pays d'importation. Le vendeur supporte tous les frais et risques jusqu'à livraison chez l'acheteur. Il est chargé également du dédouanement à l'importation ainsi que du paiement des droits et taxes exigibles liés à la livraison de la marchandise au lieu convenu. |

Source : Klein. *Le commerce international*, Edition Lasary 2005, page 175

Il faut noter que le FOB, le CFR et le CPT sont les incoterms les plus utilisés dans le fret aérien en Algérie.

1.5.4. Changements apportés par la version 2020 des incoterms

En 2020 incoterms DAT (Delivred At. Terminal) s'étend et devient le DPU (Delivred At. Place Unloaded). Le lieu de destination peut être n'importe quel lieu et pas uniquement un terminal.

Évolution du FCA avec une option connaissance à bord la nouvelle version des Incoterms 2020 prévoit une évolution pour la règle FCA avec une option Connaissance à Bord. Une option du FCA en cas de paiement via une sécurité bancaire : l'acheteur et le vendeur peuvent convenir que l'acheteur doit donner l'instruction à son transporteur de fournir au vendeur le connaissance comportant la mention de mise à bord après le

chargement des marchandises. Le vendeur étant ensuite obligé de déposer ce connaissement auprès de son institution financière à l'intention de l'acheteur.

1.5.5. Incoterm et garantie du transport

Incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ainsi l'incertitude née d'interprétations différentes de ces termes par les divers pays peut être évitée ou du moins considérablement réduite. Définir les droits et obligations des parties dans un contrat de vente en ce qui concerne la livraison d'une marchandise tangible : prise en charge des frais, des risques et des documents.¹⁹

Bien que les incoterms ne fassent pas partie du contrat de transport, il est important pour le transporteur de connaître l'étendue de la responsabilité du chargeur pour imputation des frais additionnels. Impliquent la maîtrise de la logistique des modes de transport par les parties et en premier lieu le transport maritime compte tenu de son importance. Ne concernent pas le transfert de propriété ; la référence étant le contrat de vente. Les parties ont tout intérêt à préciser dans leur contrat de vente l'incoterm convenu, en faisant.

Section 02 : Les institutions du commerce international

Les institutions qui régulent et interviennent dans le commerce international et dans les transactions financières internationales sont essentiellement :

2.1. L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

L'OMC a été créée à Marrakech à la fin du Cycle d'Uruguay en 1993, mais elle n'est entrée en vigueur que le 1er janvier 1995. L'OMC a été créée pour remplacer le GATT qui tend à être dépassé par l'évolution rapide du commerce mondial.

L'OMC vise à aider les producteurs de biens et de services, les exportateurs et les importateurs à mener à bien leurs activités.²⁰

¹⁹ Guide de l'importateur, Ministère du commerce en Algérie, Direction régionale du commerce de Saïda, Décembre 2025, p23.

²⁰ Aperçu du FMI comme institution financière Rôle et buts du FMI, Revue série des brochures No. 45, Sixième, Edition Organisation et opérations financières du FMI, Chapitre 1. 24 août 2002, p1.

2.2. Le Fonds Monétaire International (FMI)

Le fond monétaire international a été créé en 1944 par la conférence de Bretton-Woods pour organiser les relations monétaires internationales et veiller au respect des règles du traité signé. Le rôle de FMI consiste à aider les pays qui en font la demande, soit financièrement en accordant des crédits internationaux. La contrepartie de cette aide est un fort pouvoir d'ingérence du FMI dans l'orientation des politiques économiques nationales.

2.3. La banque mondiale (BM)

La banque mondiale est créée en même temps que le FMI, elle regroupe la BIRD (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement),

Spécialisée dans le financement de projets d'infrastructure ; l'AID (Association Internationale pour le Développement), qui consent des prêts à des conditions privilégiées aux pays en développement, et la SFI (Société Financière Internationale), qui soutient les initiatives privées débouchant sur des projets rentables. Son action s'inscrit dans la durée. Elle prend en charge des projets en faveur des pays du tiers-monde qui ne pourraient pas être financés par des moyens classiques.

2.4. Le system de SWIFT

Le système SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication) est un réseau de communication sécurisé et standardisé utilisé par les institutions financières du monde entier pour transférer des informations financières.

SWIFT a été créé en 1973 pour fournir une plateforme de communication standardisée pour les banques du monde entier et est devenu le principal système de messagerie pour les transactions financières internationales.

Le système SWIFT permet aux institutions financières de communiquer entre elles pour effectuer des paiements internationaux, des transferts de fonds, des opérations sur titres et des autres transactions financières.²¹

²¹ Le dico du commerce international, sur : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/swift.html>, consulté le 25/03/2023/ à 21:35.

Les messages SWIFT sont envoyés et reçus via des terminaux informatiques sécurisés, qui garantissent la confidentialité et l'intégrité des données. SWIFT est utilisé par plus de 11 000 institutions financières dans plus de 200 pays, ce qui en fait l'un des réseaux les plus vastes et les plus complets au monde. Les normes et les protocoles de sécurité stricts de SWIFT sont régulièrement mis à jour pour garantir que les transactions financières internationales sont traitées de manière rapide et sûre.

2.5. L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD)

L'Organisation mondiale des douanes a été créée en 1947 avec les premières réflexions, par treize gouvernements européens représentés au sein du Comité européen de coopération économique, sur l'établissement d'une union douanière. Le rôle de l'OMD est d'améliorer l'efficacité des administrations douanières membres.

2.6. Financement du commerce international

Les modalités de financement des opérations de commerce international concernent le financement des importations et des exportations. L'exportateur cherchera une forme qui lui offrira le maximum de sécurité et de rapidité de paiement. L'importateur cherchera quant à lui, une forme de paiement qui lui permet d'examiner la marchandise avant de payer tout en voulant que le coût bancaire de l'opération soit le moindre possible.

2.6.1. Les instruments de paiement du commerce international

L'importateur et l'exportateur utilisent les moyens de paiement internationaux pour financer leurs opérations, à savoir : le paiement par chèque, le virement international et les effets de commerce.

2.6.1.1. Le chèque

« C'est un titre de paiement par lequel le titulaire d'un compte donne ordre à son banquier de payer à un bénéficiaire un montant déterminé à prélever sur les fonds ou sur un crédit du titulaire.»²²

²² V. Meyer, C. Rolin : « techniques du commerce international », édition Marie-Odile Morin, 2000, p 90.

Le chèque est négociable, se transmet par le biais de l'endossement. Ce dernier se fait par une signature au verso du chèque (l'endossement en blanc), ou par ordre d'un nouveau bénéficiaire (l'endossement nominatif).

L'émission d'un chèque fait donc intervenir (03) trois parties :

- **Un tireur** : est celui qui donne ordre au tiré de régler la somme indiquée sur le chèque. Le tireur dans ce cas représente la banque de l'acheteur ;
- **Un tiré** : c'est celui qui exécute l'ordre du tireur, qui représente quant à elle la banque du vendeur ;
- **Un bénéficiaire** : c'est la partie qui prend possession des fonds (vendeur)

2.6.1.2. La lettre de change (ou la traite)

La lettre de change est un document commercial, nécessairement rédigé dans les formes prescrites par la loi, par lequel l'émetteur (tireur) donne mandat pur et simple à une personne désignée (tiré) de payer une somme déterminée, dans un lieu déterminé et à déterminée (l'échéance), au porteur légitime (bénéficiaire) de la lettre de change.

2.6.1.3. Le virement international

Un virement bancaire international est le transfert d'une somme d'argent d'un compte à un autre, administré par une banque à la demande de l'importateur (le débiteur), en faveur de l'exportateur (le créancier). L'ordre peut être en monnaie nationale ou en devises étrangères.

Le virement présente une facilité d'utilisation dans la mesure où les transmissions sont rapides, sécurisées et à des coûts réduits. C'est l'un des instruments les plus utilisés pour les règlements internationaux.²³

Cependant, quelques limites existent : l'initiative du virement est, en effet, laissée à l'acheteur ; elle ne présente donc pas de garantie de paiement pour le vendeur.

²³ P. GARSUAULT, S. PRIAMI : «les Opérations bancaires à l'international », BANQUE éditeur, Paris, 2001, p 87.

2.6.1.4. Le billet à ordre

« c'est un écrit par lequel l'acheteur (appelé souscripteur) promet à son créancier , le vendeur (appelé bénéficiaire) , le paiement des sommes dues , à vue ou à échéance sur présentation du billet à ordre à une banque désignée (généralement la banque du vendeur)».

Sur le billet à ordre est mentionné :

- La promesse pure et simple de payer une somme déterminée.
- Le lieu où le paiement doit s'effectuer.
- Le nom à l'ordre duquel le paiement doit être effectué.
- L'indication de la date et du lieu où le billet à ordre est souscrit (c'est-à-dire le lieu de son établissement).²⁴

Avec un billet à ordre, il est possible d'accorder un délai de paiement tout en mobilisant la créance, par escompte, et une bonne reconnaissance de dette. Néanmoins l'émission de billet à ordre est à l'initiative de l'acheteur, il est courir à un risque de perte ou vol, et un risque d'impayé.

2.6.1.5. Warrant

Le warrant est un billet à ordre par lequel le souscripteur s'engage à payer une certaine somme à une certaine échéance. Il distingue du billet à ordre ordinaire par le fait qu'il constitue, en outre, nantissement (garantie) au profit du créancier sur des marchandises déposées dans un magasin général ou dans des entrepôts dont le stock est contrôlé par des sociétés de vérification des stocks.

2.7. Les techniques de paiement du commerce international

Les opérations du commerce international s'accroissent d'un jour à l'autre, dégageant un besoin de financement, et pour la satisfaction de ce besoin, il faudrait des techniques à la fois de garantie et de crédit. A cet effet, on va traiter les crédits import-export, en axant notre travail sur le transfert libre, la remise documentaire, le crédit documentaire et la Lettre de Crédit Stand-by (LCSB),

²⁴ Ibid., P87.

2.7.1. Le transfert libre

De son origine à sa phase de réalisation, cette opération appelée aussi « règlement facture » s'exécute dans le cadre de relation d'affaire entre l'importateur et l'exportateur sans avoir à transiter par le canal bancaire. Le transfert libre appelé encore le virement simple, consiste à transférer le montant d'une transaction à la demande de l'importateur pour le compte de l'exportateur (son créancier) accompagné de documents commerciaux. Tout transfert ne peut être exécuté que sur présentation d'un certain nombre de documents, à savoir²⁵ :

- L'engagement d'importation signé par l'importateur ;
- Une facture définitive domiciliée ;
- Le justificatif douanier 10 exemplaires banque.

Ces documents vont servir comme preuve, qu'il s'agit effectivement d'un transfert à contrepartie physique. Le transfert libre caractérisé par la simplicité de la procédure, la modération des coûts, la rapidité, et la souplesse. Mais il apporte peu d'assurance à l'exportateur qui est exposé au risque de non-paiement puisque l'acheteur prend possession des biens avant de payer. De plus, en n'étant pas basé sur des documents, elle ne prévoit aucune garantie pour se couvrir contre le non-paiement.

2.7.2. Le crédit documentaire

Le crédit documentaire dit Credoc « est l'engagement d'une banque (banque émettrice) de payer un montant déterminé au fournisseur d'une marchandise ou d'une prestation, (le bénéficiaire), contre remise dans un délai fixé, des documents conformes aux instructions de l'acheteur (le donneur d'ordre) prouvant que la marchandise a été expédiée ou la prestation effectuée ».

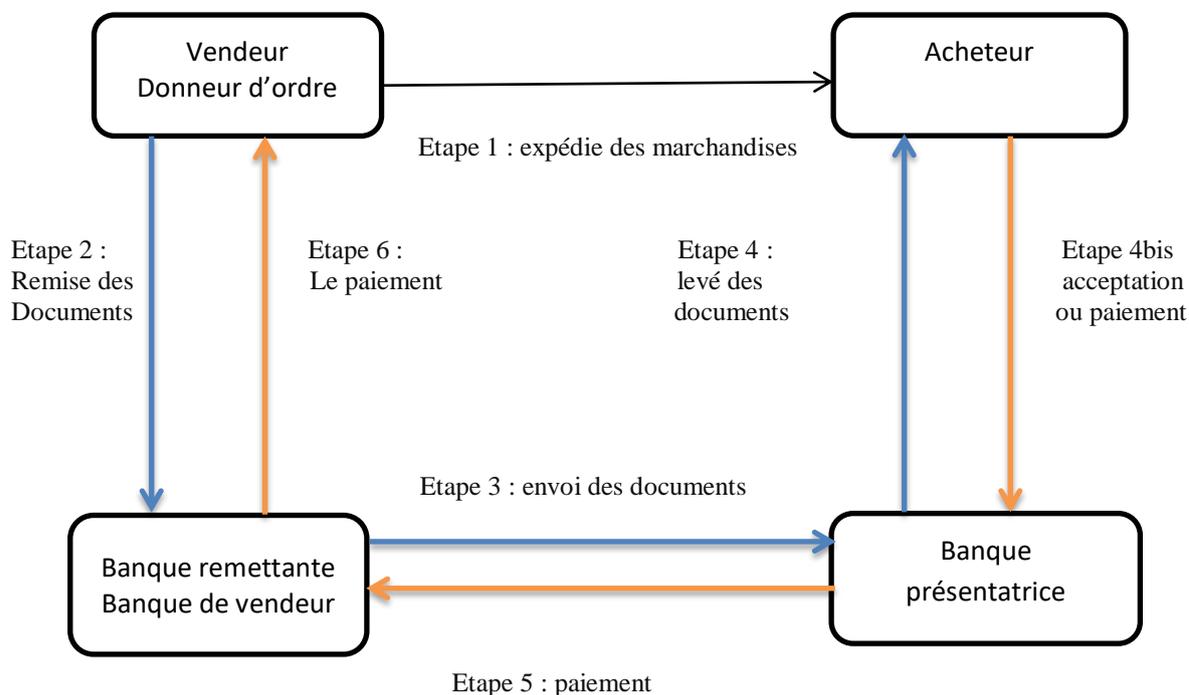
2.7.3. La remise documentaire

La remise documentaire est une technique de paiement dans laquelle une banque a reçu mandat d'un exportateur de ne remettre à l'acheteur les documents représentatifs de la marchandise que contre paiement ou acceptation de l'effet de commerce mais il n'y a pas d'engagement à payer de la part de la banque.

²⁵BOURNAD.R « le commerce international », édition NATHAN, paris, 1993, P 63.

La remise documentaire est utilisable par tout acheteur et fournisseurs souhaitant s'assurer du bon déroulement de son opération commerciale en confiant aux banques, tiers neutres, les documents d'expédition de marchandises.

Figure N° 01: fonctionnement d'une remise documentaire



Source : cours management international

2.7.4. La lettre de crédit stand-by (LCSB)

La lettre de crédit stand-by est une garantie émise par la banque de l'acheteur en faveur du vendeur, pour un montant convenu à la signature du contrat commercial. En cas de non-respects des délais de paiement de la facture, l'acheteur fera appel à cette garantie.

C'est un instrument de sécurité, une « garantie de non-paiement », puisque sa réalisation signifie que le donneur d'ordre n'a pas rempli les obligations qu'il a contractées envers le bénéficiaire.

En pratique, les lettres de de crédit stand-by peuvent servir :

- Soit de moyen d'indemnisation ;
- Soit de garantie du paiement d'un prix.

Section 03: Les modes de transport de marchandise à l'international

Le transport International est un outil stratégique et crucial pour l'acheminer d'une marchandise ou d'un bien ou encore d'un produit donné.

Généralement on distingue plusieurs modes de transport International : le transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime et l'aérien.

3.1. Le transport maritime

On entend par transport maritime tout transport des marchandises effectué par mer. Ainsi le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international, avec des trafics de presque tous types de produits assurant aujourd'hui plus de 70% des échanges mondiaux en valeurs. Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs car il permet de gains de temps et de sécurité qui ne peuvent être négligés, de même il réduit le cout de la manutention et des assurances.

Le transport maritime est généralement approprié pour le transport des quantités de marchandises importantes et volumineuses matérialisé par un contrat dit « le connaissement maritime ».²⁶

Mais le risque, d'avarie, de navigation et surtout de lenteur et de détérioration des produits restent les problèmes majeurs de ce moyen.

3.2. Le Transport routier

Le transport routier est le transport de biens ou de marchandise par route. En effet, le transport routier est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur un territoire donné. Le contrat de transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La tarification prend en compte le poids, la nature de la marchandise et la distance à parcourir. Il a pour avantages une réduction relative du cout et d'un service dit en « porte à porte », c'est à-dire sans rupture de charge entre client et fournisseur Peu couteux et flexible et quasiment sans limite de taille.²⁷

²⁶ Cours de Mr Guendouzi. Master 2 finance et commerce international, transport et logistique international.

²⁷ VENTURELLI. N et MIANI. P, « transport et logistique », édition le Génie des glaciers, Paris, 2010, p 5.

Par contre, le transport routier présente de nombreuses contraintes. Les encombrements sont de plus en plus fréquents, la pollution se développe et la sécurité

Demeure toujours préoccupante. Mais aussi à cause des lieux qui peuvent être desservis, le transport routier ne peut aller d'un continent à un autre.²⁸

3.3. Le Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire se fait à travers la voie ferrée. C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. Le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs.²⁹ Ce type de transport présente la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances transportant les produits métallurgiques, les minerais, les combustibles...

En effet, le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier à savoir le feroutage. Le document de transport utilisé en trafic ferroviaire, est la lettre de voiture CIM. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales.

3.4. Le transport aérien

On entend par transport aérien tout transport de marchandises ou de biens par les aires. C'est le mode de transport qui a connu une croissance significative ces dernières années. En effet, la croissance des échanges internationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à son essor.

Tout comme pour le transport maritime, le transport aérien permet de desservir beaucoup de destinations à travers le monde. Il est approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour la marchandise se

²⁸Présenté par : Mlle YEFSAH Ouiza et M^{lle} ZOUAD Henia, Mémoire Master, UMMTO ? Département des sciences commerciales option commerce et finance international, le rôle du transport dans l'optimisation de la chaîne logistique, année 2017.

²⁹ Christophe Gouel, Nina Kousnetzoff & Hassan Salman, Commerce international et transports : tendances du passé et perspectives pour l'avenir... Conférence en mois de Décembre 2008.

caractérisant par une forte valeur ajoutée. C'est un type de transport utilisé pour les expéditions lointaines. Onéreux, il offre l'avantage de la rapidité.³⁰

Le contrat du transport aérien est matérialisé par la lettre de Transport Aérien LTA.

Etant l'objet de notre étude on pourra apporter plus de détails concernant ce mode de transport qui prend aujourd'hui de plus en plus d'importance. Ultérieurement, dans la troisième section. Les choix opérés en matière de transport ont des répercussions sur l'activité et les performances de l'entreprise qu'elle soit importatrice ou exportatrice. Celles-ci relèvent de trois domaines : commercial, logistique et administratif.

3.5. Le choix du mode de transport

Pour transporter une personne ou une marchandise d'un point à un autre, il est possible d'utiliser successivement plusieurs modes de transport. Les raisons de coût, de rapidité et de sécurité guident le choix des modes de transport qui seront mis en œuvre. Quelquefois, c'est la géographie (contournement ou franchissement d'obstacles naturels), le climat et plus généralement l'environnement qui obligent à utiliser un mode de transport (îles, montagnes, inondations, ...)

Pour réduire le coût, il est intéressant d'emprunter soit des moyens de transport collectifs (train), soit des moyens de transport de grande capacité (barques, porte-containers, ...), soit les deux. Le début de l'itinéraire a alors pour objectif de rejoindre le moyen de transport le moins coûteux ; la dernière partie de l'itinéraire sert à rejoindre le point de destination finale.

Pour réduire la durée, il est intéressant d'emprunter des moyens de transport relativement rapides (automobile, train à grande vitesse avion, ...). Le début de l'itinéraire a alors pour objectif de rejoindre cette fois-ci le moyen de transport le plus rapide ; la dernière partie de l'itinéraire sert à rejoindre le point de destination finale. Le même raisonnement peut s'appliquer à la recherche de la sécurité.

La combinaison de différents véhicules de différents modes de transport pour effectuer un même trajet se nomme transport multimodal. Lorsque le même véhicule est capable de pratiquer plusieurs modes de transport, le véhicule est dit polyvalent (aéroglesseur, véhicules amphibies, ..), mais le mode de transport n'est pas multimodal.

³⁰Jacky Mochel, VOLER A TOUS PRIX VERS UNE COMPREHENSION DES TARIFS AERIENS, Damien Vicq 2006.page 03.

Conclusion

Dans ce premier chapitre, nous avons essayé d'introduire les concepts de base du commerce international qui permettent de mieux conduire une opération d'import d'export, car ces usages facilitent le règlement du processus.

Mais aussi, il permet à l'utilisateur une meilleure maîtrise du traitement des financements import ou export et une bonne connaissance du crédit documentaire, dont nous parlerons au chapitre suivant. Concernant cette présentation liée à la logistique internationale, on peut conclure que l'organisation de celle-ci permet à l'entreprise ainsi qu'aux acteurs de cette chaîne d'améliorer les moyens dont ils disposent pour mener à bien des opérations au niveau international.

Cependant, comme nous l'avons bien développé, le choix de la solution de transport et les exigences pour effectuer une opération internationale dépendent étroitement de plusieurs facteurs liés à la nature de la marchandise, au coût du transport, à la durée du transport ainsi qu'aux risques et garanties couvert par l'assurance.

Cependant, malgré la prédominance du transport maritime dans le transport de marchandises entre les quatre coins du monde, le transport aérien est resté compétitif ces dernières années, et c'est ce que nous verrons dans le deuxième chapitre.

Chapitre II: Le transport aérien de Marchandises

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

Introduction

Le transport aérien est un mode de transport rapide et efficace qui permet de relier des destinations à travers le monde. Il s'agit de l'un des moyens de transport les plus populaires pour les voyageurs et les entreprises. Le transport aérien est assuré par des avions de différentes tailles et capacités, qui peuvent transporter des passagers, des marchandises et des fournitures. Les avions sont exploités par des compagnies aériennes, qui offrent une gamme de services, allant des vols locaux à bas prix aux vols internationaux de luxe. Le transport aérien offre de nombreux avantages, notamment la rapidité, la commodité, la sécurité et l'accessibilité. Il est également important pour l'économie mondiale, car il facilite les échanges commerciaux et le tourisme. Cependant, le transport aérien peut également avoir des impacts négatifs sur l'environnement, notamment en raison des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution sonore. De plus, les coûts élevés du transport aérien peuvent rendre ce mode de transport inabordable pour certaines personnes et communautés.

Dans ce présent chapitre on va illustrer le fonctionnement et la réglementation de ce mode de transport à l'international, sans oublier d'exposer les avantages qui il renferme, mais aussi ses limites.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

Section 01 : Définition et caractéristiques du transport aérien

Le transport aérien est une activité économique organisée qui comprend toutes les opérations de transport de marchandises de tous types et de toutes tailles par avion au niveau d'un pays et au niveau international. Il représente 3% des marchandises transportées en volume mais 10% des marchandises transportées en valeur.

1.1.Définition du fret aérien

Le fret aérien désigne le transport de marchandises par avion c'est un mode de transport rapide et efficace qui permet d'acheminer des marchandises à travers le monde en un temps record selon des procédures défini, sur la base d'une taxation particulière et après l'accomplissement des formalités d'expédition requise.³¹

1.2.Les avantages et les inconvénients du transport aérien

Le transport aérien est un mode de déplacement largement utilisé à travers le monde, offrant des avantages indéniables pour les voyageurs. Cependant, il présente également certains inconvénients qu'il convient de prendre en compte qui sont :

1.2.1. Les avantages

Le transport aérien offre plusieurs avantages significatifs³²:

- **Rapidité** : L'un des principaux atouts du transport aérien est sa rapidité.
- **Accessibilité** : Les aéroports sont présents dans de nombreuses villes à travers le monde, offrant ainsi un accès facile à différentes destinations, même dans des régions éloignées.
- **Confort** : Les avions modernes sont équipés de sièges confortables, d'espace pour les jambes et de divertissements à bord, offrant ainsi un certain niveau de confort aux passagers.
- **Connectivité mondiale** : Le transport aérien facilite la connectivité mondiale en reliant les différentes parties du monde.

³¹ [Http://babylonechat.free.fr:cours_lea/cours](http://babylonechat.free.fr:cours_lea/cours), consulté le 23/03/2023, à 23:20.

³² https://www.lantenne.com/L-avion%C2%A0-un-mode-de-transport-rapide-sur-mais-cher_a16907.html, consulté le 16/03/2023 à 15 :53.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

1.2.2. Les inconvénients

Cependant, le transport aérien présente également des inconvénients qu'il convient de prendre en considération ³³ :

- Coût élevé : Les billets d'avion peuvent être coûteux, en particulier pour les voyages long-courriers.
- Impact environnemental : Les avions émettent des quantités significatives de gaz à effet de serre, contribuant au réchauffement climatique.
- Restrictions de bagages : Les compagnies aériennes imposent généralement des restrictions strictes en matière de poids et de taille des bagages, ce qui peut être contraignant pour les voyageurs qui souhaitent emporter beaucoup d'affaires personnelles. Des frais supplémentaires peuvent également s'appliquer en cas de dépassement des limites de bagages autorisées.
- Dépendance aux aéroports

1.3.Principaux moyens utilisés dans le fret aérien

Il existe deux types d'appareils assurent le transport aérien des marchandises

1.3.1. Les avions cargos (Réguliers-charter):

Egalement appelés avions de transport, leurs vols sont exclusivement dédiés au transport de matériel ou de marchandises.³⁴

Pour la réalisation de ces vols il mis à la disposition deux avion-cargo :

Les éventuelles compagnies d'exportation de produit nationaux hors hydrocarbures peuvent réorienter ce trafic.

- le boeing L 737 assurent la réalisation du programme des vols cargo réguliers constituent également un appoint pour la satisfaction du programme des vols charters.

- Hercules L 382 participent aussi bien à la couverture du programme des vols chartes domestiques nord sud qu'à celle du programme des vols charters internationaux liées principalement au transport des produits avicoles

³³ Le fret aérien pratique, https://www.lantenne.com/Des-obligations-environnementales_a16913.html, consulté le 16/03/2023 à 17 :29.

³⁴ [Http : //www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org), consulté le 24/04/2023 à 22 :57.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

1.3.2. Les avions mixtes régulières :

Ils sont en relation avec le réseau très diversifié de l'ensemble du trafic « passagers » et en enduisent la capacité résiduelle fret.

1.4. La tarification

Une fois que le poids taxable des marchandises est établi, il faut procéder à la taxation (établissement du prix) du transport aérien. Il existe différentes grilles tarifaires en fonction de la nature des colis.

➤ Règle du payant "pour"

Si le tarif fixe est de 5€ pour une marchandise de poids entre 45 et 100kg, et un prix de 4€ pour une marchandise de poids entre 100 et 300kg, l'exportateur qui a 85kg à charger aura intérêt à payer pour 100kg car : $85 \times 5 = 425€$ alors que $100 \times 4 = 400€$.

La compagnie appliquera automatiquement la "règle du payant pour" au bénéfice du chargeur, mais lui fera rarement remarquer qu'il peut charger de ce fait gratuitement 15kg supplémentaires pour atteindre les 100kg !

➤ Le tarif général

Général commodity rate ou (CCR) sont des tarifs Ad valorem dégressif selon le poids, modale suivent la nature de la marchandise.

Ils comprennent une taxe de base (minimum de réception) un tarif pour les poids moins de 45kg et en fin des tarifs encore plus dégressifs pour les tranches de poids supérieures (rabais de quantité).

➤ Les tarifs préférentiels ou Cortes

Il s'agit d'une taxe forfaitaire appliquée à une relation spécifique, offrant des tarifs préférentiels basés sur la catégorie de la marchandise expédiée de manière régulière et continue, à condition qu'elle atteigne un poids minimum. Les réductions par rapport au tarif général peuvent être considérables.

➤ Tarifs spéciaux

Elle sut de ces tarif, on distingue des tarifs ou spécifique (SCR ou spécifique commodity rates) et mis en œuvre dans le même cadre plus et sous la même procédure, il s'applique à certains types de produits en raison de leur importance stratégique ou commerciale pour les pays concernés.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

➤ Le tarif ULD

Il s'agit d'une taxe forfaitaire appliquée à des trajets spécifiques et s'appliquant à une catégorie particulière de marchandises, avec un poids de référence appelé "poids pivot". Si le poids dépasse ce seuil forfaitaire, les kilogrammes supplémentaires seront soumis à un tarif très avantageux.³⁵

1.5. Les documents accompagnateurs des marchandises par voie aérienne

Il existe plusieurs documents qui sont :

1.5.1 La lettre de transport aérien (LTA)

La lettre de transport aérien (LTA), également appelée air waybill (AWB) en anglais, est un document contractuel utilisé dans le transport aérien international de marchandises. Elle est émise par le transporteur aérien ou son agent et sert de preuve d'expédition et de réception de la marchandise.

La LTA contient des informations sur l'expéditeur, le destinataire, la nature de la marchandise, le poids, les dimensions et la valeur de la cargaison, ainsi que les conditions de transport convenues entre le transporteur et l'expéditeur. Elle peut également contenir des instructions pour le dédouanement et la livraison de la marchandise.

La LTA est généralement émise en plusieurs exemplaires, dont un est remis à l'expéditeur, un autre au transporteur aérien et un troisième est destiné au destinataire de la marchandise. Elle peut être utilisée comme titre de propriété de la marchandise et peut être négociable selon les termes de l'accord entre les parties. La LTA est un document essentiel dans le transport aérien de marchandises, car elle permet de suivre la cargaison tout au long du trajet et d'assurer la responsabilité du transporteur en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison.³⁶

³⁵ <https://www.marketing-etudiant.fr/exposes/t/le-transport-aerien.php>

³⁶ [Http : //www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.fr.pdf](http://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.fr.pdf), consulté le 20/04/2023 à 19 :25.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

1.5.1.1. Les types de LTA (lettre de transport aérien)

Voici quelques types courants de LTA :

- LTA neutre : ne comporte pas les coordonnées du transporteur ;
- LTA compagnie : coordonnées pré-imprimées du transporteur émetteur ;
- le cas du groupage aérien : les organisateurs commissionnaires de transport proposent des groupages d'un coût beaucoup moins élevé que les taux de fret ordinaires. Dans ce cas, le groupeur émet une LTA mère (Master Air Way Bill) et autant de LTA domestiques (House Air Way Bill) qu'il y a d'expéditeurs distincts.

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

1.5.1.2. Les réserves faites par le transporteur :

Lors de la réception de la marchandise, le transporteur aérien a la possibilité de faire des réserves spécifiques. Ces réserves seront notées sur la Lettre de Transport Aérien (LTA) et inverseront la charge de la preuve. Toutefois, les compagnies refusent catégoriquement de prendre en charge les colis suspects ou ne correspondant pas aux indications fournies dans la LTA.³⁷

1.5.2. Le contrat de transport aérien :

Le contrat de transport représente un accord juridique entre une compagnie aérienne et un passager ou un expéditeur de marchandises. Son objectif est de définir les droits et les responsabilités de chaque partie en ce qui concerne le transport aérien. En conséquence, l'expéditeur remettra l'envoi accompagné d'un document descriptif et d'un certificat de sûreté.

1.5.2.1. Les obligations des parties :

Il existe des obligations qui incombent à la fois au chargeur et au transporteur aérien comme indiqué dans le tableau suivant :

³⁷ Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, op.cit., P 47.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

Tableau N° 02 : Les obligations des parties

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

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

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

Cette déclaration écrite peut prendre la forme d'une liste de colisage décrivant la totalité de l'expédition. La prise en charge de l'expédition peut être attestée par un billet de bord. Elle détermine le point de départ de la responsabilité du transporteur.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

Celle-ci s'éteint lors de la remise de la marchandise au destinataire ou au porteur du connaissance.³⁸

1.6. L'assurance et garantie des marchandises dans le transport aérien

Le transport de marchandises implique des risques courants, tels que ceux associés à la manipulation et au stockage, ainsi que d'autres risques potentiels tels que les conflits, les grèves et les conditions météorologiques adverses. Par conséquent, il est impératif de mettre en place des mesures de protection contre ces risques. L'exportateur doit identifier les risques qu'il souhaite couvrir et décider s'il est nécessaire de contracter une assurance. De plus, il doit tenir compte du montant des primes à verser, des garanties proposées et du type de police d'assurance avant de sélectionner un assureur approprié.

1.6.1. Objectifs de l'assurance transport

L'assurance offre une couverture pour les dommages aux marchandises, qu'ils soient totaux ou partiels, et elle compense également les limites d'indemnisation versées

1.6.1.1. Indemnisation par le transporteur

Il est déterminé par les conventions à chaque mode de transport. Le montant de l'indemnisation est déterminé en fonction de la masse de la marchandise.

Une telle indemnisation (calculée en fonction de la valeur de la marchandise) n'est possible que si le transporteur n'est pas en mesure de se dégager de sa responsabilité.

1.6.1.2. L'indemnisation par l'assurance

L'indemnisation (calculée sur la « valeur assurée » de la marchandise) dépend des dommages et des risques assurés.

A- Avarie commune

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

³⁸ LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, gestion des opérations import-export, Op.cit., p.38.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

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

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

B- Risques couverts et risques exclus

À l'exception du transport, toutes les marchandises sont couvertes par des polices d'assurance. Nous nous réservons ce qui suit :

- Dans les risques couverts, ceux liés au transport principal, à la manutention, au pré et au post-acheminement.
- Dans les risques exclus, les fautes de l'assuré ou du bénéficiaire, les conséquences des violations de blocus, contrebande et trafic clandestin, le vice propres de la marchandise, la freinte de route, les conséquences de la température, les défauts d'emballage ou de conditionnement et les préjudices financier, commerciaux ou indirects en résultant.³⁹

1.6.2. Le coût de l'assurance

Acheteurs et vendeurs, selon l'incoterm choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance, sauf pour certaines destinations où l'assurance est obligatoire.

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

³⁹ MARCQ (J), Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, Op.cit. p.164.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

Le coût de l'assurance dépend⁴⁰ :

- La nature des marchandises : fragiles, périssables et dangereuses.
- Qualité de l'emballage et de marquage.
- Moyens de transport : aérien, maritime et terrestre, sachant que l'assurance aérienne est environ un tiers moins chère que l'assurance maritime.
- De l'itinéraire et de la zone géographique desservie.
- De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques.

1.6.3. Les garanties

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

1.6.3.1. La nature des garanties

De manière classique, l'assurance couvre les marchandises tout au long des maillons de la chaîne de transport, du départ à l'arrivée. Cette couverture générale évite d'avoir à souscrire des polices d'assurance pour chaque mode de transport utilisé.

Toutefois, à l'arrivée, après un délai maximum, variable selon le mode de transport, la garantie cesse d'exister. Pour se prémunir contre d'éventuels dépassements, dus par exemple à des retards dans l'accomplissement des formalités douanières, il est possible, moyennant une surprime, d'obtenir une prolongation de la durée de couverture de l'assurance transport.

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

Les conséquences du retard (perte de clientèle, surcoût de stockage)⁴¹ ne sont pas couvertes.

Pour pallier les retombées commerciales d'un sinistre (retard, avarie, perte), il est admis que l'entreprise peut souscrire une assurance pour un montant supérieur à la valeur réelle des biens et frais couverts. Certes, les dommages indirects restent exposés, mais en

⁴⁰ BELLOTI Jean, « transport internationale de marchandise », Ed VUIBERT, PARIS, 2012, p 50

⁴¹ MARCQ (J), Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, Op.cit. p.165.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

cas de sinistre transport, la couverture (qui peut être jusqu'à 20% supérieure à la valeur réelle) représente une compensation pour l'entreprise.

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

1.6.3.2. L'étendue de la garantie

Quel que soit le type de contrat, plusieurs risques sont exclus :

- Systématiquement, les risques résultant d'une erreur, d'une contrefaçon ou d'un défaut de la marchandise.
- Sauf couverture par convention spéciale, les risques de guerre, les actes terroristes et les grèves. Cependant, deux principaux types de garantie sont proposés en plus de nombreuses autres formules.

A. La garantie « tous risques »

Le terme "tous risques" ne doit pas être pris à la légère. En effet, de nombreux risques sont expressément exclus, et seuls les risques liés au transport lui-même sont couverts, avec ou sans application de la déduction prévue au contrat. En cas de dommage matériels ou de perte, l'assuré doit seulement prouver le montant estimé de la perte. Il n'a pas à prouver la "cause" à l'origine du constat.⁴²

B. La garantie accidents caractérisés

Cette assurance ne couvre que les dommages et pertes résultant d'événements inclus exclusivement dans le contrat. En cas de dommage matériels ou de perte, l'assuré doit prouver non seulement le montant estimé du dommage mais aussi la « cause » à l'origine du constat.

⁴² Pierre Médan, Anne Grata cap, Logistique et supply Chain management, Dunod, 2008, p 244.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

- Les autres formules le marché français de l'assurance transport offre également toute une gamme de clauses permettant à l'assuré d'adapter la police d'assurance à chaque cas particulier en fonction de la destination, du mode de transport, de la nature de la marchandise, etc.⁴³

1.6.4. Les différentes polices

Parmi ces polices on situe :

1.6.4.1. La police « au voyage »

Elle couvre un acheminement déterminé et unique. Elle est donc adaptée pour les expéditions occasionnelles dont les risques sont limitativement définis.

La cargaison doit être déclarée avant le voyage.

1.6.4.2. La police flottante ou police d'abonnement

Conclue à l'avance pour une période déterminée, elle couvre les expéditions d'un même consignataire, quel que soit le type de marchandise, le mode de transport, le point de départ et l'arrivée. Adaptée aux envois réguliers et de valeurs différentes, cette police est dite « flottante » car elle permet des garanties variables pour chaque envoi.

1.6.4.3. La police de « marché à alimenter »

Adaptée aux expéditions multiples, la nature, la composition et la valeur des marchandises doivent être déclarées à l'avance. Souscrire cette police évite de devoir couvrir chaque expédition avec une police au voyage.

1.6.4.4. La police « tiers chargeur »

L'acheteur/ vendeur sollicite le transporteur (transitaire ou commissionnaire de transport) afin qu'il couvre la marchandise avec sa propre police d'assurance.

En cas de sinistre, c'est aux transporteurs d'engager les formalités auprès de l'assureur.⁴⁴

⁴³ Ibid., p 257.

⁴⁴ DONALD et DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandise, 1ère Edition, L'Harmattan, France 2013, p.374.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

1.7. La réalisation du transport

Afin de bien faire avancer le processus d'expédition des marchandises par voie aérienne, il est nécessaire de :

1.7.1. Conditionnement – emballage

La demande d'une meilleure protection des produits et d'une production dans les délais exige une garantie de la sécurité des marchandises transportées. Par conséquent, l'impact de l'emballage de la cargaison sur le déroulement des opérations de transport est important en termes de temps d'arrêt, de facteur de charge et de risque de dommages. Les termes de base les plus courants sont bundle, package, box ou palette, mais les technologies liées aux unités de chargement évoluent rapidement. L'introduction d'unités de chargement de palettes plus grandes, par exemple des structures mobiles, des conteneurs et des petits conteneurs qui protègent utilement la cargaison, a permis la consolidation rapide de plusieurs unités de chargement dans un seul véhicule, puis dans un train ou un navire. ⁴⁵

1.7.1.1. Le conditionnement

Le conditionnement est un emballage primaire (première enveloppe ou premier contenant). C'est-à-dire celui qui est au contact direct avec le produit. Moins orienté vers la protection contre d'éventuels agents extérieurs, le rôle du conditionnement est de : Protéger le contenu afin qu'il conserve toute sa qualité ;

- Faciliter l'étalage et la reconnaissance du produit dans les points de vente ;
- Captiver le choix du client parmi plusieurs produits concurrentiels ;
- Faciliter l'utilisation du produit à près achat (grâce à sa forme, ses options, son marquage...) ;
- Protéger le consommateur contre d'éventuels risques chimiques ;
- de la pression atmosphérique régnant à bord des avions de ligne (0,75 kg/cm²) pour éviter, par exemple, l'éclatement de sacs en plastique contenant de l'air;

Le conditionnement porte, outre la marque, une multitude de renseignements sur les conditions d'utilisation et de conservation du produit, ainsi que différentes mentions légales obligatoires.

⁴⁵ FEI JIANG, op. Cit, p 59.

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

1.7.1.2. L'emballage

Quel que soit sa forme, ou la matière avec laquelle il est fabriqué, l'emballage a pour fonction principale de protéger le produit contre toute dégradation due à des agents extérieurs. Il permet d'assurer dans les conditions optimales les diverses opérations logistiques sur le produit (manutentions, transport et stockage) :

- Amélioration et sécurisation des chargements / déchargement ;
- Réduction des ruptures de charge lors des acheminements ;
- Réduction des risques d'avaries transport ;
- Accélération du flux de transport multimodal ;

Cependant, la nécessité d'un préacheminement ou d'un post-acheminement par d'autres modes de transport peut introduire d'autres contraintes qui ne sont pas celles du transport aérien et qui dépendent du mode de transport utilisé, des conditions climatiques, de la nature des marchandises, etc.

1.7.1.3. L'étiquetage

L'étiquetage est un processus essentiel dans la gestion des produits, des marchandises et des emballages, consistant à apposer des étiquettes, des marques, des codes-barres ou d'autres informations sur un produit ou un contenant.

L'étiquetage peut servir plusieurs objectifs, notamment l'identification, la traçabilité, la conformité réglementaire, la promotion et la communication d'informations importantes aux consommateurs. Chaque colis doit faire figurer, en caractères indélébiles, l'adresse de l'expéditeur et l'adresse du destinataire.

1.7.1.4. Les unités de chargement (ULD - Unit Load Devices)

Les ULD (Unit Load Device), traduit par "unités de chargement" sont des équipements utilisés pour le transport aérien de marchandise. Les ULD peuvent être des conteneurs aériens (appelés aussi igloos) ou des palettes.

La palette en bois utilisée dans le transport aérien également appelée palette de manutention est un accessoire destiné à rationaliser la manutention, le stockage et le

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

transport de marchandises. Les palettes sont très répandues dans l'emballage, le transport de charge et le stockage.

Quant aux conteneurs, ils ont été prévus pour épouser les arrondis des soutes ou de la cabine des avions, dans lesquels ils seront chargés.

La généralisation de la conteneurisation et des techniques de manutention permet d'offrir aux clients les avantages suivants : acheminement sans rupture de charge, jusqu'à la destination finale ; importante réduction des coûts par allègement, voire suppression de l'emballage ; diminution des risques de vol, détérioration, perte ; possibilité de louer des ULD en vue d'un service « porte-à-porte » ; possibilité de transporter des marchandises périssables grâce aux conteneurs à température contrôlée ; existence de tarifs forfaitaires avantageux sur certaines destinations.⁴⁶

Section 02 : L'évolution du transport aérien

Le premier vol commercial entre Paris et Londres date de 1919 et le premier vol commercial transatlantique passager est intervenu en 1939 par un « Clipper » de la PANAM. A la fin de la seconde guerre mondiale les « Super Constellation » entrent pour la première fois sur l'Atlantique nord en concurrence frontale avec les grands paquebots. En 1958 et 1959 apparaissent les premiers jets (Boeing 707 et Douglas DC 8). Le lancement du paquebot « France » va bientôt représenter un échec pour la Compagnie Générale Transatlantique car il arrive trop tard et à contre-courant sur le marché. La démocratisation du transport aérien apparaît au début des années soixante-dix avec l'arrivée des « gros porteurs » (Boeing 747 et DC 10) et des avions charters.

En 2001, la région Asie-Pacifique, qui représente une part importante de l'industrie du transport aérien, a connu de graves difficultés partiellement imputables aux répercussions du syndrome respiratoire aigu sévère qui a touché la Chine et Hong Kong, Chine. Ces répercussions ont été suffisamment graves pour que la Cathay Pacific Airways, établie à Hong Kong, China envisage à un certain moment d'immobiliser au sol la totalité de sa flotte.

Au cours de ces dix dernières années, les plus grandes compagnies aériennes ont renforcé leurs réseaux de service pour faire face à révolution de la concurrence. La

⁴⁶ Jean BELATTI, transport international de marchandises, 5e édition, Vuibert, Paris, 2015, p 217

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

multiplication des alliances stratégiques marque le début de la restructuration du paysage du transport aérien mondial. Dans cette restructuration, le transport du fret joue un rôle moteur en permettant de dégager des synergies porteuses.

2.1. Evolution de transport aérien de marchandises

La demande mondiale de fret aérien progresse de 3,5% en octobre 2022 par rapport à septembre, avec un volume total de 21,1 milliards de tonnes-kilomètres, indique l'Association du transport aérien international (IATA). Ce résultat pousse l'IATA à un léger optimisme. "Cela indique que l'on constatera en fin d'année l'impulsion qui correspond traditionnellement à la haute saison, malgré les incertitudes économiques", estime le directeur général, Willie Walsh. Cependant, la courbe devrait rester modérée, car les fondamentaux restent préoccupants pour les mois qui viennent.

En glissement annuel, les résultats d'octobre montrent en effet un repli de 13,6% par rapport à l'an dernier. Il est vrai que l'activité du dernier trimestre 2021 était particulièrement dynamique, portée par la reprise économique générale. Mais l'on constate aussi que le trafic d'octobre est en baisse de 6,2% par rapport au niveau pré-pandémique d'octobre 2019. Sur neuf mois, à fin octobre, le trafic mondial est sensiblement stable par rapport à 2019 grâce aux performances du début de l'année (- 0,2%), mais depuis plusieurs mois, l'évolution du fret aérien accompagne le ralentissement général de l'économie.⁴⁷

Des capacités maîtrisées

L'évolution des capacités reste très maîtrisée. En glissement mensuel, l'offre a augmenté de 2%, et en particulier de +2,4% à l'international, à l'amorce de la haute saison. Mais en glissement annuel, la capacité est en repli de 0,6%. Une évolution qui témoigne de la prudence des compagnies aériennes. C'est la première fois depuis avril 2022 qu'une contraction de l'offre est constatée.

La maîtrise des capacités permet d'éviter un effondrement des taux de fret malgré le ralentissement de la demande, contrairement à ce qui se passe dans le transport maritime conteneurisé.

⁴⁷ <https://market-insights.upply.com/fr>

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

Selon les dernières estimations de l'IATA, l'industrie du fret aérien devrait conclure l'année 2022 avec un chiffre d'affaires total de 201,4 milliards de dollars, en baisse de 1,4% rapport à l'année précédente. La recette unitaire devrait. Quant à elle rester en progression (+7,2% par rapport à 2021), même si l'on est loin des taux de croissance à deux chiffres de 2020 et 2021. Le trafic, enfin, devrait s'établir à 60,3 millions de tonnes, soit une diminution de 8,1% par rapport à 2021.

Une chute attendue en 2023

L'année 2023, en revanche, va marquer la fin de ce cycle favorable aux finances des compagnies aériennes en matière d'activité cargo. Selon les prévisions de l'IATA, le chiffre d'affaires devrait s'élever à 149,4 milliards de dollars, soit une chute de 25,8% en glissement annuel. L'activité cargo représentera ainsi 19,2% des revenus totaux des compagnies aériennes, contre 27,7% en 2022 et un record de 40,4% en 2021. Le trafic est prévu en baisse de 4,3%, à 57,7 Mt. Ce ralentissement pèsera lourdement sur la recette unitaire puisque l'IATA anticipe un déclin de 22,6% sur ce point.

Plusieurs facteurs expliquent la dureté de ce retournement. Tout d'abord, la situation économique générale se dégrade, avec une croissance mondiale annoncée en nette baisse. D'autre part, même si elle tend à se stabiliser voire à régresser légèrement, l'inflation reste à des niveaux élevés, ce qui pénalise la consommation et la production.

Les nouvelles commandes à l'exportation, un indicateur connu pour être un bon baromètre de l'évolution du fret aérien, manquent aussi toujours de dynamisme. L'indice PMI mondial reste en dessous du seuil des 50, ce qui témoigne d'une contraction. "La Chine et la Corée ont enregistré une légère hausse des nouvelles commandes à l'exportation en octobre par rapport à septembre, tout en restant sous la barre des 50, tandis que les autres grandes économies ont poursuivi leur baisse", précise l'IATA en insistant sur le cas de l'Allemagne, très touchée par l'impact de la guerre en Ukraine. Dans ce pays, les commandes à l'exportation sont à des niveaux inférieurs à 50 depuis mars.

Enfin, des paramètres spécifiques nuisent au fret aérien. Tout d'abord, après avoir connu une réduction de son différentiel de compétitivité avec le transport maritime, le fret aérien connaît désormais le mouvement inverse. En raison de l'affaiblissement de la demande, les chargeurs n'ont désormais pas de difficultés à accéder aux capacités

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

maritimes, et n'ont donc pas besoin de se tourner vers l'aérien faute de place sur les navires. D'autre part, les taux de fret maritimes ont considérablement diminué, en particulier sur l'Asie-Europe où ils ne sont plus si loin des niveaux pré-pandémiques. L'écart entre les prix du maritime et ceux de l'aérien s'est donc à nouveau creusé.

Ensuite, la forte appréciation du dollar est une mauvaise nouvelle pour les compagnies sur le front des coûts d'exploitation, beaucoup de dépenses étant libellés en dollars, souligne l'IATA. La poursuite du redressement de l'activité de transport de passagers devrait toutefois, en l'état actuel des prévisions, permettre à l'industrie mondiale du transport aérien de sortir du rouge. Le résultat net devrait s'établir à 4,7 milliards de dollars, contre un déficit de 6,9 Md\$ en 2022, 42 Md\$ en 2021 et 137,7 Md\$ en 2020.

2.2.Part de marché Fret Aérien Algérien

S'exprimant en marge de l'exposition de la production nationale destinée à l'exportation organisée dans le cadre du forum d'affaires allégo-égyptien, le DG d'Air Algérie Cargo a fait état d'une croissance dépassant les 22% en termes de bénéfices et d'une augmentation en nombre de vols cargo passant de 1600 à 2000 vols.

Qualifiant cette augmentation d'"excellente" par rapport à l'année 2020, le responsable a indiqué que son entreprise tablait sur un taux de bénéfices plus élevé en 2022, et ce à la faveur de la reprise des vols suite à la levée des mesures préventives liée à la pandémie Covid-19.

M.Midou a fait état également d'une diversification en termes d'offres par rapport à la période de pandémie, ajoutant que la demande s'est accrue en comparaison aux dernières années par les investisseurs et les industriels.

Air Algérie Cargo s'attèle à l'élaboration d'un programme de vols devant être mis en œuvre à partir du deuxième semestre de l'année en cours. Ce programme prévoit un plus grand nombre de vols et davantage de mobilité au trafic de vols cargo tout en diversifiant les destinations, a-t-il fait savoir.

La filiale transporte les produits agricoles, agroalimentaires et pharmaceutiques, en sus des équipements industriels et électroniques, a-t-il mis en avant, ajoutant que l'entreprise examinait le projet d'ouverture d'une ligne cargo Alger- Le Caire dont quatre (4) vols expérimentaux avaient été effectués les six (6) derniers mois.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

Le DG d'Air Algérie Cargo a prévu, dans le contexte de la dynamique que connaissent les relations algéro-égyptiennes, le lancement imminent d'un programme régulier de transport aérien de marchandises Alger-Le Caire.

Section 03 : L'organisation et la réglementation du transport aérien

Le transport aérien est un secteur complexe et hautement réglementé qui joue un rôle essentiel dans la connective mondiale et le commerce international. L'une des principales réglementations du transport aérien est :

3.1. La réglementation

Les politiques gouvernementales qui supervisent l'industrie du transport aérien international ont évolué au fil du temps. Cependant, répondre au défi de la compétitivité dans ce secteur s'est avéré être une tâche ardue. Plusieurs administrations nationales, à divers stades de développement, ont expérimenté un large éventail de politiques visant à assouplir les règlements relatifs à l'admission, à encourager la participation étrangère, à libéraliser l'accès aux marchés et à assouplir les restrictions en matière d'infrastructures.

3.1.1. Les textes

Le principal texte régissant le transport international aérien est la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dont certaines dispositions ont été amendées par le Protocole de la Haye du 28 septembre 1955. Concernant le transport de marchandises, cette convention établit principalement les règles relatives au document de transport utilisé et à la responsabilité du transporteur.

Une nouvelle convention a été conclue en 1999 à Montréal sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ratifiée par l'Union Européenne en 2004, elle est entrée en vigueur en France en juin 2004 pour les transports internationaux de marchandises. À ce jour, 91 pays ont adhéré à cette convention de Montréal. Elle est désormais le texte fondamental régissant ce domaine.

3.1.2. Les conventions IATA

L'International Air Transport Association est une conférence qui regroupe la plupart des grandes compagnies de transport aérien. Ses membres s'engagent à respecter un certain nombre de normes de sécurité et de qualité du service. La convention définit

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

aussi des tarifs communs, dit Tact (the air cargo tarif). Cependant, ceux-ci doivent être considérés aujourd'hui par les chargeurs comme des tarifs de référence. Des frets bien intérieurs peuvent souvent leur être proposés, du fait de plusieurs phénomènes tel que la déréglementation des transports et l'existence d'accords gouvernementaux.⁴⁸

3.1.3 Les alliances

Des concentrations classiques par fusion-absorption sont difficiles à mettre en œuvre dans le transport aérien du fait de la dimension nationale des compagnies, laquelle détermine

En grande partie leur droit de trafic. Aussi, un peu sur le modèle du transport maritime, les grandes

compagnies aérienne sont-elles conclues des accords commerciaux, baptisés « Alliances ». Leur fonction principale est de rationaliser les vols. Aujourd'hui, des concentrations successives ont conduit à une situation d'oligopole, trois des alliances se partageant l'essentiel du marché mondial. Parmi elles, l'alliance Skyteam, dont Air France-KLM fait partie, et Skyteamcargo pour le fret.

3.1.4. Les codes

En France, le Code de l'aviation civile regroupe lois et décrets couvrant l'aviation civile.⁴⁹

3.1.5. Les accords

De très nombreux accords bilatéraux de trafic entre États déterminent les dessertes autorisées, les procédures de désignation du ou des transporteurs, les modalités de soumission aux gouvernements des programmes de vols et des tarifs y afférents en vue d'« homologation ».

Il existe également de très nombreux accords bilatéraux ou multilatéraux entre compagnies aériennes. Ils portent sur l'assistance en escale, l'entretien du matériel, le partage de capacité, les code-shares¹, les accords de tarifs inter- line, etc.

⁴⁸ Chevalier D, Dauphil F, page 172.

⁴⁹ Ce code, modifié le 3 juillet 2011, comporte une partie législative et une partie réglementaire. Le « Transport des marchandises » est traité dans les articles L.321-6 à L.321-7

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

3.1.6. Les arrêtés et décrets

Pour des raisons de sécurité et de sûreté, l'arrêté du 11 mai 2000 fixe les conditions et les modalités d'agrément d'une entreprise ou d'un organisme en qualité d'«expéditeur connu».

3.2. Les techniques du transport aérien

Le transport aérien utilise plusieurs techniques pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises. Voici quelques-unes des principales techniques du transport aérien :

3.2.1 Les appareils

Le transport aérien de marchandise est réalisé actuellement avec trois types d'appareils

- **Les appareils de passagers** : Transportent principalement les voyageurs, mais leurs soutes peuvent accueillir du fret en plus des bagages. Ces appareils sont couramment utilisés pour les trafics de marchandises et pour la poste sur des liaisons intérieures comme extérieures, car les compagnies cherchent à rentabiliser au maximum chaque vol ;
- **Les appareils mixtes** : Leur cabine a été conçue pour accueillir aussi bien des sièges de passagers que du fret sur palettes. Le même avion peut donc charger 1/3, la moitié, 2/3 de fret, en ajoutant ou enlevant des sièges ;
- **Les appareils tout cargo** : Ils ne transportent que du fret. Leurs aménagements intérieurs sont donc étudiés en conséquence.

3.2.2 Le fret aérien

La comparaison des divers types d'offre et de demande dans le secteur du fret aérien amène à distinguer deux types de fret : le fret aérien standard (appelé générale cargo), du fret express.

- **Le fret express**

L'activité express s'est développée en 1975 aux États-Unis, pour pallier des carences du système postal. Elle demeure d'ailleurs dominée par deux américains, FedEx et UPS. L'allemand DHL et le néerlandais TNT Express sont leur concurrent européen. La

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

notion de fret express recoupe trois caractéristiques principales : transport rapide de porte-à-porte, engagement de respect du délai et suivi de l'expédition. Traite essentiellement des petits colis, voire des plis, dans des délais courts (24 à 48 heures).

- Le général cargo

Traite des lots plus importants, des marchandises diverses. Systématiquement transportés en unités de chargement, dans des délais de traitement de 3 à 6 jours en général. En fin, les compagnies aériennes reçoivent la plupart de leur fret par des commissionnaires ou transitaires spécialisés.

3.3. Marché du transport international et formation des prix

Le transport international, comme tout mode de transport, implique trois aspects distincts :

- l'utilisation du parcours ou de l'infrastructure,
- embarquement et débarquement aux terminaux,
- Enfin, le service de transfert lui-même.

Un seul tarif couvre parfois les trois aspects. Le billet de chemin de fer inclut le prix de l'infrastructure, celui du déplacement et parfois, du chargement-déchargement. L'intégration des chaînes de transport conduit aussi à des tarifs qui comprennent les trois services

Peut pas toujours les isoler, l'explication de la formation des prix doit les séparer. Le prix d'un service de transport peut se fixer au coup par coup sur des places ou chez des courtiers. Il peut prendre la forme d'un prix affiché ou tarif. Qu'il soit le résultat d'une confrontation d'offres et de demandes sur des marchés, bourses d'affrètement de navires, ou de concertation entre offreurs comme celle organisée par l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA), que la concertation soit mondiale ou régionale, le prix du transport obéit à quelques principes logiques. Mais le cadre institutionnel construit par les Etats et les organismes internationaux, modifie le fonctionnement des marchés et le niveau des prix. Ce cadre et notamment la réglementation nationale des prix est aujourd'hui remis en cause.

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

3.3.1. La tarification

L'Association internationale du transport aérien (IATA) ainsi que l'ATAF (l'association des transporteurs aériens de la zone franc) établissent les tarifs, mais leur impact demeure limité, car le coût du transport est essentiellement déterminé par les prix du marché pour les liaisons entre les aéroports. Le tarif général, qui s'applique à toutes les marchandises, propose des tarifs réduits en fonction du poids, avec des tarifs exprimés par kilogramme, en fonction de la tranche de poids à laquelle ils se rapportent.⁵⁰

Il existe trois modes de tarification :

3.3.1.1 La tarification d'affrètement

Elle est également soumise à la loi de l'offre et de la demande. Le tarif est généralement calculé par heure de vol.

3.3.1.2 La tarification « marché »

Il est régulé par les règles de l'offre et de la demande dans le secteur du transport aérien. Les tarifs sont sujets à des négociations libres, principalement observées chez les compagnies aériennes qui ne font pas partie de l'IATA ou de l'ATAF. Le coût du transport est généralement établi en fonction de plusieurs facteurs, notamment la nature des marchandises, leur quantité, leur mode d'emballage, la relation commerciale et le profil du client, tous influençant le montant du tarif.

3.3.1.3 La tarification publiée

Les deux organisations mondiales de compagnies aériennes, à savoir l'IATA et l'ATAF, émettent les barèmes tarifaires utilisés par leurs affiliés (connus sous le nom de TACT : Tarif for Air Cargo). Ce tarif est déterminé en prenant en considération le poids taxable des marchandises ainsi que leur conditionnement dans des unités de chargement (ULD). La nature des marchandises, leur quantité, ainsi que la relation commerciale en cours ont un impact direct sur le taux tarifaire appliqué.

⁵⁰ Nadine VENTURRELI, MIANI Patrick, Les mémentos transport logistique, Génie des glaciers 2011, p143

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

3.4. Les intervenants dans le transport aérien des marchandises

Les intervenants dans le transport aérien des marchandises sont nombreux et jouent des rôles spécifiques tout au long de la chaîne logistique. Voici les principaux acteurs impliqués dans le transport aérien de marchandises :

3.4.1. Expéditeurs

Ce sont les entreprises ou individus qui expédient les marchandises. Ils sont responsables de la préparation et de l'emballage des marchandises pour le transport.⁵¹

3.4.2. Transporteurs aériens

Les compagnies aériennes sont les transporteurs qui exploitent les avions pour acheminer les marchandises d'un point à un autre. Elles offrent divers services de fret, des vols commerciaux aux vols cargo dédiés.

3.4.3. Transitaires

Les transitaires sont des intermédiaires spécialisés dans la gestion de la logistique du transport de marchandises. Ils coordonnent les expéditions, gèrent la documentation, et peuvent organiser le transport terrestre pour acheminer les marchandises vers et depuis les aéroports.⁵²

3.4.4. Agents de manutention au sol

Ces professionnels assurent la manipulation des marchandises à l'aéroport, y compris le chargement et le déchargement des avions, ainsi que le stockage temporaire.

3.4.5. Agents de fret aérien

Ces agents travaillent pour les compagnies aériennes ou les transitaires et sont responsables de la réservation de l'espace cargo, de la gestion de la documentation et du suivi des expéditions.⁵³

⁵¹ Ibid., p102.

⁵² [Http://media.espace-competences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf](http://media.espace-competences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf), op. Cit

⁵³ François DUPHIL, op. Cit, p104

Chapitre II : le transport aérien de marchandise

3.4.6. Organismes de contrôle et de sécurité

Ils veillent à la conformité aux réglementations en matière de sécurité et de douane. Les organismes de sécurité aéroportuaire et les douanes sont essentiels pour le dédouanement des marchandises.

3.5.7. Autorités aéroportuaires

Les gestionnaires d'aéroports fournissent les infrastructures et les services nécessaires au transport de marchandises, notamment les installations de stockage et de manutention.

3.4.8. Compagnies d'assurance

Les compagnies d'assurance fournissent des polices d'assurance cargo pour couvrir les marchandises en cas de dommages ou de pertes pendant le transport.

3.4.9. Clients destinataires

Ce sont les destinataires finaux des marchandises, tels que les entreprises ou les individus qui reçoivent les produits à leur arrivée à destination.⁵⁴

3.4.10. Autorités de régulation

Les agences gouvernementales et les organismes de régulation veillent à la conformité aux lois et règlements en matière de transport aérien de marchandises, de sécurité et de douane.

⁵⁴ François DUPHIL, Transport à l'international, 4e édition, ed Foucher, Paris, P100-101

Chapitre II: le transport aérien de marchandise

Conclusion :

Le transport aérien est essentiel pour relier différents pays à l'économie mondiale et les aider à accroître leur niveau de productivité au profit de l'économie nationale. L'aviation relie les entreprises à un large éventail de marchés mondiaux, permettant à leurs produits d'atteindre une clientèle qui serait autrement beaucoup plus petite.

Le marché de l'aviation sera assurément très dynamique au cours des prochaines années. La demande de transport aérien augmente et de plus en plus de pays tentent de mieux harmoniser les règles du marché aérien au niveau mondial. C'est la raison pour laquelle de plus en plus d'accords aériens suprarégionaux voire transcontinentaux sont conclus dans le monde entier.

Le transport de marchandises, activité spatiale par excellence Le transport de marchandises fait partie intégrante de ce développement économique national et mondial. Il s'inscrit pleinement dans la complémentarité des performances des composants du système productif, le tableau entrées-sorties donne une image très simplifiée. Il est clair que l'activité de transport ne peut exister indépendamment d'autres activités (un camion qui roule à vide, sans le charger avec les produits d'une autre activité, ne produit aucun transport, etc.). Au contraire, d'autres activités, y compris des activités tertiaires, à un point ou à un autre de la chaîne de fabrication et de distribution font appel à l'activité de transport.

Chapitre III : Etude d'une opération d'escale au sien d'Air Algérie cargo

Introduction

Le fret aérien, important dans le commerce algérien, sert de complément aux autres modes de transport maritime, ferroviaire ou routier.

L'activité fret a débuté chez AIR ALGERIE en même temps que celle des passagers. Air Algérie cargo est la division de fret aérien de la compagnie aérienne nationale d'Algérie. Elle offre des services d'exportation de marchandise par voie aérien vers plusieurs destinations dans le monde entier.

La compagnie air Algérie cargo est un choix de confiance qui cherche à exporter ou importer des marchandises en toute sécurité, efficacité, rapidité.

Dans ce chapitre, nous suivrons une procédure de transport de marchandises à destination de l'extérieur et les formalités liées à cette opération, après avoir donné un aperçu sur la compagnie air Algérie cargo et les différents services qu'elle referme.

Section 01 : présentation générale de l'organisme d'accueil :

Air Algérie Cargo, Entreprise Publique Economique, Société par Actions EPE/SPA au capital social de 2 000 000 000 DA.

1.1. Présentation et fonctionnement de la compagnie air Algérie cargo :

Air Algérie cargo est une filiale de la compagnie nationale de transport aérien EPE SPA air Algérie, créé le 01 novembre 2016. Elle est spécialisée dans les activités liées au transport aérien du fret et de la poste.⁵⁵

Air Algérie cargo est l'agent de vente principal d'air Algérie et son assistant cargo au sol, son service d'assistance est fourni également aux compagnies étrangères.

La présente organisation d'air Algérie cargo vise à assurer la commercialisation du transport du fret d'air Algérie et la prise en charge des services du handling fret et de la consignation sous douanes pour la compagnie mère et les autres compagnies. Elle est composée de cinq structures organisationnelles liées à la direction générale :

- direction de l'administration générale ;
- direction commerciale ;
- direction des opérations fret ;
- département de contrôle de gestion et audit ;
- département qualité et HSE.

L'ensemble des structures de l'organisation est engagé dans la gestion des activités assignées conformément aux exigences réglementaires et légales en matière de sûreté et sécurité.

Les relations d'air Algérie cargo avec les structures d'air Algérie sont des relations de type fournisseur-client.

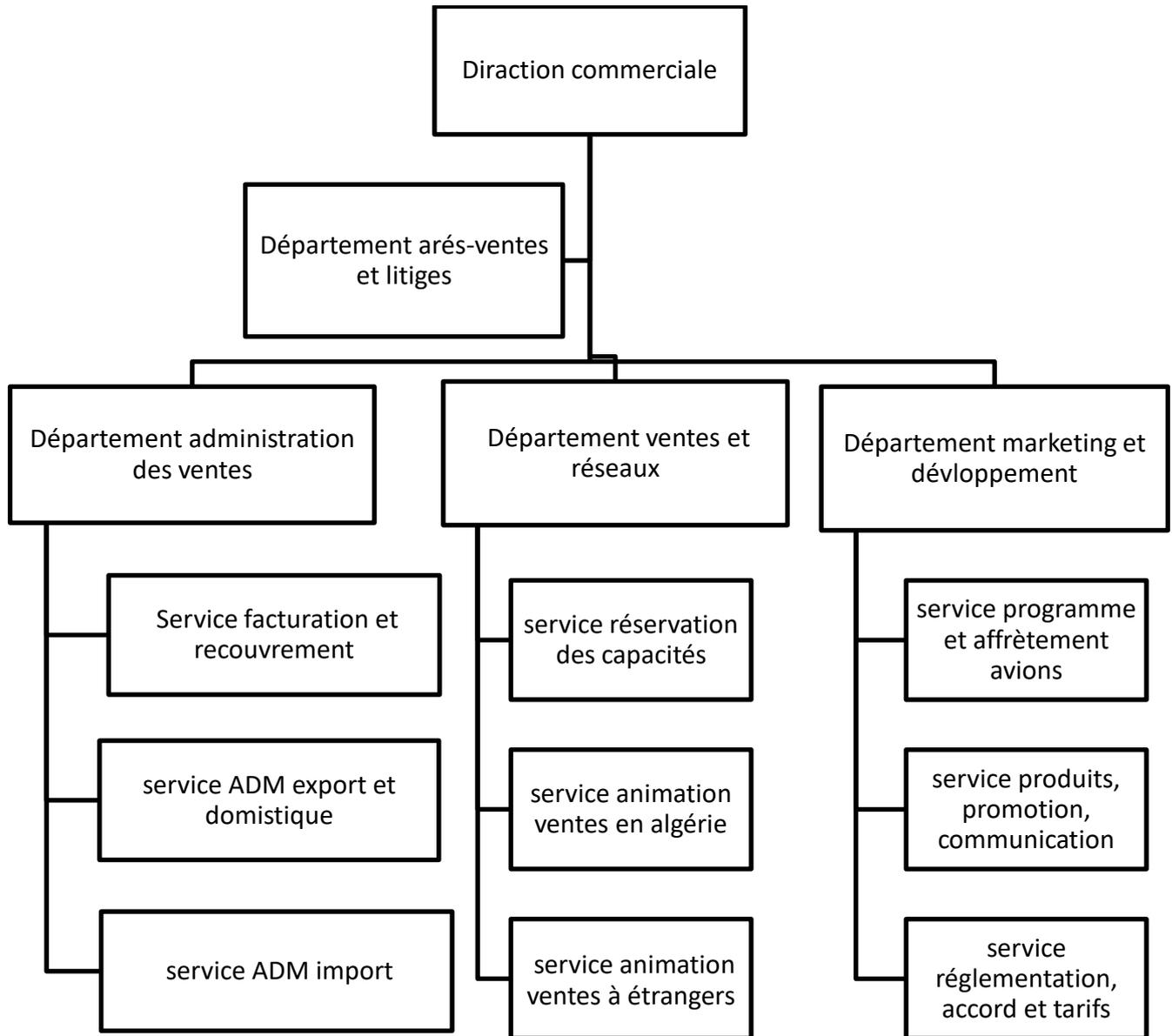
Dans la mise en œuvre de son organisation, air Algérie cargo entretient des relations fonctionnelles avec les structures d'air Algérie, notamment en matière de sûreté, sécurité et sur le plan des opérations.

L'organisation afférente aux structures régionaux en dehors de la base d'Alger est inscrite comme organisation cible et sera effectif après rattachement.

⁵⁵ Manuel d'organisation d'Air Algérie Cargo

1.1. organigramme

Figure N03 : organigramme de la direction d'Air Algérie Cargo



Source : document interne de manuel d'organisation d'Air Algérie Cargo

1.2. Missions générales et responsabilités des directions

Chaque entreprise se décompose par des directions on va situer quelque mission de ces direction et leurs responsabilité.

1.3.1. Direction commerciale

Les missions de la direction commerciale sont :

Concevoir la stratégie commerciale de l'entreprise en matière de transport fret et poste pour maximiser les recettes et la mettre en œuvre en déployant les ressources optimale ment adéquates.

Les Responsabilités de la direction commerciale sont :

- élaboration et mise en œuvre du plan marketing de la filiale en matière de vente et transport fret ;
- conception et élaboration du programme des vols cargo et participation à la programmation des vols mixte.
- collecte et analyse des informations statistiques. etc.

1.3.1.1. Département après-vente et litiges

Les missions de département après-vente et litiges sont :

Assurer une écoute client permanente, conformément aux clauses contractuelles et réglementaires applicables.

Leurs Responsabilités sont :

- assurer aux clients un suivi commercial en cas de problème durant le processus commercial ;
- gestion de la relation client (l'enregistrement de réclamation, la réalisation d'enquêtes de satisfaction) ;
- élaborer ou participer à l'élaboration de la stratégie relation clientèle et déterminer les plans d'action annuels et les objectifs du service Etc.

1.3.1.2. Département marketing et développement

Les Missions de département marketing et développement sont :

Elaborer et mettre en œuvre la stratégie d'approche marchée et développer la politique de promotion du produit.

Leurs Responsabilités sont :

- Participation à la définition de la politique commercial d'air Algérie cargo en matière de programme de vols, tarif et plan de promotion ;
- Développement d'une stratégie marketing compétitive à long et moyen terme de produit fret et poste ;
- Etude des projets d'accords susceptibles d'intéresser la compagnie et entreprendre les négociations Y afférentes.

1.3.1.2.1. Service programme et affrètement avions

Les Mission de service programme et affrètement avions sont :

Elaborer le programme d'exploitation des vols cargo et charter, et le suis du programme d'exploitation des vols mixtes.

Leurs Responsabilités sont :

- formalisation du programme d'exploitation des vols cargo régulier et charter ;
- suivi de l'évolution du booking cargo et maintien ou l'annulation des vols en coordination avec les structures des vente ;
- obtention des droits de trafic, clearance, handling et lancement du vol.

1.3.1.2.2. Service produit, promotion et communication

Les Missions de Service produit, promotion et communication sont :

Conception des produits fret (mix marketing par service offert) et participation dans l'élaboration du plan de promotion et de communication.

Leurs Responsabilités sont :

- détermination du budget publicitaire ;
- Assure la remontée de l'information concernant les produits non conformes, par l'élaboration des sondages ;
- Améliorer d'une manière continue la qualité de service.

1.3.1.2.3. Service réglementation accord et tarif

Les Missions de Service réglementation accord et tarif sont :

L'élaboration et le suivi de la politique tarifaire et mise en place des accords.

Leurs Responsabilités sont :

- participer à l'élaboration de la politique tarifaire d'air Algérie cargo et de la gestion des accords commerciaux ;
- améliorer d'une manière continue la qualité de service ;
- veille au contrôle et de la conformité des tarifs en matière de transport de fret et poste.

1.3.1.3. Département ventes et réseaux

Les Missions de Département ventes et réseaux sont :

Développer et animer le réseau de vente en Algérie et à l'étranger, propre ou intermédiaires (GSA).

Leurs Responsabilités sont :

- Participation à l'élaboration de la politique commerciale et marketing et suivi des tableaux de bord ;
- Gestion des interfaces avec les acteurs de la chaîne de fret sur les réseaux internationaux ;
- Suivi des contrats GSI / GHA étrangers : négociation, édition, révision des clauses, enregistrement, classement.....etc.

1.3.1.3.1. Service réservation des capacités

Les Missions Service réservation des capacités sont :

- Emission des titres de transport fret (LTA) ;
- Accomplissement des formalités de réservation via le système informatisé d'exploitation ;
- Gestion des documents commerciaux mise à sa disposition.

Leurs Responsabilités sont :

- rendre compte à l'égard de la sûreté et sécurité des vols.
- veiller au respect des normes SMQ / SMS / HSE ainsi que la sûreté en vigueur.

1.3.1.3.2. Service animation vente en Algérie

Les Missions Service animation vente en Algérie

- suivre et gérer les ventes à l'effet de développer l'activité fret sur son secteur ;
- suivi et évaluation des ventes des escales domestiques.
- Participation à la promotion de l'activité de son secteur.

Leurs Responsabilités sont :

- collecte et analyse des informations statistiques en rapport avec son réseau.
- suivi des chargements et analyses des ventes des vols mixtes.
- participation à la promotion de l'activité de son secteur.

1.3.1.3. 3. Service animations vente à l'étranger

Les Missions de Service animations vente à l'étranger sont :

- collecte et analyse des informations statistiques en rapport avec son réseau.
- proposition d'une structure tarifaire répondant aux besoins de son marché.
- participation à la promotion de l'activité de son secteur.

1.3.1.4. Département administration des ventes

Les Missions de Département administration des ventes sont :

Assurer le suivi des ventes directes et indirectes de la filiale et le reporting des données commerciales, dans les meilleures conditions de délais et de fiabilité requise.

Leurs Responsabilités sont :

- établissement et transmission des facteurs clients ;
- recouvrement et suivi des créances clients ;
- établissement des synthèses statistiques des recettes.

1.3.1.4.1. Service facturations et recouvrement

Les Missions de Service facturations er recouvrement sont :

- réception des LTA émises et effectue les contrôles physique et comptable.
- gestion des bons de commande des clients en compte.
- organisation des actions de recouvrement et de relances.

Leurs Responsabilités sont :

- gérer et procéder à l'émission de la facturation des clients en compte et s'assurer du suivi de l'évolution des créances clients et leurs recouvrements.
- maintenir la créance a un niveau aussi bas que possible.
- veille au respect des normes SMQ / SMS / HSE ainsi que la sureté en vigueur.

1.3.1.4.2. Service ADM export et domestique

Les Missions de Service ADM export et domestique sont :

- collecte des données mensuelles du système d'exploitation fret « cargo spot » ;
- rapprochement des données collectées en matière de nature de vols nature de recettes.
- transmission des rapports de ventes mensuels, des clients en compte au service facturation et recouvrement pour contrôle.

Leurs Responsabilités sont :

- collecter et traiter des données relatives ou statistiques de chargement à l'import.
- veille au respect des normes SMQ / SMS / HSE ainsi que la sureté en vigueur.

1.3.1.4.3. Service ADM import

Les Missions de Service ADM import sont :

- établissement des sous synth7ses et éclater par compagnie.
- détermination de la commission a collecté selon la nature des vols en conformité aux conditions d'application des contrats d'affrètement entre la filiale et le groupe.
- collecte des données manuelle du CAC, des clients en compte et compétent.

1.4. Les moyens matériels et humains de la direction

A. Les moyens matériels :

L'infrastructure de la direction fret est composée de ⁵⁶:

- 33 bureaux.
- 03 hangars.
- 01 plateforme destiner au matériel fret dont la superficie et de 5,798 M2.
- 11 chariots élévateurs (dont électrique et diesel).
- 200 palettes.

B. Les moyens humains :

L'effectif global de la direction fret est de 04 Cadre supérieures :

- Directeur générale ;
- Directeur de l'Administration générale ;
- Directeur commerciale ;
- Directeur des opérations fret.

⁵⁶ Données collectées au sien d'Air Algérie.

Ils représentent le commandement, qui sont au nombre de 16 dont:

- 50% ont plus de 50ans ;
- 20% possèdent le niveau universitaire.

1.4.1. Les réseaux de l'activité fret

Il existe 3 modes d'exploitation, en rapport avec l'activité fret:

- Les voles cargos réguliers
- Les voles mixtes régulières
- Les vols charters.

1.4.2. Les centres de magasinage fret

En Algérie, il existe cinq (5) stations sont opérationnelles aux normes internationales et permettent la réception et livraison de marchandises ainsi que l'exportation: Alger, Oran, Constantine, Annaba et Hassi-Messaoud.

A l'étranger, des sous-traitants (GSA⁵⁷, GHA⁵⁸) à chaque escale fret, offrent les services de magasinage et autres services liés au transport aérien (transfert en camion ou avion).

1.4.3. Les centres de Cargo

Le Centre Cargo d'Alger offre toutes les commodités pour le traitement des marchandises spéciales :

- Cinq (5) chambres froides pour stocker les produits réfrigérés dédiées à l'import et une (1) chambre froide pour les produits exportés ;
- des installations et équipements nécessaires aux traitements de marchandises spéciales et réglementées ;
- Des personnels formés aux traitements des marchandises réglementées et spéciales.

⁵⁷ General Sules Agent : qui s'occupe de la vente du fret à l'étranger (LTA AH).

⁵⁸ General handling agent : c'est l'agent qui s'occupe de fret (chargement, déchargement) sur vol Air Algérie à l'étranger.

1.5. Les capacités de transport offertes par Air Algérie

Air Algérie offre les capacités fret des avions cargo et celles des avions passagers (mixte).

Les avions mixtes offrent une capacité mixte qui varie entre 1 à 15 tonnes selon le type d'appareil, taux de remplissage de passagers ainsi la distance à parcourir sur des destinations desservies (A330-200, B737-800, B737-600, ATR72).

Les cargos offrent des capacités suivantes:

- 19,5 tonnes pour le LC-130 (Hercule/Lookeed) ;
- 16 tonnes chacun pour les 2 B737-800 en version Cargo
- 5,8 tonnes chacun pour les 02 ATR 72-500 en version car cargo.

Aujourd'hui AIR ALGERIE exploite des avions répartis comme suis :

Tableau N° 04 : Types d'avion d'Air Algérie

| Type | Nombre D'avions | Capacité | Chargement |
|-------------|-----------------|-------------|----------------|
| A 330-202 | 08 | 15 Tonnes | ULD et en Vrac |
| B 737-800 | 24 | 3,5 Tonnes | En vrac |
| B737-600 | 05 | 1,2 Tonnes | En vrac |
| ATR-72 | 12 | 0,5 Tonnes | En vrac |
| B737-800BCF | 01 | 19,2 Tonnes | |
| B737-700 QC | 01 | 16 Tonnes | |
| ATR72-500 | 02 | 5,8 Tonnes | |

Source : manuel d'organisation d'Air Algérie cargo

La flotte aérienne d'Air Algérie est composée de :

43 Avion réparties comme suit :

- Model Nb
- 05 A330-200
- 03 B767-300

- 17 B737-800
- 05 B737-600
- 12 ATR 72
- 01 Hercules L 100-30.

Section 02: Etude de cas pratique sur les exportations des fruits et légumes.

2.1. Présentation de cas réel

Pour effectuer une opération de transport d'une expédition commerciale légumes (petits pois, fève) vers l'étranger.

L'opérateur doit effectuer une demande de réservation au préalable par email à l'adresse cargoréservation@ranger.dz où il doit mentionner :

- L'aéroport de destination
- Le nombre de caisse
- Le poids à charger.

Après consultation des services concernés de tous les demandes transmis par les différents clients une confirmation de réservation sera transmise par AIR Algérie cargo pour les clients dans les délais selon les programmes des vols, la capacité demandée ainsi que la capacité offerte.

La confirmation de réservation s'effectue suite à :

- un programme de vol.
- une capacité offerte.

La réservation concerne les deux types de vol selon la destination demandée:

- vol régulier mixte
- vol tout cargo (régulier, charter)

Une fois le client obtient une réservation, il doit ramener sa marchandise au moins 6 heures avant Heure de départ

- destination : Montréal
- Nature : petits pois et fèves d'Algérie

- Date : 26/04/2023
- destination : MONTREAL. QC CANADA H4N 1H6
- nombre de palettes : 06 palettes
- . point : petits pois (10 kg) ; fèves d'Algérie (11.30kg)
- signature de magasinier.

➤ **Fret nécessitant obligatoirement une réservation**

Les expéditions suivantes, doivent faire l'objet d'une réservation ferme sur tout le parcours :

- **AVI** : Animaux vivants.
- **RAR** : Matière dangereuse.
- **PER** : Périssable.
- **HEA** : colis pondéreux.
- **WET** : Produit humide.
- **EAT** : Denrées alimentaire.....etc.

2.1.1. Acceptation fret (voir annexe 01)

Acceptation Fret se fait au début de la chaîne de la procédure de l'exportation en présence du propriétaire de la marchandise dans notre cas pratique (petits pois ; fèves d'Algérie).

Ainsi que son agent transitaire après confirmation de réservation du fret réceptionne.

Une visite d'expertise s'effectue pour évaluer l'état des produits de l'emballage ainsi que le suremballage.

Fret et document contrôler, dimension des caisses, une déclaration d'expédition remplie et signé par le client où son agent de transit mandaté par le client propriétaire du registre de commerce. (Voir annexe 02)

Air Algérie cargo doit sécuriser la marchandise en passant toute l'expédition se contrôle au niveau de scanner.

L'agent doit fournir tous les éléments nécessaires concernant destination finale de la marchandise, expéditeur, le destinataire avec tous les contacts (phone- mail), la nature de la marchandise, le nombre de colis, le point, les dimensions des caisses

2.1.2. Responsable de l'expéditeur

- Remplir les formalités requises par la Douane ou par toute autre autorité;
- L'expéditeur doit se conformer à la réglementation des Douanes, et a toute forme de législation des pays d'origine, de destination et de survol;
- Pour tout ce qui concerne l'emballage, le transport et la livraison des marchandises;
- L'expéditeur devra, en outre fournir toutes les informations et tous les documents qui seraient nécessaires;
- Une fois que la sécurisation du fret est acceptée une déclaration de sureté signée et valide; (voir annexe 03)
- Le transporteur n'est en aucun cas responsable de l'exactitude ou de l'insuffisance du renseignement des documents ou de marquage.

2.1.3. Documents devant être fournis par l'expéditeur

Les instructions pour le transport peuvent être données verbalement ou par écrit en utilisant de préférence l'imprime (cas Air Algérie) déclaration d'expéditions, ou lettre d'instruction.

La lettre d'instructions de l'expéditeur est un imprime conçue pour être utilise par les expéditeurs afin de leur permettre de donner au transporteur les instructions nécessaires à l'émission de la lettre de transport aérien (LTA) pour leur compte.

Cet imprime permet de fournir tous les détails nécessaires à l'émission de la LTA (voire annexe 04). Après dans la rédaction de cet imprime, il y a lieu de tenir compte des points Ci ;

- Inscrire le nom, l'adresse complète de l'expéditeur et le numéro de téléphone ou de l'Email ;

- Inscrire le nom, l'adresse complète du destinataire et le numéro de téléphone ou de l'adresse Email ;

- Inscrire le nom de l'aéroport du départ - Inscrire le nom de l'aéroport de destination - Inscrire le nombre total des colis en indiquant aussi la nature de l'emballage caisse en bois, futs, bouteilles ...) ;

- Inscrire la valeur déclarée ;

- Inscrire tous les renseignements supplémentaire notamment le nom ou coordonnée d'une personne à aviser après arrivée de la marchandise (transitaire).

2.2. Rédaction de L' LTA:

- Les numéros de LTA fournis par le transporteur émetteur devront être inscrits dans les coins supérieurs gauches et droits ainsi que dans le coin inférieur droit.
- Aéroport de départ
- Nom et adresse du siège du transporteur émetteur
- Le nom, l'adresse le N° téléphone ou l'e-mail et le pays de l'expéditeur.
- Le nom, l'adresse et le pays du destinataire avec un ou plusieurs contacts (Téléphone, télex, e-mail).
- Agent transporteur émetteur avec son code IATA.
- Itinéraire c'est le nom de l'aéroport de départ ainsi le nom de l'aéroport de destination.
- Nombre de colis, poids net, poids brut, dimensions.
- Renseignements comptables tels que le mode de paiement, code monnaies locale.

2.3. Acceptation des marchandises :

L'expéditeur a la responsabilité de veiller à ce que la cargaison soit emballée d'une manière appropriée pour le transport aérien, afin d'assurer qu'elle puisse être transportée en toute sécurité avec une manipulation conforme aux normes habituelle, et qu'aucun préjudice corporel ou dommage matériel n'intervienne.

Chaque emballage sera marqué de manière lisible et durable avec le nom et l'adresse complète de l'expéditeur et du destinataire.

Le contenu des expéditions devra être emballée de telle sorte qu'il puisse résister à tous incidents normaux dus au transport.

L'agent transporteur AH établie une LTA (lettre de transport aérien). Émise en 12 exemplaires. Ou il doit reprendre toutes les informations données par le fournisseur, elle sert à transporter la marchandise et aussi comme facture de transport dont le montant peut être payé à l'origine ou à l'enlèvement à destination (port-payé ; port-du).

Dossier du client (Registre de commerce, Carte Fiscale, Facture de la marchandise (voir annexe 04) domiciliée par la banque, Certificat Phytosanitaire (voir annexe 05)) avec copie de la LTA l'agent transitaire procède au dédouanement de la marchandise.

Après émissions de la déclaration douanière (D1100) et le bon à enlever, la quittance justifiant le paiement des frais douanier, l'expédition est maintenant prête au transport.

L'établissement d'un manifeste de chargement qui doit être émis par le service concerné (service préparation vol).

Le manifeste comprend toutes les expéditions (une ou plusieurs expéditions) habilitée à être chargée sur un vol bien déterminé.

Il comprend le N° du vol, la destination finale de l'expédition, le nombre de colis, le poids, les dimensions et la nature de la marchandise (voir annexe 06).

Informé la PVD sur l'ensemble du fret préparé sur le vol tel que le poids, les dimensions des caisses et la nature de la marchandise.

On dépose les documents de vol avec d'autres documents d'accompagnement (factures de marchandise certificat phytosanitaire, niveau de la PVD. ...), au L'acheminement du fret vers la piste par nos moyens de servitude pour chargement.

Le manifeste final va être transmis à l'escale de réception par E-mail après décollage de l'appareil afin de se préparer selon la nature de la marchandise et selon la destination finale pour les expéditions en transit.

2.3. Résultat d'exportation:

Concernant l'envoi de notre marchandise (légumes) du 26/04/2023

LTA, N°124 36 94 7816 à destination de Montréal.

Que notre marchandises est arrivé au client dans les temps et qu'il est très satisfait nous vous remercions pour votre travail.

Salutations distinguées.

EURL LA PETITE AIDA IMPORT-EXPORT,

Conclusion

Au cours de notre stage pratique au sein de la compagnie air Algérie cargo, il nous a été parmi de pratiquer nos connaissance théorique avec les réalités économiques d'une compagnie aérienne grâce à l'expérience, nous avons pu percevoir que l'étude. Du transport de marchandise par voie aérienne. Au de la compagnie aérienne est important dans le monde entier, de ce fait il joue un rôle déterminant de commerce international, et dans le développement économique, la réussite d'air Algérie.

On a reperçue une nette amélioration du flux à l'export vers Montréal, Dubaï, Doha c'est de nouveau marchée qui but en progression le marché vers l'Europe (paris, Bruxelles, loudres) reste plus au moins constant.

Conclusion générale

Au cours de ce travail, il a été démontré que le rôle du commerce extérieur n'est pas seulement de compenser les besoins du marché intérieur. Ni d'offrir les possibilités plus grandes de production, d'emploi et d'équilibre budgétaire, mais de permettre aux pays, l'importation d'équipements nécessaires à leur industrie et donc à leur développement socio-économique.

En effet une entreprise faisant du commerce ne peut pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses ventes ou de ses achats. Les flux d'échange doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination. La distance joue souvent un rôle fondamental à ce niveau tout comme la capacité des infrastructures à affranchir les biens.

Chaque entreprise choisit une solution de transport la plus adéquate afin de transporter sa marchandise, ce choix se fait à bas de la sécurité, les délais, les coûts et la maîtrise de la chaîne logistique pour chaque solution de transport.

Par ailleurs, le transport aérien est la solution des transports la plus choisie par les entreprises ces dernières années pour sa rapidité, et sécurité, même si le transport maritime est avantageux grâce à l'utilisation de la conteneurisation, qui favorise le volume des échanges mondiaux des flux.

Le fret aérien a conféré une nouvelle dimension au système mondial des transports et offre un service indispensable aux expéditeurs et destinataires des marchandises dans le monde entier de ce fait, il joue un rôle déterminant dans le commerce international c'est donc de cela que découle l'importation du fret aérien au sein d'Algérie dans le développement économique nationale.

Nous avons choisi d'effectuer notre étude de cas sur la compagnie Air Algérie cargo c'est par rapport aux avantages et à l'acquisition de nouveaux avions-cargo, qui mettent à la disposition de ses clients des lignes et des capacités supplémentaires prometteuses.

En effet, Air Algérie cargo nous a permis d'observer des opérations logistiques, la participation aux activités d'emballage et de déballage, le scanner des marchandises, l'aide à la gestion des entrepôts, etc.

Air Algérie cargo a pour objectif est de rentrer avec des produits algériens (agro-alimentaire, électroniques, électricités) sur le marché subsaharien, ainsi que le marché africain avec l'ouverture de nouvelles lignes tel que Doha, Addis Ababa.

Actuellement, leurs objectifs sont atteints à 80% par rapport aux capacités offertes (vol mixte).

Conclusion générale

Avec l'avènement des exportations hors hydrocarbure, la nécessité de développer la flotte d'Air Algérie est nécessaire pour faire face à la forte demande des exportations des produits agroalimentaires.

Enfin, nous pouvons dire que nous avons rencontré beaucoup de contraintes dans l'achèvement de ce travail notamment dans la collecte d'informations et la difficulté de trouver le lieu de stage.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages:

1. Anne Gratacap, la gestion de production, Parisn Dunod, 2002, p 127.
2. BELLOTI Jean, « transport internationale de marchandise », Ed VUIBERT, PARIS, 2012, p 50
3. BOURNAD.R « le commerce international », édition NATHAN, paris, 1993, P 63.
4. Chevalier D, Dauphil F, page 172.
5. CHEVALIER Denis et DUPHIL François, Transporter à l'international, gestion des opérations import-export,
6. CHEVALIER. D, DUPHIL. F, Op-cit, p 172.
7. CHILION.SLIM, ‘‘ le contrat international ‘’, Vuibert, paris, 2011, p8.
8. Christophe Gouel, Nina Kousnetzoff & Hassan Salman, Commerce international et transports : tendances du passé et prospectives pour l'avenir... Conférence en mois de Décembre 2008.
9. Denis Chevalier, François Duphil, Transporter à l'international, op. Cit, P 102-103.
10. Denis chevalier, François Duphil, transporter à l'international, p 103.
11. Denis chevalier. François Duphil, top. Cit, p146.
12. DONALD et DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandise, 1^{ère} Edition, L'Harmattan, France 2013, p.374.
13. François DUPHIL, op. Cit, p104
14. François DUPHIL, Transport à l'international, 4e édition, ed Foucher, Paris, P100-101
15. Ghislaine Legrand, Hubert Martini, Gestion des opérations IMPORT—EXPORT, cours, application, Dunod, 2008,p38.
16. Ghislaine Legrand, Hubert martini, op. Cit, p51.
17. Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, op.cit, P 48 -49
18. Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, op.cit., P 47.
19. HADDAD.S, « les incoterms 2000 », Editions pages bleues, 2009, p.8
20. Jacky Mochel, VOLER A TOUS PRIX VERS UNE COMPREHENSION DES TARIFS AERIENS, Damien Vicq 2006.page 03.
21. Jaime de Melo – Jean – Marie Grether, commerce international « théorie et application », édition Boeck, Bruxelles 1997.P7

Bibliographie

22. Jean BELATTI, transport international de marchandises, 5e édition, Vuibert, Paris, 2015, p 217
23. Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^o éditions, Vuibert, paris, 2015, p49.
24. Jean Belotti, transport international de marchandises, op.cit., p 49.
25. Jean Belotti, « transport international de marchandise »,4^{ème} Edition, Foucher, Vanves, 2009.
26. Louarradi Raja Salhedine ,techich Mouhamed Oussama , « travail de recherche les documents de transport »,école nationale de commerce et de gestion Oujda promotion 2010-2011, p25
27. MARCQ (J), « Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance »,2ème édition, France, 2011. p.164.
28. Michel SAVY, logistique et territoire, édition Rectus, 1993, p 12.
29. Moïse Donald Dailly, logistique et transport international de marchandises, guide pratique – 1re édition 2013, Harmattan, p 13.
30. Oliver Fetterkenecht, Darren pain, 3RGinger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue « sigma n° 4/2013 »P3.
31. P. GARSUAULT, S. PRIAMI : «les Operations bancaires à l'international », BANQUE éditeur, Paris, 2001, p 87.
32. Pasco .C, Commerce international, 4^{ème} édition DUNOD Paris 2002, p31.
33. Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supply chain management, Dunod, 2008, p 244.
34. VENTURELLI. N et MIANI. P, « transport et logistique », édition le Génie des glaciers, Paris, 2010, p 5.

Mémoires :

1. FEI JIANG, choix modal et système logistique en transport de marchandises : modélisation, analyse économique et prévision du comportement du chargeur, thèse de doctorat option : transport, l'école nationale des ponts et chaussées, Paris, juillet, 1998.
2. Mlle YEFSAH Ouiza et M^{lle} ZOUAD Henia, Mémoire Master, UMMTO ? Département des sciences commerciales option commerce et finance internationale, le rôle du transport dans l'optimisation de la chaine logistique, année 2017.

Bibliographie

3. Nadine VENTURRELI, MIANI Patrik, Les mémentos transport logistique, Génie des glaciers 2011, p143

Revue et articles périodiques :

1. « Guide de transport de marchandise et capacités des modes de transport ». Septembre 2014.
2. Aperçu du FMI comme institution financière Rôle et buts du FMI, Revue série des brochures No. 45, Sixième, Edition Organisation et opérations financières du FMI, Chapitre 1. 24 août 2002, p1.
3. FETTERKNECHT Oliver, Darren pain, Ginger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue «sigma n° 4/ 2013».
4. manuel d'organisation d'Air Algérie Cargo

Sites internet :

1. -Http : //www.logistiqueconseil.org, consulté le 24/04/2023 à 22 :57.
2. -http ://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1955.fr.pdf, consulté le 20/04/2023 à 19 :25
Http://media.espacecompetences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf, op. Cit
3. -http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lni/paczka_g_ea/glosario.pdf, consulté le 23/04/2023 à 10 :48
4. -http://babylonechat.free.fr:cours_lea/cours , consulté le 23/03/2023, à 23:20.
5. http://media.espace-competences.org/PDF/SPRO/PdfMer/Les_ACTEURS_DU_TRANSPORT_janvier_2014.pdf, op. Ci
6. Https://market-insights.upply.com/fr
7. -https://www.lanthe.com/L-avion%C2%A0-un-mode-de-transport-rapide-sur-mais-cher_a16907.html, consulté le 16/03/2023 à 15 :53.
8. -https://www.marketing-etudiant.fr/exposes/t/le-transport-aerien.php
9. -Le dico du commerce international, sur : https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/swift.html, consulté le 25/03/2023/ à 21:35.
10. Le fret aérien pratique, https://www.lanthe.com/Des-obligations-environnementales_a16913.html, consulté le 16/03/2023 à 17 :29.

Cours

1. Cours de gestion des organisations et de production.MrMazozera, 2003.
2. Cours master 2 FCI, transport et logistique international. Melle Hammache, 2018.

Bibliographie

Conférence

- Christophe Gouel, Niha Kousnetzoff e Hassan Salman. « le commerce international : tendance du passé et perspectives pour l'avenir », décembre 2008.

Autres

1. Code de douane algérien.
2. Guide de l'importateur, Ministère du commerce en Algérie, Direction régionale du commerce de Saïda, Décembre 2015.

ANNEXES

Liste des tableaux Et Figures

Liste des tableaux

| N° | Tableau | Page |
|-----------|--|-------------|
| 01 | La classification des incoterms | 16 |
| 02 | les obligations des parties | 36 |
| 03 | Formalités à accomplir par le réceptionnaire | 45 |
| 04 | Types d'avion d'Air Algérie cargo | 71 |

Listes des figures

| N° | Figure | Page |
|-----------|--|-------------|
| 01 | Fonctionnement d'une remise documentaire | 24 |
| 02 | Politique de transport aérien | 27 |
| 03 | Organigramme de la direction d'Air Algérie cargo | 63 |

Résumé

Résumé

Les échanges internationaux importation et exportation n'ont cessé de développer depuis 1945, cela s'est accompagné de la mise en place de nouveaux modes de transports logistiques pour faciliter ces échanges entre les nations, parmi ces modes de transport routier et le transport aérien qui ont permis l'évolution du commerce international et le développement de l'industrie. Notre mémoire qui s'intitule « le rôle de transport aérien dans le commerce international » a pour but d'expliquer en bref l'importance de ce mode de transport dans le développement des exportations et importations entre les pays. En résumé on peut dire que le transport aérien est le moyen de transport le plus rapide sur lequel les entreprises internationales comptent beaucoup pour rationaliser leur fonctionnement tout en optimisant leurs capacités de développement.

Abstract

International import and export trade has continued to develop since 1945, this has been accompanied by the establishment of new modes of logistical transport to facilitate this exchange between nations, among these modes road transport and air transport that have allowed the evolution of international trade and the development of industry. Our thesis entitled « the role of air transport in international trade » aims to briefly explain the importance of this mode of transport in the development of exports and imports between countries. In summary, it can be said that air transport is the fastest means of transport on which international companies rely a lot to streamline their operations while optimizing their development capacities.

ملخص

استمرت تجارة الاستيراد و التصدير الدولية في التطوير منذ عام 1945 و قد رافق ذلك انشاء وسائل جديدة للنقل اللوجستي لتسهيل هذا التبادل بين الدول. من بين وسائل النقل البري و النقل الجوي التي سمحت بتطور التجارة الدولية و تطوير الصناعة. تهدف اطروحتنا المعنون "دور النقل الجوي في التجارة الدولية" الى شرح موجز لأهمية وسيلة النقل هذه في تنمية الصادرات و الواردات بين البلدان. باختصار يمكن القول ان النقل الجوي هو اسرع وسيلة نقل تعتمد عليها الشرك الدولية كثيرا لتبسيط عملياتها مع تحسين قدراتها الانمائية.

Tables des matières

| | |
|--|----|
| Remerciement | |
| Dédicaces | |
| Dédicaces | |
| Sommaire | |
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre I : Le commerce international et le transport de marchandises | 3 |
| Introduction | 4 |
| Section 01 : généralité sur Le commerce international | 5 |
| 1.1. Définition du commerce international..... | 5 |
| 1.2. L'évolution du commerce international | 5 |
| 1.3. Le rôle du commerce international..... | 6 |
| 1.4. Les documents utilisés dans le commerce international | 7 |
| 1.4.1. Le contrat de commerce international | 7 |
| 1.4.2. Les documents de prix..... | 09 |
| 1.4.3. Les documents de transport..... | 10 |
| 1.4.4. Les documents d'assurance | 12 |
| 1.4.5. Les documents douaniers | 13 |
| 1.4.6. Les documents annexes | 13 |
| 1.5. Les termes de ventes (incoterms)..... | 14 |
| 1.5.1. Définition des incoterms. | 14 |
| 1.5.2. Les différents incoterms | 14 |
| 1.5.3. La classification des incoterms..... | 15 |
| 1.5.4. Changements apportés par la version 2020 des incoterms..... | 16 |
| 1.5.5. Incoterm et garantie du transport..... | 17 |
| Section 02 : Les institutions du commerce international | 17 |
| 2.1. L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) | 17 |
| 2.2. Le Fonds Monétaire International (FMI) | 18 |
| 2.3. La banque mondiale (BM) | 18 |
| 2.4. Le system de SWIFT | 18 |
| 2.5. L'organisation mondiale des douanes (OMD)..... | 19 |
| 2.6. Financement du commerce international | 19 |
| 2.6.1. Les instruments de paiement du commerce international | 19 |
| 2.6.2. Les techniques de paiement du commerce international..... | 21 |

Bibliographie

| | |
|---|----|
| 2.6.2.1. Le transfert libre..... | 22 |
| 2.6.2.2. Le crédit documentaire..... | 22 |
| 2.6.2.3. La remise documentaire..... | 22 |
| 2.6.2.4. la lettre de crédit stand-by..... | 23 |
| Section 03: Les modes de transport de marchandise à l'international..... | 24 |
| 3.1. Le transport maritime..... | 24 |
| 3.2. Le Transport routier..... | 24 |
| 3.3. Le Transport ferroviaire..... | 25 |
| 3.4. Le transport aérien..... | 25 |
| 3.5. Le choix du mode de transport..... | 26 |
| Conclusion..... | 27 |
| Chapitre II: Le transport aérien de marchandises..... | 28 |
| Introduction..... | 29 |
| Section 01 : Définition et caractéristiques du transport aérien..... | 30 |
| 1.1. Définition du fret aérien..... | 30 |
| 1.2. Les avantages et les inconvénients du transport aérien..... | 30 |
| 1.2.1. Les avantages..... | 30 |
| 1.2.2. Les inconvénients..... | 31 |
| 1.3. Principaux moyens utilisés dans le fret aérien..... | 31 |
| 1.3.1.les avion-cargo..... | 31 |
| 1.3.2. Fret mixte régulières..... | 32 |
| 1.4. La tarification..... | 33 |
| 1.4.1. Le tarif général..... | 34 |
| 1.4.2. Les tarifs préférentiels ou Corates..... | 34 |
| 1.4.3. Tarifs spéciaux..... | 34 |
| 1.4.4. Le tarif ULD..... | 34 |
| 1.5. Les documents accompagnateurs des marchandises par voie aérienne..... | 34 |
| 1.5.1 La lettre de transport aérien (LTA)..... | 34 |
| 1.5.2. Le contrat de transport aérien..... | 36 |
| 1.6. L'assurance et garantie des marchandises dans le transport aérien..... | 37 |
| 1.6.1. Les objectifs de l'assurance transport..... | 37 |
| 1.6.2. Le coût de l'assurance..... | 38 |
| 1.6.3. Les garanties..... | 39 |

| | |
|--|----|
| 1.6.4. Les différentes polices..... | 40 |
| 1.7. La réalisation du transport..... | 40 |
| 1.7.1. Conditionnement – emballage..... | 41 |
| 1.7.2. La réception des marchandises..... | 43 |
| Section 02 : L'évolution du transport aérien | 44 |
| 2.1. Evolution de transport aérien de marchandises..... | 44 |
| 2.2. Part de marché Fret Aérien Algérien..... | 45 |
| Section 03 : L'organisation et la réglementation du transport aérien..... | 47 |
| 3.1. La réglementation..... | 47 |
| 3.1.1. Les textes..... | 47 |
| 3.1.2. Les conventions..... | 47 |
| 3.1.3. Les alliances | 48 |
| 3.1.4. Les codes | 48 |
| 3.1.5. Les accords..... | 48 |
| 3.1.6. Les arrêtés et décrets | 49 |
| 3.2. Les techniques de transport aérien | 49 |
| 3.2.1. Les appareils..... | 49 |
| 3.2.2. Le fret aérien | 49 |
| 3.3. Marché du transport international et formation des prix..... | 50 |
| 3.3.1. La tarification | 51 |
| 3.4. Les intervenants dans le transport aérien des marchandises | 52 |
| 3.4.1. Expéditeur | 52 |
| 3.4.2. Transporteurs aérien..... | 52 |
| 3.4.3. Transitaire | 52 |
| 3.4.4. Agents de manutention au sol | 52 |
| 3.4.5. Agents de fret aérien | 52 |
| 3.4.6. Organisme de contrôle et de sécurité | 53 |
| 3.4.7. Autorités aéroportuaire | 53 |
| 3.4.8. Compagnies d'assurances | 53 |
| 3.4.9. clients destinataires | 53 |
| 3.4.10. Autorités de régulation | 53 |
| Conclusion..... | 54 |
| Chapitre III : Etude d'une opération d'escale au sein d'Air Algérie cargo..... | 55 |
| Introduction | 56 |

Bibliographie

| | |
|--|----|
| Section 01 : présentation générale de l'organisme d'accueil | 57 |
| 1.1. Présentation et fonctionnement de la compagnie air Algérie cargo | 58 |
| 1.2. Organigramme | 59 |
| 1.3. Les missions générales et responsabilités des directions..... | 59 |
| 1.3.1. Direction commercial | 64 |
| 1.3.1.1. Département après vents et litiges | 64 |
| 1.3.1.2. Marketing et développement | 65 |
| 1.3.1.3. Service ventes et réseaux..... | 66 |
| 1.3.1.4. Département administration des ventes | 66 |
| 1.4. Les moyens matériel et humain de la direction | 64 |
| 1.4.1. Les réseaux de l'activité fret..... | 65 |
| 1.4.2. Les centres de magasinage fret..... | 65 |
| 1.4.3. Les centres de Cargo | 65 |
| 1.5. les capacités de transport offerts par Air Algérie | 66 |
| Section 02 : Etude de cas pratique sur les exportations des fruits et légumes..... | 67 |
| 2.1. Présentation de cas réel | 67 |
| 2.1.1. L'acceptation de la marchandise | 68 |
| 2.1.2. Responsable de l'expéditeur | 69 |
| 2.1.3. Documents devant être fournis par l'expéditeur | 69 |
| 2.2. Rédaction de L'LTA..... | 70 |
| Conclusion..... | 72 |
| Conclusion générale | 73 |
| Bibliographie | 75 |
| Annexes | |
| Liste des tableaux et figures | |
| Tables des matières | |
| Résumé | |