



UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE GESTION
Département des Sciences Commerciales

MEMOIRE FIN DE CYCLE

Pour l'obtention de diplôme de Master en Sciences Commerciales
Option : Commerce International et Logistique

Intitulé

Essai d'analyse du choix du mode de transport dans le
contexte des exportations
Cas la SARL Ibrahim et fils Ifri

Réalisé par :

MANADI Warda

BERKOUKI Meriem

Soutenu publiquement le 22 / 06 / 2024 Devant le jury composé de :

Mr BOUDERIES *Président*
Mr BOUDA Nabil *rapporteur*
Mme HALOUANE *Examineur*

Année universitaire 2023 – 2024

Remerciements

Tout d'abord, nous tenons à remercier le bon Dieu, le tout puissant qui nous a procuré la patience, courage et volonté afin de réaliser ce modeste travail.

Au terme de la réalisation de ce travail, nous remercions vivement notre promoteur **Mr BOUDA Nabil**, d'avoir accepté de nous encadrer, ainsi que pour ses orientations afin de permettre le bon déroulement de notre travail, pour sa disponibilité, son objectivité et sa rigueur scientifique.

Nos remerciements les membres de jurés de nous avoir accordé l'immense honneur de juger ce travail.

Enfin, nous tenons à exprimer nos remerciements plus particulièrement à tout l'effectif de l'entreprise **IFRI** d'avoir accepté de nous accueillir.

Et à toutes personnes ayant contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce travail.

Dédicaces

*Je dédie ce modeste travail à la plus chère personne, celle qui a été toujours à mes côtés,
ma mère qui m'a guidé durant les moments les plus pénibles de ce long chemin.*

Et à celui qui a combattu toute sa vie pour procurer tout ce dont j'avais besoin, mon père.

Mes frères et mes sœurs qui m'ont énormément encouragé.

À ma binôme Warda et sa famille.

À mes amis.

À tous ceux que j'estime beaucoup.

B. Meriem

Dédicaces

La vie n'est qu'un rêve, tout commence puis s'achève. Il ya toujours un salut pour faire un début, il ya aussi une fin pour finir notre chemin, Et on doit se quitter pour se voir demain

C'est avec un grand plaisir que je dédie ce modeste travail :

A celle qui a été toujours à mes cotés, et à la personne la plus chère au monde : à toi ma mère.

A celui qui a combattu toute sa vie pour procurer tout ce dont j'avais besoin : A toi mon père

« Que Dieu vous gardes et vous accordes une longue vie »

A mes frères que j'aime trop

A mon fiancé

A tous les membres de ma famille et de ma belle famille

Ma binôme Meriem et sa famille

A mes amis(es)

Et à tous ceux qui nous ont aidés à réaliser ce travail

M. Warda

Liste des abréviations

BAF: Buker adjustment factor.

CAF: Currency adjustment factor.

CEMT: Conférence Européenne des Ministres des Transports

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

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

CIM : Convention Internationale Concernant le Transport de Marchandises par Chemin de Fer

CIV : Convention international de voyageurs.

CIP : Carriage and Insurance Paid To ou «port payé, comprise, jusqu'à » ; port de destination convenu.

CMNI : Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

CMR : Convention relative au contrat de transport de Marchandises par Route

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

CNDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International.

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement.

COTIF : Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

CPT: Carriage Paid To.

DDP: Delivered duty paid.

DAP: Delivered at Terminal.

DAF: Delivred at Frontier.

DAT: Delivered At Terminal.

DDU: Delivered Duty Unpaid.

DEQ: Delivred Ex Quay.

DES: Delivred Ex Ship.

EXW: EX Work.

FAS: Free Alongside ship.

FCA: Free carrier.

FCL: Full contrainner load (conteneur complet).

FNTR : Fédération national des transports routiers.

FOB: Free Alongside ship.

HAWB: House air way bill.

INCOTERMS: International Commercial Terms.

IATA : Association Internationale du Transport Aérien

LCL: Less than contraite load (groupage).

LTA : Lettre de Transport Aérien.

LVI : Lettre de Voiture Internationale.

OCDE : Organisation coopération et développement.

ONU : Organisation des Nations Unies.

PTCA : Poids total autorisé en charge.

RO-RO: Roll on- Roll off.

SARL : société à responsabilité limitée

SIREN : Système identification de répertoire des entreprises.

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée est un impôt indirect sur la consommation.

ULD : Unité de charge.

UP: Unité payante.

Liste des tableaux :

- **Tableau n°1** : Les différentes phases de l'opération transport et la concomitance entre les opérations physique et les gestions documentaires.....12
- **Tableau n°2** :Les principales conventions réglementent le transport international.....14
- **Tableau n° 3**:Les conventions internationales régissent le transport maritime et son champ d'application ainsi son objet.....14
- **Tableau n°4** :Champ d'application et les responsabilités dans la convention CMN.....20
- **Tableau n°5** :Assurances transport marchandises.....24
- **Tableau n° 6**:Répartition des frais et des risques selon les incoterms.....29
- **Tableau n°7**:Typologie d'avions en fonction de l'autonomie.....43
- **Tableau n° 8**:Contrat de transport aérien.....45
- **Tableau n° 9**:Les critères de choix d'un mode de transport.....60
- **Tableau n° 10**:Le choix de l'intermédiaire de transport.....60
- **Tableau n° 11** :Choix de garantie.....61
- **Tableau n° 12**:Les durées des garanties des modes de transport.....62
- **Tableau n° 13**:La forme juridique de l'entreprise IFRI.....65
- **Tableau n° 14**:Les personnes interviewées par rapport au poste occupé.....78
- **Tableau n° 15**:Les techniques d'analyse des données qualitatives.....79
- **Tableau n° 16**:Nombre de conteneur exporté par IFRI vers la France pendant trois années.....81
- **Tableau n°17**:Nombre de conteneur exporté par IFRI vers la Lybie pendant trois années.....82
- **Tableau n° 18**:Nombre de conteneurs exportés par IFRI vers le reste du monde pendant 3 ans.....83

Listes des figures

- **Figure n°1** : Processus de conception du guide d'entretien.....75
- **Figure n°2** : Evolution des exportations d'IFRI vers la France.....79
- **Figure n°3** : Evolution des exportations d'IFRI vers la Lybie.....80
- **Figure n°4** : Evolution des exportations d'IFRI vers le reste du monde.....81
- **Figure n°5** : Les marques exportées d'IFRI.....82

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre 1 : Le transport international de marchandises	
Introduction :.....	3
Section 1 : Généralités sur le transport international de marchandises	3
Section 2 : Les conventions internationales liées au transport.....	14
Section 3 : les assurances et les incoterms dans le transport international	23
Conclusion.....	31
Chapitre 2: le choix d'un mode de transport	
Introduction	32
Section 1 : Les différents modes de transport.....	32
Section2 : Les avantages et les inconvénients des modes de transport.....	50
Section3 : Les facteurs de choix d'un mode de transport.....	54
Conclusion :	62
Chapitre 3: Les facteurs qui influencent le choix du mode de transport cas IFRI	
Introduction	63
Section 1 : Présentation de l'entreprise IFRI	63
Section 2 : Méthodologie de l'enquête :.....	74
Section 3:Résultats de l'enquête.....	79
Conclusion :	89
Conclusion générale	91

Introduction générale

Le commerce international, qui est l'ensemble des opérations d'achat et vente, et circulation transfrontière des biens, marchandises et des facteurs de production entre deux pays différents à travers le monde, a évolué ses dernières années vers la globalisation.

Les échanges internationaux sont l'arène et les systèmes de production nationaux, déterminant ainsi les opportunités de croissance économique. Ces échanges internationaux ont des origines anciennes (l'antiquité), mais après la deuxième guerre mondiale c'est l'essor du commerce moderne grâce au développement des techniques de production et des moyens de transport. Depuis les années 1990, le commerce international connu une expansion significative, notamment grâce à la mondialisation de l'économie et à la globalisation financière¹

Les échanges extérieurs reflètent l'économie d'une région, par rapport à son niveau de développement, de la nature et de l'importance de ses ressources ainsi que de sa présence sur les marchés internationaux. Le transport international de marchandises est l'élément de base qui relie les échanges extérieurs.

Le transport international englobe tout type d'importation et d'exportation qui peuvent constituer le véritable vecteur de développement. Le transport international de marchandise c'est un pilier fondamental qui se trouve au premier plan du commerce mondial. Il consiste à acheminer les marchandises d'un pays à un autre, par un des modes de transport.

Il implique une chaîne d'intermédiaires qui doivent respecter divers normes (les délais, les coûts de livraison, l'assurance et la sécurité). Le transport international est essentiel pour la croissance économique et le développement des entreprises à l'échelle mondiale.

Les modes de transport sont variés soit terrestre, maritime, fluvial, ou aérien, Chaque un de ces modes du transport est caractérisé différemment aux autres, chacun a ses avantages et a ses inconvénients.

L'acheminement de marchandise dépend du choix de l'un des modes de transport ou d'une complémentarité entre deux modes (transport intermodal ou combiné), ce cas permet d'optimiser l'efficacité et la flexibilité du transport.

¹ Jean-Pierre Allegret. Pascal Le Merrer préface de François bourguignon. Economie de la mondialisation. 2^eédition. De boeck.

Le *choix du mode de transport* pour l'expédition des marchandises est une décision cruciale qui peut grandement impacter le succès d'une *entreprise*. Le transport terrestre (routier, ferroviaire), le transport maritime (transport maritime ou fluvial), ou le transport aérien, sont les différentes solutions proposées pour l'entreprise. Cependant, ce choix ne peut se faire par hasard, mais sur la base de critères bien déterminés.

C'est dans ce contexte que nous avons choisi comme thème de recherche le thème suivant : «*Essai d'analyse du choix du mode de transport dans le contexte des exportations* » et cela en essayant de répondre à la problématique suivante: **Quels sont les facteurs qui influencent le choix d'un mode de transport pour une entreprise exportatrice ?**

Plus précisément, nous essaierons de répondre à ces questions fondamentales et qui s'énoncent ainsi :

- **Quels sont les différents modes de transports mis à la disposition des opérateurs?**
- **Quels sont les caractéristiques, avantages, et inconvénients des modes de transport ?**
- **Quels sont les facteurs du choix d'un mode de transport lors d'une exportation et cela dans le cas d'une entreprise algérienne ?**

Pour essayer de répondre à la problématique posée précédemment, notre travail se présente en trois chapitres, basés essentiellement sur une recherche bibliographique et collecte des données subdivisée en trois chapitres :

- Dans le premier chapitre, nous aborderons le transport international de marchandises
- Dans le deuxième chapitre nous présenterons le choix de mode de transport, Nous présenterons les différents modes de transport, ensuite nous essaierons d'identifier les caractéristiques, avantages, et inconvénients pour chaque mode de transport, et enfin nous décrirons les différents facteurs de choix d'un mode de transport.
- Enfin, un troisième chapitre est consacré à l'analyse du choix d'un mode de transport dans le contexte des exportations au niveau de la SARL IFRI.

Introduction :

Le commerce international conduit au développement du transport qui engendre à son tour l'accélération des échanges internationaux, ce qui reflète la complémentarité existante entre ces échanges et les différents modes de transport.

Le transport international de marchandise est un élément et moteur essentiel dans le domaine économique et commerciale dans monde. En effet, le transport est une fonction et un outil stratégique qui permettent d'acheminer Les marchandises ou des personnes², par différent modes d'un point de départ (de l'exportateur) au point de destination (à l'importateur).

Il occupe une part de plus en plus importante dans les échanges internationaux entre les pays. Le développement des moyens de transport joue un rôle très important dans la vie économique et sociale, grâce à la diversification des modes du transport (transport maritime, aérien, et terrestre).

Ce chapitre est réparti en trois sections, la première porte sur le transport international de marchandise, la deuxième sur les conventions internationales liées aux transports, et la troisième sur les assurances et les incoterms dans le transport international.

Section 1 : Généralités sur le transport international de marchandises

Le transport international de marchandises est un système logistique composé de nombreux intermédiaires, confronté à de nombreuses contraintes et règles, et impliquant de nombreux acteurs dans différentes types pour une réalisation des opérations du transport.

En faite, il existe un cadre règlementaire qui régisse le transport international de marchandise par de nombreuses conventions internationales.

1. Définition du transport international de marchandises :

1.1 Le transport international :

Le transport est une activité économique de service consistant en un déplacement de biens ou de personnes sur une certaine distance par des moyens spéciaux. On distingue le transport des personnes et les transports de marchandises. Le transport peut se faire pour le compte propre

² Martine. Massabie-François. Elisabeth. Poulain. Lexique du commerce international. Bréal.2002. p2606

ou pour le compte d'autrui. Le transport de personnes peut être individuel ou collectif (ou en commun)³.

Selon le dictionnaire le Robert, le transport est : « le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier .transport d'un colis, d'une marchandise, ... ». Le transport est : « Déplacement de choses, de personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux (le plus souvent par un intermédiaire) par voie de terre, par chemin de fer, ou par air »⁴.

Le transport international de marchandise, en fait, un système logistique, bien rodé, constitué de nombreux intermédiaires, répondant à du multiples contraintes et règles, qui met en œuvre plusieurs intervenants et d'énormes moyens⁵.

Le transport international : au sens CEMT, déplacement d'un véhicule routier en charge ou à vide, dont le point de départ et le point d'arrivée se situent dans deux pays membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs pays membres ou pays non membres. Dans ce dernier cas, l'autorisation n'est pas valable sur le territoire du ou les pays non membres.⁶

Le transport international des marchandises est une étape importante de la démarche d'exportation et un élément de base de toute activités humain, il répond à de très nombreuses contraintes et règles, il s'assure à la distribution physiques des produits finis ou semi fini, qui se réalise par voies maritime, aérien ou routiers.

1.2 Le contrat de transport :

Le contrat de transport est conclu entre une compagnie de transport et un chargeur (vendeur ou acheteur) en vue de l'acheminement de ses marchandises, selon des conditions propres à chaque moyen de transport. Le partage des frais se fait sur la base des incoterms.

Ce contrat est à distinguer du contrat de vente conclu entre l'exportateur et l'importateur ou le partage des frais et des risques se fait sur la base des incoterms⁷.

Un contrat de transport international est un accord entre une personne ou une entreprise qui fournit des services de transport à travers les frontières et une personne ou une entreprise qui

³ Alain-Charles Martinet. Ahmed Silem. Lexique de gestion de management. 8^{ème} édition. DUNOD

⁴ Petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française, Paris. éd2017

⁵ Jean. Belotti. Transport international de marchandise. 5^{ème} édition. Paris. Vuibert. 2015. p44.

⁶ Marie-Madeleine Damien. Transport et logistique. Paris. DUNOD. 2001. p432

⁷ Martine. Massabie-François. Elisabeth. Poulain. P 65. Op. cit.

utilise ces services. Ce type de contrat concerne le transport de marchandises ou de personne d'un pays à un autre. Il comprend des dispositions spécifiques concernant les réglementations douanières, les tarifs, les responsabilités des parties et d'autres aspects liés au transport international.

Le contrat de transport est une convention par laquelle un professionnel s'engage à s'assurer le déplacement de la marchandise selon un mode de locomotion déterminé et moyennant un prix spécifié⁸.

1.3 Les types de transport :

Dans le transport international on distinguera le transport homogènes, combinés, mixtes, mixtes superposés, et le transport multimodaux (intermodaux)⁹.

- ❖ **Les transports homogènes :** les transports sont homogènes lorsque tous les transporteurs sont soumis à un même régime juridique. L'exemple d'un déplacement de marchandises réalisé par plusieurs transporteurs routiers, sous le même document de transport (« lettre de voiture »), constitue un transport homogène.
- ❖ **Les transports combinés :** le recours pour un chargeur à un seul contrat de transport, même si la marchandise doit emprunter plusieurs modes successifs, pratiquant l'intermodalité. On parle de transport combiné lorsque le transporteur qui organise le transport assure la responsabilité de toute la chaîne de transport. Il émet alors un document de transport combiné¹⁰.
Les transports sont combinés lorsque les transporteurs concernés sont soumis à des régimes juridiques différents. Exemple d'un déplacement de marchandise réalisé par des transporteurs routiers, une partie relevant d'une convention internationale ; l'autre du régime national, est un transport combiné.
- ❖ **Les transports mixtes :** Les transports sont mixtes lorsque le déplacement de la marchandise nécessite le recours à plusieurs modes de transport. L'exemple d'un pré-acheminement en camion, suivi d'un transport principal par train, est un transport mixte.
- ❖ **Les transports mixtes superposés :** les transports sont mixtes superposés lorsque un moyen de transport est chargé sur un autre moyen de transport. L'exemple d'un camion chargé sur un navire constitue un transport mixte superposé.

⁸ Jean. Belotti. p49. Op.cit.

⁹ Jean. Belotti, p47. Ibid.

¹⁰ Marie-Madeleine Damien. P429. Op.cit.

❖ **Les transports multimodaux (intermodaux) :** les transports sont multimodaux ou intermodaux lorsque le déplacement de la marchandise est effectué en vertu d'un acte de transport unique et par au moins deux modes de transport différents.

Le cas le plus usuel couvre la situation de pré-acheminement, transport principal et post-acheminement¹¹.

Donc le transport multimodal c'est l'utilisation de plusieurs modes de transport l'un à la suite de l'autre, par exemple camion, rail, navire, (le conteneur est transporté par camion, par train, par bateau, jusqu'à destination)¹².

2. L'évolution du transport international :

Les évolutions du transport international sont répartir selon les modes du transport :

2.1 Le transport par voie d'eau (Maritime) :

Il y a des milliers d'années, les Phéniciens faisaient déjà du commerce en Méditerranée grâce à leurs flottes marchandes.

Les anciens Grecs et Romains, ainsi que les puissances maritimes médiévales qui ont suivi, se sont inspirés de leurs méthodes, dont certaines sont encore utilisées aujourd'hui. Petit à petit, le concept de charte prend forme. Au XVIIe siècle, les Pays-Bas fournissaient aux marchands européens des services d'affrètement de voyages vers diverses destinations, assurant ainsi une position de leader dans le domaine du commerce international.

L'introduction de la machine à vapeur au XIXe siècle a contrecarré ces forces et a rendu le transport maritime plus rapide et plus fiable. Les navires appartenant soit à des marchands, ou à des sociétés commerciales. Les progrès technologiques ont contribué à la création de services de courrier maritime, dont le premier a débuté en 1818 entre New York (États-Unis) et Liverpool (Royaume-Uni).

En 1830, le port se développe pour répondre à la croissance et aux nouveaux besoins du transport maritime. De véritables infrastructures apparaissent, d'immenses bassins sont creusés, des grues sont installées, des voies ferrées sont construites.

Le canal de Suez est inauguré en Égypte en 1869, son rôle économique est important, car il réduit considérablement le nombre de voyages séparant l'Europe et l'Asie sur, au lieu de

¹¹ Jean. Belloti. p47. Op.cit.

¹² Antoine Panet-Raymond. Denis Robichaud. le commerce international une approche nord-américaine. Chenelière éducation

contourner l'Afrique, les navires peuvent naviguer directement de la mer Rouge à la mer Méditerranée.

En 1886, le premier pétrolier à vapeur, le *Gluckauf*, prend la mer, à l'époque, il avait une capacité de près de 3 000 tonnes et une vitesse de 11 nœuds.

Le transport international maritime est le plus ancien mode de transport international, le moins cher (seulement 4 % de la valeur des marchandises en moyenne) et le plus important : 97 % du commerce mondial en volume (3975 Mt en 1990), 80 % en valeur, mais sa croissance est faible: 5% seulement en 1989, 3 % en 1990, et elle est surtout poussée par la croissance du transport pétrolier (+ 4 %) et de charbon pour les centrales thermiques (335 Mt, + 4,3 %).¹³

À la fin du XIXe siècle, la navigation prend un nouveau tournant avec l'invention de la turbine à vapeur. En 1903, le paquebot russe *Wandal* était équipé d'un moteur diesel, Quelques ans plus tard, en 1912, le navire danois *Selandia* est devenu le premier navire d'outre-mer à être équipé d'un tel moteur.

En 1905, 35 ans après l'ouverture du canal de Suez, le canal de Panama a ouvert ses portes, reliant les océans Atlantique et Pacifique, éliminant ainsi la nécessité pour les navires de faire le tour de l'Amérique du Sud. Le démarrage turboélectrique a été développé après la Première Guerre mondiale.

À partir des années 1950, on assiste à la disparition progressive du transport maritime de passagers, à l'émergence du monstrueux té des installations maritimes et portuaires et à la spécialisation des navires et des équipements de manutention.

Les porte-conteneurs font leur apparition à la fin des années 1950 son principal avantage était qu'il pouvait être chargé et déchargé en une seule journée C'est le début du transport intermodal (transport multimodal ou transport intermodal).

2.2 Le transport routier :

En Amérique du Nord, les réseaux routiers se sont développés principalement pendant la guerre en raison de l'augmentation du nombre d'automobiles, tandis qu'en Europe, les réseaux routiers ont été construits principalement sur la base des routes existantes.

¹³ J.-M. Benammar. *Techniques du Commerce International*. Paris. Techniplus. 1995. P35.

L'invention du pneu par le vétérinaire écossais John Boyd Dunlop en 1887 et celle du moteur à combustion interne par l'ingénieur allemand Rudolph en 1893 ont contribué à la naissance de l'automobile. Les camions ont commencé à circuler sur les routes en 1900. En 1914, le transport ferroviaire occupait la première place, représentant près des trois quarts du marché, le transport fluvial et routier représentant le reste. Cependant, la Première Guerre mondiale a tout changé et le transport routier est devenu de plus en plus important.

En 1923, la première autoroute est ouverte en Italie, avec une longueur totale de 85 kilomètres, le célèbre tunnel du Mont Blanc a ouvert ses portes en 1965. Dans les années 1970, le transport routier de marchandises a remplacé le transport ferroviaire.

Le développement du transport routier s'explique aussi par l'application de la théorie des « flux tendus », censés minimiser les coûts passent des contrats draconiens avec des transporteurs routiers pour qu'ils leur apportent le temps voulu les pièces ou les matières premières nécessaires.

Le camion est plus souple d'utilisation, mieux adapté aux variations des volumes à transporter, peu cher vu la surcapacité du secteur dominé par un artisanat mal rémunéré. Le danger est représenté par les mouvements sociaux, contre les délais de paiement et les prix bas (1991), le permis à points (1992)¹⁴.

2.3 Le transport ferroviaire :

Dans le monde du transport international, le chemin de fer possède une mauvaise image de marque : plus lent que la route, plus vieillot que l'avion et allant moins loin que le maritime, et son recul est causé par l'érosion globale du trafic de matières premières et par succès remportés par la concurrence du transport routier : extension du réseau autoroutier, modernisation véhicules, baisse du prix des carburants ces dernières années (baisse du coût de revient de 6% pour le routier), autorisation du cabotage¹⁵.

À l'origine, des rails et des wagons étaient construits pour transporter le charbon extrait des mines vers les voies navigables. Les rails sont en bois et les wagons sont tirés par des chevaux. En fait, la première ligne de chemin de fer a ouvert ses portes en 1825, ce qui en fait la première

¹⁴ J.M. Benammar. P 51, Op.cit.

¹⁵ J. M. Benammar. P58. Ibid.

véritable ligne ferroviaire. Elle unit Stockton et Darlington, en Angleterre, d'une longueur combinée de 19 kilomètres.

La majeure partie du réseau ferroviaire a été construite entre 1840 et 1890 dans les pays possédant des gisements de charbon, à savoir l'Europe et l'Amérique du Nord. Le premier chemin de fer canadien ouvre ses portes au Québec en 1836.

Champlain and St. Le chemin de fer Lawrence reliait Prairie à Saint-Jean, aujourd'hui Montréal. La Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique a été fondée en 1881.

Au milieu du XXe siècle, une locomotive à vapeur traverse les voies ferrées. Après la Seconde Guerre mondiale, l'utilisation des locomotives électriques s'est généralisée sur lignes ferroviaires principales. La consommation d'énergie a été réduite et les performances étaient meilleures que celles des locomotives à vapeur. Les locomotives diesel sont également de plus en plus vues sur d'autres itinéraires¹⁶.

Depuis les années 1960, le transport routier, tant de personnes que de marchandises, s'est développé de plus en plus au détriment du transport ferroviaire.

2.4 Le transport aérien :

En 1980, l'ingénieur français Clément Ader invente un avion qui révolutionne le monde des transports. En 1919, la première liaison commerciale régulière est établie entre Paris et Londres. C'est à cette époque que sont créées les premières lignes postales en Europe et en Amérique du Nord.

En conséquence, la connectivité aérienne est devenue essentielle pour le transport de passagers. Les cas de transport de fret aérien restent insignifiants. Il se déroule lentement et régulièrement au début, mais s'accélère à la fin.

Actuellement, le nombre de routes aériennes diminue tandis que le volume du trafic augmente. Sur les produits manufacturés transportés, le transport aérien représente environ 40%. Ce secteur ne connaît pas une croissance régulière, mais dépasse plutôt les volumes du commerce mondial. Malgré sa petite taille, ce mode de transport représente encore 25 % du commerce mondial en raison des progrès technologiques, du comportement commercial des compagnies aériennes et des changements de gestion.

¹⁶Naji.J. commerce international. Théorie. Techniques et application. Édition du renouveau pédagogique INC.2005.

Poids des marchandises - Depuis 1929, le transport aérien est soumis à la Convention sur certaines réglementations relatives au transport aérien international, mieux connue sous le nom de « Convention de Varsovie ». La Convention a été amendée par une série de Protocoles : La Haye de 1955, Guadalajara de 1961, Guatemala de 1971 et Montréal de 1975. Le protocole final introduit également limitations de responsabilité du transporteur de fret.

L'Association du transport aérien international (IATA), fondée en 1919 et réorganisée en 1945, regroupe les compagnies aériennes. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une organisation des Nations Unies (ONU) créée en 1947 dans le but de promouvoir la coopération internationale et l'uniformité des réglementations, normes, procédures et structures de l'aviation civile.

Le transport aérien peut être caractérisé par sa jeunesse (le premier vol commercial date de 1919) et son essor très rapide (le volume du fret transporté par voie aérienne a triplé entre 1975 et 1990).

Son organisation commerciale, et notamment tarifaire, a été considérablement modifiée Ces vingt dernières années par la forte diminution de l'intervention des États. Aujourd'hui, par l'intermédiaire des transitaires, les chargeurs négocient des tarifs de messagerie ou de groupage correspondant à un service de qualité, permettant de réduire les stocks et les délais de livraison, entraînant ainsi des gains financiers dus à un paiement plus rapide¹⁷.

3. Les intervenants en transport international :

Dans le transport on trouve plusieurs intervenants qui sont :

3.1 Le chargeur :

Personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Le chargeur procède au chargement et à la rédaction des documents relatifs au transport, à moins qu'il n'ait confié cette dernière tâche à un intermédiaire.¹⁸ Il est l'expéditeur de la marchandise et la personne qui confie légalement la marchandise au transporteur. Il peut s'agir du propriétaire ou de son représentant¹⁹.

¹⁷ J.M. Benammar. P23. Op.cit.

¹⁸ Marie-Madeleine Damien .Op.cit.

¹⁹ Naji.J. Op.cit.

3.2 Le groupeur de marchandise :

Ils 'agit d'un agent ou d'une entreprise qui consolide et regroupe les expéditions au détail de plusieurs sociétés avant de les expédier à leur destination. Négociez des tarifs favorables qui profit en taux expéditeurs. Elle est très active dans le transport routier et aérien.

3.3 Commissionnaire de transport (cargo intermédiaires) :

Aussi appelé transitaire, Le sert de complément logistique aux exportateurs. Il est en mesure de donner des conseils sur différents aspects du transport des marchandises soumises au transport: moyen de transport, itinéraires, choix du transporteur, coûts directs et coûts associés.

Un transitaire peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandises soumises à un transport continu. Sa tâche principale est d'assurer la continuité des différents transports. Parmi les transitaires, on distingue:

- **Le transporteur portuaire:** Personne qui coordonne le transport maritime et tous types de transports nécessaires lors d'une même expédition (transport routier).
- **Le transport aérien:** Personne qui coordonne le transport aérien et autres transports lors d'une même expédition ne Nécessite le type de transport requis (transport ferroviaire)
- **L'Agent de fret aérien:** Qui est responsable du transport des marchandises qui doivent être acheminées par fret aérien vers une compagnie aérienne
- **Le courtier en fret routier:** Agit à titre d'intermédiaire entre un groupeur et un transitaire²⁰.
- **L'affréteur routier:** l' « affréteur routier » opère un rapprochement entre clients et transporteurs routiers moyennant une commission d'affrètement. La profession de transporteur routier étant atomisée et composée de très nombreuses petites entreprises, ne possédant quelquefois qu'un seul véhicule, la conformation de l'offre et de la demande est souvent difficile à réaliser²¹.

²⁰ Naji.J. Ibid.

²¹ Jean. Belotti. p66. Op.Cit.

3.4 Courtier en transport: Particulier ou entreprise qui établit un contact entre un expéditeur et un transporteur sans se soucier du transport lui-même.

3.5 Courtier en Douane (Commissionnaire en Douane): personne physique ou morale chargée d'accomplir les opérations de dédouanement pour le compte d'autrui²². Effectue les formalités douanières pour le propriétaire transporté.

3.6 Transporteur: est une entreprise dont l'activité principale est le transport de marchandises. Certaines compagnies aériennes se concentrent sur un seul mode de transport, comme: Les compagnies maritimes, les compagnies aériennes et d'autres sociétés proposent à leurs clients une combinaison d'options de transport. Le transporteur est toute personne qui, conformément aux termes d'un contrat de transport, s'engage à prendre en charge un transport ou le faire exécuter par route, par rail, par mer, par air, par voies navigables (fluviomaritime) ou en recourant à la combinaison de plusieurs modes de transport ²³.

4. Les phases du transport :

La réalisation des opérations du transport s'effectue en 6 phases principales et importants.

Tableau n°1 : Les différentes phases de l'opération transport et la concomitance entre les opérations physiques et la gestion documentaire :

Opérations physiques	Obligations correspondantes du vendeur ou de l'acheteur	Suivi documentaire
Préparation, étiquetage et emballage	<p>Ces opérations sont toujours à la charge du vendeur.</p> <p>L'étiquetage permet d'identifier la marchandise, de la rechercher en cas de perte, de donner des consignes de manutention (pictogrammes).</p> <p>L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi.</p> <p>Il peut répondre à certaines normes.</p>	<p>Liste de colisage ou note de poids.</p> <p>Certificats correspondant aux contrôles exigés par le client (certificat de qualité, de quantité par exemple ...).</p> <p>Documents commerciaux (facture notamment).</p>

²²Op.cit. Marie-Madeleine. Damien. P108. Op.Cit.

²³ Marie- Madeleine. Damien. P430. Ibid.

<p>Remise de la marchandise au transporteur</p>	<p>Dans les ventes FOB, FAS, FCA, l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou de commissionnaire chargé de l'expédition.</p> <p>Dans les ventes CFR, CPT, CIP, CIF, DES, DEQ, l'acheteur doit indiquer les références du consignataire de la marchandise.</p> <p>Dans les vente DDU ou DDP, il faudra indiquer le lieu et les modalités de réception de la marchandise.</p>	<p>Instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur.</p> <p>Attestation de remise au transitaire (Forwardingagent'scertificate) ou FCR.</p> <p>Documents de transport.</p> <p>Avis d'aliment pour les polices d'abonnement.</p> <p>Certificat d'assurance s'il y a lieu.</p>
<p>Contrôle de la marchandise au départ</p>	<p>Le transporteur ou le commissionnaire effectue des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent.ces contrôles ainsi que la responsabilité du chargement peuvent varier en fonction des modes de transport requis.</p>	<p>Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.</p> <p>Des sociétés d'inspection telles SGS ou Veritors peuvent effectuer de tels contrôles, souvent pour le compte de l'acheteur.</p>
<p>Dédouanement export</p>	<p>A la charge du vendeur dans tous les cas sauf vente EXW.</p>	<p>Documents exigés par la douane.</p>
<p>Contrôle des marchandises à l'arrivée</p>	<p>La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire sauf dans les envois de détail par la route ou le fer (messagerie) ou le transport en FCL. Le contrôle port sur le nombre, e poids et l'état des colis et de la marchandise.</p> <p>En cas d'avaries ou de manquants des réserves doivent être faites.</p>	<p>La signature du document de transport, ou de lettre de voiture, ou du bon de livraison atteste de la livraison.</p> <p>Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou le bon de livraison.</p> <p>Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans un délai maximum.</p>
<p>Dédouanement import</p>	<p>Il est toujours à la charge de l'acheteur sauf dans les ventes DDP.</p>	<p>Documents exigés par la douane.</p>

Source : Ghislaine. Legrand, Hubert. Martini. Gestion des opérations IMPORT-EXPORT.

Paris. DUNOD. 2008. P19

Section 2 : Les conventions internationales liées au transport

Le transport international de marchandise est une chaîne qui relie de nombreux intervenants et intermédiaires qui devront respecter plusieurs normes.

Il existe un certain nombre de conventions internationales réglementent le transport international. Ces textes s'appliquent pour tout transport au départ ou à destination.

Tableau n°2 : Les principales conventions internationales réglementent le transport international.

	Maritime	Aérien	Routier	Ferroviaire
Convention	Bruxelles Hambourg	Varsovie Montréal	CMR Genève	COTIF\ CIM Berne

Source : Corine Pasco. Commerce international. 6^{ème} édition DUNOD. 2006. P75

1. Les conventions liées au transport par voie maritime :

Tableau n°3 : Les conventions internationales régissent le transport maritime et son champ d'application ainsi que son objet.

Convention	Champ d'application	Objet
la convention de Bruxelles originelle (25 aout 1924)	Elle s'applique à la phase maritime d'un transport international de marchandises si le connaissement est émis dans un Etat contractant.	Unifier des règles en matière de connaissement
La convention de Bruxelles amendée (protocole du 23 février 1968 – règles de Vesby)	Elle s'applique à la phase maritime d'un transport international de marchandises dans les trois cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Le connaissement est émis dans un Etat contractant. - Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant. - Le connaissement prévoit que les dispositions de la convention ou de tout autre législation les appliquant, régiront le contrat 	Modifier la convention de Bruxelles en ce qui concerne : <ul style="list-style-type: none"> - Les limitations de responsabilité du transporteur. - Le mode de calcul et le montant de l'indemnité

<p>La convention de Bruxelles amendée (protocole du 21 décembre 1979 – règle de la Haye)</p>	<p>Idem</p>	<p>Modifier la convention de Bruxelles amendée en remplaçant l'étalon or par les DTS</p>
<p>La convention de Hambourg (31 mars 1978)</p>	<p>Elle s'applique à la phase maritime d'un transport international de marchandises.</p> <p>-Le document de transport est émis dans un Etat contractant.</p> <p>-le port de chargement ou de déchargement est situé dans un Etat contractant.</p> <p>-le connaissement inclut une clause Paramount.</p>	<p>Rééquilibrer le contrat au profit des chargeurs.</p>

Source : Patrick. Miani . Nadine. Venturelli. Transport logistique. 9^e édition. Le Génie.P117

1.1 La convention internationale de Bruxelles (25 août 1924) :

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles de 1924 (dite règle de La Haye) est entrée en vigueur le 2 juin 1931, ratifiée par plus de 100 États ensuite elle traite des règles en matière de connaissement (titre de transport par mer) établies à l'occasion de transports internationaux par mer. Lorsqu'il y est fait référence, il est d'usage de citer les «règles de La Haye ». La convention est applicable à tous les pays signataires, dont la France fait partie.

Lorsqu'un pays non-signataire est concerné :

- **A l'export**, depuis la France, vers un pays non-signataire, la loi applicable devant une juridiction française est la convention de Bruxelles.
- **A l'import**, vers la France, depuis un pays non-signataire, la loi applicable devant une juridiction française est la loi française.

Devant une juridiction étrangère d'un pays non-signataire, la loi applicable dépend de nombreux facteurs qui sont connus des exportateurs et importateurs concernés²⁴.

²⁴Moise. Donald. Dailly. Logistique et transport international de marchandise 1^{re} édition 2013. L' P119

1.2 Les règles de Hambourg (HamburgRules) :

Il s'agit de la convention du 31 mars 1978 (la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer) et de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, dans la version consolidée du 3 décembre 1988. L'initiative de cette convention vient de l'intervention de la CNDIC et de la CNUCED sur demande des PVD notamment les pays des chargeurs qui considéraient la convention de Bruxelles comme trop favorable au transporteur maritime.

Ces règles définissent les droits et les responsabilités des transporteurs et des propriétaires des navires. Elles sont prises en compte dans le contrat de transport des marchandises par mer, soit d'un commun accord entre les parties, soit statutairement.

1.3 Les autres conventions :

- ❖ La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer « règles de Rotterdam » du 11 décembre 2008.
- ❖ La convention du travail maritime : Une fois entrée en vigueur, elle portera révision des 36 conventions et du protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima).
- ❖ la convention en matière de créances maritimes (Londres, 1976) ou encore la convention en matière de sécurité (SOLAS, etc.)

2. Les conventions liées au transport aérien

Toutes les dispositions prévues dans les conventions sont adoptées par plus de 150 pays participant au transport aérien international.

2.1 La convention de Varsovie (12 octobre 1929) :

La convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée le 12 octobre 1929²⁵. Cette convention, de droit privé, est le texte de base. Elle règle les rapports juridiques des transporteurs et des usagers de leurs lignes.

Entre autres, elle définit le document de transport utilisé (Lettre de transport aérien - LTA) et la responsabilité des parties au contrat, en cas de dommages corporels ou matériels, elle désigne les tribunaux compétents en cas de litige, elle délimite les délais de déclaration du

²⁵ Jean Sliwa. L'import-export présenté. Expliqué et commenté pour les TPE et PME. Edition du puits fleuri. P161

dommage subit et celui de l'action en responsabilité, elle précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné, qui implique outre plusieurs modes de transport, une opération de transport aérien. La convention de Varsovie continue à s'appliquer aux Etats qui ne sont pas parties à la convention de Montréal.

2.2 La convention de Chicago (7 décembre 1944) :

La conférence diplomatique de Chicago est convoquée à la demande des Etats-Unis du 1^{er} novembre au 7 décembre 1944, réunissant 54 Etats dont certains étaient encore en guerre. Elle visait à organiser le transport aérien international, la paix retrouvée. Il fallait donc parvenir rapidement à un accord sur les droits de transit et d'atterrissage, créer une organisation aéronautique internationale et élaborer une convention couvrant les aspects économiques et techniques de la navigation aérienne. Ces pourparlers aboutirent à un compromis la convention dite de Chicago complétée de textes annexes que les Etats étaient libres de ratifier ou non. Cet acte final fut signé le 7 décembre 1944. Il comporte l'accord provisoire de l'aviation civile internationale, texte de transition avant l'établissement de l'OACI le 4 avril 1947 et dont le siège fut fixé à Montréal, le texte de la convention de Chicago en 96 articles remplaçant la convention de Paris du 19 octobre 1919 et celle de la Havane du 20 février 1928, l'accord relatif au transit des services aériens internationaux « accord des deux libertés » ; l'accord relatif au transport aérien international dit accord les cinq libertés. Cette convention constitue le fondement juridique principal de la réglementation de l'aviation civile dans le monde et sert de constitution à l'OACI. Trois principes la dominent : la souveraineté des Etats, la non-discrimination, la normalisation. Les libertés techniques "furent ratifiées par un grand nombre d'Etats, les trois libertés" commerciales ne le furent que par une minorité, 12 seulement. L'accord sur ces dernières n'entra jamais en vigueur, les accords bilatéraux comblèrent le vide juridique²⁶.

2.3 La convention de Guadalajara (18 septembre 1961) :

Cette convention complète celle de Varsovie, du 12 octobre 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur. Cette convention intègre la notion de sous-transport en apportant une distinction claire entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel. Elle précise les responsabilités des intervenants dans ce type d'opération de transport aérien.

²⁶ Marie-Madeleine. Damien. P129. Op.Cit.

2.4 La convention de Montréal (28 mai 1999)

La convention de Montréal du 28 mai 1999 est entrée en vigueur le 28 juin 2004. Cette convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, s'inspire des accords d'IATA du 31 octobre 1995 qui améliorent sensiblement les conditions d'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux. Elle complète et harmonise et actualise la convention de Varsovie de 1929, de La Haye de 1955, la convention de Guadalajara de 1961, le protocole de Guatemala de 1971, ainsi que les quatre protocoles de Montréal de 1975.

Donc un État qui ratifie la convention de Montréal n'applique donc plus les conventions et protocoles de modifications sus cités. Elle détermine principalement les obligations des parties, les responsabilités du transporteur et les documents. La convention de Montréal vise les transports aériens, elle exclut donc la commission, la location (avion seul) et l'affrètement (avion + équipage), appelé charter lorsque l'avion est affrété par une organisation de tourisme. La convention vise les transports internationaux, donc les points de départ et de destination doivent se situer :

- ❖ soit sur le territoire de deux contractants.
- ❖ Soit sur le territoire d'un seul pays, à condition qu'il y ait escale dans un état tiers adhérent ou non à la convention (ex : Paris\ Nouméa avec escale à Singapour)

Cette convention vise principalement les droits et obligations du transporteur, de l'expéditeur et du destinataire lors d'un contrat de transport international²⁷.

3. Les conventions liées au transport par chemin de Fer

3.1 Convention de Berne et COTIF :

Le transport ferroviaire international de marchandises est régi par la convention de Berne du 14 octobre 1890 et la COTIF 1999, entrée en vigueur le 1er juillet 2006 (dont la CIM, révisée, fait partie). Le champ de la convention s'étend largement au-delà des frontières de l'Union européenne (Europe, Maghreb et Proche-Orient). Cette convention a été remaniée plusieurs fois. En 1924, elle a été scindée en deux conventions :

- l'une pour les voyageurs, la convention internationale de voyageurs (CIV);

²⁷ Patrick Miani. Nadine Venturelli. p150. Op.cit.

- l'autre pour les marchandises, la convention internationale de marchandises (CIM).

Dans les années 1980, une nouvelle révision entrée en vigueur le 1er juillet 2006, comporte une annexe traitant des « règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (RU-CIM). Ces règles traitent des envois de marchandises en détail ou en wagons complets pour les parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats contractants, sur des lignes inscrites sur la liste de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI). En annexe sont traités les cas des marchandises dangereuses, des wagons de particuliers. Ces textes définissent les règles uniformes de transport international (RU-CIM) et les règlements particuliers.

4. Les conventions liées au transport fluvial

4.1 La convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) :

Le transport fluvial étant un mode de transport ne concernant que quelques pays, il a fait l'objet de la convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Quant à la convention de Bruxelles (convention maritime et fluviale) du 27 septembre 1968, elle concerne la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

Cette convention est signée à BUDAPEST le 22 juin 2001 par 14 pays dont la France et tous les pays de l'espace « Rhin et Danube » ; elle est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2005 après la ratification par la Croatie, la Hongrie, le Luxembourg, la Roumanie et la suisse. La Bulgarie et la République tchèque l'ont ratifiée en 2005, les Pays-Bas en 2006 ; l'Allemagne, la France, la Russie et la Slovaquie en 2007, la Moldavie en 2008. La loi du 7 mars 2007 a autorisé la ratification par la France, avec entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2007.

Tableau n°4 : Le champ d'application et des responsabilités dans la convention CMN :

Champ d'application :	<p>-la convention s'applique à tout contrat de transport fluvial lorsque le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison prévus au contrat sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est partie à la convention.</p> <p>-La convention s'applique également au contrat de transport fluviomaritime, selon les conditions ci-dessus, à la condition qu'un connaissement maritime n'est pas été émis ou que la distance à parcourir en mer ne soit pas supérieur à celle des eaux intérieures²⁸.</p>
Exonération de responsabilité	<p>Le transporteur peut dégager sa responsabilité en prouvant la force majeure, la faute des donneurs d'ordre (acte ou omission, notamment en cas de manutention), le vice propre de la marchandise, le défaut d'emballage ou de marquage, le transport d'animaux vivants, les opérations d'assistance ou de sauvetage sur les voies navigables.</p>
Limitations de responsabilité	<p>La CMNI pose des limites maximales de responsabilité à hauteur de 666,67 DTS par colis ou autre unité de charge ou deux DTS par kilo de poids brut mentionné dans le document de transport de marchandises perdues ou endommagées selon le montant le plus élevé . Si le colis est un conteneur, la limite maximale de responsabilité s'élève a 1 500 DTS pour le conteneur lui-même et a 25 000 DTS pour les marchandises qu'il contient.</p>
Formalités prescription	<p>A la livraison, le destinataire doit faire des réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Immédiatement à la livraison si les dommages sont apparents. -Dans les sept jours si les dommages sont non apparents. -Dans les 21 jours en cas de retard. <p>Les actions nées du contrat de transport sont prescrites après un an, à compter de la date de la livraison.</p>

Source : Patrick MianiI. Nadine Venturelli. Transport logistique. 9^e édition. France. Le génie. 2017. p101.

4.2 La convention de Mannheim : (17 octobre 1968, rédigée le 20 novembre 1963) et une loi allemande très ancienne (15 juin 1895) sont applicables aux pays riverains du Rhin et de la Moselle.

²⁸. Patrick MianiI. Nadine Venturelli. p 101. Op.cit

5- Les conventions liées au transport routier :

Le transport routier international est régi par une convention internationale : la Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route « CMR »

5.1 La Convention CMR :

5.1.1 Définition de la convention CMR : Cette convention régit le transport international de marchandises par route et établit des règles pour la responsabilité des transporteurs routiers en cas de perte, de dommages ou de retard des marchandises.

La convention relative au contrat de transport international de marchandise par route (CMR) a été signée à Genève le 19 mai 1956. Elle concerne tous les pays, sauf l'Irlande. Les transports postaux, les transports funéraires et les déménagements sont exclus de son champ d'application. Lors de son cinquantième anniversaire, en mai 2006, la CMR est un exemple de réussite en matière d'unification du droit des transports, était en application dans 47 Etats. Ses principales dispositions concernent le document de transport « lettre de voiture » et la responsabilité du transporteur.

La convention CMR s'applique à tout contrat de transport de marchandises, à titre onéreux, ce, au départ ou à destination de tout pays signataire de celle-ci, empruntant le territoire d'au moins un état signataire²⁹.

5.1.2 Le champ d'application de la CMR

- ❖ La CMR régit tout contrat de transport de marchandises effectué :
 - Sur route.
 - Au moyen de véhicules.
 - Contre rémunération.
 - Avec prise en charge et lieu de destination dans des Etats différents.
 - Dont au moins un de ces Etats est signataire de la convention.
 - A l'exception des transports postaux, des transports funéraires et es déménagements.
- ❖ La CMR s'applique sur l'ensemble du transport y compris la partie nationale du trajet
- ❖ La CMR est une convention internationale, elle à un caractère d'ordre public, donc :
 - Toute stipulation particulière qui dérogerait directement ou indirectement à la CMR est nulle.

²⁹ Moise Donald Dailly. P206. Op.cit.

- Toute modification par un Etat signataire est interdite.
 - ❖ Les droits nationaux n'ont qu'un caractère supplétif :
- Lorsque la CMR s'y réfère expressément.
- Pour les points où la CMR est silencieuse.³⁰

5.1.3 La formation du contrat

- ❖ le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture.
- La lettre de voiture doit être établie en trois exemplaires et signée par l'expéditeur et le transporteur.
- La CMR énonce les mentions qui doivent figurer dans la lettre de voiture.
- La lettre de voiture est inopposable à toute personne qui ne l'a pas signée.
 - ❖ Mais la CMR est applicable :
 - En l'absence de lettre de voiture.
 - En dépit des irrégularités des mentions de la lettre de voiture.
 - ❖ Sont parties au contrat :
 - Le voiturier : celui qui figure comme tel sur la lettre de voiture.
 - L'expéditeur : celui qui conclut le contrat avec le voiturier.
 - Le destinataire : à partir du moment où il prend livraison de la marchandise.

5.1.4 L'exécution du contrat

- ❖ Le droit à disposition de la marchandise³¹ :
 - L'ayant droit des marchandises est soit l'expéditeur, soit le destinataire.
 - En l'absence de mention sur la lettre de voiture l'expéditeur et l'ayant droit.
- ❖ Le destinataire est ayant droit si cette particularité figure expressément sur la lettre de voiture.
- ❖ L'ayant droit de la marchandise peut modifier unilatéralement certaines clauses du contrat de transport.
- ❖ Toutes modifications de clauses du contrat de transport international doivent être mentionnées sur la lettre de voiture.
- ❖ Transporteur doit être dédommagé des conséquences de telles modifications.
- ❖ Dans certains cas le transporteur peut refuser un ordre de modification du contrat :

³⁰ Patrick Miani. Nadine Venturelli. P57. Op.cit.

³¹ Patrick Miani. Nadine Venturelli. P57. Op.cit

- quant cette modification peut porter atteinte aux intérêts des expéditeurs ou destinataires d'autres envois faisant partie du chargement.
- quand cette modification constitue un trouble ou un danger pour son exploitation.
- quant cette modification a pour effet de diviser l'envoi.

Section 3 : les assurances et les incoterms dans le transport international

Les assurances dans le transport des marchandises est sous le rôle d'une protection des marchandises contre les risques (par exemple les dommages, la perte ou le vol) pendant la période de transportation de ses marchandises de point de départ jusqu'à son arrivée (destination) les assurances sont dans le but de minimiser les pertes et les risques.

Les incoterms permettent de déterminer de manière confiée les conditions de livraison des marchandises dans le cadre d'un contrat de vente. Ils définissent les obligations et les responsabilités entre le vendeur et l'acheteur.

1. L'assurance :

1.1 Définition de l'assurance :

Prestation de service délivrée par un assureur à ses assurés, en contrepartie de la signature d'une police et le versement de la prime, dans des domaines très variés : transport de marchandise, assurance crédit, assurance prospection...V ces termes.³² L'assurance est une convention par laquelle les assureurs s'engagent, moyennant paiement d'une prime par le/les assuré(s), à indemniser celui-ci (eux-ci) ou le(s) porteur(s) de mandat(s) au cas où un dommage est subi suite à un événement fortuit appelé risque et qui est couvert au terme dudit accord.³³

1.2 L'assurance transport :

L'assurance de transport est un élément important dans transport de marchandise.³⁴

1.2.1 Une distinction fondamentale :

Une distinction fondamentale doit être effectuée entre l'assurance transport marchandise et l'assurance responsabilité du transporteur. Les opérations de commerce international font en effet très souvent l'amalgame entre ces deux types de couverture. L'assurance responsabilité du transporteur est automatiquement prise par le transporteur pour couvrir sa propre responsabilité.

³² Martine. Massabie-François. P19. Op.cit.

³³ Lazary. P147. Op.cit.

³⁴ Lazary. P142. Ibid.

En cas de dommages, si sa responsabilité est engagée, vous recevrez une indemnité forfaitaire dont le montant est fixé dans les conventions internationales et qui correspond le plus souvent à une somme inférieure au dommage réellement subi. En outre, si la responsabilité du transporteur n'est pas engagée, vous ne recevrez tout simplement aucune indemnité.

C'est notamment pour ces raisons qu'il est important que vous vous informiez des risques que vous prenez en ne contractant pas une assurance supplémentaire à celle du transporteur.

- Assurance transport marchandises versus assurance responsabilité du transporteur.
- Etendue de la responsabilité du transporteur et indemnités prévues par les conventions internationales.

Tableau n°5 : Assurance transport marchandise

Assurance transport marchandise commanditaire de transport	Assurance responsabilité du transporteur Transporteur
<ul style="list-style-type: none"> • Assurance au choix de l'assuré (faire attention aux risques couverts et aux risques exclus). • Indemnisation calculée sur la valeur assurée de la marchandise. • Indemnisation en cas de préjudice en fonction des risques garantis. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'indemnisation est prévue par les conventions régissant chaque mode de transport. • Indemnités plafonnées en fonction du poids de la marchandise. • Indemnisation seulement si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité et en fonction de la valeur de la marchandise.

Source : Lazary. Le commerce international.2005.p142

La police d'assurance du transporteur ne couvre que les dommages où la responsabilité du transporteur est engagée ! Si un accident survient et que la responsabilité du transporteur n'est pas établie, et si vous n'avez pas souscrit à une assurance transport marchandises, vous ne serez pas remboursé des dommages subis. D'ailleurs, même si la responsabilité du transporteur est

engagée, l'indemnisation que vous recevrez en remboursement de votre dommage sera limitée par ce qui est prévu dans les conventions internationales.

Il s'agira de se méfier donc d'un transporteur qui vous dit « Ne vous tracassez pas, vous êtes assuré... ». Même si cette parole est de bonne foi, elle signifie souvent que le transporteur est assuré. Mais si sa responsabilité n'est pas engagée, c'est vous qui devrez supporter l'entièreté du dommage³⁵.

1.3 Les différents acteurs:

- **L'assureur** : compagnie d'assurance ou agent souscripteur ayant pouvoir pour compte d'une ou plusieurs compagnies et/ou assureurs-souscripteurs.
- **Le réassureur** : compagnie ou groupe souscripteur agissant pour le compte de plusieurs compagnies et qui se charge d'assurer les assureurs.

Dans le choix de votre compagnie d'assurance, un critère à retenir est celui de la réassurance. Inquiétez-vous de savoir si votre compagnie est bien réassurée par une autre. Ainsi, si vous subissez un dommage grave, vous augmentez vos chances d'être remboursé.

- **L'assuré** : personne physique ou morale qui bénéficiera de l'indemnité s'il y a survenance d'un sinistre couvert aux termes de la police souscrite. Signalons que ce n'est pas toujours le preneur d'assurance qui sera le bénéficiaire de l'assurance. Dans une vente CIF, par exemple, le vendeur souscrit une assurance pour le compte de l'acheteur.
- **Le courtier** : le courtier en assurance conseille l'assuré et négocie avec les assureurs. Son rôle est avant tout de défendre les intérêts de l'assuré. C'est lui qui rédigera et établira la police d'assurance après en avoir négocié les termes et conditions avec l'assuré concerné. C'est également le courtier qui s'occupera de toutes les communications entre l'assuré et les assureurs et qui veillera aux règlements des primes et sinistres pour le risque en cours. Dans le cadre d'un environnement international, les grands groupes de courtage se sont munis de la force de frappe nécessaire pour être désormais présents sur les cinq continents. Cette situation logistique importante permet, de ce fait, aussi bien aux multinationales qu'aux PME, de disposer d'une structure qui leur permette d'être en situation de confort au travers de toutes leurs opérations commerciales. Le courtier est incontournable quand on entre dans un domaine aussi technique que l'assurance du transport de marchandises. Il existe en effet énormément de couvertures qui nécessitent

³⁵ Lazary. P143. Op.cit.

un know-how indispensable. Il convient de se munir de ses conseils vous permettant de la sorte de vous concentrer sur vos activités sans vous demander ce que vous risquez à chaque opération³⁶.

1.4 Choix de l'assureur :

En termes d'assurance transport, l'entreprise peut s'adresser :

- A une compagnie d'assurance de son pays
- A un agent d'assurance, mandataire d'une compagnie d'assurance
- A un courtier, mandataire de ses clients auprès des compagnies d'assurance
- A son transitaire

1.4.1 Coûts de l'assurance : Acheteurs et vendeurs, selon l'incoterm choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance sauf sur certaines destinations où l'assurance est obligatoire. Le coût moyen de l'assurance varie entre 1,1 % et 2% du coût du transport, sauf pour certaines liaisons vers les pays en voie de développement où le coût de l'assurance peut atteindre 8% du coût de transport.

1.4.2 Le coût de l'assurance dépend :

- de la nature de la marchandise (fragile, dangereuse, ...).
- de la qualité de l'emballage et du marquage;
- du mode de transport (par exemple, l'assurance " air " est moins chère que l'assurance " mer ").
- de l'itinéraire et de la zone géographique desservie.
- de la garantie choisie.

En cas de transport maritime ou aérien, la prime d'assurance est calculée sur base de la valeur assurée. Cette valeur assurée fixe la limite d'indemnisation en cas de sinistre. Elle correspond usuellement au coût de revient des marchandises à destination (on parle de marchandises CIF) majoré de 10 à 20 % (afin de tenir compte du profit espéré ou des frais engagés par une nouvelle expédition).

³⁶ Lazary. P148. Op.cit.

1.5 Les objectifs de l'assurance de transport :

Quelque soit le mode de transport choisi (route, chemin de fer, voies maritime, fluviale ou aérienne) les marchandises sont exposées à de nombreux risque (détérioration, article manquant, perte de poids, etc.) résultant notamment³⁷ :

- De risque courant (accidents ou événement de transport, incendie ou « mouille ») ;
 - De risque exceptionnels (grèves, vol, émeute, acte de terrorisme ou guerre). L'assurance permet de couvrir (totalement ou partiellement) le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (pour faute personnelle) ou par les transporteurs.
- A) L'indemnisation par le transporteur : Elle est précisée par les conventions propres à chaque mode de transport. Le montant des indemnités est plafonné en fonction de la masse de la marchandise. Cette indemnité (calculée en fonction de la valeur de la marchandise). N'est envisageable que si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité.
- B) L'indemnisation par l'assureur : L'indemnisation (calculée sur la –valeur assurée- de la marchandise) dépend du préjudice et des risque garantie.

1.6 L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi :

Selon les différents modes de transport³⁸ :

1.6.1 Le transport maritime : La police française d'assurance maritime sur facultés a été remaniée en date du 30 juin 1983.

❖ Deux types d'avaries :

Il faut soigneusement distinguer les avaries particulières des avaries communes.

- **Les avaries particulières :** ce sont celle qui affecte en particulier la marchandise d'un des clients, et pas celle des autres. c'est le cas lorsqu'une marchandise est cassée ou souillée par des produits voisins, ou rayée en cours de transport. Cet aléa port exclusivement sur l'envoi qui concerne une entreprise donnée : il est appelé particulière.
- **L'avarie commune :** En voici la définition : « il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, internationalement raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un

³⁷. Jean, Belotti. P56. Op.cit

³⁸ Denis Chevalier. François Duphil. Transporter à l'international. 4^e édition. Paris. Foucher, Vanues. 2009. p95

péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune » (règle A des règles dites « d'York et d'Anvers », 1890/1950).

1.6.2 Le transport terrestre : Les polices françaises s'appuient sur l'imprimé du 01.03.1969. Les choses sont plus simples puisque la notion d'avarie commune n'est pas retenue pour les transports ferroviaires et routiers. La garantie accidentée caractérisés du même type que la FAP... sauf, en maritime, couvre les conséquences d'évènements majeurs limitativement énumérés dans le texte de police.

1.6.3 Le transport aérien : En transport aérien, la garantie proposée par les assureurs (imprimé du 19 mai 1972), est une garantie du type tout risque, s'entendant de magasin à magasin, les risques de guerre et assimilés sont couverts sur avenant. La garantie est couverte généralement, soit par la compagnie aérienne elle-même, soit par le transitaire, à l'aide de sa police tiers-chargeur.

2. Les incoterms :

2.1 Définitions de l'incoterm :

Les « terme du commerce international » et plus précisément les incoterms, abréviation de « international commercial Terms » qui constituent des éléments du contrat et du prix de vente, ont selon la CCI international pour but de « fournir une série de règles internationales pour interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ainsi l'incertitude née d'interprétation différentes de ces termes par les divers pays peut-elle être évitée ou du moins considérablement réduite ».

Certains incoterms sont propres à certains modes de transport, au maritime, par exemple, au multimodal, ou aux transports fluviaux, d'autres s'appliquent à tous les modes de transport. Les incoterms ne sont pas exclusifs d'autres dispositions spécifiées dans le contrat de vente entre les deux parties (prise en charge de frais de douane, par exemple). Des frais qui ne figurent pas parfois dans le prix facturé communiqué en douane, à tort.³⁹ Les incoterms (ou termes commerciaux) ont été élaborés par la chambre de commerce internationale afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises⁴⁰.

³⁹ Jean Sliwa. P103. Op.cit.

⁴⁰ Corinne Pasco. Commerce international. 6^e édition. Paris.2006. P61.

2.2 Présentation douanière des incoterms :

Les incoterms sont définis par des sigles répartis en trois catégories :

- **Les incoterms de vente au départ (familles des E, C ou F) :** où les charge et les risques liés au transport principal sont supportés par l'acheteur.
Les vents au départ comportant 8 incoterms, On trouve ainsi : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP
- **Les incoterms de vente à l'arrivée (familles des D) :** où les charge et les risque liés au transport principal sont supportés par le vendeur.
Les vents à l'arrivée comportant 4 incoterm, On trouve ainsi : DES, DEQ, DDU, DDP
- **L'incoterm DAF :** où le vendeur support les frais et les risque de transport jusqu'à une frontière donnée, au délai de laquelle l'acheteur prend le relais⁴¹.

2.3 Répartition des frais et risques selon incoterm :

Tableau n°6 : répartition des frais et risques selon incoterm

EXW (ex Work)	A l'usine (lieu convenu)	L'acheteur support tous les frais et tous les risques inhérents au transport de la marchandise à partir de son chargement dans l'établissement du vendeur jusqu'au point de destination.
FCA (free carrier)	Franco transporteur (lieu convenu)	Le vendeur support les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises au transporteur désigné par l'acheteur.
FAS (free Alongside ship)	Franco de long du navire (port d'embarquement convenu)	Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à ce que la marchandise soit placée le long du navire au port d'embarquement convenu dédouanement réalisé.
FOB (free on board)	Franco bord (port d'embarquement convenu)	Le transfert de risques et de frais se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

⁴¹ Lazary. P98. Op.cit.

CFR (cost and freight)	Coût et fret (port de destination convenu)	Le vendeur paie le fret maritime mais le transfert de risque se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.
CIF (cost, insurance and freight)	Coût, assurance, fret (port de destination convenu)	Le vendeur paie le fret et souscrit une assurance (obligation minimum : police FAP (franche d'avarie particulière) sur la valeur CIF+10%), pour le compte de l'acheteur. La marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur (même transfert de risque que FOB ou CFR).
CPT (carriagepaid to)	Port payé jusqu'à (point de destination convenu)	Le transfert des risque et frais a lieu au moment de la remise de la marchandise au premier transporteur.
CIP (carriage and insurance paid to)	Port assurance payé jusqu'à (point de destination convenu)	Même transfert de risque que CPT mais c'est le vendeur qui paie le transport et qui fournit et paie l'assurance transport.
DAF (delivery at frontier)	Rendu frontière (lieu convenu)	Le transfert des risques et des frais se fait au passage de la frontière.
DES (delivered ex ship)	Rendu ex ship (port de destination convenu)	Le transfert des risques et des frais se fait à bord du navire, au point de déchargement usuel du port convenu.
DEQ (delivered ex quai)	Rendu à quai (port de destination convenu)	Le vendeur supporte les risques et les frais jusqu'à la mise à disposition de la marchandise, non dédouanée, sur le quai du port convenu.
DDU (delivered dutyunpaid)	Rendu droits non acquittés (lieu convenu)	Le vendeur supporte les risques et les frais jusqu'à l'établissement de l'acheteur, à l'exception du dédouanement à l'importation.
DDP (delivered dutypaid)	Rendu droits acquittés (lieu convenu)	Le transfert des risque et des frais se fait à la livraison chez l'acheteur, (marchandise non déchargée) c'est l'incoterm imposant les obligations maximum au vendeur.

Source : Corinne Pasco. Commerce internationale. 6^e édition. Dunod. Paris. 2006. p62

Conclusion

Le monde des transports représente l'un des secteurs les plus complexes et les plus importants de l'économie dans le développement global d'une nation, car lors du transport de marchandises dans le cadre d'une opération d'acheminement à l'international, les marchandises sont exposées à divers risques. Une assurance est nécessaire. Intervenir et garantir un montant pour compenser les frais engagés en cas de sinistre ou de sinistre.

Le transport international constitue une part de plus en plus importante des échanges entre pays et implique un grand nombre d'acteurs intervenant en temps réel dans des systèmes très complexes. Et grâce à l'assurance cargo, vous pouvez assurer presque tous les articles expédiés à l'international.

L'objectif de ce système est de protéger les propriétaires de marchandises contre les dommages ou les pertes résultant d'accidents ou d'incidents impliquant les marchandises transportées.

Introduction

Le transport international est une technique qui permet l'échange de différents biens et produits entre des différents pays à travers le monde. Il englobe toutes les activités de l'importation et de l'exportation de marchandises.

Le transport international de marchandises peut s'effectuer par les airs, par la mer, et par route.

Pour transporter une marchandise, il faut choisir un mode qui offre plus d'avantages par rapport aux autres modes de transport. Ce choix s'effectue à la base d'une comparaison des critères de choix (coûts, délais, sécurité). Les objectifs principaux d'un choix de solution de transport sont : d'exporter à un coût réduit, obtenir des délais d'acheminement optimaux, et de sécuriser l'acheminement des marchandises.

Ce chapitre est divisé en trois sections, la première sera consacrée à la présentation des différents modes de transport. Ensuite, on présentera les avantages et inconvénients et caractéristiques de chaque mode de transport, et on terminera par la présentation des facteurs du choix d'un mode de transport.

Section 1 : Les différents modes de transport

Les principaux modes de transport, sont le transport maritime, fluvial, aérien, ferroviaire, routier et postal. S'y ajoute le transport multimodal, qui est une combinaison de différents modes. Ce mode de transport est spécifique dans la mesure où les marchandises ne subissent pas de rupture de charge.

1. Le transport fluvial international :

1.1 Définition du transport fluvial

On l'appelle transport fluvial tout transport effectué par des bateaux (et non par des navires) sur une voie d'eau et circulant à l'intérieur des terres. Le transport fluvial relève donc techniquement de la navigation intérieure et juridiquement du droit des transports terrestres⁴².

Le transport fluvial de marchandises est économique, propre, fiable et sûr. Le réseau de transport fluvial, en particulier les canaux à grand gabarit dispose d'atouts indéniables pour

⁴² Patrick Miani, Nadine Venturelli. Transport logistique. 9^e édition. France. Le génie. 2017. p88

constituer une alternative au mode routier. Après une période de déclin, le secteur est à nouveau en phase de croissance⁴³.

1.2 Tarification du transport fluviale :

Les tarifications sont différentes d'un pays à un autre. Généralement, la concurrence pour ce type de transport est très forte et des taux de fret très bas peuvent être obtenus, ce qui rend ce type de transport compétitif⁴⁴.

2. Le transport maritime international :

2.1 Définition du transport maritime :

On peut définir le transport maritime comme étant : tout transport des marchandises ou de biens effectué par mer.

Le transport maritime est le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux, comme les céréales, les hydrocarbures, les fruits, etc.⁴⁵.

Le transport par mer s'organise soit en conventionnel soit en conteneur complet ou de groupage. Le groupage permet de rassembler les petites expéditions et de les placer en conteneur⁴⁶.

Le transport maritime est donc un moyen privilégié des échanges internationaux qui connaissent plusieurs transitions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

2.2 Les types du transport maritime :

2.2.1 Transport à la demande (tramping) : Dans ce cas, le navire va de port en port selon les variations du marché du transport. Ce type de service est différent de la ligne régulière, puisqu'il est caractérisé par la disparition de la notion de régularité des escales et la stabilité des tarifs appliqués. Ainsi les navires de tramps vont d'un port à l'autre aux grés des affrètements, des cours de frets, de la cargaison à transporter, des coûts de transport mais

⁴³ Danièle, Legay. BTS Commerce International/ cours, méthodes, exercices corrigés. Nathan. 2011. P269.

⁴⁴ Lazary. Le Commerce International à la portée de tous. 2005. P166.

⁴⁵ Jean. Belotti. Transport international de marchandise. 5^{ème} édition. Paris. Vuibert. 2015. P247

⁴⁶ Moise Donald Daily. Logistique et transport international de marchandises. 1^{ère} édition. L'harmattan. 2013. p118

aussi aux types de navires qui sont généralement des transporteurs de vrac ou de cargaison homogène et qui sont destinés pour un seul ou au maximum deux destinataires.⁴⁷

2.2.2 La ligne régulière : La ligne est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping. Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir. Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques, ici notre étude se limitera aux ports conteneurs, dont la conception est liée au type de marchandises transportées et à leur emballage. La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport.

2.3 Les moyens de transport maritime

En transport maritime, plusieurs types de marchandises sont transportés à l'international :

Du vrac, liquide (pétrole) gazeux (méthane, gaz naturel liquéfié), solide (pulvérulents ou non : grain, minéral, grosses machines, grumes) dans des navires spéciaux, des véhicules, voitures, camions, le plus souvent sans tracteur dans des navires dits RO-RO (Roll On Roll Off), des marchandises dites générales (général cargo en anglais) en navire conventionnels avec des cales dans lesquelles on cale et on arrime les colis) et les navires-porte-conteneurs.

2.3.1 Le navire : le navire est un engin pourvu d'un système de propulsion autonome destiné à la navigation maritime (et non fluviale), c'est-à-dire à une navigation dans des eaux où il peut rencontrer les dangers particuliers à la mer⁴⁸.

2-3-2 Les différentes catégories de navires : le chargement de la marchandise peut s'effectuer par deux types de navires qui sont :

a. Les navires spécialisés :

⁴⁷ Du Jenny. Yvan. Les grands transports mondiaux; édition Manuel. 1983

⁴⁸ Patrick Miani. Nadine Venturelli. P102. Op.cit.

Ce sont les navires réservés au transport selon les types des marchandises comme : les vraquiers, les pétroliers ou les céréaliers. Sont spécialisés dans les transports de charges lourdes ou encombrantes telles que les grumes, les pipe-lines pour l'industrie pétrolière, etc.⁴⁹

b. Les navires non spécialisés (Général Cargo) :

Ces navires rapides sont destinés à l'exclusion de tout autre type de marchandises, et leur taille s'évalue en quantité de conteneurs 20 pieds qu'ils peuvent arrimer. Les plus petits, qui sont d'une longueur d'environ 100 mètres⁵⁰.

▪ **Les cargos conventionnels :**

C'est des navires disposant des moyens de manutention à bord. Le chargement des marchandises en cale se fait par des panneaux coulissants. Il faut noter que l'utilisation de ses navires est devenue de plus en plus rare dans les pays développés.

▪ **Les navires porte-conteneur :**

Ces navires rapides sont destinés au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises, et leur taille s'évalue en quantité de conteneurs 20 pieds qu'ils peuvent arrimer. Les plus petits, qui sont d'une longueur d'environ 100 mètres sont des navires de ravitaillement (feederships). C'est la solution technique la plus appropriée, car elle permet les coûts les plus bas, malgré quoique quelques contraintes. La majorité des porte-conteneurs actuels sont longs de 100 à 200 mètres (des navires de grand capacité), et peuvent transporter de 500 jusqu'à 3000 conteneurs de 20 pieds.

▪ **Les navires mixtes RO-RO :**

Ce type de navires est le plus approprié pour les pays en développement dont les ports maritimes sont en général sous équipés. Il faut noter que les navires récents utilisent de plus en plus cette technique. L'intérêt réside dans le fait que les navires RO-RO sont adaptés au conteneur, à la manutention par portiques, et roulage pour les colis non adapté au conteneur. Son avantage réside donc dans sa souplesse d'utilisation.

Ces navires sont bien adaptés aux rôles de navires feeders sur les liaisons maritimes Nord-Sud, des liaisons intercontinentales ou tour du monde étant plutôt réalisées par les grands porte-conteneurs.

⁴⁹ Moise. Donald. Dailly. P124. Op.cit.

⁵⁰ Moise Donald. Dailly. P123. Ibid.

▪ Les navires rouliers ou roll-on, roll-off ou RO-RO :

Appelé Roll on/ Roll off, elle présente l'avantage de permettre la manutention de tous les types de marchandises. Se sont des navires équipés d'une rampe arrière et/ou d'une rampe latérale relevable qui prend appui sur les descentes du port. Il faut distinguer le roulage direct et le roulage indirect. Le roulage direct consiste à manutentionner des charges sur roues ou chenilles comme les semi-remorques, voitures, wagons, etc. le roulage indirect, lui utilise un matériel spécialisé est pour charger les marchandises, telle que le remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, et des chariots sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

2.3 Tarification du transport maritime :

Le terme (fret) désigne ici le prix du transport. Le prix d'affrètement est déterminé par la loi de l'offre et de la demande mais les compagnies maritimes doivent tenir compte leurs coûts de revient pour fixer leurs prix. Dans le cadre des lignes régulières, les compagnies calculent le fret à partir d'un taux de base auquel peuvent s'ajouter différents correctifs et frais annexes⁵¹.

2.3.1 Fret de base : l'unité de taxation est appelée « unité payante » (UP) est s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1tonne = 1 m³.

En groupage (LCL) : prix à l'UP.

En conteneur complet (FCL) : prix forfaitaire au conteneur.

2.3.2 Frais de manutention : il s'agit des frais d'embarquement et de débarquement. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterms), la répartition dépendant des conditions « liner terms » adoptées par le port ou la compagnie de navigation⁵².

2.3.3 Les ajustements :

BAF (Bunker Adjustment Factor) : pour faire face aux augmentations de coût des carburants.

CAF (Currency Adjustment Factor) : pour faire face aux fluctuations de la devise dans laquelle le tarif est libellé. Applicable sur le fret ajusté (fret de base + BAF).

2.3.4 Autres frais : frais d'encombrement, droits portuaires, surestaries, surcharge ISPS, frais de séjour en magasin...

⁵¹ Patrick Miani. Nadine Venturelli. P112. Op.cit.

⁵² Daniel. Legay. P235. Op.cit.

2.4 Contrats de transport maritime :

Principales obligations des parties Un contrat de transport énonce les obligations envers l'expéditeur (ou l'expéditeur, le destinataire ou le transporteur, selon le cas) et le transporteur.

- Les obligations de l'expéditeur sont les suivantes :

- Fournir par écrit tous les éléments nécessaires à l'identification du produit.
- Emballage, étiquetage et marquage de colis de marchandises.

- Les obligations du transporteur sont :

- Rendre le navire en état de navigabilité
- Récupérer les marchandises et émettre un connaissement (document de transport)
- Transporter les marchandises et les stocker en toute sécurité
- Signaler leur arrivée.

2.5 Document du transport maritime :

➤ Le connaissement maritime (bill of lading) :

Le connaissement maritime est généralement émise par la compagnie maritime (ou son agent) généralement en trois originaux et un nombre fixe d'exemplaires (copies), il matérialise le contrat de transport. Le connaissement constitue le support matériel du contrat de transport, le connaissement est de plus un titre représentatif de la propriété des marchandises. Le connaissement maritime est un document essentiel.⁵³

Un connaissement peut être délivré sous trois formes : à ordre, au porteur ou à une personne dénommée. Le format est déterminé par la façon dont est renseignée la rubrique «Destinataire» du document :

- **A ordre** : transmissible par simple endos. C'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire.
- **A une personne dénommée**, donc non négociable : La mention « à ordre de. » est rayée. Seul le destinataire spécifié peut retirer la marchandise.
- **On board** : il atteste le chargement effectifs de la marchandise à la date de signature. Le transporteur certifié que les marchandises ont bien été chargées sur le navire.

⁵³ Lazary. P158. Op.cit.

- **Reçu pour embarquement** : il atteste la prise en charge la marchandise et non l'expédition définitive
- **Net de réserve** : il certifie la prise en charge de la marchandise en bon état apparent
- **Surchargé** : Des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état de la marchandise chargée atténuent la responsabilité du transporteur.

1.5 Les acteurs du transport maritime :

1.5.1 Les armateurs :

L'armateur est celui qui équipe un navire est recrute l'équipage qu'il soit propriétaire ou non. L'armateur privé a pratiquement disparu aujourd'hui au profit de puissantes compagnies le plus souvent constituées sous forme de sociétés anonymes. Quelques compagnies seulement assurent l'essentiel du transport maritime et ont développé entre elles des accords de coopération.

1.5.2 Les agents de l'armateur : il existe deux sortes : les agents maritimes et les agents consignataires, la plupart des agents exercent indifféremment les deux rôles maintenant.

- **Les agents maritimes** : L'agent maritime représente un ou plusieurs armateurs de lignes régulières, dont il détient pouvoir pour négocier les contrats de transport, émettre et signer les documents de transport et encaisser le prix du fret.⁵⁴
- **Les agents consignataires** : Toujours installé dans un port, l'agent consignataire a la charge d'organiser et de liquider l'escale d'un navire si l'armateur l'a choisi pour l'y représenter. Il organise le planning des opérations de chargement et de déchargement du navire en liaison avec les entreprises de manutention. Il assure les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustible.

1.5.3 Les auxiliaires de transport : les auxiliaires de transport sont des intermédiaires entre les chargeurs et les armateurs, qui accomplissent aussi les formalités de dédouanement. Ils apportent 60% du fret maritime

1.5.4 Les entreprises de manutention : Appelées acconiers, Elles effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou de provenance de la voie maritime. Elles sont aussi responsables de certaines opérations annexes sur le quai. Elles sont les employeurs des ouvriers dockers.⁵⁵

⁵⁴ J.-M. Benammar. Techniques du Commerce International. Paris. Techniplus. 1995. P40.

⁵⁵ J.-M. Benammar. P40. Op.cit.

1.5.5 Le transporteur : C'est le propriétaire d'un navire qui assure le transport de la marchandise d'un port vers un autre port.

2. Transport routier :

Ce transport se caractérise par une pratique de plus en plus courante de la conteneurisation et la possibilité de combiner le rail et la route⁵⁶.

2.1 Définition:

Il est indéniable que chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients mais la route reste le principale mode de transport et représente à ce jour plus de 80% du transport de marchandises tout mode confondu. Ceci s'explique par le fait que le transport routier est un moyen de transport direct, de port à port, offrant des opérations de manutention simplifiées et limitées.

Cependant, aujourd'hui les infrastructures sont relativement saturées et les prix de moins en moins compétitifs. Le réseau routier n'échappe pas à cette évolution et se voit également congestionné en raison des engorgements, ce qui entraîne des retards de livraison et une dégradation de l'environnement⁵⁷.

2.2 Les acteurs:

Les différents acteurs de transport routier sont⁵⁸ :

2.2.1 Les voituriers ou transporteurs : les transporteurs public routiers sont organisés en syndicats professionnels regroupés dans des fédérations ou des unions.

La fédération nationale des transports routiers (FNTR) regroupe une centaine de syndicats départementaux, eux-mêmes regroupés dans des unions régionales.

A) Les loueurs de véhicules : les loueurs des véhicules industriels sont regroupés au sien de la chambre syndicale des loueurs, organisation de droit privé.

Cette chambre assure des missions réglementaires qui lui ont été confiées par les pouvoirs publics.

La location se fait sans ou avec chauffeur.

⁵⁶ JeanBelotti. P109. Op.cit.

⁵⁷ Christiane Erroqui Marc Aidi. Le transport routier de marchandise. Génie. 2018. p9

⁵⁸ Jean Belotti P139. Op.cit.

- **Location sans chauffeur** : le loueur n'est pas responsable que du bon état de véhicules loués.
- **Location avec chauffeur** : le loueur a la maîtrise de la conduite. Il est donc responsable du bon état du véhicule loué et de la prestation du chauffeur. Si le loueur conserve la maîtrise du transport, c'est-à-dire le choix des itinéraires, horaires, etc., il n'y a plus location au regard du droit privé. Dans ce cas, le loueur est considéré juridiquement comme étant un voiturier avec toutes les responsabilités y afférentes.

B) Les intermédiaires : les intermédiaires sont les différents commissionnaires, transitaires et courtiers qui interviennent entre l'expéditeur et le destinataire.

2.3 Type de transport :

Les différents types de transport routier sont⁵⁹ :

2.3.1 Transport privé ou pour compte propre : transport effectué par une entreprise de biens ou service pour ses besoins propres.

2.3.2 Transport public ou transport pour compte d'autrui : transport effectué par entreprise de transport pour compte d'autrui.

2.4 Les moyens de transport:

2.4.1 Les transports routiers : trois types de véhicules sont utilisés pour le transport routier :

- les véhicules isolés : camion ;
- les véhicules articulés : tracteur et semi-remorques ;
- les trains routiers : camions + remorques.
- Pour ces trois types de véhicules, la réglementation porte sur :
 - les dimensions maximales : hauteur, longueur, largeur ;
 - le poids total autorisé en charge (PTCA) en fonction du nombre d'essieux ;
 - la charge maximale par essieu.

2.4.2 Les transport combinés rail-route : les transporteurs routiers ont créé des sociétés de transport combiné rail-route (activité nommée « ferroutage ») pour permettre d'apporter au chemin de fer des trafics contrôlés par la route en bénéficiant des avantages techniques propre au rail. Le ferroutage permet également d'économiser des ressources humaines (chauffeur

⁵⁹ Patrick Miani. Nadine Venturrel. P6. Op.cit.

routier) compte tenu des contraintes de la réglementation routière (temps de conduite notamment).

La combinaison de cette technique permet de réaliser des acheminements des porte-à-porte, en supprimant les ruptures de charge, avec la régularité due aux transports ferroviaires tout en réalisant des économies d'emballage.

2.4.3 Les transports routiers sous température contrôlée : ce type de transport est désormais une industrie en plein développement puisqu' elle regroupe déjà plus d'un millier d'entreprises exploitant un parc de 60 000 véhicules assurant le transport de 60% des denrées périssables. Il existe trois types de véhicules :

a) Les véhicules réfrigérés : il en existe environ 10 000. Un groupe autonome de réfrigération assure la diffusion d'un gaz permettant de maintenir une température constante de -18 °C. Les plus gros camions de 40 tonnes offrent un volume de 100 m³.

Pour pallier toute défaillance du système de réfrigération, des ateliers de réparation et des dépôts de stockage sont implantés tout le long des axes internationaux des servis par ces véhicules.

b) Les véhicules isothermes : il en existe environ 5 000, Ce sont des camions bénéficiant d'une très bonne isotherme mais ne produisant pas de froid. Ils sont utilisés pour l'acheminement des denrées périssables sans obligation de maintenir une température constante (fruits) et sur de courts trajets.

c) Les véhicules polyvalents : il en existe environ 45 000. En fonction du contenu de leur cargaison, ils utilisent ou non la réfrigération⁶⁰.

2.5 La tarification:

En l'absence de tarif, les prix sont négociables. Cependant l'usage veut que le poids taxable soit déterminé par l'équivalence 1tonne = 3 m³ et que la règle du « payant pour » puisse s'appliquer⁶¹.

⁶⁰ Jean Belotti P142. Op.cit.

⁶¹ Corinne. Pasco. Commerciale international. 6^eédition.Dunod. paris.2006.

2.6 Documentations :

Document utilisé lettre de voiture CMR⁶². Le document de transport (lettre de voiture) constitue la preuve du contrat de transport pour toutes les expéditions réalisées sur le territoire nationale, cependant, il doit comporter des mentions obligatoires suivantes :

- La date de sont établissements.
- Le nom, l'adresse et le numéro de SIREN ou le numéro d'identification intracommunautaire de transporteur.
- La date de prise en charge de la marchandise.
- La nature et quantité ou le poids ou le volume de la marchandise.
- Le nom de l'expéditeur ou du remettant.
- L'adresse complète du lieu de chargement.
- Le nom du destinataire.
- L'adresse complète du lieu de déchargement.

Sont généralement insérés dans le document de transport :

- Le document de suivi : il est obligatoire et permet au conducteur de consigner au fur et à mesure le déroulement des opérations de transport (article L. 3222-5 du code des transports). Il indique notamment les dates et heures d'arrivée et de départ sur les lieux de chargement et de déchargement, l'impératif de livraison et les prestations annexes.
- L'ordre de mission : il est facultatif, il indique notamment le nom du conducteur, l'immatriculation du véhicule, les instructions transmises par le donneur d'ordre à communiquer au conducteur (impératif de livraison, personne à contacter....).

4. Transport aérien :

La caractéristique essentielle de ce mode de transport est qu'il dispose d'avions soit équipés tout cargo, soit mixtes, permettant le chargement d'igloos, palettes et conteneur⁶³.

4.1 Définition:

La mondialisation de l'économie s'appuie de plus en plus sur le transport aérien de marchandise à l'internationale. Ce mode de transport de marchandises est devenu le deuxième

⁶² Christiane Errouqui Marc Aidi. p52. Op.cit.

⁶³ Jean Belotti .p108. Op.cit.

dans les échanges internationaux en valeur de fret transports. Un aéroport est généralement muni d'un aérodrome et d'au moins d'un terminal⁶⁴.

4.2 Les acteurs :

Les acteurs de transport aérien⁶⁵ :

4.2.1 Le mandataire : le mandataire est chargé de trouver du fret à transporter et d'établir les documents de transport pour le compte de son client qui a le choix de la compagnie aérienne.

4.2.2 Le commissionnaire : le commissionnaire agit en son nom propre ou sa raison sociale pour le compte de son commettant. Il a pour mission de faire réaliser un transport en se chargeant des opérations tout le long de la chaîne de transport (pré-acheminement, préparation, emballage, groupage de la marchandise, formalités douanières, post-acheminement).

4.2.3 Le groupeur : le groupeur agit en tant que commissionnaire. Il recherche du fret, assure le groupage dans des unités de chargement (ULD) qu'il remet à une compagnie de son choix en bénéficiant généralement d'un tarif privilégié.

4.2.4 L'agréé en douane : Cette fonction est réglementée par le code des douanes, qui fixe les conditions d'agrément de l'exercice de la profession. L'agrément est donné à titre personnel par le ministre de budget ce qui montre l'importance attachée à cette fonction. Que cette fonction soit exercée à titre principale ou à titre complémentaire, l'agréé en douane encourt une responsabilité spécifique à sa mission, différent de celle qu'il pourrait encourir suite à des fautes ou négligences constatées dans sa fonction de transitaire des transports⁶⁶.

4.3 Les différents types d'avions :

Tableau n°7 : Typologie en fonction de l'autonomie :

Types	Distance indicatives	Utilisation
Le court courrier	Autonomie de moins de 2000 km	En nationale principalement (trafic intérieur) et relations communautaires avec pays voisins
Le moyen courrier	Autonomie comprise entre 2000 et 5000 km	Principalement les liaisons intra-européennes ou transméditerranéennes

⁶⁴ Moise Donald Dailly. p162 Op.cit.

⁶⁵ Jean Belotti. P221. Op.cit.

⁶⁶ JeaneBelloti. P222. Ibid.

Le long courrier	Autonomie qui dépasse les 5000 km	en international et intercontinental (oversea-au-delà des mers)
------------------	-----------------------------------	---

Source : Patrick Miani Nadine venturelli. Transport logistique. 9^e édition P 137

4.3.1 Typologie en fonction de la capacité d'emport : comme pour tous modes de transport, les principaux critères de la marchandise à prendre en compte sont le poids et le volume. La capacité d'emport de marchandises est très variable d'un avion à l'autre. Cela peut aller de quelques kilogrammes pour les plus petites avions spécialisés dans le fret urgent (organes humains, document), pouvant décoller et atterrir sur de petits aérodromes, jusqu'à plus de 100 tonnes pour les plus gros porteurs⁶⁷.

4.3.2 Typologie en fonction des configurations d'avions : la capacité d'emport dépend du modèle (ex : B 747) et de la configuration de l'avion.

4.4 Les moyens de transport:

La plupart des marchandises peuvent être acheminées par avion, à la double condition que leur poids et leur volume soient compatibles avec les normes des appareils mis en service par les compagnies aériennes. C'est normes (charges maximum, volume utile, dimension des ouvertures, systèmes d'attache des conditionnements...) sont très variables d'un avion à un autre. Même si une grande partie du fret voyage avec des passagers, certain avions sont adaptés pour ne transporter que du fret.

❖ **Avions :** un avion est un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation est assurée par des ailes et se déplaçant dans l'atmosphère à l'aide de moteurs à hélice ou à réaction.

Un avion a un nom, un domicile et une nationalité qui permettent de l'identifier. Ces informations sont matérialisées par un numéro d'immatriculation qui, en France, est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le fuselage de l'avion définit l'espace disponible pour l'emport des marchandises et des passagers⁶⁸.

4.4.1 Les avions mixtes : Ils transportent principalement des passagers, mais leurs soutes peuvent accueillir du fret en sus des bagages. Ces appareils sont couramment utilisés pour les

⁶⁷ Patrick Miani. Nadine Venturelli. P 138. Op.cit.

⁶⁸ Patrick Miani Nadine Venturelli. P 137. Ibid.

trafics de marchandises sur les liaisons intérieures et pour la poste, mais aussi en internationale, du fait du souci des compagnies de rentabiliser au maximum leurs équipements.

Les bagages et la poste étant systématiquement prioritaires, le chargeur, l'entreprise primo-exportatrice utilisant une compagnie desservant la ligne concernée avec des appareils mixtes doit être sensible au risque de retard dans l'expédition des ses marchandises.

- **Les appareils tout cargo :** ils ne transportent que du fret, et leurs aménagement intérieurs sont donc étudiés en conséquence. Ils sont en générale composés d'un pont principal entièrement dégagé et de soutes au pont inférieur. Ces appareils sont équipés pour la manutention horizontale.
- **les appareils cargos :** entièrement dédiés au transport de palettes, de colis et de frets spécifiques.
- **Les appareils combis :** seule la partie arrière de la cabine accueille du fret sur environ 50% du fuselage⁶⁹.

4.5 Les contrats:

Le contrat de transport aérien de marchandise est matérialisé sous la forme d'une LTA (lettre de transport aérien)⁷⁰.

Tableau n° 8 : Le contrat de transport aérien de marchandise

<p>Les obligations de chargeur ou primo-exportateur.</p> <p>Il doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un emballage adapté à marchandise et au moyen de transport. - Un marquage de colis. - Mettre les marchandises à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue dans le contrat. - Emettre le LTA la charge incombe à la compagnie ou l'agent de fret de rédiger la LTA pour le compte de chargeur: la responsabilité des renseignements fournis 	<p>Les obligations du transporteur.</p> <p>Il a l'obligation de charger la marchandise sur le moyen de transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels convenus, ou au mieux, dans des délais « raisonnable » définis par la convention. - Il a en charge le déchargement de la marchandise. - Il doit émettre un avis d'arrivée au destinataire ou à son intermédiaire dont le
---	--

⁶⁹ Moise Donald Daill. p175. Op.cit.

⁷⁰ Jean Belotti P220. Op.cit.

<p>dans la lettre d'instruction fournie par la compagnie aérienne.</p> <ul style="list-style-type: none">- Il prévoira le dédouanement de la marchandise et procédera aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes cas d'une réglementation sur les devises.	<p>nom et les coordonnées figurent sur la LTA.</p>
---	--

Source : Moise Donald Dailly. Logistique et transport internationale de marchandise. Guide pratique 1^{re} édition 2013 p189

4.6 Tarification:

Le tarif fret comprend le transport de la base du transporteur sur l'aéroport de départ à la base du transporteur à l'aéroport de destination. Il tient compte de la liaison effectuée, de la nature de la marchandise, de son poids et de son volume⁷¹.

Le tarif général applicable pour toute marchandise sur une relation donnée, est établi au kilo par tranches, avec un minimum de perception. Le nombre de kilos taxables sera le poids réel de l'expédition ou le poids équivalent volume (volume de l'expédition en $\text{dm}^3/6$) à l'avantage du transporteur (équivalence poids-volume : 1 tonne = 6m^3). Les tarifs étant dégressifs, l'expéditeur peut avoir intérêt à payer pour un poids supérieur à celui expédié (règle du payant pour).

Lorsque les marchandises peuvent être expédiées en unités de chargement (ULD), les tarifs sont forfaitaires pour une destination. Le forfait correspond à un poids pivot, les kilos au-dessus de ce poids étant facturés en plus.

4.7 Documentation :

La lettre de transport aérien, LTA ou *House Air Way Bill*, HAWB apporte la preuve du contrat de transport⁷².

⁷¹ Jean Belotti P230. Op.cit.

⁷²Ghislane Le grand Hubert Martini. Commerce international. 1^{re} et 2^e années. Dunod. Paris. 2008. p113

C'est un document non négociable, établi normalement par le chargeur, dans les faits par l'agent de fret ou la compagnie aérienne. Ce document lorsqu'il y a groupage, on distingue 2 documents :

- **Master Air Way Bill** : établie pour la totalité de l'envoi par la compagnie.
- **HAWB** : établie par l'agent à destination de chaque expéditeur. Elle port le numéro de la LTA mère.

5. Le transport ferroviaire international de marchandises :

La grande majorité des pays de l'OCDE a un transport ferroviaire des marchandises libéralisé. A titre d'exemple en Europe, cette libéralisation des chemins de fer favorise a favorisé la collaboration inter- entreprises.

5.1 Définition du transport ferroviaire :

Le transport ferroviaire c'est le mode d'acheminement des individus et des marchandises par voie ferrée (par train). Le chemin de fer est un système de transport guidé servant au déplacement de personnes et de marchandises.

5.2 Le document du transport ferroviaire de marchandises

Le document de transport ferroviaire international est la lettre de voiture internationale CIM. Il est pour les expéditions de détail de moins de 5 tonnes, pour les colis express, et u pour les expéditions en wagon complet. La lettre de voiture est remplie partiellement par l'expéditeur ou son mandataire, qui sont responsables des mentions portées. Elle est ensuite complétée par la compagnie de chemin de fer. L'original est conservé par la compagnie de transport ferroviaire et l'expéditeur, le primo exportateur se voit remettre le duplicata de cette lettre de voiture. Lettre de voiture internationale CIM est un document non négociable et non réclamé à l'arrivée. Ce document est la preuve du contrat de transport. Il matérialise les instructions données à la compagnie de chemin de fer. C'est aussi la preuve de la prise en charge par le transporteur des marchandises en bon état apparent à la date figurant sur le timbre de la gare expéditrice.

5.3 Les moyens de transport ferroviaire international :Pour le transport de marchandises à l'international, trois sortes de wagons peuvent circuler sur un réseau ferroviaire.ses wagons sont classifier en huit types, qui sont⁷³ : les trémies ouverts ; wagons couverts ; wagons plats ;

⁷³ Jeane. Belloti. P181. Op.cit.

wagons plats pour le transport de produits sidérurgiques ; wagons-trémies ouverts ; wagons spéciaux (transport de chars pour l'armée) ; wagons-citernes.

5.3.1 Les wagons des compagnies : L'entreprise primo-exportatrice pour le transport ferroviaire de ses marchandises à l'international a le choix entre 45 modèles de wagons de toute contenance variables entre 5 à 60 tonnes et de 60 à 130 m³. Ces wagons sont adaptés soit aux marchandises générales, soit à des produits particuliers comme les citernes, le transport de pulvérulents, les wagons-trémies pour produits sidérurgiques, les wagons-squelettes pour le transport des conteneurs...

5.3.2 Les wagons spéciaux : Ils sont la propriété des sociétés, qui sont très souvent filiales des compagnies ferroviaires, pratiquant les transports spéciaux à savoir les transports frigorifiques, les transports de remorques routières, les transports de conteneurs, etc.

5.3.3 Les wagons de particuliers: Ce type de wagons est utilisé par des entreprises industrielles ou commerciales pour leurs propres expéditions. Ils peuvent cependant être achetés pour être loués par la suite par des sociétés. Nous précisons que les wagons de particuliers font l'objet, en trafic international, d'un règlement spécial (RIP).⁷⁴

5.4 Les modalités de transport :

Ils dépendent des types d'expédition que L'entreprise primo-exportatrice envisage et de la quantité des marchandises à transporter. Pour une messagerie, elle concerne les expéditions dites de détail dont le poids est inférieur de 5 tonnes. L'entreprise primo-exportatrice remet les marchandises au transporteur qui lui remet un document de transport. Ces expéditions sont organisées par la société de transport. Pour les trains complets, il en existe, deux types à savoir⁷⁵ :

5.4.1 Les rapilèges qui pèsent entre 500 et 700 tonnes, et qui assurent les expéditions de bouts en bout sans triage

5.4.2 Les trains complets dont le poids est compris entre 1 000 et 2 000 tonnes et qui concernent peu le transport des marchandises à l'international dans une opération de commerce international.

⁷⁴ Mose Donald. Dailly. P237. Op.cit.

⁷⁵ Moise Donald. Dailly P 238. Ibid

5.5 Tarification de transport ferroviaire

La tarification de ce mode de transport est présentée sous trois catégories de tarification à savoir :

5.5.1 La tarification multilatérale : La spécificité de ce tarif c'est qu'il est valable dans plus de 2 pays. Cependant, il ne concerne qu'une catégorie particulière de marchandises.

5.5.2 La tarification bilatérale : Pour les relations à l'intérieur des pays développés, il existe un certain nombre de tarifs bilatéraux, appliqués dans les relations entre deux pays, ou vers un groupe de pays. Ils concernent en général toutes catégories de marchandises. Ces tarifs publics négociables sont dits « obligatoires » parce qu'ils concernent toutes les marchandises.

5.5.3 Les tarifications nationales soudées : Lorsqu'il n'existe aucun tarif commun c'est-à-dire un tarif bilatéral ou multilatéral, le prix du transport est calculé selon le principe des tarifications nationales soudées. Les prix global du transport est établi en appliquant au transport dans chaque pays les règles de calcul qui lui sont propre et pratique et en pratiquant ensuite une opération de change.

Pour les destinations lointaines, cela conduit à tester plusieurs parcours car, compte tenu des règles énoncées précédemment, les itinéraires détournés peuvent être plus intéressants⁷⁶.

5.6 Le contrat de transport ferroviaire de marchandises :

Le contrat de transport ferroviaire de marchandises est un écrit par lequel l'expéditeur, l'entreprise primo-exportatrice et la compagnie de transport définissent leurs droits et obligations réciproques. Ce contrat est conclu des lors que la compagnie de transport ferroviaire accepte la marchandise et appose le timbre de la gare expéditrice sur la lettre de internationale, Il est important de savoir que la conclusion du contrat ne crée pas d'obligations particulières à la charge de l'expéditeur, L'entreprise primo-exportatrice. Ce dernier doit cependant fournir un emballage adéquat et prendre à sa charge le chargement des marchandises sur le moyen de transport pour les expéditions de plus de 3 tonnes. L'entreprise primo-exportatrice gardera à l'esprit que les obligations de la compagnie de transport ferroviaire sont distinctes alors qu'il s'agit d'expéditions de détail et pour les groupages⁷⁷.

⁷⁶ Moise Donald. Dailly P 239. Op.cit.

⁷⁷ Moise Donald. Dailly P 240. Ibid.

6. Transport postaux :

Transport effectué par les poste, depuis 1997 en Europe, ont perdu pour partie leur monopole⁷⁸. Il est possible d'avoir recours aux services postaux, lesquels transportent leurs colis par air, fer, route ou mer, dans le monde entier, selon différentes formules, avec des formalités douanières simplifiées⁷⁹.

Section2 : Les avantages et les inconvénients des modes de transport

En fonction de moyens et de modes de transport utilisées pour transporter les marchandises les réseaux de transport présentent de nombreux avantages et inconvénients.

Le transport nous permet d'expédier et de réceptionner des produits et des marchandises dans ce contexte c'est très important de choisir le meilleur mode de transport en termes de temps et de cout de transportation de la marchandise. Le choix s'effectue entre six modes de transport : route, air, fer, mer, voies fluviales, et poste. Le plus souvent, il est nécessaire de recourir pour assurer une prestation de porte à porte, à plusieurs modes de transport :

- De manière successive (avec rupture de charge) : l'exemple d'un pré-acheminement routier, transport principal maritime, post-acheminement ferroviaire.
- De manière combinée (sans rupture de charge) : l'exemple de ferroutage, navires rouliers.⁸⁰

1. Transport maritime :

Le transport maritime il représente à lui seul 80% du commerce mondiale en termes de volume de marchandises transportées en 2015. Ce mode offre une capacité de charge élevée, une sécurité, une polyvalence et un coût adorable. Cependant, il présent certains inconvénients tel que des procédures complexes, et des délais de livraison longs.

1.1 Caractéristiques techniques :

- Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneur, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés).
- Utilisation très répandue du conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) et réduit le cout de la manutention et des assurances⁸¹.

⁷⁸ Martine Massabie-Francois Elisabeth poulain. Lexique du commerce international. p229

⁷⁹ Jean BelottiP109. Op.cit.

⁸⁰ Corinne.Pasco. P67. Op.cit.

⁸¹ Lazary.P 126. Op.cit.

1.2 Avantages :

- Taux de fret avantageux. Le transport maritime est le moins couteux et le mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux (céréales, hydrocarbures, fruits, etc.)
- Possibilités de stockage dans les zones portuaires.
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies.
- Adapté aux expéditions lointaines

1.3 Inconvénients :

- Délais importants, et sécurité parfois aléatoires fréquence des départs.
- Certaines lignes ne transportent pas de conteneurs.
- Assurances et emballages plus onéreux.

2. transport aérien :

Le transport aérien est le mode de transport avantageux en termes de rapidité, sécurité, et la facilité de traitement. Il présente comme inconvénients, son coût élevé, sa capacité de charge, et les facteurs externes tel que le climat, et la non adaptation de tous les produits.

2.1 Caractéristiques techniques :

- Appareils mixtes et tout cargo.
- Chargement en ULD (igloos, palettes, container...) ⁸²

2.2 Avantages :

- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention)
- Régularité et fiabilité du transport.
- Emballages et assurances moins couteux
- Frais financiers et de stockage moindre. Ce mode de transport s'adapte particulièrement aux méthodes de gestion actuelles d'approvisionnement calculé en fonction des besoins de l'entreprise sur une courte période.
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies.

2.3 Inconvénients :

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur. Les produits transportés doivent être des produits à forte valeur ajoutée.

⁸² Lazary. P127. Op.cit.

- Capacité limitée
- Favorise les marchandises volumineuses.
- Interdit à certains produits dangereux.
- Ruptures de charge.

3. Transport routier

Le transport routier c'est le mode le plus populaire et utilisable dans le monde grâce au vaste réseau routier relie des différents zones géographiques au niveau national et international.

L'avantage principale de transport routier est liée a sa facilité de traitement, des différents types de véhicules, une couverture étendu et son cout adorable. Dans ce mode on trouve comme un inconvénient sa faible sécurité et le temps d'attente plus ou moins long.

3.1 Caractéristiques techniques :

- Possibilité de transporter par conteneur (pratique de conteneurisation)
- Possibilité de réaliser du transport combiné (rail\ route) ou multimodal (fluvial ou maritime\ route).

3.2 Avantages :

- souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte, sans ruptures de charge, et au transport combiné.
- Délais relativement courts (grâce aux infrastructures routières et aux procédures douanières allégées, comme le carnet TIR)
- gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage, ...)
- rapport vitesse\ prix avantageux

3.3 Inconvénients :

- Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques.
- Développé surtout en Europ continentale pour les distances moyennes.
- Cout élevé pour les destinations lointaines.
- Peu adapté aux grandes quantités⁸³.

⁸³ Lazary. P125. Op.cit.

4. Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est le mode de transport idéal pour parcourir de longues distances, surtout pour les marchandises volumineuses et encombrantes car un train tout entier peut leur être dédié.

4.1 Caractéristiques techniques

- Expédition par wagon isolé (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par trains entiers pour des tonnages supérieurs (automobiles, pondéreux, granulats, etc.).
- Diversité du matériel disponible et utilisation de caisses mobiles permettant la combinaison de différents types de transport⁸⁴.

4.2 Avantages :

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

4.3 Inconvénients :

- Compétitivité moindre pour les courtes distances (Inadapté aux distances courtes)
- Limité par le réseau ferroviaire
- Nécessite un pré- et un post- acheminement
- Ruptures de charge

5. Transport fluvial :

Le transport fluvial est le mode de transport le plus fiable, son coût est moins cher que le transport routier mais c'est plus lent.

5.1 Caractéristiques techniques :

- Utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du nord, Bassin Rhénan, quelques livraisons fluvio-maritimes)
- Surtout adapté aux produits pondéreux et volumineux

⁸⁴ Lazary. P125. Ibid.

5.2 Avantages :

- Très bonne capacité d'emport, 300 à 2500 tonnes selon les convois.
- Coût faible (prix très bas).
- Adapté aux marchandises pondéreuses.

5.3 Inconvénients :

- Réseau fluvial limité.
- Lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport.
- Coût de pré- et post- acheminement.
- Ruptures de charge, en dehors du multimodal.⁸⁵

6. Transport postal

6.1 Caractéristiques techniques :

- Expédition dans le monde entier de colis et de marchandises en petites quantités.
- Simplicité et diversité des services.

6.2 Avantages :

- Formalités douanières simplifiées
- Possibilités d'utiliser des formules à délais garantis
- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention horizontale- sécurité variant cependant selon les pays)
- Nombreux points de dépôt.
- Régularité et fiabilité du transport⁸⁶.

6.3 Inconvénients :

- Poids et dimensions très limités.
- Délais non garantis.
- Pas de réduction possible sur les prix.
- Priorité des envois et des services offerts variant selon les destinations.
- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur. Les produits transportés doivent être des produits à forte valeur ajoutée.⁸⁷

⁸⁵ Lazary . P127. Op.cit.

⁸⁶ Lazary. P128. Ibid.

⁸⁷ Corinne Pasco. P67. Op.cit.

Section3 : Les facteurs de choix d'un mode de transport

Le choix d'un mode de transport est une étape très importante lors de transporter une marchandise. Ce choix dépend de plusieurs facteurs essentiels, tels que le cout, les délais, la sécurité. Ainsi d'autres facteurs liées a la nature des marchandises transportées (la valeur de la marchandise, le conditionnement, le volume ...). Généralement le cout c'est le critère du choix majeur parce que le premier objectif de l'exportateur est d'exporter a un cout réduit, ensuite d'obtenir des délais d'acheminement optimale, et le troisième objectif est de sécuriser l'acheminement des marchandises.

1. Les critères de choix et la combinaison des critères :

1.1 Les critères de choix :

Le choix consiste à définir aussi les modalités pratiques et non seulement le mode de transport qui sera utilisé. Ses modalités pratiques sont nombreuses : l'utilisation des unités de chargement (conteneur, palette), la technique de conditionnement, voire l'opérateur à qui sera confiée l'expédition. Ils existant trois critères en général de choix d'une solution de transport :

- Les couts : appréciés globalement, ils intègrent l'emballage, le coût des transports, des manutentions, les frais de stockage, les honoraires des intermédiaires. Afin d'effectuer des comparaisons pertinentes, on exprimera ce cout global en pourcentage de la valeur EXW ou au Kg de marchandise.
- Les délais : ils sont estimés globalement et incluent le délai de transport principal, le délai des pré- et poste-acheminements, le délai de rupture de charge.
- La sécurité : il s'agit de la sécurité des marchandises (risques d'avarie, de vol) et des délais (retard possible)⁸⁸.

1.1.1 Les coûts :

Le coût apparent du transport principal est généralement facile à identifier. Cependant, il existe parfois des couts plus « cachés » tels que :

⁸⁸DenisaMihaelaStanescu. Et Sabine InardPaturel.BTS .Commerce international. Programme mise à jour. Distribution dilisco 2020

- **Le coût de transport proprement dit** : transport principal, mais aussi pré- et poste-acheminement. Des règles de tarification différentes sont en vigueur pour chaque mode de transport. Ainsi qu'il est expliqué dans les fiches techniques en fin d'ouvrage.
- **Le coût de l'emballage** : il doit être adapté au niveau des risques que la solution retenue fait courir à la marchandise. En cas d'utilisation successive de plusieurs modes, ce niveau de risque doit être évalué lors de l'opération la plus dangereuse pour la marchandise : transport ou rupture de charge ;
- **Le coût de l'assurance** : qui dépend lui aussi directement du niveau de risques ;
- **Le coût des stockages** : tant en amont chez le fournisseur qu'en aval, chez le distributeur ou le client ;
- **Le coût des prestations de service** annexes au transport : commission de transport passage portuaire ou aéroportuaire, douane, sécurisation du fret, manutention, etc.
- **Les coûts administratifs internes** : engendrés par l'organisation et le suivi des opérations de transport⁸⁹

1.1.2 Les délais :

Seul les délais d'acheminement de porte à porte est un critère significatif. Il faut donc prendre en compte toutes ses composantes, c'est-à-dire le délai de transport proprement dit (transit time). Mais aussi les délais d'attente :

- D'un navire au départ (attention aux destinations mal desservies).
- Pour le déchargement (attention à l'encombrement chronique de certains ports).
- De l'expédition réelle, dans le cas du groupage.

Il faut également prendre en compte les délais nécessaires à la sécurisation du fret et surtout aux formalités douanières dans le pays d'importation, qui sont en partie fonction du mode de transport et de l'itinéraire choisis, et qui peuvent dans certains cas dépasser le délai de transport.

1.1.3 La sécurité :

Elle est évaluée sous deux angles :

⁸⁹Jacques. Paveau François Duphil. Exporter pratique du commerce international. 24^{em} éd. Foucher. 2013 p.272.

-La sécurité de la marchandise pendant le transport, dont le niveau dépend principalement la solution technique retenue, et particulièrement du nombre et du lieu des ruptures de charge et des manutentions.

-La sécurité des délais, c'est-à-dire la probabilité de retard à la livraison.

Certains modes de transport et certaines opérations sont plus que d'autres soumis à des aléas liés aux conditions climatiques, à des mouvements de grève, à des pesanteurs administratives, etc. compte tenu de l'importance, au plan commercial, du respect du délai global d'acheminement, des prestations de transport à délai garanti se développent (en routier, en ferroviaire, en arien), afin de pallier l'insuffisance de la responsabilité pour retard prévue par les conventions internationales de transport.

1.2 La combinaison des critères :

Il est exceptionnel qu'une solution, donnée, se révèle la plus performante sur les trois critères de cout, de délai et de sécurité : de façon générale, la vitesse et la sécurité se paient. Le problème du choix du mode de transport est donc celui d'un compromis, de la recherche d'un optimum.

L'analyse de la situation commerciale_ le type de destinataire, les conditions de concurrence, etc. _ permet d'estimer un cout logistique maximal, au-delà duquel, quelle que soit la qualité de la prestation offerte, la compétitivité ne serait plus assurée. Cette analyse permet aussi de déterminer un délai de livraison maximal_ dont le délai d'acheminement constitue souvent une part essentielle _ et un taux de retard ou d'avarie maximum acceptable au-delà duquel l'image de la firme ou des produits serait gravement atteinte. Ces critères commerciaux conduisent souvent à écarter un certain nombre de solutions⁹⁰.

Ces mêmes conditions commerciales permettent ensuite de faire émerger la pondération entre les trois critères à appliquer dans le cas considéré, ce qui conduit à la solution optimale. Celle-ci devra bien entendu être reconsidérée régulièrement par la suite, d'une part parce que les conditions commerciales sont par nature évolutives, et d'autre part pour vérifier que des offres nouvelles en matière de solution transport ne sont pas apparues.

⁹⁰ Jacques. Paveau François. Duphil P237. Op.cit.

2. Critères de choix de chaque mode de transport :

2.1 Critère de choix de transport Aérien :

Transport de marchandise par avion ou dirigeable, les critères de choix sont⁹¹ :

- la nature des produits (à haute valeur ajoutée, mode, périssable, pièce détachées, urgents, médicaments...).
- la logistique insuffisante des pays d'accueil (encombrement portuaire, absence d'installation, de routes...).
- La recherche de gain de rentabilité (assurance moins chère, durée d'immobilisation moins longue...).
- La prolongation de la durée de vie du produit.
- L'image (transport à image de marque adapté à des produits ou de luxe).

Le coût d'un transport aérien est presque toujours plus élevé que celui d'un autre mode de transport, mais le recours à l'aérien permet la diminution⁹² :

- Des frais de mise FOB (notamment le pré acheminement, l'emballage).
- Des frais d'assurance.
- De l'immobilisation financière sur stock-départ pendant le voyage, et sur stock-arrivée.
- Des déperditions (2 à 3% de sinistres en moyenne en maritime. Ce chiffre montant vite à 20% voire 25% en cas de conjoncture hautement défavorable).
- Des frais d'entreposage.

On considère que le fret aérien est envisageable :

- Si la valeur de la marchandise est supérieure à 4 fois la valeur du fret.
- Ou si le fret aérien coûte moins de quatre fois le fret maritime.
- Ou si la part des sinistres maritimes dans la valeur des marchandises transportées dépasse 3%.

2.2 Critère de choix de transport ferroviaire :

Transport qui s'effectue par fer, dont la durée est garantie et les tarifs publics, même si le coût et toujours négociable. Les critères de choix sont :

⁹¹ Martine Messabie-François Elisabeth Poulain. P228. Op.cit.

⁹² J.M Benammar. Technique du commerce international. P32. Op.cit.

- La nature de la marchandise, pondéreuse (eaux minérale...), en vrac (sidérurgie, sable, pierre...), de faible valeur et non transformée (céréales).
- les liaisons géographiques, surtout en Europe continentale.
- La vitesse moyenne, exemple : pour un trajet Milan-Anvers, un convoi doit changer 7 fois de locomotive et la vitesse tombe à 17 km/h⁹³.

2.3 Critère de choix de transport fluvial :

Transport des marchandises pondéreuses par voie d'eau au moyen de péniche. Les critères de choix sont :

- l'existence d'un réseau fluvial accessible (cas du réseau néerlandais et belge, raccordé au réseau allemand).
- La nature de la marchandise, pondéreuse et de faible coût (sable, ciment, charbon).
- Le coût très faible du transport.

2.4 Critère de choix de transport maritime :

Transport qui s'effectue par mer. Les critères de choix sont :

- Toute distance possible.
- Les coûts très bas de transport.
- La nature de marchandise en sec, périssable sous certaines conditions (transport isotherme, en chambre froide pour le surgelé).
- Toute valeur de marchandise.
- Les envois en masse.
- La durée du transport, qui devient très compétitive sur les liaisons avec l'Amérique du Nord.
- L'accessible des pays à façade maritime...80% des transports internationaux sont assurés en maritime. C'est le mode le plus utilisé, le plus sûr, le plus écologique.

2.5 Critère de choix de transport routier :

Transport qui se fait par route par camion, conteneur, le choix se fait en termes⁹⁴ :

- de rapidité sur des petites distances (96% des marchandises sont livrées à moins de 400 km).

⁹³ Jacques. Paveau François. Duphil. P229. Op.cit.

⁹⁴ Jacques. Paveau François. Duphil. P230. Ibid.

- De nature de produits, particulièrement pour le frais et des médicaments (99% des livraisons).
- De souplesse aussi bien pour le chargeur que pour le destinataire.
- D'absence de rupture de charge entre le point d'enlèvement et le point de livraison.
- De coûts très compétitifs surtout depuis la libéralisation du cabotage.

Les risques encourus par un transport routier sont peu nombreux⁹⁵ :

- Accidents de la circulation.
- Vols (30 camions par jour en France).
- Grèves des transporteurs ou des douaniers.

2.6 Critère de choix de transport postal :

Le transport postal peut se faire par voie terrestre, maritime ou aérienne. Il est très utilisé pour les envois de petites dimensions et ou de documents. Les critères de choix sont :

- Les caractéristiques du colisage, l'existence d'un bureau postal, les difficultés d'acheminement...

3. La recherche d'une solution transport:

Une « solution transport » est la combinaison d'un ou de plusieurs modes de transport, et de leurs modalités contractuelles d'utilisation.

3.1. Le choix d'un mode de transport :

Tableau n°9 : Les critères de choix d'un mode de transport

Critères principaux	Critères secondaires
Rapidité de l'acheminement et transit time	Opportunité et pluralité des moyens de transport
Coût du transport et des services annexes (dédouanement, assurance...)	mis en place, nombre de ruptures de charge
Sécurité pendant le transport et pendant les opérations de manutention	Services annexes proposés : douane, entreposage, allotissement, assurance, paiement contre documents, etc.
Emballage requis	Spécialisation par produit ou par zone géographique de l'intermédiaire

⁹⁵ J.M Benammar. P57. Op.cit.

Source : Ghislaine Legrand. Hubert Martini. Commerce International. 2^{ème} édition. P102.

3.2 Le choix de l'intermédiaire de transport :

Tableau n°10 : le choix de l'intermédiaire

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

Source : Ghislaine Legrand. Hubert Martini. Commerce International. 2^{ème} édition.P102

3.3 Le choix de garantie :

3.3.1 En maritime : L'assurance maritime couvre les risques de magasin à magasin y compris pour les risques liés à la manutention et jusqu'à 60 jours après l'arrivée au port de débarquement.⁹⁶

Tableau n°11 : choix de garanties

Garanties	Avarie commune	Certaines avaries aux marchandises	Toutes les avaries aux marchandises	Vol partiel ou total	Guerre, grève, émeutes
FAP Sauf	Oui	Oui			
Tous risques	Oui		Oui	Oui	
Plus surprime «risque de guerre »	Oui		Oui	Oui	Oui

⁹⁶Ghislaine legrand. Hubert Martini. Commerce International. 2^{ème} édition. Dunod. Paris. 2008. P103

Source : Ghislaine Legrand. Hubert Martini. Commerce International .2^{ème} édition P 103.

3.3.2 Choix des garanties en transport terrestre (route et fer)

– garantie tous risques : c'est la garantie de base qui garantit l'assuré contre les dommages, les pertes et le vol.

– garantie pour les accidents caractérisés : seuls les cas envisagés par la police de façon limitative sont couverts.

Police tiers-chargeur : le transitaire peut à la demande du chargeur faire bénéficier l'intérêt assuré de sa propre police.

L'assurance couvre les risques de magasin à magasin et jusqu'à 15 jours après l'arrivée des marchandises⁹⁷.

3.3.3 Choix des garanties en aérien

La police d'assurance est une formule « tous risques » qui s'étendent de magasin à magasin Et jusque dans les 15 jours de l'arrivée de la marchandise.

La prime est généralement moins élevée que pour les autres types de transport compte tenu du faible taux de sinistre en transport aérien.

Tableau n° 12 : les durées des garanties des modes de transport.

Le mode de transport	Durée de garantie
Maritime	Durée du voyage de magasin à magasin. Dans la limite de 60 jours après le débarquement.
Aérien	Durée du voyage de magasin à magasin. Dans la limite de 15 jours après l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination.
Terrestre	Durée du voyage de magasin à magasin. Dans la limite de 15 jours après arrivée à destination.

Source : Corinne Pasco. Commerce international. 4^{ème} édition. P82

Conclusion :

Le choix d'un mode de transport est crucial pour assurer la bonne livraison des marchandises à destination. En effet, chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui doivent être soigneusement pris en compte en fonction de la nature des produits à exporter, des délais de livraison requis, des coûts associés et des contraintes logistiques.

⁹⁷ Ghislaine legrand. Hubert Martini. P104. Ibid.

Le transport aérien est souvent privilégié pour les produits à forte valeur ajoutée nécessitant une livraison rapide, tandis que le transport maritime est préféré pour les marchandises en vrac ou volumineuses nécessitant un transport à moindre coût. Le transport routier et ferroviaire peut également être des options pertinentes en fonction des besoins spécifiques de l'exportation.

Il est donc essentiel pour les exportateurs de bien évaluer les différentes options de transport disponibles et de choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins pour garantir le bon déroulement de leurs opérations commerciales internationales. Une planification minutieuse et une collaboration efficace avec des prestataires logistiques compétents sont indispensables pour assurer le succès de l'exportation des produits.

Introduction

L'entreprise IFRI, depuis sa création, évolue chaque année. Elle occupe une place importante sur les marchés algériens dans le secteur de l'agro-alimentaire. Elle offre ses produits, qui sont des diverses boissons, localement et elle exporte la totalité de ses produit à l'étranger.

Les entreprises exportatrices tel que IFRI, doivent prendre des décisions stratégiques concernant le mode de transport à utiliser pour acheminer leurs marchandises vers les marchés étrangers. Ce choix peut avoir un impact significatif sur leur compétitivité, leurs performances, et leurs coûts.

Cette étude vise à approfondir notre compréhension des facteurs qui influencent le choix du mode de transport dans le contexte des exportations.

Avant d'étudier les facteurs influencent le choix du mode de transport dans une entreprise exportatrice, nous présenterons, dans la première section l'entreprise IFRI, sa situation géographique, son organigramme des différentes directions, ses différents produits. Ensuite, nous appuyons sur un entretien réalisé avec des responsables de la direction du service export afin de pouvoir recueillir le maximum des informations sur le choix du mode de transport, et les différents facteurs qui influencent ce choix.

Section 1 : Présentation de l'entreprise IFRI

La SARL Ibrahim et fils " IFRI" est une société à caractère industriel, elle est spécialisée dans la production des eaux minérales et des boissons diverses, elle contribue au développement du secteur agro-alimentaire à l'échelle national.

La naissance de cette organisation remonte à l'année 1986 quand elle était LIMONADERIE IBRAHIM "spécialisée dans la production de boissons gazeuses en emballage verre, créée par les fonds propres de M. Ibrahim Laid. Depuis cette date, la famille a capitalisé une riche expérience dans le domaine des boissons, ce n'est que dix ans plus tard, en 1996, que l'entreprise hérite un statut juridique de SNC (Société en Nom Collectif) puis le statut de la SARL (Société à responsabilité limitée) composé de plusieurs associées⁹⁸.

La SARL Ibrahim et fils IFRI, à caractère familiale (les gérants sont Ibrahim Laid et ses cinq fils), inaugure son premier atelier d'embouteillage d'eau minérale en bouteilles en polyéthylène

⁹⁸ Document interne de l'entreprise

t'téréphtalate (PET) le 20 juillet 1996. A cette date, plus de vingt (20) millions de bouteilles ont été commercialisées sur l'ensemble du territoire national. Ce chiffre atteint 48 millions d'unités en 1999, puis 252 millions de litres en 2004. La production franchira le cap des 541 378 351 millions de litres dans toute la gamme des produits IFRI en 2012⁹⁹.

1. Cadre juridique

Tableau n°13: la forme juridique de l'entreprise "société à Responsabilité Limitée "

Son capital est de	1.293.000.000.00 DA.
Numéro de registre de commerce	98B01 82615.
Numéro d'article d'imposition:	06360646615.
Numéro d'identifiant fiscale	099806018261598.

Source : document interne de l'entreprise.

2. Situation géographique

2.1 Site Ighzer Amokrane

L'activité secondaire de production de jus IFRUIT est implantée 'à la zone AKBOU sur un site de 20 HA destiné à recevoir les projets d'extension dans la gamme soda, Jus ...etc.

2.2 Fiche signalétique de la SARL Ibrahim et fils IFRI

- Raison sociale: Sarl IBRAHIM et fils-IFRI.
- Forme juridique : Société à responsabilité limitée SARL.
- Capital : 1293000000, 00 DA.
- Le fondateur de la SARL IFRI: Ibrahim Laid.
- Date de création : 1986
- Effectifs: 1139
- Missions : Production d'eau minérale et de Boissons diverses

⁹⁹ Source interne de l'entreprise

- Siège social : Ighzer-Amokrane-Ifri Ouzellaguen-06010 Bejaia-Algérie

- Téléphone: 0021334351266

- E-mail : ifri@ifri-dz.com

- Site Web: www.ifri-dz.com

Pour mieux s'informer sur le domaine d'activité et les missions exercées par la Sarl Ibrahim et fils IFRI, on abordera dans ce point ci-après les principales missions tout en précisant les objectifs fondamentaux de la Sarl IFRI, puis les activités qu'elle pratique.

3. Missions et activités de l'organisme IFRI

3.1 Missions

L'entreprise IFRI a pour mission essentielle la production et la commercialisation des produits agro-alimentaires. "IFRI" est spécialisée dans la production d'eau minérale et de boissons diverses en emballage verre et PET.

La finalité de l'entreprise est d'être leader dans le domaine des eaux minérales tout en renforçant progressivement ses positions dans le segment des boissons diverses et de développer ses capacités à l'international.

La Sarl IFRI a fixé ses objectifs à court, moyen et long terme à l'effet de guider de plus en plus son parcours vers l'amélioration continue dans tous les secteurs (sociale, économique, financier et productif), d'ailleurs elle a permis à la région de connaître un développement abondant surtout dans la réduction du taux de chômage. En terme financier elle vise l'amélioration de la rentabilité, la trésorerie et surtout le rapport qualité/prix, et enfin avoir une image de marque à partir d'un bon plan marketing.

3.2 Activités de l'entreprise :

▪ **Activité industrielle :**

La société travaille 24/24 Heures avec des lignes de production automatisées et équipées des systèmes de contrôle de qualité de dernière génération dans toutes les étapes de la production.

Grâce aux options technologiques qui ont prévalu lors du choix des équipements de production et de contrôle, IFRI accroît sans cesse ses capacités. En 2010, la production de l'entreprise a franchi les 536 millions de bouteilles, en 2015 la production de l'entreprise a franchi les 800

millions de bouteilles. La Sarl IFRI veille au respect des normes d'hygiène, des sécurités et environnementales les plus strictes afin de diversifier sa gamme de production.

Parmi les objectifs de l'activité industrielle on trouve:

- Formalisation de la nouvelle boisson ;
- L'embouteillage d'eau minérale naturelle plate et gazéifiée;
- Fabrication des jus et des boissons gazeuses:
- Apporter une qualité optimale aux produits fabriqués ;
- Etablir une politique des prix permettant à leurs clients une meilleure approche
- pour s'investir dans le marché :
- Contrôlé de l'eau minérale à son arrivée `à l'unité ;
- contrôle pendant la phase d'embouteillage;
- contrôle de produits finis.

- **Activité économique :**

La sphère économique permet à une région rurale de connaître un certain d'enveloppements et amélioration du pouvoir d'achat.

- **Activité sociale :**

- Le taux de chômage de cette localité a énormément diminué du fait que le nombre du personnel recruté représente 1139 salaries;
- La baisse du niveau de la d'délinquance (vol, violences...) dans la localité.

4. IFRI dans le monde

Ayant couvert les besoins du marché national, grâce `à une gamme de produits tellement diversifiée, IFRI est partie à la conquête de nouveaux marchés dans le monde¹⁰⁰.

Aujourd'hui IFRI se lance dans la conquête du marché international, en exportant désormais ses produits vers 14 pays (France, Lybie, canada ...) par ailleurs, plusieurs contrats sont en phase

¹⁰⁰Voir annexe n° 1

de finalisation avec des partenariats étrangers soucieux d'acquérir ses produits. L'un des principaux objectifs étant l'élargissement du réseau d'exportation vers d'autres pays. De gros efforts d'investissements sont continuellement consentis, pour permettre de réaliser des extensions de leurs capacités de production, afin de répondre 'à une demande du marché international en constante augmentation.

Donc IFRI export la totalité de ses produits à travers le monde soit : Boissons gazeuses, Boissons fruitées, EMG, EMN, Jus 100%, Boissons énergisante, Thé glacé et boissons isotoniques.

5. Environnement de l'entreprise

L'environnement de l'entreprise est l'ensemble des constitutifs de son milieu, c'est-à-dire toutes les forces extérieures qui peuvent influencer l'entreprise d'une manière directe ou indirecte. La société opère avec des acteurs économiques locaux et étrangers.

5.1 Fournisseurs

Les fournisseurs de l'entreprise sont :

- Les fournisseurs de biens (matière premières, pièce de rechanges) ;
- Les fournisseurs de services (réparation et maintenance).

5.2 Clients

Son portefeuille client englobe, non seulement l'ensemble de la population service grâce au réseau de distribution appuyé par une force de vente, mais aussi, les institutions et organismes publics, les grandes comptes et autres clients particuliers importants. Elle dispose de 1958 clients.

6. Les moyens et l'organisation d'IFRI

Les moyens de l'entreprise IFRI peuvent être classés selon deux catégories : humains et matériels, on va les détailler dans la présente section ; on traitera par la suite son organisation en précisant ses différentes structures, et on conclura par l'organigramme de la SARL, ainsi celui du service " Approvisionnement ", l'a où nous avons fait notre stage pratique.

Les moyens de la SARL-IFRI sont répartis comme suit ¹⁰¹:

¹⁰¹ Document interne de l'entreprise

6.1 Moyens humains

La SARL Ibrahim et fils IFRI fait fonctionner un nombre de travailleur qui a déjà franchis les milles (1000) salariés.

6.2 Moyens matériels

L'entreprise est dotée des moyens matériels appropriés.

La gestion des produits finis de la société IFRI est partagée en deux parties :

- La gestion de produit finis PET qui concerne les produits de production PET (en plastique).
- La gestion de produits finis des lignes de production des produits en verre. Pour bien comprendre les produits multiples de la société, il est nécessaire de faire un aperçu sur les lignes de production ainsi que les différents produits.
 - **Présentation du potentiel de production :**

SARL IFRI dispose l'ensemble des produits (IFRUIT, PT'IFRUIT, IFRI GAZOUZ, AZRO et IZEM Energy by IFRI), dans les différents formats & emballages. IFRI effectué plus de 800 analyses sont effectuées chaque jour sur 200 échantillons, pour vérifier et améliorer la qualité de ses produits¹⁰².

La ligne	Type d'emballage	Le produit	Format
SASIB	PET	Eau minérale naturelle	0.5L, 0.33L, 0.5L BS
COMBI 12	PET	Eau minérale naturelle	1.5L
COMBI 20	PET	Eau minérale naturelle	1.5L
KSB	PET	Eau minérale naturelle	0.5L. 1.5L
KRONES 1	Verre	Eau minérale fruitée	0.25L, 1L
KRONES 2	Verre	Soda	0.25L, 1L

¹⁰²Voir annexe n° 2

KRONES M	Verre	Eau minérale naturelle Eau minérale gazéifiée	0.25L, 0.5L, 1L
CSD	PET	Soda	0.33L, 1.25L, 2L
ASEPTIQUE	PET	Jus Ifruit Boissons au jus et au lait Boissons Biscuit 10 Fruits AZERO	0.33L, 1L, 2L 0.20L, 0.33L, 1L 0.33L, 1L 0.5L
KSB 18-2	PET	Soda	1L, 2L.

Source : document interne de l'entreprise

▪ **Superficie Bâtie**

- 9 Hangars de production dont, 7 de 3000 m² chacun, 1 de 14000m² pour la production de jus aseptique Ifruit et 1 de 35000 m² pour la production de sodas.
- 4 Hangars de stockage de Matière première dont, 2 de 3500 m² chacun (1200m³ est sous froid), et 2 de 4500 m² chacun (3500 m³ est sous froid).
- 3 Hangars de stockage de produits finis dont, 2 de 3500 m² chacun et 1 de 17000m².

▪ **Transport et logistique**

- ❖ 302 camions de distribution (brasseurs) dont :
 - 185 de 2.5 tonnes (125 de Hyundai HD 35 et, 60 de IVECO)
 - 42 de 1.5 tonnes (Hyundai HD 100)
 - 75 de 1 tonne (Hyundai HD 72)
- ❖ 210 Charrions élévateurs de 1.5 tonne à 25 tonnes dont, 26 sont réservés aux dépositaires.

7. Structures de la Sarl IFRI

La structure organisationnelle des différentes fonctions de l'entreprise ainsi que leurs missions peuvent être présentées comme suit¹⁰³ :

▪ **Gérance " la direction générale"**

Elle est dirigée et coordonnée par un gérant et 04 cogérants qui assurent et applique les décisions prises dans les différentes assemblées générales des associés. Elle a pour mission la coordination des travaux entre les différentes Directions, s'assurer auprès des collaborateurs directs de l'exécution parfaite de ces travaux, et fixer les grandes orientations en termes d'objectifs.

▪ **Directeur général :**

L'un des membres de la gérance sera désigné comme un représentant du conseil d'administration, son rôle est de définir et de contrôler la politique de la Sarl pour chaque exercice.

▪ **Secrétariat de la direction**

C'est l'organe d'accueil, est chargé de l'enregistrement des courriers (arrivés et départ), notamment les fax du dépistage du courrier aux différents services et directions, de la réception et orientation des clients, et aussi la réception et enregistrement des appels téléphoniques.

▪ **Service hygiène et sécurité**

Il a pour mission:

- Le développement et la réalisation des projets informatiques.
- L'introduction de nouvelles technologies.
- La maintenance du système informatique.
- L'administration du réseau.
- La sauvegarde et l'archivage des données de l'entreprise.
- Formation du personnel dans les techniques informatique.

▪ **Service contrôle de gestion**

¹⁰³ Source interne de l'entreprise

L'objectif principal de ce service est d'assurer le suivi et le contrôle des résultats de la société dans les différentes activités et fonction. Son rôle est:

- Analyser les données pour alerter en cas d'écarts anormaux par rapport aux résultats attendus ou aux normes lorsqu'elles existent.
- Collecter des informations concernant les différents budgets prévisionnels (budget de dépenses, trésorerie prévisionnelle / budget d'investissement). Elle veille à leur bonne préparation en collaboration avec les directions concernées et elle veille en principe à l'état des réalisations au fur et à mesure.
- Le suivi de la performance.
- Elaborer des tableaux de bord pour contrôler des résultats obtenus.
- La comparaison permanente des résultats réels et des prévisions chiffrées.
- **Service sécurité industrielle**

Son rôle est :

- Assurer la sécurité des installations des biens.
- Assurer le maintien de l'équipement de protection individuelle.
- **Service juridique**

Il a pour mission:

- Le conseil juridique des différents services de la Sarl IFRI.
- Le règlement des différentes affaires juridiques.
- Il s'occupe de tout ce qui est juridique (suivi des clients, fournisseurs, réclamations...).
- **Service planification et ordonnancement**

Son rôle est :

- Planifier les tâches de chaque ligne de production par semaine.
- Réaliser et suivre les tableaux de bord pour chaque ligne de production, par volumes, par jours, par semaines, par mois, par trimestres, par semestres et par années.
- Il est garant du mouvement des stocks des matières premières
- Etablir des programmes de production.

▪ Direction Commerciale et Marketing

Les services liés à cette direction sont les suivants : " ventes et opérations marché ", export marketing". Cette direction s'occupe de:

- Etablir les factures pro-formats formats et les ordres de versements pour les clients.
- Recevoir les bons de commande des clients.
- Etablir et viser les factures et les bons de livraison.
- Répondre `à toute de mandes de la clientèle sur les plans de la qualité et de la quantité.
- Rapprocher le plus possible le produit du consommateur (marketing).
- Etre à la disposition du consommateur pour toute réclamation ou suggestion.
- On y trouve la section vente qui s'occupe de toutes les ventes.

▪ Direction des achats

Cette direction est composé des services suivants : " achats locaux", " achats étrangers transit ". Elle prend en charge la gestion des achats, et assure les suivis des commandes jusqu'à leur satisfaction en assurant les délais comptabilisés avec l'urgence des boissons aux moindres coûts.

▪ Direction des Ressources Humaines

Elle est subdivisée en quatre services principaux:" personnel "," service paie"," cellule performance", " moyens généraux". Parmi ses missions:

- Veille à la bonne tenue des stocks.
- Suivi des mouvements de la carrière du personnel.
- Elaboration de la paie.

Veiller à la gestion des moyens généraux et les espaces verts.

▪ Direction Technique

Cette direction est subdivisée en services suivants : " département technique", " utilité maintenance "automatisme ". Elle s'occupe de toutes les taches techniques concernant la production, à cet effet elle :

- Veille au bon fonctionnement des équipements de production.
- Réglages des machines et assurer ses maintenances.
- Assure la maintenance et l'entretien des véhicules.

▪ **Direction Industrielle et gestion de projet**

Cette direction contient les services suivants : " production ", "équipe projet ", "gestion des stocks pièces des rechanges ". Parmi ses missions on distingue:

- La production.
- La gestion des projets.
- La gestion des équipements de tous les projets.
- La gestion de stock pièces de rechange.

▪ **Direction Qualité**

Elle comprend les services suivants : " recherche et développement", " laboratoire contrôle de qualité", " siroperie, NEP, entretien des utilités", " assurance qualité ". Sa mission principale est:

- La mise en place des procédures de travail de chaque structure.
- Responsable de laboratoire.
- D'assurer l'établissement, la mise en œuvre et l'entretien des processus nécessaires au système de management de la qualité.
- contrôle physicochimique de la matière première, des eaux des forages, et des échantillons des produits finis et leur analyses.
- De représenter l'organigramme auprès des parties externes relatif au système de management et de qualité.

▪ **Direction Comptabilité et Finances**

Elle contient les deux services: " comptabilité analytique et générale", "Finances". Son rôle est:

- Etablir les situations financières
- Elabore la comptabilité et gère la trésorerie.
- Fournit les d'déclarations fiscales et sociales et assure les relations avec lesbanques et assurances.
- Assurer la confrontée des opérations comptables.
- Planifier les financements et les investissements.
- Gérer les recettes et les dépenses.

▪ **Direction logistique**

Les services de cette direction sont répartis comme suit: "Gestion de stock de matières premières", " Gestion de stock produits finis ", " Gestion de stock d'emballages", " gestion des déchets ". Les principales activités de cette direction sont:

- La coordination des activités des magasins.
- Veiller à la bonne tenue des stocks.
- Le contrôle des différents documents relatifs aux entrées et sorties dans les différents magasins.

Section 2 : Méthodologie de l'enquête :

L'enquête est une « méthode interrogative » (Matalon, 1992). Elle permet de mesurer la perception que les individus ont des objets sociaux. L'enquêteur provoque la situation et met les sujets en situation de verbalisation de leurs points de vue, comportements et connaissances. L'enquêteur se trouve ainsi dans un apparent paradoxe parce qu'il tente d'obtenir des réponses spontanées en réponse à un questionnement planifié.

Afin de recueillir les informations nécessaires pour répondre à notre problématique de départ nous avons fait le choix d'utiliser une méthode qualitative. En effet, cette méthode est la plus adéquate pour comprendre le pourquoi et le comment d'une problématique de recherche.

1. Conception générale de l'enquête

L'enquête comporte 5 grandes étapes résumées, chacune comporte un certain nombre de points à aborder.

- **Détermination du thème et de l'objet de l'étude :** La première tâche est de déterminer son objet d'étude. L'enquête vise en effet à répondre à une interrogation, il s'agit donc de la poser clairement. Une bonne question de départ répondra à certains critères de qualité : elle doit être claire, faisable et pertinente.
- **L'exploration:** A ce questionnement sont liés des hypothèses, qui serviront de guide pour formuler les questions ainsi que un cadre théorique, qui permettra de préciser le type de relation que l'on cherche à établir entre les enquêtés et l'objet social, Ce cadre théorique est une structure d'explications potentielles comprenant des postulats et des concepts liés au phénomène étudié.
 - La problématique et la formulation d'hypothèses : La problématique est la formulation du problème à résoudre, soit l'exposé du questionnement mené et de l'approche choisie

pour le résoudre. Elle fait le lien entre l'objet d'étude et les ressources théoriques mobilisées pour l'étudier.

- L'« hypothèse » est la proposition qui anticipe une relation entre deux éléments, soit le phénomène lié à notre objet d'étude et un second phénomène ou un concept. Il s'agit d'une affirmation provisoire qui sera mise à l'épreuve au travers de la recherche. L'hypothèse indique la direction que souhaite prendre le chercheur par rapport à son objet d'étude. Elle sert de fil conducteur durant la recherche, puisqu'il s'agira de la vérifier par le biais des données récoltées.
- **Opérationnalisation** : Construire un indicateur, c'est passer d'un concept théorique à une variable observable. La plupart des concepts dont on parle dans les sciences ne correspondent pas à des objets du monde réel. Il est donc nécessaire de les rendre mesurables : c'est l'étape de l'opérationnalisation. Les indicateurs servent à rendre un concept observable.

Il est utile de multiplier le nombre d'indicateurs pour chaque concept, afin de le traduire le mieux possible en neutralisant les perceptions personnelles du chercheur, en réduisant l'arbitraire ainsi que l'espace (jamais complètement inexistant) entre le concept et l'indicateur.

Les types des entretiens : Les formes principales d'entretiens sont les entretiens non-directifs (ou libres) et semi directifs (ou guidés) et les entretiens directifs.

- **L'entretien non-directif** : Il s'agit d'un entretien au cours duquel l'enquêté est pleinement libre des réponses qu'il apporte, à partir du thème qui lui est proposé. Le rôle de l'enquêteur se limite à proposer un stimulus initial, et éventuellement relancer le discours.
- **L'entretien semi-directif** : L'entretien semi-directif s'organise dans un cadre strict (l'enquêteur connaît les points précis qu'il désire aborder) qui conserve un principe de liberté de parole. L'entretien semi-directif visant à obtenir un certain nombre de réponses, il peut être nécessaire de recadrer poliment son interlocuteur si celui-ci s'écarte trop du sujet.
- **L'entretien directif** : Ce type d'entretien consiste en une série de questions ouvertes ou fermées demandant des réponses courtes, où l'enquêteur réalise très peu de relance.

Nous concernant, nous avons fait le choix d'entretien semi-directif qui laisse à la personne interrogée la possibilité de développer librement les informations données.

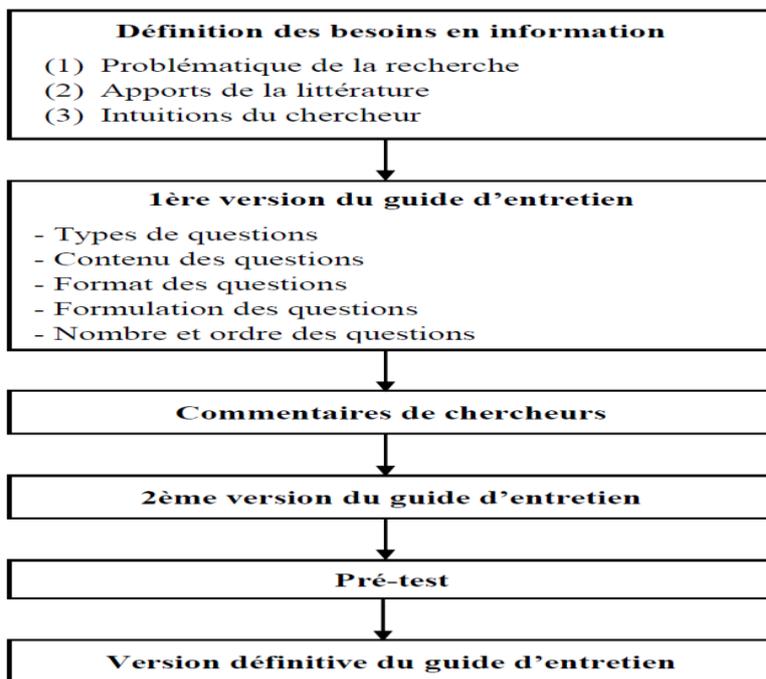
1. Le guide d'entretien :

Le « guide d'entretien » est l'outil d'aide-mémoire à travers lequel l'enquêteur aura répertorié l'ensemble des thèmes qu'il souhaite aborder, éventuellement sous forme de questions ouvertes. Le guide reprend les thèmes généraux à couvrir, des questions générales, des sous questions plus précises, des pistes de relance et des exemples de réponses attendues. Chaque thème doit correspondre à un objectif de connaissance ou de compréhension bien précis. Le guide n'est pas rigide : l'ordre des thèmes à aborder n'a pas d'importance, pour autant qu'ils soient tous abordés à la fin. A nouveau, si l'enquêté est d'accord, un enregistrement et une retranscription s'avèreront très utiles pour l'analyse.

Afin de mener des entretiens, la construction d'un guide est plus que nécessaire vu que ce dernier nous permettra de définir les thématiques importantes à aborder lors de ces entretiens, ainsi que de cadrer ses derniers pour ne pas sortir des objectifs assignés.

La réalisation de notre guide d'entretien s'est basée sur les étapes préconisées par Colle (2006, p.217) et résumées par la figure suivante :

Figure 1: Processus de conception du guide d'entretien



Source 1: Colle (2006, p.217)

Il est à noter que certaines de ces étapes n'ont pas été réalisées, telles que les commentaires des chercheurs, et cela vu le temps imparti pour la réalisation de notre enquête.

Notre guide d'entretien¹⁰⁴ se compose de trois parties ou thématiques sur lesquelles les interviewés ont été interrogé. Ces parties sont comme suit :

- Partie 1 : Les exportations de l'entreprise et les moyens de transport utilisés.
- Partie 2 : Les facteurs influençant le choix du mode de transport.
- Partie 3 : Processus de décision et optimisation.

Présentation des personnes interviewées :

Notre démarche a consisté à questionner des responsables et employés de service exportation de l'entreprise IFRI (SARL IBRAHIM & FILS IFRI).

Tableau n°14 : les personnes interviewées par rapport au poste occupé.

Personne interviewées	Poste occupé
Personne interviewée n° :1	Logistiques coordinator export
Personne interviewée n° :2	ADV (gestionnaire administrative des ventes)
Personne interviewée n° :3	Assistant logistiques coordinator n°1
Personne interviewée n° :4	Assistant logistiques coordinator n°2
Personne interviewée n° :5	Responsable de service export

Le choix de la technique d'analyse des données qualitatives

Après la réalisation de l'enquête il est plus que nécessaire de choisir une technique d'analyse des données qualitatives recueillies lors des entretiens réalisés. Jolibert et Jourdan (2006) expliquent qu'il y'a trois principales techniques pour procéder à l'analyse des données qualitatives, notamment le résumé, l'analyse de contenu et l'analyse thématique de contenu.

Tableau n°15 : Les techniques d'analyse des données qualitatives

¹⁰⁴ Voir annexe n° 3

La technique d'analyse	Caractéristiques
Le résumé	<ul style="list-style-type: none"> - La forme d'analyse la plus simple - La rédaction d'un rapport synthétique de la part du chercheur qui reprend les principaux enseignements de l'étude. - Mise en œuvre facile est rapide et économique.
L'analyse de contenu	<ul style="list-style-type: none"> - Procédure de réduction des données en classifiant dans un nombre réduit de catégories un grand nombre de mots ou d'expressions - Elle consiste à relever l'occurrence de mots clés et des concepts - Elle suppose que le chercheur établisse d'abord une grille de lecture des données, - Cette grille de lecture sert à aboutir à une description du contenu des données qualitatives
L'analyse thématique de contenu	<ul style="list-style-type: none"> - C'est une adaptation simplifiée de l'analyse de contenu. - Elle a comme principe l'établissement d'une grille d'analyse qui permet une lecture synthétique de l'ensemble des entretiens, - Les catégories qui serviront à la codification des données sont préfixées par le chercheur - Elle suppose la mise à plat de l'ensemble des entretiens dans une forme de tableau dans lequel les colonnes porteront les entretiens et les lignes porteront les catégories.

Source :Jolibert, A., & Jourdan, P. (2006). Marketing Research : Méthodes de recherche et d'études en marketing.

Pour notre part, nous avons fait le choix d'utiliser la technique du résumé. En effet, cette technique qui est la plus simple des techniques précédemment citées, repose sur la rédaction d'un rapport synthétique qui reprend l'essentiel des informations qui ressortent des résultats de l'enquête.

Section 3: Résultats de l'enquête

Comme expliqué dans la section précédente, nous avons réalisé une série d'entretiens avec des responsables de l'entreprise. Ces entretiens nous ont permis d'avoir un corpus qui sera analysé dans la section suivante et nous permettra de répondre à notre problématique de départ.

A. Les exportations de l'entreprise et les moyens de transport utilisé :

La SARL, Ibrahim et fils-IFRI est réside notamment dans la mise en place d'un programme de développement de l'exportation, adopté en 2000 et 2001, tout en misant sur l'élargissement de la gamme de production : eaux minérales, boissons gazeuses et non gazeuses, le renouvellement et la rénovation permanente de l'investissement, la mise en place et des normes de qualité ISO 22000, la mise à niveau de l'entreprise aux norme internationales ISO 9001, et la mise en place d'un réseau complet de commercialisation.

1. Présentation Des activités d'exportation de l'entreprise et les marchés Dans lesquelles elle opère :

Sarl Ibrahim& fils IFRI est une entreprise de production des eaux minérales et des boissons Divers. Donc sans domaine d'activité Est agroalimentaire. IFRI s'exporter Vers 14 pays à travers le monde Et habituellement vers trois pays sont la France la Libye et canada.

- Ça stratégie d'exportation est la vente directe de ce produit
- La diversification du produit Boisson dans un avantage pour l'activité de l'exportation de l'entreprise.
- l'entreprise IFRI export tous la gamme des produit plus une adaptation de ses produits pour certain pays par exemple adaptation de l'emballage bouteille de 1,25L pour la France ainsi les boissons sont à moins de 30% du sucre.

1.1. Evolution des exportations vers la France : la France représente le premier client de l'entreprise IFRI à travers notamment la grande distribution (carrefour, Auchan, Leclerc.....).

Tableau n°16 : Nombre de conteneur exporté par IFRI vers la France pendant trois années :

Année	Conteneur 40'
2021	244
2022	216
2023	237

Source : document interne de le l'entreprise.

Figure n°2 :



Source : document interne de le l'entreprise.

On remarque que l'entreprise à exporter vers la France, qui est la destination la plus importante à l'international en termes de volume, plus de 200 conteneurs de 40 pieds chaque année durant ces trois dernières années.

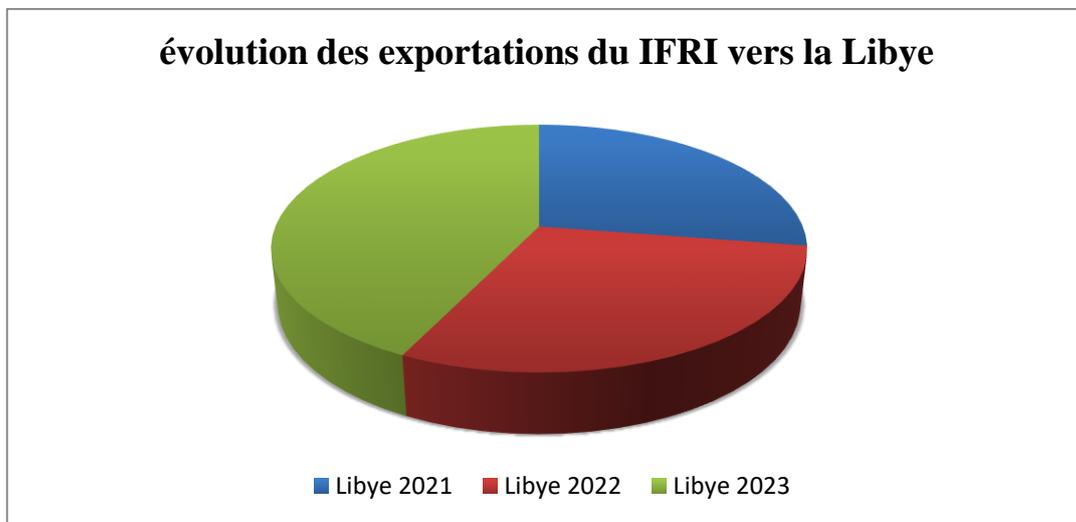
1-2 Evolution des exportations vers la Lybie : exportation des produits de IFRI vers la Lybie à connu une amélioration remarquable surtout durant les dernières années. L'expédition des produit vers se pays s'effectue par la Tunisie ensuite elle arrive a la Lybie pendant une durée de 4 à 7 jour.

Tableau n°17 : Nombre de conteneur exporté par IFRI vers la Lybie pendant trois années :

Année	Conteneur 40'
2021	25
2022	27
2023	39

Source : document interne de le l'entreprise.

Figure n°3 :



Source : document interne de le l'entreprise.

Par cette représentation on remarque que la part de l'année 2022 est grande par rapport à celle de 2021, et celle de la part de l'année 2023 est grande par rapport à celle de l'année précédente. En résumé, les exportations du IFRI vers la Lybie ont connues une augmentions des exportations vers la Lybie durant les 3 années.

1. 3 Evolution des exportations vers le reste de monde : les quantités exportées vers le reste du monde ont connu une variation d'une année à une autre.

Tableau n°18 : Nombre de conteneurs exportés par IFRI vers le reste du monde pendant 3 ans

Année	Conteneur 40'
2021	23
2022	22
2023	14

Source : document interne de le l'entreprise.

Figure n°4 :



Source : document interne de le l'entreprise.

On remarque que durant l'année 2021 et 2022 l'entreprise à exporté plus de 20 conteneurs chaque année, tandis que en 2023 ce chiffre à baisser en 2023 pour atteindre 14 conteneurs exportés.

2. Type de produits exportés dans l'entreprise IFRI et à quelle fréquence

L'entreprise IFRI est spécialisée dans la production d'eau minéral et des boissons diverses. Voici les types de produits qu'elle exporte et leur fréquence.

IFRI exporte la totalité de ses produits à travers le monde soit : boissons gazeuses, boissons fruitées, EMG, EMN, jus 100%, boissons énergisantes, thé glacé.

Figure n°5 : les marques exportées d'IFRI

Marques exportées



- Eau minérale : il fait les produits de l'eau minérale de la Gazeuse et aromatisée
- Soda : elle commercialise également des sodas variés
- Cocktail : IFRI propose des boissons fruitées et rafraîchissantes
- Huiles végétales

La fréquence d'exportation varie en fonction de la demande sur chaque marché. La gamme de produits finie d'IFRI est composée des produits en PET et des produits en verre

2-1 Eau minérale naturelle

Désignation	Volume (PET)	Volume (verre)
Eau minérale naturelle	0.33L ; 0.5L ; 1.5L	0.25L ; 1L
Eau minérale naturelle bouchon sport	0.33L ; 0.5L	–
Eau minérale air Algérie	0.33L	–

Source : document interne de l'entreprise.

2-2 les sodas

Désignation	Volume(PET)	Volume (verre)
Sodas bitter	0.33L ; 1L ; 1.25L ; 2L	0.25L ; 1L
Sodas citron	0.33L ; 1L ; 1.25L ; 2L	0.25L ; 1L
Soda pomme de terre	0.33L ; 1L ; 1.25L ; 2L	0.25L ; 1L
Soda fraise	0.33L ; 1L ; 1.25L ; 2L	0.25L ; 1L
Soda orange	0.33L ; 1L ; 1.25L ; 2L	0.25L ; 1L
Soda pomme	0.33L ; 1L ; 1.25L ; 2L	0.25L ; 1L

Source : document interne de l'entreprise.

2-3 Eau minérale fruitée

Désignation	Volume (PET)	Volume (verre)
Eau minérale fruitée orange	0.33L ; 1L	0.25L ; 1L
Eau minérale fruitée carotte	0.33L ; 1L	0.25L ; 1L
Cocktail de fruits	0.33L ; 1L	0.25L ; 1L
Eau minérale fruitée orange rouge	0.33L ; 1L	0.25L ; 1L

Source : document interne de l'entreprise

Donc l'entreprise exporte toute la gamme de ses produits plus une adaptation de tels produits par rapport à chaque pays l'exemple de la France moins trente pour cent du sucre pour les boissons et l'emballage bouteille de 1,25 litre.

3. Les différents moyens de transport qu'utilisés entreprises pour ces exportations

L'entreprise utilise deux modes de transport :

- **Le transport routier :** l'entreprise Expédier ses produits par voie terrestre en utilisant les camions Semi-remorque, les produits sont placés dans des conteneurs, généralement cette entreprise utilise le contenu de 40' pour ces expéditions. Dans le cas de transport routier, les produits sont chargés de l'usine sur des conteneurs qui seront transportés par des camions jusqu'à sa destination.
- **Le transport maritime :** L'entreprise expédie ses produits par voie maritime en utilisant des conteneurs pour les cargaisons en vrac. Les produits seront chargés sur des conteneurs pour les transporter par les camions vers le port, après ses conteneurs seront chargés sur le navire pour les exportés par voie de mer jusqu'au port de destination.

B. Facteur influençant le choix du mode de transport

1. L'influence de la distance et la destination sur le choix du monde de transport

Il ressort des interviews menées avec les responsables du service export de l'entreprise IFRI que les facteurs qui influencent leur choix du mode de transport sont :

La distance et la destination : lors des exportations de l'entreprise vers un pays avec une impossibilité de transporter par le mode routier ils ont utilisé ce mode même si la distance est très loin entre les deux pays. Et lors des exportations vers un pays où il y a l'absence des frontières terrestres du pays destinataire ils ont utilisé le transport maritime.

- Donc, pour les marchés proches le transport routier (par camion) qui est le plus rapide et le moins cher.

- Pour le transport maritime, il est choisi dans le cas de l'obligation de transport par un mode autre que le routier.

2. Le temps de transit impact le choix du mode de transport:

Le temps de transit : représente les délais de transport en ajoutant les attentes au départ et à l'arrivée pour le chargement et déchargement, formalités douanières... Liés au transport.

Donc le temps de transit est un facteur assez important lors du choix du mode de transport, il influence ce choix en fonction de l'urgence, de la distance et de la nature des produits (DLC).

La durée limitée de la consommation (DLC) : le temps de transit est un facteur crucial lors du choix du mode de transport de marchandise, le choix se fait sur la base du meilleur qui expose au plus court temps de transit, c'est par rapport à la DLC (date limite de la consommation) de ce produit.

La durée limitée de la consommation change par rapport au produit exporté, pour IFRI la DLC de ses produits en deux formes :

- **DLC 6 mois** : le départ de l'expédition est immédiat donc il faut choisir le premier transitaire même son coût est cher. Ensuite, toute la durée de transport de cette expédition ne dépasse pas 2 mois.
- **DLC 1 an** : pour les expéditions qui prennent plus de 2 mois de la durée lors de son exportation.

3. L'entreprise IFRI évalue-t-elle la fiabilité et la sécurité des différents modes de transport disponibles :

Les modes de transport disponibles dans l'entreprise IFRI sont le transport routier et le transport maritime. L'évaluation des risques liés au transport est essentielle pour garantir la sécurité et la fiabilité des différents modes de transport.

L'évaluation des risques permet d'identifier les dangers potentiels (accidents, vols et colis, perturbation de la chaîne d'approvisionnement), d'évaluer leur probabilité et leur impact, et de

mettre en œuvre des mesures pour les atténuer. Pour l'entreprise IFRI les risques de non sécurité ou des accidents, vols sont rares. Donc l'entreprise évite au maximum ces cas.

Par exemple, lors d'une exportation vers la Mauritanie pour la fiabilité et la sécurité ils utilisent le transport maritime, à cause d'un risque de non-sécurité de l'utilisation du transport routier vers ce pays.

Donc l'entreprise IFRI évalue la fiabilité et la sécurité des modes de transport par une étude de toutes les informations concernant une exportation transportée confortablement, et que les marchandises arrivent en toute sécurité et en bon état à la destination.

4. La flexibilité du mode de transport est-elle importante pour l'entreprise IFRI, en particulier en ce qui concerne les changements de volume ou de destination:

➤ Lorsque les volumes d'expédition varient:

La flexibilité du mode de transport permet à l'entreprise IFRI d'ajuster rapidement. Par exemple un transporteur flexible peut augmenter ou réduire la capacité en fonction des besoins.

➤ Changement de destination :

La flexibilité du mode de transport permet à réagir rapidement aux modifications de destination sans perturber la chaîne d'approvisionnement.

➤ Lors qu'une flexibilité du mode de transport :

Le mode peut être plus coûteux, donc la flexibilité du mode de transport permet à IFRI de s'adapter efficacement aux fluctuations du marché et aux changements de volume ou de destination.

La flexibilité du mode de transport permet de répondre efficacement aux variations de la demande. Si IFRI constate une augmentation soudaine des commandes, elle peut réorganiser ses expéditions en utilisant le mode de transport le plus adapté à chaque situation.

Exemple :

IFRI utilise vers la Lybie le transport routier.

IFRI utilise vers Canada et France le transport maritime.

5. Est-ce que le cout de transport est le facteur qui vous influence le plus lorsque vous choisissez le moyen de transport adéquat pour vos exportations

Non, le coût de transport est un facteur très important qui influence le choix de moyen de transport adéquat, le choix est se fait par rapport aux prix offrir par les partenaires (compagnie maritime ou le transport routier).

Mais le cout de transport n'est pas le seul facteur par ce que dans l'entreprise IFRI et autant qu'elle est productrice de boissons (agro-alimentaire) donc le temps de transit et la durée de transport sont les plus qui influencent le choix du moyen de transport.

6. Les autres facteurs qui influencent IFRI lors du son choix du mode de transport :

Oui il existe d'autres facteur, et parmi ses facteurs la DLC (délai limité de la consommation) de produit.

- Donc les facteurs influence le choix de mode de transport dans les entreprises exportatrice sont la distance, la destination, le temps de transit, la durée limite de la consommation, la fiabilité, la flexibilité et la sécurité du mode de transport choisi.

C. processus de décision et optimisation

1. Le processus qui suit l'entreprise pour sélectionner le mode de transport pour une expédition donnée :

Voici les étapes clés que l'entreprise IFRI peut suivre pour sélectionner le mode de transport approprié lors d'une expédition donner.

➤ Définir les besoins du client :

Comprendre les exigences spécifiques du client, tel que le volume, la destination les délais et les contraintes budgétaires.

➤ Identification des contraintes :

- Analyser les contraintes logistiques, réglementaire et opérationnelles.
- Prendre en compte les spécificités des produit (fragile, périssabilité).

➤ Choix de mode de transport :

Dans l'entreprise IFRI le choix de mode de transport s'effectue entre le transport maritime et le transport routier, donc s'il y a une possibilité de transporter par voie terre l'entreprise s'export par le transport routier, si non l'entreprise utilise le transport maritime.

➤ Sélection du prestataire :

- Identifier les transitaires ou transporteurs adaptés à l'expédition.
- Vérifier leur réputation, leur couverture géographique et leurs services.

➤ Préparation des documents :

- Déterminer les documents nécessaires (facture, connaissance...).
- Assurer la conformité aux réglementations douanières.

➤ exécution de l'opération :

- charger les produits conformément aux normes de sécurité.
- Suivre l'itinéraire défini et respecter les délais.

➤ Livraison et contrôle :

- Livrer les produits aux destinataires.
- Vérifier la conformité de la livraison et remettre les documents requis.

IFRI à la suite de ces étapes peut optimiser ses opérations de transport et garantir la satisfaction des clients.

2. La prise en compte des facteurs externes, tels que les réglementations

gouvernementales ou les conditions météorologiques dans le processus de décision :

L'entreprise IFRI doit tenir compte des facteurs externes :

➤ Réglementations gouvernementales :

- Comprendre les lois et règlements liés aux transports dans les pays d'origine et de destination (les lois sont différentes d'un pays à un autre).
- Vérifier les exigences en matière de douane, de sécurité, de taxes et de permis.

➤ Condition météorologique :

- Évaluer les prévisions météorologiques pour les itinéraires de transport.
- Les intempéries peuvent affecter la sécurité, les délais et la qualité des produits.

Prévoir des alternatives en cas de perturbations météorologiques ou de changements réglementaires.

IFRI peut prendre des décisions éclairées pour garantir des opérations de transport efficaces et fiables après avoir étudié ses facteurs.

3. La recherche de l'entreprise IFRI à optimiser ses choix de mode de transport pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité :

Pour le transport maritime c'est par rapport à ces compagnies maritimes, choisir la meilleure compagnie d'après le coût et le temps de livraison.

Les compagnies maritimes :

MSC, MARFET, CMA, MAERSK ce sont des compagnies que l'entreprise IFRI utilise tout le temps, et pour CNAN juste une fois, ARKAS est en cours.

4. La sélection des partenaires logistiques pour chaque mode de transport :

➤ Transport routier :

- Réputation et fiabilité : recherche des transporteurs routiers avec une réputation solide et une fiabilité prouvée.
- Capacité et intégrité : le transporteur a la capacité de gérer nos volumes et respecte les délais de livraison.
- Relation avec d'autres transporteurs.

➤ Transport maritime :

- Partenaires maritimes de qualité : Sélectionnez des compagnies maritimes réputées et fiables, recherche celles qui offrent des réservations d'espaces dédiés.
- Service complémentaire : Des partenaires qui proposent des services complets.

Conclusion :

SARL Ibrahim et Fils IFRI est une entreprise exportatrice de produits agroalimentaires qui occupe des parts sur les marchés nationales et internationales, car elle cherche toujours à améliorer ses produits par rapport à la demande des consommateurs.

Lors des exportations de IFRI l'entreprise a besoin de choisir un parmi les différents modes de transport pour chaque expédition. Ce choix s'effectue par rapport à un nombre de facteurs qui sont : la destination, la distance, les coûts, les délais, la sécurité, et la DLC.

Le principal facteur qui influence le plus un choix du mode de transport dans IFRI c'est la distance et la destination, parce que les produits de cette entreprise ont une durée limitée de consommation. Ce facteur qui oblige de sélectionner le mode de transport le plus rapide en terme de délai de livraison.

D'après avoir analysé les facteurs du choix du mode de transport ; l'entreprise IFRI utilise seulement deux modes de transport qui sont le transport maritime et transport routier.

Le transport routier c'est le mode de transport semble le plus utilisable (adapté) à l'entreprise IFRI lors de ces exportations, à cause de son coût (faible coût) et sa rapidité. L'entreprise IFRI n'utilise pas son deuxième choix sauf dans le cas que l'utilisation du 1^{er} choix (transport routier) est impossible.

Conclusion générale

Le commerce international, en favorisant l'augmentation du niveau de vie des pays développés et en développement, la réduction de la pauvreté, et la promotion de la stabilité et de la paix, joue un rôle crucial dans la croissance économique et le développement. Les échanges internationaux sont régulés par des accords régionaux et multilatéraux, ainsi que par des accords préférentiels entre les gouvernements nationaux. Les avancées technologiques dans les technologies de l'information et de la communication, les progrès dans les moyens de transport et la libéralisation des échanges sont autant des facteurs qui ont contribué aux nouveaux développements dans le commerce international.

Notre présent mémoire, qui porte sur le thème : « **Essai d'analyse du choix du mode de transport dans le contexte des exportations** », s'inscrit clairement dans cet objectif de mieux comprendre les différents facteurs qui influencent le développement du commerce international et plus précisément le transport et le choix entre les différents modes existants.

Lors de l'élaboration de ce mémoire nous avons pu constater qu'il existe plusieurs types de transport de marchandises, chacun avec ses propres caractéristiques et avantages. Parmi ces types de transport, on retrouve le transport homogène, le transport combiné, le transport mixte, le transport mixte superposé et le transport multimodal. Ces différentes méthodes de transport permettent aux entreprises de choisir la solution la plus adaptée à leurs besoins en termes de coût, de délais et de volume de marchandises à transporter.

De plus, pour assurer la livraison et la distribution des marchandises, il existe cinq modes de transport principaux : le transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial. Chacun de ces modes de transport présente des avantages spécifiques en fonction des contraintes logistiques et des exigences des clients. En combinant judicieusement ces différents modes de transport, les entreprises peuvent optimiser leur chaîne logistique et garantir une livraison efficace et rapide des marchandises.

Pour les entreprises le choix de mode de transport à un rôle très important dans le contexte des exportations, qui se dépend plusieurs facteurs qui influencent sur la nature des produits, les délais de livraison, les destinations par courir, tel que les contrainte logistique.

Ses facteurs de choix de mode de transport sont différents, pour cela les entreprises doivent prendre en compte ces différents facteurs pour sélectionner le mode de transport le plus adapté à leurs produits. Généralement les entreprises utilisent le transport terrestre et maritime, par

contre le transport aérien pas vraiment utilisé à cause de son coût qui est très cher et la quantité transportée très limitée pour une exportation de produits, pour cela ce mode de transport est utilisable juste pour les produits fragiles ou une petite quantité pour une publicité de ce produit à l'étranger.

Pour notre cas, l'enquête réalisée au sein de l'entreprise IFRI, nous a permis de constater que les facteurs qui influencent le choix de mode de transport des marchandises exportées sont : la destination, la distance, le coût, la DLC.

Nous remarquons que l'entreprise IFRI avant de choisir son mode de transport elle vérifie d'abord la destination si y'a le choix elle choisit directement le transport routier car il est plus rapide et garanti par rapport au maritime pour le temps pris durant l'exportation, et aussi le coût moins cher. Mais il faut avoir que pour les risques des vols ou accidents...etc., c'est le transport maritime qui est plus fiable et utilisable pour les destinations très lointaines, mais ces facteurs peuvent changer d'une entreprise à une autre.

En conclusion le choix des modes de transport dans le contexte des exportations est un élément clé pour la stratégie logistique des entreprises. Donc il est essentiel d'évaluer les options disponibles telles que la distance, les délais, la qualité de service, la garantie et la sécurité pour la satisfaction de ses clients.

Bibliographie

Mémoires :

- HOUSSEINI KADO Yahaya, SOUMANI Slimane, le choix de transport de marchandise à l'importation : cas de l'entreprise Soficle, année 2017/2018.
- SIGAUKE Brenda, KALIMA Sharon, le transport internationale des marchandises et la procédure de dédouanement : cas de l'ENIEM, année 2018/2019.

Documents :

- Document interne de l'entreprise IFRI.

Sites :

- Site Web: www.ifri-dz.com.

Livre :

- Alain-Charles Martinet. Ahmed Silem. Lexique de gestion de management. 8^{ème} édition. DUNOD
- Christiane Erroqui Marc Aidi. Le transport routier de marchandise. Génie. 2018.
- Colle, R. (2006). L'influence de la GRH à la carte sur la fidélité des salariés: le rôle du sentiment d'auto-détermination. Thèse de Doctorat en sciences de gestion, Université Paul-Cézanne, Aix-Marseille III.
- Corinne. Pasco. Commerciale international. 6^e édition. Dunod. paris. 2006.
- Danièle, Legay. BTS Commerce International/ cours, méthodes, exercices corrigés. Nathan. 2011.
- Denisa Mihaela Stanescu. et Sabine Inard Paturel. BTS .Commerce international. Programme mise à jour. Distribution dilisco 2020.
- Denis Chevalier. François Duphil. Transporter à l'international. 4^e édition. Paris. Foucher, Vanues. 2009
- Du Jenny. Yvan. Les grands transports mondiaux; édition Manuel. 1983.
- Eric Weiss. Commerce International. cours et études de cas corrigées. Ellipse.

- Ghislaine legrand. Hubert Martini. Commerce International. 2^{ème} édition. Dunod. Paris. 2008.
- Ghislane Le grand Hubert Martini. Commerce international. 1^{re} et 2^e années. Dunod. Paris.
- Jolibert, A., & Jourdan, P. (2006). Marketing Research : Méthodes de recherche et d'études en marketing.
- Jacques. Paveau François Duphil. Exporter pratique du commerce international. 24^{em} éd. Foucher. 2013
- J.-M. Benammar. Techniques du Commerce International. Paris. Techniplus. 1995.
- Jean Sliwa. L'import-export présenté. Expliqué et commenté pour les TPE et PME. Edition du puits fleuri.
- Jean. Belotti. Transport international de marchandise. 5^{ème} édition. Paris. Vuibert. 2015.
- Lazary. Le Commerce International à la portée de tous. 2005.

- Martine. Massabie-François. Elisabeth. Poulain. Lexique du commerce international. Bréal.2002.
- Moise Donald Daily. Logistique et transport international de marchandises.1^{ere} édition. L'harmattan. 2013.
- Marie-Madeleine Damien. Transport et logistique. Paris. DUNOD. 2001.
- Naji.J. commerce international. Théorie. Techniques et application. Édition du renouveau pédagogique INC.2005
- Patrick. Miani . Nadine. Venturelli. Transport logistique. 9^e édition. Le Génie.
- Petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de langue française, Paris. éd2017

Annexes

Annexe n° 01 : Carte géographique



Annexe n° 02 : Produit de IFRI



Boisson énergétique AZRO



Boisson énergétique IZEM



Jus p'tifruit



jus ifruit



jus ifruit laitier



Eau gazéifier



Eau minérale



Boisson gazeuses



Annexe n° 03 : THEMES A ABORDER PENDANT L'ENTRETIEN

A. Les exportations de l'entreprise et les moyens de transport utilisés:

1. Pouvez-vous nous donner une présentation des activités d'exportations de l'entreprise et des marchés dans lesquels elle opère ?
2. Quels types de produits exportez-vous et à quelle fréquence ?
3. Quels sont les différents moyens de transport qu'utilise votre entreprise pour ses exportations ?

B. Facteurs influençant le choix du mode de transport :

4. Comment la distance et la destination influent-elles sur le choix du mode de transport lorsque vous exportez vos produits ?
5. Dans quelle mesure le temps de transit impacte-t-il le choix du mode de transport ?
6. Comment votre entreprise évalue-t-elle la fiabilité et la sécurité des différents modes de transport disponibles ?
7. Dans quelle mesure la flexibilité du mode de transport est-elle importante pour votre entreprise, en particulier en ce qui concerne les changements de volume ou de destination ?
8. Est-ce que le coût de transport est le facteur qui vous influence le plus lorsque vous choisissez le moyen de transport adéquat pour vos exportations ?
9. Y'a-t-il d'autres facteurs qui vous influencent lors de votre choix du mode de transport ?

C. Processus de décision et optimisation :

10. Pouvez-vous nous décrire le processus que votre entreprise suit pour sélectionner le mode de transport pour une expédition donnée ?
11. Comment les facteurs externes, tels que les réglementations gouvernementales ou les conditions météorologiques, sont-ils pris en compte dans le processus de décision ?
12. Comment votre entreprise cherche-t-elle à optimiser ses choix de mode de transport pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité ?
13. Comment sélectionnez-vous vos partenaires logistiques pour chaque mode de transport ?

CONCLUSION

- Après avoir évalué tous les facteurs, quel mode de transport semble le plus adapté à votre entreprise entre le transport maritime et le transport routier ?

Nous vous remercions d'avoir répondu à nos questions.

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

Sommaire

Introduction générale1

Chapitre 1 : Le transport international de marchandises

Introduction : 3

Section 1 : Généralités sur le transport international de marchandises 3

1. Définition du transport international de marchandises : 3

1.1 Le transport international : 3

1.2 Le contrat de transport : 4

1.3 Les types de transport : 5

2. L'évolution du transport international : 6

2.1 Le transport par voie d'eau (Maritime) : 6

2.2 Le transport routier : 7

2.3 Le transport ferroviaire : 8

2.4 Le transport aérien : 9

3. Les intervenants en transport international : 10

3.1 Le chargeur : 10

3.2 Le groupeur de marchandise : 11

3.3 Commissionnaire de transport (cargo intermédiaires) : 11

3.4 Courtier en transport: Particulier ou entreprise qui établit un contact entre un expéditeur et un transporteur sans se soucier du transport lui-même. 12

3.6 Transporteur: 12

4. Les phases du transport : 12

Section 2 : Les conventions internationales liées au transport..... 14

1. Les conventions liées au transport par voie maritime : 14

1.1 La convention internationale de Bruxelles (25 août 1924) : 15

1.2 Les règles de Hambourg (HamburgRules) : 16

1.3 Les autres conventions :	16
2. Les conventions liées au transport aérien	16
2.1 La convention de Varsovie (12 octobre 1929) :	16
2.2 La convention de Chicago (7 décembre 1944) :	17
2.3 La convention de Guadalajara (18 septembre 1961) :	17
2.4 La convention de Montréal (28 mai 1999).	18
3. Les conventions liées au transport par chemin de Fer	18
3.1 Convention de Berne et COTIF :	18
4. Les conventions liées au transport fluvial	19
4.1 La convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) :	19
4.2 La convention de Mannheim :	20
5- Les conventions liées au transport routier :	21
Section 3 : les assurances et les incoterms dans le transport international	23
1. L'assurance :	23
1.1 Définition de l'assurance :	23
1.2 L'assurance transport :	23
1.3 Les différents acteurs:	25
1.4 Choix de l'assureur :	26
1.5 Les objectifs de l'assurance de transport :	27
1.6 L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi :	27
2. Les incoterms :	28
2.1 Définitions de l'incoterm :	28
2.2 Présentation douanière des incoterms :	29
2.3 Répartition des frais et risques selon incoterm :	29
Conclusion	31
Chapitre 2: le choix d'un mode de transport	
Introduction	32
Section 1 : Les différents modes de transport	32
1. Le transport fluvial international :	32
1.1 Définition du transport fluvial.	32
1.2 Tarification du transport fluviale :	33
2. Le transport maritime international :	33

2.1 Définition du transport maritime :	33
2.2 Les types du transport maritime :	33
2.3 Les moyens de transport maritime	34
2.3 Tarification du transport maritime :	36
2.4 Contrats de transport maritime :	36
2.5 Document du transport maritime :	37
1.5 Les acteurs du transport maritime :	38
2. Transport routier :	39
2.1 Définition:	39
2.2 Les acteurs:	39
2.3 Type de transport :	40
2.4 Les moyens de transport:	40
2.5 La tarification:	41
2.6 Documentations :	41
4. Transport aérien :	42
4.1 Définition:	42
4.2 Les acteurs :	42
4.3 Les différents types d'avions :	43
4.4 Les moyens de transport:	44
4.5 Les contrats:	45
4.6 Tarification:	46
4.7 Documentation :	46
5. Le transport ferroviaire international de marchandises :	47
5.1 Définition du transport ferroviaire :	47
5.2 Le document du transport ferroviaire de marchandises	47
5.4 Les modalités de transport :	48
5.5 Tarification de transport ferroviaire	48
5.6 Le contrat de transport ferroviaire de marchandises :	49
6. Transport postaux :	49
Section2 : Les avantages et les inconvénients des modes de transport	50
1. Transport maritime :	50
1.1 Caractéristiques techniques :	50
1.2 Avantages :	50

1.3Inconvénients :	51
2. transport aérien :	51
2.1 Caractéristiques techniques :	51
2.2Avantages :	51
2.3 Inconvénients :	51
3. Transport routier	52
3.1 Caractéristiques techniques :	52
3.2 Avantages :	52
3.3 Inconvénients :	52
4. Transport ferroviaire.....	52
4.1 Caractéristiques techniques.....	53
4.2 Avantages :	53
4.3 Inconvénients :	53
5. Transport fluvial :	53
5.1 Caractéristiques techniques :	53
5.2 Avantages :	53
5.3 Inconvénients :	54
6. Transport postal	54
6.1 Caractéristiques techniques :	54
6.2 Avantages :	54
6.3Inconvénients :	54
Section3 : Les facteurs de choix d'un mode de transport.....	54
1. Les critères de choix et la combinaison des critères :	55
1.1 Les critères de choix :	55
1.2 La combinaison des critères :	57
2. Critères de choix de chaque mode de transport :	57
2.1 Critère de choix de transport Aérien :	57
2.2 Critère de choix de transport ferroviaire :	58
2.3 Critère de choix de transport fluvial :	58
2.4 Critère de choix de transport maritime :	59
2.5 Critère de choix de transport routier :	59
2.6 Critère de choix de transport postal :	60
3. La recherche d'une solution transport:	60

3.2 Le choix de l'intermédiaire de transport :	60
3.3 Le choix de garantie :	61
Conclusion :	62
Chapitre 3: Les facteurs qui influencent le choix du mode de transport cas IFRI	
Introduction	63
Section 1 : Présentation de l'entreprise IFRI	63
1. Cadre juridique	64
2. Situation géographique	64
2.1 Site Ighzer Amokrane	64
2.2 Fiche signalétique de la SARL Ibrahim et fils IFRI	64
3. Missions et activités de l'organisme IFRI.....	65
3.1 Missions	65
3.2 Activités de l'entreprise :	65
4. IFRI dans le monde.....	66
5. Environnement de l'entreprise	67
5.1 Fournisseurs	67
5.2 Clients	67
6. Les moyens et l'organisation d'IFRI	67
6.1 Moyens humains	68
6.2 Moyens matériels	68
7. Structures de la Sarl IFRI	70
Section 2 : Méthodologie de l'enquête :	74
1. Conception générale de l'enquête.....	74
1. Le guide d'entretien :	76
Présentation des personnes interviewées :	77
Le choix de la technique d'analyse des données qualitatives.....	77
Section 3:Résultats de l'enquête.....	79
A. Les exportations de l'entreprise et les moyens de transport utilisé :	79
1. Présentation Des activités d'exportation de l'entreprise et les marchés Dans lesquelles elle opère :	79
2. Type de produits exportés dans l'entreprise IFRI et à quelle fréquence	82
3. Les différents moyens de transport qu'utilisés entreprises pour ces exportations.....	84
B. Facteur influençant le choix du mode de transport.....	84

1. L'influence de la distance et la destination sur le choix du mode de transport.....	84
2. Le temps de transit impact le choix du mode de transport:	85
3. L'entreprise IFRI évalue-t-elle la fiabilité et la sécurité des différents modes de transport disponible :.....	85
4. La flexibilité du mode de transport est-elle importante pour l'entreprise IFRI, en particulier en ce qui concerne les changements de volume ou de destination:.....	86
5. Est-ce que le coût de transport est le facteur qui vous influence le plus lorsque vous choisissez le moyen de transport adéquat pour vos exportations	87
6. Les autres facteurs qui influencent IFRI lors de son choix du mode de transport :.....	87
C. processus de décision et optimisation	87
1. Le processus qui suit l'entreprise pour sélectionner le mode de transport pour une expédition donnée :	87
2. La prise en compte des facteurs externes, tels que les réglementations gouvernementales ou les conditions météorologiques dans le processus de décision :....	88
3. La recherche de l'entreprise IFRI à optimiser ses choix de mode de transport pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité :.....	89
4. La sélection des partenaires logistiques pour chaque mode de transport :	89
Conclusion :	89
Conclusion générale	91

Bibliographie

Annexes

Table des matières

Résumé

Résumé :

Le transport international de marchandises, est un élément crucial dans le commerce mondial. Les conventions internationales se sont les réglementations et les normes qui régissent ce domaine. Ensuite les assurances et les incoterms ont un rôle dans la gestion des risques et des responsabilités dans le transport international. Le choix d'un mode de transport s'effectue après avoir examiné les différents modes de transport disponibles, et d'évalue leurs avantages et leurs inconvénients respectifs. Ensuite, les facteurs déterminants dans le choix d'un mode de transport sont explorés, offrant un aperçu des considérations clés que les entreprises doivent prendre en compte lors de cette décision.

L'entreprise IFRI est une grande entreprise spécialisée dans l'exportation des produits agroalimentaire de qualité. Pour ces expéditions à l'étranger elle privilégie le mode de transport terrestre et maritime, les critères du choix d'un mode de transport peuvent varier d'une entreprise à une autre.

Mots clé : international, transport, marchandises, critères, SARL Ibrahim et fils Ifri

Abstract

The international transport of goods is a crucial element in global trade. International conventions are the regulations and standards that govern this area. Then insurance and Incoterms have a role in the management of risks and responsibilities in international transport. The choice of a mode of transport is made after examining the different modes of transport available, and evaluating their advantages and disadvantages. Respective. Next, the determining factors in choosing a mode of transport are explored, providing insight into the key considerations businesses need to take into account when making this decision.

The IFRI company is a large company specializing in the export of quality agri-food products. For these shipments abroad, we favor the mode of land and sea transport; the criteria for choosing a mode of transport may vary from one company to another.

Keywords: international, transport, good, criteria, SARL Ibrahim et fils Ifri