

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES DE GESTIONS.**

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

**La logistique internationale de transport et douane
Cas : de l'EPB**

Réalisé par :

M^{elle} : MOULELKAF Hassiba

M^{elle} : OUKKAL Nabila

Encadreur : M^{me} RAHMANI. L

Co- encadreur : D^r : HADDAD .Z

Membre du Jury

Président : M^r KASSA

Examineur : M^r ZORELI

Promotion 2012-2013

Remerciements

D'abord, nous remercions Dieu, de nous avoir donné la force et la patience pour pouvoir mener ce travail à terme.

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude et notre profond respect à notre encadreur M^{me} RAHMANI.L pour avoir dirigé ce travail, pour ses encouragements, sa compétence et sa disponibilité.

Notre encadreur au sein de l'EPB Monsieur OUARAB LE chef de service de programmation au niveau de la direction logistique pour ses orientations et son aide précieux.

On désire également exprimer notre profonde gratitude à toute personne qui nous a aidés dans notre stage pratique à l'EPB.

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin, nous tenons à remercier également toute personne (enseignants, étudiants et autres), ayant participé de près ou de loin à l'aboutissement de notre travail.

Dédicaces

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes côtés dans la joie et la peine. A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.

A mon cher père, qui a été toujours mon appui moral, et qui n'a jamais arrêté de m'encourager et de m'aider dans ma vie et surtout dans mes études.

A ma très cher grande mère.

A mes chers frères : Nassim et Islam.

A mes chères sœurs : Assia, Merieme et Ilham.

A mes amis qui me sont chers et surtout Abderahmane.

A ma binôme : Nabila

A tous ceux qui m'ont encouragé.

Hassiba

Dédicaces

A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours à mes cotés dans la joie et la peine. A la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que dieu te garde pour nous.

A la mémoire de mon cher père, qui a été toujours mon appui moral, et qui n'a jamais arrêté de m'encourager et de m'aider dans ma vie et surtout dans mes études.

A mes très chers grands parents.

A mon chère frère Smail.

Ames chères sœurs : Hakïma, Nawal et Rïma.

Ames oncles : Hassene, Boualem, Akli et leurs femmes.

Ames très chères tantes

Ames cousins et cousines : Silia, Atmane et mahdi.

A mes amis qui me sont chers : Nabila, Kahina et Hassiba.

A tous ceux qui m'ont encouragé.

Nabila

Sommaire

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre I : Maitriser la logistique

Introduction.....4

Section01 : Définitions, les activités et domaines de compétences de la logistique.....4

Section02 : Les métiers de la logistique et des transports et les intervenants les de la chaine logistique du commerce mondial.....13

Section03 : Les incoterms.....22

Conclusion.....31

Chapitre II : Le transport international et l'assurance de liée au transport des marchandises

Introduction.....32

Section 01 : Le transport international de la marchandise.....32

Section 02 : Assurance liée au transport des marchandises.....47

Conclusion.....54

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

Introduction.....55

Section 01 : Le dédouanement de la marchandise.....55

Section 02 : Les régimes douaniers.....63

Conclusion.....70

Chapitre VI : Traitement d'escale d'un navire

Introduction.....	71
Section 01 : connaissance sur l'entreprise portuaire de Bejaia.....	71
Section 02 : Présentation de la direction logistique.....	87
Section 03 : Traitement d'escale d'un navire.....	92
Conclusion.....	97
Conclusion générale.....	98

Bibliographie

Annexes

Indexe

Plan de travail

Liste des tableaux

Tableau N°01 : Classification des incoterms selon les modes de transport.....	25
Tableau N°02 : Les six phases des opérations de transport.....	36
Tableau N°03 : Le paiement de la liquidation de la dette douanière.....	63
Tableau N°04 : Les entrepôts publics.....	68
Tableau N°05 : Les entrepôts privés.....	68
Tableau N°06 : Trafic marchandises.....	83
Tableau N° 07 : Trafic selon mode de conditionnement.....	84
Tableau N° 08 : Trafic conteneurs.....	84
Tableau N°09 : Trafic passagers.....	84
Tableau N°10 : Qualité de service.....	85
Tableau N°11 : mouvement de la navigation.....	85
Tableau N° 12 : Trafic import / export.....	86
Tableau N°13 : Les moyens humains de la direction logistique.....	88
Tableau N° 14 : Les moyens matériels de la direction logistique.....	89
 Liste des schémas	
Schéma N°01 : Composantes des logistiques internationales.....	06
Schéma N°02 : Organigramme générale de l'EPB.....	76

La liste des abréviations

ASLOG : Association française des logistiques d'entreprise

BL: Bill of Lading (le connaissement)

BMT : Bejaïa méditerranéen terminal

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CFR: cost and freight (cout et fret)

CIF: Cost, Insurance and Freight (cout, assurance et fret)

CIM : Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer

CIP: Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)

CMR : convention relative au contrat de transport de marchandises par route

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CPN : conférence des placements des navires.

CPT: carri age paid to (port payé jusqu'à...)

CRM: conférence de répartition des moyens

DAF: delivery at frontier (rendu frontière)

DAU : document administratif unique

DC : direction capitainerie

DD : dette douanière

DDD : direction domaine et développement

DDP: delivered duty paid (rendu droits acquittés)

DDU: delivered duty unpaid (rendu droits non acquits)

DEQ: delivered exquai (rendu à quai)

DES: delivered at ex ship (port de destination convenu)

DFC : direction finances et comptabilité

DG : direction générale

DL : direction logistique

DMA : direction manutention et acconnage

DMI : direction du management intègre

DRH : direction ressources humaines

EDI : échange de données informatisées

EPB : entreprise portuaire de Bejaia

EPE-SPA : Entreprise Publique Economique, Société par Actions

EXW : ex works (à l'usine)

FAP : La garantie franche d'avaries particulières

FAS : free a alongside ship (Franco le long de navire)

FCA: free carrier (Franco-transporteur)

FCL: Full Container Load

FOB: free on bord (franco bord)

GEMA: société générale maritime

LCL: Less Container Load

LTA : lettre de transport aérien

LVI : Lettre de Voiture Internationale

MAC : mise à la consommation.

MLP : mise en libre pratique

ONP : Office National des Ports

OHSAS: Occupational Health and Safety Assessment Series(Système de Management de la Santé et de la Sécurité au Travail)

PAF : polices Airs et frontières.

PDD : procédure de dédouanement à domicile

PDE : procédure de dédouanement express

PDS : procédure de déclaration simplifiée

PDU : procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique

SO.NA.MA : Société Nationale de Manutention

TEC : tarif extérieur commun

TIF : transit international ferroviaire

TIR : transit international routier

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

ULD : Unité Load Device (Unité de chargement aérienne)

Introduction Générale

Introduction générale

Introduction générale

Le commerce international est défini l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc de la consommation et du développement des techniques de production et des moyens de transport de marchandises. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

L'évolution économique et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture vers l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière implique pour le dirigeant un choix qui tiendra compte de ses conditions de vente, de son client ou encore de sa stratégie commerciale.

Il est fréquent que les entreprises n'aient pas les moyens de réaliser elles mêmes les activités de la logistique et le recours à des prestataires est indispensable (transitaires, commissionnaires). Ceux-ci grâce à leur degré de spécialisation et à leur réseau international.

Dans ce cadre, l'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandises.

Les activités de logistique et de transport permettent de gérer l'ensemble des flux de matières et de produits, depuis l'approvisionnement en matières premières, jusqu'à la distribution des produits finis et la livraison au consommateur final. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport.

Lorsqu'une marchandise est exportée d'un pays à un autre, le principal souci de l'exportateur est que la marchandise en question arrive à bon port sans dégradation, sans blocage lié à la réglementation de chaque pays traversé, dans les délais et selon le coût estimé. Toutes les étapes de la livraison constituent la logistique internationale, dépassant largement le domaine du transport international.

Introduction générale

L'objectif de notre travail est de savoir « quelle est l'importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire ? »

Dans ce sens, un ensemble de questions mérite réflexion à savoir :

- Quelles sont les activités logistiques de l'EPB ?
- Quelles sont les objectifs de la direction logistique de l'EPB ?
- Comment minimiser le temps d'attente des navires en rade ?
- Quelles sont les formalités administratives utilisant dans l'EPB ?

Pour souligner l'importance de la logistique de l'EPB, cette dernière doit répondre à l'ensemble de ces questions, on posera les hypothèses suivantes :

- 1- Le temps passé par le navire en rade dépend de la disponibilité des différents postes à quai.
- 2- La disponibilité de ces postes à qui dépend de la rapidité de la manutention et des formalités administratives.

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et apporter des affirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographiques et documentaires, nous avons été amenées à effectuer un stage pratique au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia pour une durée d'un mois qui nous a permis de suivre l'escale d'un navire, avant, durant et après sa sortie en collaboration avec une agence maritime qui a consigné ce navire.

Pour cela, notre travail se présente en quatre chapitres, d'une part une partie théorique basée essentiellement sur une recherche bibliographique et collecte des données subdivisée en trois chapitres :

- Un premier chapitre dans lequel nous aborderons un aperçu général sur la logistique internationale à savoir : les activités et les buts de la logistique, définition et rôle des incoterms.
- Le deuxième chapitre consacré au transport international des marchandises et l'assurance lié au transport.
- Le troisième chapitre intitulé les opérations douanières à savoir : le dédouanement de la marchandise ainsi les principaux éléments de la déclaration en douane, les procédures de dédouanement et les différents régimes douaniers.

Introduction générale

D'autre part, une partie pratique basée sur une analyse qualitative structurée en trois sections :

- La première section sera consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil.
- La deuxième section sera consacrée à la présentation de la direction logistique à savoir : sa création, ses moyens matériels et humains ainsi ses activités et ses objectifs.
- La troisième section fera l'objet d'un cas pratique qui se porte sur un traitement d'un navire au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Chapitre I

Maitriser la logistique

Chapitre I : Maitriser la logistique

Introduction

Le terme logistique vient d'un mot grec qui signifie l'art du raisonnement et du calcul. La logistique, dans le contexte militaire, concerne tout ce qui est nécessaire (physiquement) pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques (transports, stocks, fabrication, achat, manutention)¹.

Dans ce chapitre nous allons présenter les différentes logistiques et ces activités, en suite, les principaux intervenants de la chaîne logistique, et on terminera avec les incoterms.

Section 01 : Définitions, activités et domaines de compétences de la logistique

Dans cette section on va vous présenter quelques définitions de concept logistique ainsi les activités liées à la logistique et enfin domaines de compétences de la logistique.

1. Définitions et buts de la logistique

1-1 Définitions

Il existe de multiples définitions de la logistique, on site:

-Définition selon l'Américain Marketing Association en 1948 : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ».²

-ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de la livraison. »³.

¹ www.logistiqueconseil.org, consulté le 17/05/2013.

² Pierre Médan et Anne Gratacap, « Logistique et supply chain management », Dunod, Paris, 2008, p9.

³ D.Tixier, H.Mathe et J.Colin, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux », Dunod, Paris, 1983, p 12.

Chapitre I : Maitriser la logistique

- La logistique est « l'ensemble des activités et des moyens relatifs au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons »⁴.

-La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre coins de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'un logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser se désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise.⁵

- Logistique : fonction qui a pour objet d'organiser, au moindre coût, le circuit de matières aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au bon moment⁶.

Cette fonction doit assurer la gestion⁷ :

- Des flux physique de l'entreprise : acheminement des matières et marchandises par l'utilisation de moyens de transport et de stockage ;
- Des flux d'informations : acheminement des communications qui précèdent, accompagnent les flux physiques ou leur succèdent.

- La logistique comprend toutes les activités liées à la circulation des produits. Elle concerne toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de productions.⁸

⁴ Martine Massabie-François et Elisabeth Poulain, « Lexique du commerce international », Bréal, Paris, 2008, p 148.

⁵ Robert Noumen, « Les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004, p5.

⁶ Joël Sohier, « La logistique », Vuibert, 2eme édition, Paris, 2002, p 6.

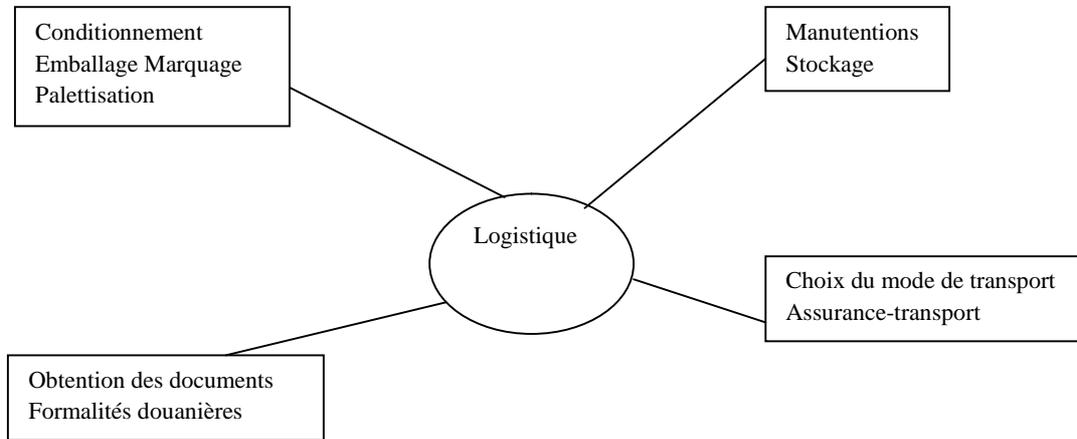
⁷ Idem.

⁸ Corinne Pasco, « Commerce international », Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, p66.

Chapitre I : Maitriser la logistique

-La logistique internationale est composée des éléments figurés sur le schéma suivant :

Schéma N°01 : Composantes des logistiques internationales :



Sources : Corinne Pasco,op-cité, p 66.

1-2Buts

La logistique a pour but de proposer aux clients :⁹

- Le bon objet (produits, matières)
- Dans la bonne quantité et la bonne qualité
- En bonne condition
- Au bon endroit
- Au bon moment
- Au bon prix.

2. Activités et finalités de la logistique

La logistique d'une manière générale, regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale la combinaison « quantités, délais et coûts ».

⁹ www.branche-commerce.com,consulté le 19/05/2013.

Chapitre I : Maitriser la logistique

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de¹⁰:

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

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

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

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

Des observations cependant effectuée dans la plupart des organisations révèlent une séparation des activités liées à la logistique en trois groupes :

- Les activités directement rattachées à la production interne des biens et des services (approvisionnement, fabrication distribution, retours)
- Les activités de gestion des moyens de transport des personnes ou des biens vers l'extérieure de l'entreprise (souvent séparées des précédentes car elles incluent en partie la gestion de la maintenance)
- Les activités indirectes ou activités de soutien (sans un lien direct avec la production, mais nécessaires pour le déploiement des opérations).

¹⁰ www.logistiqueconseil.org

Chapitre I : Maitriser la logistique

2-1 La logistique des biens et services

La logistique des biens et services se répartie en logistique d’approvisionnement ; logistique des systèmes de fabrication ; logistique de distribution et logistique des retours.

2-1-1 La logistique d’approvisionnement

L’approvisionnement regroupe l’ensemble des activités contribuent à l’acquisition des matières ou des services dont a besoin l’entreprise pour son fonctionnement. La logistique dans ce contexte intègre la détermination des quantités de commande, la recherche des sources d’approvisionnement (fabricants, fournisseurs), les achats (passation des commandes), la gestion de la base de donnée « articles », la gestion des magasins et des stocks de matière.

2- 1-2 La logistique des chaînes de fabrication

La chaîne de fabrication est des ressources matérielles (machines/équipements) et technologiques utilisés pour la transformation des matières en produits semi-finis ou finis. La logistique des chaînes de fabrication consiste donc à mettre en œuvre les activités de planification des besoins en composants ; gestion des stocks des encours de production et de produits semi-finis ; gestion des données techniques de la production ; ordonnancement et planification de la production ; manutentions entre unités de fabrication.

2-1-3 La logistique de distribution

La distribution consiste à écouler les produits finis vers les marchés de consommateurs. Par déduction, la logistique de distribution rassemble les activités mises en œuvre pour ravitailler les consommateurs en produits finis.

2-1-4 La logistique de retour ou Reverse Logistics

La gestion des flux retours est l’acheminement d’emballages vides, ou de marchandises généralement hors d’usage, du lieu de consommation finale au lieu de fabrication. Ces marchandises sont retournées pour réutilisation, réparation, recyclage ou destruction définitive.

La logistique de retour regroupe donc l’ensemble des activités qui contribuent à ramener vers l’usine (point d’origine) des marchandises récupérées chez le consommateur final. Elle a une place importante par exemple dans :

Chapitre I : Maitriser la logistique

- Les entreprises brassicoles (retours de bouteilles et casiers vides pour réutilisation) ;
- Les entreprises de fabrication de produits chimiques (retours d’emballages usagés pour destruction) ;
- Les entreprises de fabrication d’appareillages électroniques (pour réparation ou destruction) ;

2-1 La logistique des transports

La logistique des transports se décompose en trois principales activités ¹¹: la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

2-1-1 Détermination des réseaux de transport

Il s’agit d’analyser différents réseaux de transport et de choisir sur la base du coût global, des délais et de la qualité de service, la meilleure offre. On détermine les parcours en portant un accent sur :

- Le mode d’acheminement des produits (maritime, aérien, ferroviaire ; routier ou multimodal) ;
- risques de transport (limitation du nombre de ruptures de charges, utilisation d’unités de transport intermodal) ;
- La disponibilité des moyens logistiques (engins de manutention, zone de stockage) de part et d’autre de chaque point de transport ;
- La sélection du réseau le moins coûteux et le mieux adapté aux marchandises que l’on souhaite acheminer.

2-1-2 Planification des transports

Une fois que les différents nœuds (points successifs) du réseau de transport sont déterminés, l’opération de transport proprement dite doit être planifiée. La planification des transports tient une place importante dans la gestion des tournées de livraison ; le transport inter-usines ou inter-magasins ; et est largement déployé au niveau des plates-formes de groupage/dégroupage.

¹¹ www.logistiqueconseil.org

Chapitre I : Maitriser la logistique

L'activité de planification des transports consiste à prévoir et fixer dans le temps, les quantités, les dates et les lieux d'acheminement des marchandises. Ce qui permet d'effectuer à l'avance les ajustements et équilibrages nécessaires compte tenu de la capacité réelle de transport disponible et du taux de remplissage des véhicules.

2-1-3 Gestion du parc de véhicule

Bien qu'elle intègre quelques fois la planification des transports, la gestion du parc de véhicules est une activité essentiellement basée sur la gestion administrative et technique des véhicules de transport. Elle regroupe donc l'ensemble des activités dont le but est de suivre l'utilisation des véhicules et de garantir la disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins de transport (mise en œuvre des contrôles techniques, mise à jour des documents de bords, suivi des chauffeurs, gestions des stocks de carburant et des pièces de rechanges).

2-2 La logistique de soutien

On retrouve dans cette catégorie, l'ensemble des activités pilotées par les services généraux de l'entreprise :

- Gestion des activités logistiques en contrat de sous-traitance ;
- Gestion immobilière : location/entretien des bâtiments, villas, locaux de l'entreprise ;
- Gestion du courrier et des prestations de télécommunications

3. Domaines de compétences de la logistique

Les domaines de compétences de la logistique se résume dans se qui suit¹² :

3-1Entreposage et magasinage : Gestion informatique et physique des stocks

La gestion informatique et physique des stocks sert a :

- L'affectation des codes aux articles gérés dans les magasins (codification intelligente qui consiste à regrouper dans un code de nombreuses informations visant à identifier

¹² www.logistiqueconseil.org

Chapitre I : Maitriser la logistique

chaque article par rapport à sa famille, sa nature, son utilisation ...)

- Création des catalogues et développement des nomenclatures ou de la classification des familles d'articles gérés dans les magasins;
- Etude des consommations et définition des stocks minimum et maximum pour chaque article stocké;
- Gestion des inventaires des stocks (préparation des fiches d'inventaires, comptage des articles et traitement des données)
- Dimensionnement des magasins (Analyse des besoins, étude des capacités, dimensionnement)

3-2 Gestion des flux logistiques : Approvisionnement, Distribution et transport

- Création des fichiers "tiers" et classification des prestataires logistiques suivant les critères et les besoins de l'entreprise;
- Développement des modèles de prévision des consommations ou des ventes des articles, préparation des commandes clients;
- Contribution à la mise en place des comptes d'exploitation analytiques des véhicules de transport ou de manutention;
- Etude des coûts d'exploitation des véhicules de transport commercial et établissement des tarifs ; contribution au calcul prévisionnel des budgets d'exploitation des véhicules de transport;
- Etude et organisation logistique des réseaux de distribution des produits (choix des moyens de transport, des points de stockage, des prestataires. Mise sur pieds de plannings et des procédures);
- Analyse des consommations / ventes et optimisation des stocks sur la chaîne de distribution des produits;

Chapitre I : Maitriser la logistique

- Organisation des procédures de gestion internes de traitement des commandes d'approvisionnement et de distribution, gestion du transit et des dossiers import et export (mise en place de procédure de suivi, gestion des régimes douaniers, des termes de vente "INCOTERM", des contrats d'assurance et des contrats de transport)

3- 3Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques

Le contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques se résume comme suit:

- **Optimisation** : organisation et planification des ressources logistiques de production, de stockage, de manutention et de transport;
- **Contrôle de gestion et tableau de bord** : création d'indicateurs pour le suivi effectif et l'optimisation des opérations de la chaîne logistique;
- **Sécurité des ressources et des opérations** : conception de check-list pour le contrôle et le suivi du fret ou des véhicules de transport;
- **Système d'information logistique** : assistance / utilisation des logiciels ; création de bases de données pour la gestion et le reporting des activités.

3- 4Gestion des projets : Planification des opérations logistiques

- Planification des opérations logistiques (choix des moyens, planning des transports, organisation des opérations de manutention verticale et horizontale, stockage);
- Gestion des affectations des activités au ressources humaines (gestion et pointage du personnel chargé de la conduite des véhicules, des chargements / déchargements et du stockage);
- Etude des tâches critiques et le calcul des marges de manœuvre pour une meilleure gestion des dysfonctionnements;
- Mise sur pieds d'un réseau d'indicateurs d'activité pour le suivi en temps réel des opérations et une bonne réactivité;

Chapitre I : Maitriser la logistique

- Organisation de divers autres événements tels que les séminaires, salons d'entreprises, conférences, foires, voyages en groupes ...

Section 02 : Les métiers de la logistique et des transports et les intervenants de la chaîne logistique du commerce mondiale

Dans cette section on va déterminer les métiers de la logistique et du transport, les intervenants de la chaîne logistique du commerce mondiale ainsi que les prestataires logistique dans les ports.

1. Les métiers de la logistique et des transports

La logistique a pour but de coordonner toutes les activités liées à la circulation des marchandises en intervenant dans les domaines de l'approvisionnement, de la production, de la manutention, du conditionnement, de l'emballage, du stockage, de l'entreposage, de la distribution et ce, jusqu'à la livraison à travers l'étude des moyens de transport à utiliser.

Travailler dans le domaine de la logistique, c'est occuper dans les différents secteurs d'activité ci-dessus et ce, quelque niveau de qualification que ce soit, en ayant toujours à l'esprit le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, avec le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Les principaux métiers de la logistique internationale sont : Magasinier, Responsable d'entrepôt, Gestionnaire de commande, Logisticien, Agent de transit, Déclarant en douane, Gestionnaire du parc automobile¹³.

1-1 Technicien d'achat Import/Export

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import/export a l'avantage de maîtriser la négociation de la commande, mais aussi celles des techniques et opérations liées à l'acheminement des produits (incoterms, transport maritime, aérien routier et ferroviaire, procédure en douane, assurance, manutention et stockage).

¹³ www.techno-science.net, consulté le 19/05/2013.

Chapitre I : Maitriser la logistique

Il est en relation avec les fournisseurs et les prestataires logistiques, ce qui nécessite la pratique des étrangères.

1-2 Magasinier, Gestionnaire de stock

Dans toute entreprise qui l'emploie, le magasinier exerce son activité dans les domaines suivants :

- **La réception des produits:** déchargement, identification, contrôles quantitatifs et qualitatifs, acceptation ou réserve...
- **Le stockage:** rangement des produits en utilisant les différents engins de manutention et de levage existants, et en respectant les zones d'implantation et les modes de stockage en vigueur...
- **L'expédition des produits:** préparation des commandes, conditionnement et emballage, vérification des bons de commande et des bons de livraison, établissement des documents liés à l'expédition, chargement...
- **La tenue et la gestion informatisées des stocks:** enregistrement des entrées et sorties de produits, réapprovisionnement, inventaires...

Selon la taille et l'activité de l'entreprise dans laquelle il travaille, le magasinier exerce les fonctions de réceptionniste, gestionnaire de stock, manutentionnaire, emballer ou agent d'exploitation... ; mais il peut aussi assurer plusieurs ou toutes ces activités. Si l'entreprise dispose d'une fonction commerciale, il peut être appelé à développer des compétences dans le domaine de la vente avec contacts clientèle. Après deux à trois années d'expérience, il ferait un bon acheteur et pourra facilement progresser comme responsable des achats grâce à sa bonne connaissance du matériel et des consommables de l'entreprise.

1-3 Responsable d'entrepôt

Le responsable d'un site de stockage, d'un entrepôt ou celui d'une base logistique supervise la réception des marchandises, organise leur stockage et coordonne leur transfert vers les différents quais d'expédition :

- ✓ Il veille au respect de la chaîne du froid et de la qualité des produits.
- ✓ Il règle les litiges avec les fournisseurs ou les transporteurs.

Chapitre I : Maitriser la logistique

Il propose des aménagements pour améliorer la qualité du service, réduire les coûts et les délais, dans le respect de la réglementation et de sécurité.

1-4 Agent de transit

L'agent de transit dans l'entreprise a la responsabilité de préparer l'ensemble des documents nécessaires pour la déclaration en douane des marchandises à l'import comme à l'export. Dans la fonction approvisionnement, l'agent de transit prend le relais de l'acheteur international après la passation d'une commande. Il est l'intermédiaire entre l'expéditeur des marchandises à l'étranger qui est généralement le transitaire au départ et le transitaire local (à l'arrivé).

Il collectionne les informations de livraison des commandes par les fournisseurs étrangers auprès du transitaire du pays d'expédition ; suit le transport principal avec une attention particulière portée sur les commandes urgentes ; apprête les éléments nécessaires au dédouanement des marchandises dès réception d'un avis d'expédition ; émet l'ordre de transit et confie le dossier au transitaire local et commissionnaire agréé en douane. Il s'occupe aussi du suivi du post acheminement des marchandises jusqu'au lieu de livraison convenu.

1-5 Déclarant en douane

Le déclarant en douane est un agent de la compagnie agréé à effectuer les formalités de dédouanement des marchandises pour le compte de ses clients. Il reçoit l'ordre de transit et le dossier préparé par l'agent de transit de l'entreprise client.

1-6 Gestionnaire du parc ou de la flotte automobile

La gestion de la flotte automobile, quelle soit propre à l'entreprise ou loué à un ou plusieurs particuliers, est en général confiée à une personne qui coordonne l'ensemble des mouvements des véhicules.

Le gestionnaire du parc automobile est donc la personne en charge de gérer les véhicules routiers et/ou les véhicules de manutention utilisés par l'entreprise ainsi que les équipes de chauffeurs qui y sont affectées:

Chapitre I : Maitriser la logistique

- ✓ Il planifie les périodes d'activité et d'inactivité des véhicules ;
- ✓ Il optimise le nombre de voyages et les durées des parcours ;
- ✓ Il est l'émetteur des manifestes de transport et des ordres de transport ;
- ✓ Il supervise les opérations de chargement et déchargement des véhicules ;
- ✓ Il s'assure du respect du planning de maintenance des véhicules ;
- ✓ Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des véhicules ;
- ✓ Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des chauffeurs ;
- ✓ Il contrôle les dépenses d'exploitation du parc.

1-7 Logisticien

Le logisticien dans l'entreprise prend en charge l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à coordonner l'ensemble des activités de celle-ci. Il s'implique dans des secteurs aussi variés que la production, les achats ou la distribution, en s'intéressant tout particulièrement à la circulation des marchandises.

Ainsi, l'entreposage, le stockage, l'emballage, la manutention et le transport des marchandises concentrent toute son attention, l'amenant à améliorer sans cesse l'ensemble des paramètres de l'activité de ces grands pôles afin d'en réduire les coûts, tout en garantissant le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, et en gardant à l'esprit le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Il doit être capable de coordonner les activités d'autres responsables, tels ceux de l'entrepôt, des achats, des transports ou du service en charge de planifier les programmes de production des ateliers. Il pilote l'ensemble de ces opérations en s'appuyant sur son tableau de bord logistique .

2. Les intervenants de la chaîne logistique du commerce mondial

On distingue : les intervenants à caractère financiers et les intervenants à caractère administratif.

2-1 Les intervenants à caractère financiers

Parmi les intervenants à caractère financiers, on trouve les banques et les assurances.

2-1-2 Les Banques : c'est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change, et l'émission de billets de banque¹⁴.

Les instruments de paiement internationaux sont¹⁵ :

- a) **Le chèque :** ordre écrit par lequel une personne, titulaire d'un compte dans un établissement bancaire, effectue, à son profit ou au profit d'un tiers, le retrait ou le virement de tout ou partie des fonds portés à son crédit.
- b) **les virements :** il s'agit d'ordres passés pour une banque à une autre de débiter ou de créditer un ou plusieurs comptes dans le but de faciliter les opérations entre eux, le virement peut prendre plusieurs formes selon le mode d'encaissement des instruments bancaires : virement télégraphiques, virement télex, virement Swift.
- c) **Le Swift :** (Society For Wide Interbank financial Télécommunication): est un réseau télématique privé de messagerie qui permet aux banques abonnées d'échanger des messages structurés. Il sert à acheminer d'autres messages financiers, autres que les ordres de virement tel que les ordres de changes et notifications de crédit documentaire.
- d) **La lettre de change et le billet à ordre**

La lettre de change est un document commercial par lequel une personne dénommée « créancier », appelée « le tireur », donne mandat pur et simple à une personne désignée « débiteur », dite « le tiré », de payer une somme déterminée à une date convenue, au porteur de la traite dit « bénéficiaire ».

Contrairement à la lettre de change, le billet à ordre est créé par le débiteur « souscripteur ».

C'est un engagement du débiteur, de payer au créancier « bénéficiaire » une somme déterminée à une échéance fixe. Cet engagement à la particularité de pouvoir se transmettre par endossement.

¹⁴ Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini, « Lexique d'économie », Dalloz, 7^{ème} édition, Paris, 2002, p 68.

¹⁵ Yves Simon et Samir Mannai, « Techniques financières internationale », economica, 7^{ème} édition, Paris, 2002, p561-

Chapitre I : Maitriser la logistique

e) **Le crédit fournisseur**

Cette formule consiste pour le fournisseur à consentir des délais de paiement à son acheteur puis à constituer sa trésorerie auprès de sa propre banque.

f) **Le crédit acheteur**

C'est un crédit export à l'acheteur étranger qui devient l'emprunteur. Cette procédure repose sur l'existence de deux contrats autonomes. Le client étranger emprunteur, signe avec les établissements bancaires concernés un contrat financier indépendant du contrat commercial passé avec l'exportateur.

g) **La remise documentaire**

Le vendeur remet certains documents à une banque du payer de l'acheteur. Ces documents sont représentatifs de la propriété de la marchandise et indispensable à son dédouanement.

La banque (appelé représentative) a pour instructions de ne remettre des documents à l'acheteur que contre le paiement. Mais il n'y a pas ici d'engagement à payer de la part de la banque.

2-1-2 Les assurances

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré¹⁶.

2- 2 Les intervenants à caractère administratif

Parmi les intervenants à caractère administrative on trouve la douane et les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.

2-2-1 La douane

Elle doit ¹⁷:

¹⁶ Jean-Moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6^{eme} édition, Paris, 2003, p19.

¹⁷ Document interne de l'EPB.

Chapitre I : Maitriser la logistique

- Contrôler les flux de marchandises à l'importation, et cela pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique ;
- Lutter contre la contrefaçon ;
- A l'exportation pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques ;
- percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et national ;
- informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial ;

Les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière , ces formalités sont accomplies par le détenteur de la marchandise (exportateur, importateur, commissionnaire agréé en douane, titulaire d'une autorisation de déclaration de dédouanement.....).

Le point important dans la formalité de dédouanement est constitué par la déclaration de douane qui permet d'assigner un statut juridique précis à la marchandise dont les éléments fondamentaux sont :(l'espèce tarifaire, la valeur en douane et l'origine du produit).

2-2-2 Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire

Aujourd'hui, les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du consommateur ainsi de l'environnement, les organismes de normalisation agissent dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaîne logistique du commerce mondial.

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au cote de la douane, il est pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leurs équivalant au plan international.

Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testé dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier que

Chapitre I : Maitriser la logistique

les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.

3. Prestataires logistiques dans les ports

Les prestataires logistiques dans les ports peuvent être classés dans les catégories suivantes¹⁸ :

- 3-1 Les clients du port ;
- 3-2 Les services aux navires ;
- 3-3 Les services administratifs ;
- 3-4 Les services à la marchandise ;
- 3-5 Les entreprises de manutention ;
- 3-6 Les acteurs du transport terrestre.

3-1 Les clients du port

Les clients du port sont :

- **Les Armateurs** : Equipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale.
- **Chargeurs** : C'est le propriétaire d'une marchandise, c'est celui qui expédie une marchandise dans le cadre d'une opération internationale.

3-2 Les services aux navires

- **Les pilotes** : conseillent le commandant du navire en lui fournissant toutes les informations nécessaires à la navigation aux abords et dans les ports.
- **Les remorqueurs** : facilitent par l'utilisation d'engins nautiques de forte puissance la manœuvre et l'accostage des navires au port
- **Les lamaneurs** : assurent l'arrimage, le déhalage et le largage des amarres
- **Les consignataires** ou **agents maritimes** : qui représentent dans le port l'armateur ou l'affréteur du navire
- **Les sociétés d'avitaillement et de soutrage** (eau douce, gas-oil, essence...)
- Les sociétés de réparation location maintenance des conteneurs
- Les entreprises de **récupération des déchets** des navires.

¹⁸ www.logistiqueconseil.org, consulté le 17/06/2013.

3-3 Les services administratifs

Les services administratifs sont :

- **L'autorité portuaire :**

Le gestionnaire du port exerce de nombreuses missions : gestion des installations portuaires, prise en charge de l'accueil des navires, location de ses installations aux intervenants portuaires

Le gestionnaire du port exerce de nombreuses missions : gestion des installations port
Il met au point et fait respecter les divers règlements de police et d'exploitation
Il est prestataire de services pour les entreprises portuaires et assure la promotion des activités du port.

- **GUCE** (Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur)

Il regroupe en un seul lieu de nombreux services :

- Les douanes
- Les banques

De multiples autres services administratifs sont également présents dans les ports :

- Les services maritimes et les affaires maritimes
- La gendarmerie
- La police aux frontières
- Les services d'incendie et de sécurité

3-4 Les services à la marchandise

- Les **commissionnaires de transport**, les **transitaires**, les **consignataires** de la marchandise, les commissionnaires en douane. Ce sont des mandataires effectuant pour le cadre d'un tiers chargeur ou réceptionnaire les formalités en particulier douanières et les opérations nécessaires à l'exportation et à l'importation de la marchandise.
- Les sociétés de groupage ou dégroupage d'entreposage ou de distribution
- Les sociétés de contrôle d'analyse d'échantillons de surveillance

3-5 Les entreprises de manutention

Elles effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime. Elles sont aussi responsables de certaines opérations annexes sur le quai.

Elles sont les employeurs des ouvriers dockers

3-6 Les acteurs du transport terrestre

Ce sont les entreprises du transport routier, ferroviaire et fluvial (port fluvial de Garoua uniquement) qui assurent les prestations d'acheminement terrestre des marchandises (pré acheminement et post acheminement)

Section 03 : Les incoterms.

Le transport de marchandises d'un pays à un autre, dans le cadre d'une vente à l'exportation, suppose certains risques. La perte de la marchandise en transit, les avaries qu'elle peut subir ou sa non livraison peuvent avoir des incidences juridiques. Etant donné que les frais de transport et d'entreposage et que les primes d'assurance peuvent constituer une partie importante des frais d'exportation, il importe que les deux parties (le client et le fournisseur) sachent exactement qui paie quoi et qui assume les risques de perte ou d'avarie pendant le transit de la marchandise.

1. définition de l'incoterm.

Faire voyager des marchandises à l'échelle internationale, dans le cadre d'une transaction commerciale, n'est pas, en effet, sans risque : livraison non réalisée, dommages, pertes, peuvent survenir et entraîner des litiges entre les parties. En 1936, pour la première fois, la chambre de commerce internationale (CCI), situé à Paris, publie sous le nom d'incoterms 1936 une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur. Désignés sous forme d'abréviations transformées en définitions standardisées, les Incoterms (international commercial terms) sont des instruments pratiques et économiques utilisés universellement pour faciliter les procédures du commerce international. Les incoterms uniformisent la pratique commerciale et déterminent le point de transfert de risques.

Chapitre I : Maitriser la logistique

Ainsi les incoterms déterminent qui du vendeur ou de l'acheteur, sera responsable d'assumer les responsabilités ou les frais suivants : coûts de transport, d'assurance, frais associés, paiement des droits et taxes, obtention des différents permis d'importation et/ou d'exportation, et toutes autres procédures administratives.

Donc, les **incoterms** sont : « l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes. »¹⁹

2. Rôles des Incoterms :

Pour éviter les litiges lors d'une vente la chambre de commerce internationale (CCI) à élaborer 13 termes qui ont les fonctions suivantes :

Première fonction : dans le cadre de contrats de commerce internationaux et nationaux, ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement de transport, de type de transport, des assurances et de la livraison. Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport. La livraison. Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport.

Deuxième fonction : est de déterminer le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspond également au lieu de livraison de la marchandise.

Troisième fonction : concerne la fourniture des documents et des informations. Qui, du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ? Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sûreté. La règle générale de fourniture et, surtout, de responsabilité des informations liées à la sûreté définie par les règles Incoterms est simple. Chacun, le vendeur et l'acheteur, est responsable des informations qui vont lui être utiles, voir A2/B2 et A10/B10 de chaque règle.

¹⁹LASARY, « le commerce international à la portée de tous », paris, 2005, p 115.

Chapitre I : Maitriser la logistique

Cependant, les Incoterms ne définissent pas le moment du transfert de propriété, mais seulement le moment du transfert des risques liés au transport, des différents frais et de l'organisation du transport. Ils définissent notamment qui de l'acheteur ou du vendeur doit, éventuellement, supporter l'assurance du transport des marchandises. En termes de contrat d'assurance, les règles ne les définissent que dans deux cas, CIP et CIF. Dans tous les autres cas, souscrire une assurance est de la responsabilité de qui supporte le risque.

Il s'agit d'un ensemble de règles mis à jour au fur et à mesure de l'évolution du commerce mondial et qui permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction.

3. Le classement des Incoterms :

Les incoterms sont classés en fonction du risque, du mode de transport et de la famille.

3-1 Le classement en fonction du risque :

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en :²⁰

-« vente au départ », auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.

-« vente à l'arrivée », auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur.

Sur les treize incoterms :

-Huit sont des incoterms de « vente au départ » : (**EXW, FCA, FAS, FOB CFR, CIF, CPT, CIP**).

-Quatre sont des incoterms de « vente à l'arrivée » : (**DES, DEQ, DDU et DDP**).

-Un est un incoterm d'exception (DAF) puisque le vendeur supporte les risques jusqu'à une frontière donnée, au-delà de laquelle c'est l'acheteur qui prend le relais.

²⁰ J.BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p82.

Chapitre I : Maitriser la logistique

3-2 Le classement en fonction des modes de transport :

La distinction porte sur les incoterms :²¹

-« maritimes », donc exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port.

-« tous modes de transport » : aérien, terrestre, maritime, dès lors que ce dernier s’inscrit dans un transport multimodal.

Sur les treize incoterms :

-Six sont des incoterms exclusivement maritimes :(FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ).

- Six sont des incoterms tout mode de transport : (DDU, EXW, FCA, CPT, CIP).

-Un est un incoterm exclusivement terrestre : (DAF).

Tableau N°1 : Classification des incoterms selon les modes de transport.

Famille	Incoterm
Tout mode de transport.	DDU, EXW, FCA, CPT, CIP.
Transport maritime ou fluvial.	FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ.
Transport terrestre.	DAF.

Source : Corinne PASCO, op-cité, page 63.

3-3classement par famille :

Les incoterms sont répartis en trois familles :

-Famille des « F » : « Free », (Franco).

- famille des « C » : « Cost or Carriage », (coût ou port).

- Famille des « D » : « Delivered », (rendu).

²¹ Ibid. p83.

4. présentation des treize incoterms

4-1 L'incoterm d'obligation minimum du vendeur :

EXW (ex Works ou « à l'usine », lieu convenu) :

La seule obligation du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur. Ce dernier est alors responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à la destination finale. Le transfert du risque et des frais se fait au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur.

4-2 Les incoterms de la famille des « F », (Free) :

FCA (free carrier ou « franco transporteur », lieu convenu) :

Le vendeur délivre la marchandise à un transporteur désigné par l'acheteur à un point convenu. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le transport principal est à la charge de l'acheteur.

Lorsque le moyen de transport est complet (conteneur, camion, wagon), le chargement est à la charge du vendeur ainsi que le dédouanement à l'exportation. Le déchargement à la charge de l'acheteur, à ses frais et risques.

FAS (Free Alongside Ship ou « Franco le long du navire », port d'embarquement convenu) :

L'incoterm pour le transport par bateau suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au port d'embarquement du transporteur désigné par l'acheteur où il la dépose le long du bateau.

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement: cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

FOB (Free On Bord ou « Franco bord », port d'embarquement convenu) :

Chapitre I : Maitriser la logistique

Le transfert du risque et des frais se fait quand les marchandises ont passé le bastinage du navire. Contrairement au FAS, c'est le vendeur qui doit dédouaner la marchandise. L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime.

4-3 Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage)

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

Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède également au dédouanement à l'exportation et paie le fret maritime jusqu'au port convenu. Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastinage du navire.

CIF (cost, insurance and freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu) :

Mêmes conditions qu'en CFR avec en plus, l'obligation pour le vendeur de souscrire une assurance maritime contre le risque de pertes ou de dommages aux marchandises pendant leur voyage maritime. Le transfert du risque et des frais se fait comme en FOB ou en CFR, lorsque les marchandises ont passé le bastinage du navire.

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

Cet incoterm est valable pour tous modes de transport, le vendeur se charge du dédouanement de la marchandise à l'exportation, de la livraison et du chargement au lieu de départ, du transport et de la livraison jusqu'au lieu désigné par l'acheteur.

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

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

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours de transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

4-4 Les incoterms de la famille des « D », (Delivered)

DES (delivered ex ship ou « rendu non déchargé », port de destination convenu) :

Uniquement pour le transport fluvial ou maritime ; il signifie que le vendeur doit organiser le transport principal des marchandises et en assumer les coûts et les risques. Evidemment il doit dédouaner la marchandise à l'exportation, l'amène au port d'embarquement du transporteur avec lequel il a conclu un contrat et la charge sur le navire.

Le transfert des coûts et des risques s'effectue au moment où la marchandise à bord du navire et non dédouaner à l'importation, parvienne au point de déchargement du port de destination. Dès lors, l'acheteur assume le dédouanement ainsi que les coûts et les risques liés au déchargement des marchandises au port de destination et au transport jusqu'à son établissement.

DEQ (delivered ex quay ou « rendu à quai », port de destination convenu).

L'incoterm pour le transport par voie d'eau, suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation, l'mène au port d'embarquement du transporteur avec lequel il a conclu un contrat, la charge sur le bateau, puis la décharge sur le quai du port de destination. il assume tous les coûts et les risques jusque-là.

DDU (delivered duty unpaid ou « rendu droits dus », lieu de destination convenu).

Cet incoterm est valable pour tout mode de transport. il signifie que le vendeur doit organiser le transport des marchandises et en assume tous les coûts et les risques jusqu'au lieu convenu dans le pays de l'acheteur, y compris le déchargement. L'acheteur est responsable du dédouanement et du transport à son établissement.

DDP (delivered duty paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu).

A l'inverse du terme EXW, à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur, puisque le transfert des coûts et des risques ne s'effectue qu'au moment où les marchandises sont livrées à l'établissement de l'acheteur, les formalités de dédouanement à l'importation ayant été réglées par le vendeur. L'acheteur n'a plus qu'à décharger la marchandise chez lui.

Chapitre I : Maitriser la logistique

DAF (delivered at frontier ou « rendu à la frontière », lieu convenu).

Le vendeur organise le transport des marchandises et en assume les coûts et les risques jusqu'à la frontière désignée par l'acheteur, il se charge également des formalités douanières à l'exportation. Le terme DAF peut être utilisé quelque soit le mode de transport lorsque la marchandise est à livrer à une frontière terrestre (transport ferroviaire ou routier) ; si le point de livraison est un port, on utilisera les incoterms DES et DEQ.

5. La réforme des Incoterms 2010

Les nouvelles règles des Incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

-Les termes de DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme DAP(Delivered At Place).

-Le terme DEQ (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered At Terminal)

Désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, repartis entre deux familles :

-Les termes utilisables pour le transport par mer et par voies navigables intérieures,

-Les termes utilisables quel que soit le mode de transport.

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

Afin d'éviter toute confusion, le choix des règles 2010 devra être précisé par la mention de l'Incoterm, accompagnée de la date « 2010 » et de l'adresse de livraison la plus précise possible (il pourra par exemple s'agir d'une rue et d'un numéro).

6. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms

Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms sont les suivantes :

- Bien connaître la signification des incoterms et leur sigle;
- L'usage des incoterms est facultatif (aucun texte de loi ne les rend obligatoires) ;
- Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence (port, frontière, etc.); information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. par exemple: FOB doit toujours être suivi du port choisi, DAF doit toujours être suivi de la frontière concernée;
- Tenir compte du mode de transport car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. par exemple: pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable;
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut.

Chapitre I : Maitriser la logistique

Conclusion

La logistique, une fonction et une démarche essentielle à l'entreprise, c'est l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment...

Les règles Incoterms traduisent les principaux termes utilisés par les opérateurs de commerce international, elles sont donc un outil et non une obligation.

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liés à la logistique internationale.

Chapitre II

Le transport international et l'assurance liée au transport des marchandises

Introduction

L'industrie des transports se trouve évidemment au premier plan du commerce international. Ce sont, en effet, les transports qui permettent d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur et, dernière analyse, du producteur vers le consommateur. Donc, le transport assure l'acheminement des marchandises vers un lieu destiné.

Le mode de transport peut être maritime, arien, routier, ou ferroviaire.

Tout au long de l'acheminement, des marchandises sont exposées à des risques ordinaires liées à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au de transport lui-même.

C'est pourquoi l'assurance transport existe. Cette dernière permet de couvrir en tout ou en partie les dommages qui pourraient résulter des différents risques.

Section 01 : Le transport international de la marchandise

Dans cette section, nous allons vous présenter dans un premier lieu les principaux intervenants en transport international, en suite, les critères liés au choix du transport et, enfin, on terminera avec les modes de transport (les avantages, inconvénients, le contrat, la documentation et la tarification de chaque mode de transport)

1. Les intervenants en transport international

Les principaux intervenants en transport international de marchandises sont ¹ :

- **Le chargeur** : est l'expéditeur de la marchandise et celui qui la confie juridiquement au transporteur. Il peut s'agir du propriétaire de la marchandise ou de son représentant.
- **Le groupeur de marchandises** : est un agent ou une entreprise qui rassemble les envois de détail de plusieurs entreprises et les groupes avant de voir à ce qu'ils soient acheminés à destination .Il négocie des tarifs avantageux dont il fait profiter les

¹ Naji JAMMAL, « COMMERCE INTERNATINAL, mondialisation, enjeux et applications », Éditions du renouveau pédagogique INC, 2^{em} édition, Canada, 2009, p 339.

expéditeurs. C'est un intervenant très présent en transport routier et en transport aérien.

- **Le transitaire (ou commissionnaire de transport) :** il joue le rôle d'aide logistique de l'exportateur(ou l'importateur, selon l'incoterm convenu).Son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Il conseil l'expéditeur ou le destinataire sur divers aspects de l'expédition de marchandises qui font l'objet de transports successifs : le mode de transport, l'itinéraire, le choix du transporteur, les frais directs et connexes, etc.

Cependant, le transitaire peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandises qui font l'objet de transports successifs. Son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports .Parmi les transitaires, on distingue² :

- ✓ **Le transitaire portuaire** qui coordonne le transport maritime et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport routier) ;
- ✓ **Le transport aérien** qui coordonne le transport aérien et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport ferroviaire) ;
- ✓ **L'agent de fret aérien** qui se charge d'acheminer aux compagnies aériennes la marchandise qui doit être expédiée par avion ;
- ✓ **Le courtier en transport routier de marchandise** qui sert d'intermédiaire entre le groupeur et le transporteur ;
- ✓ **L'affréteur routier** agent qui nolisé les camions pour le compte de son employeur.

On peut s'attendre à ce qu'un transitaire offre des services de ³:

- Conseil dans le choix du transporteur approprié ;
- Négociation de l'entente avec le transporteur ;
- Préparation des documents de transport ;
- Coordination et de suivi du transport de la marchandise du point d'origine au point d'arrivée ;
- Conseil sur l'emballage et le marquage ;
- Entrepouse de la marchandise, au besoin ;

² Naji JAMMAL, op-cité, p 340.

³ Idem.

- Souscription d'une assurance pour couvrir les dommages qui pourraient être causés à la marchandise.
- **Le transporteur** : est la personne qui, par contrat, se charge de transporter la marchandise (transporteur routier, ferroviaire, aérien, maritime,...
- **Le courtier en douane (ou commissionnaire en douane)** : il accomplit les formalités douanières pour le propriétaire de la marchandise transportée.

2. Le choix d'une solution logistique

Pour toute opération avec l'étranger, l'entreprise exportatrice doit élaborer une solution globale en matière de transport.

En tant qu'exportateur vous devez obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps, assurer la sécurité de l'acheminement, et en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard.

2-1 Le coût

Pour évaluer le coût, l'exportateur doit prendre en compte non seulement les prix du fret, mais aussi les frais accessoires : l'acheminement, les coûts des intermédiaires, les formalités douanières, l'emballage, l'assurance, le poste-acheminement...

Il est important de comparer les prix de transport par rapport aux autres transporteurs, il est également important de prendre en compte les prestations que ces derniers proposent. Par exemple : dans le transport maritime, il est très important de savoir si une cotation de fret inclut le placement sur le quai et la mise abord du navire.

Cela ne signifie pas que le critère prix doit constituer le seul facteur de décision. Exemple : dans un transport routier il ne suffit pas de comparer les prix des divers transporteurs, il faut également connaître le nombre de palettes que le camion est capable de transporter⁴.

2-2 Les délais

Il s'agit pour l'exportateur d'obtenir les délais d'acheminement compatibles avec les caractéristiques des marchandises et la demande de l'importateur.

⁴ Désiré LOTH, « L'essentiel des techniques du commerce international », Paris, Éditions Publibook, 2009, p 29

La durée totale du transport et le respect des délais sont les facteurs clés de succès de plus en plus importants. De plus, certains produits (périssables ou de grand valeur) ne supportent que des temps d'immobilisation très courts. Par conséquent, ces marchandises seront transportées par des moyens de transport relativement rapide (l'avion). Il en est de même pour certains produits plus ou moins fragiles pour lesquels le transport aérien représente le plus de sécurité.

Les produits agroalimentaires et les produits agricoles n'utiliseront pas obligatoirement le même moyen de transport. Exemple : pour un transport intercontinental des céréales en grande quantité, on privilégiera le transport maritime ; pour des fleurs ou des fruits tropicaux, c'est le transport aérien qui sera le plus adapté.

L'exportateur doit apprécier le délai en tenant compte de l'ensemble de l'opération export, sans se limiter à la durée du transport principal.⁵

2-3 la sécurité de l'acheminement

Il s'agit de la sécurité des marchandises faces aux risques d'endommagement, de vol, de perte... L'importance du critère de sécurité est liée au type de marchandises à livrer.

3. La mise en œuvre des opérations de transport

La mise en œuvre des opérations de transport s'échelonnent en six (6) phases aussi importantes les unes que les autres, on va les présenter dans le tableau suivant :

⁵ Désiré LOTH, op-cité, p 29.

Tableau N°02 : Les six phases des opérations de transport.

1	2	3
Préparation étiquetage et emballage	Remise de la marchandise au transporteur	Contrôle de la marchandise en départ
Vendeur	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm	Transporteur ou commissionnaire
4	5	6
Dédouanement export	Contrôle de la marchandise à l'arrivée	Dédouanement import
Acheteur ou vendeur selon l'incoterm	Destinataire (acheteur ou transitaire)	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm

Source : Lazary, op-cité, p 131.

➤ Phase 1 : la préparation de la marchandise, l'étiquetage et l'emballage

Les opérations de la préparation de la marchandise, d'étiquetage et d'emballage sont toujours à la charge du vendeur. Elles permettent d'identifier la marchandise, de la trouver en cas de perte et de donner des consignes précises concernant leur manutention. L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi et doit répondre à certaines normes.

Pour les documents correspondants a cette phase sont: Liste de colisage, Note de poids, Certificats correspondant aux contrôles exigés par le client (de qualité, de quantité, etc.), document commerciaux (factures, etc.)

➤ Phase 2 : La remise de la marchandise au transporteur

Obligation Vendeur/Acheteur : Dans les ventes FOB, FAS, et FCA, l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition.

Dans les ventes CFR, CPT, CIP, CIF, DES, et DEQ, l'acheteur doit indiquer les références du consignataire de la marchandise dans les ventes DDU et DDP, le lieu et les modalités de réception de la marchandise doivent être indiqués.

Documents correspondants : Instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur, attestation de remise au transitaire, documents de transport, certificat d'assurances s'il y a lieu.

➤ **Phase 3 : Le contrôle de la marchandise au départ**

Obligations Vendeur/Acheteur : Le transporteur ou le commissionnaire effectuent des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent.

Documents correspondants : Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.

➤ **Phase 4 : Le dédouanement export**

Le dédouanement export est à la charge du vendeur sauf s'il s'agit d'une vente EXW.

Pour les Documents correspondants au dédouanement export sont exigés par la douane.

➤ **Phase 5 : Le contrôle de la marchandise à l'arrivée**

Obligations Vendeur/Acheteur : La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire. Le contrôle porte sur le nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise. En cas d'avaries ou de manquants, des réserves doivent être faites.

Documents correspondants : La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison. Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou sur le bon de livraison. Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans le délai déterminé par la convention.

➤ **Phase 6 : Le dédouanement import**

Le dédouanement import est à la charge de l'acheteur sauf s'il s'agit d'une vente DDP.

4. Les modes de transport

En commerce international, manière de procéder au déplacement de marchandises. Quatre modes généralement distingués : le transport routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Il existe aussi des combinaisons de deux ou plusieurs modes de transport.

4-1 Le transport routier

Le transport routier permet d'acheminer les marchandises directement d'une entreprise à une autre, même sur longue distance.

4-1-1 Les avantages et les inconvénients de transport routier

Les avantages du transport routier sont les suivants⁶ :

- Service domicile/ domicile
- Souplesse d'utilisation
- Complément indispensable des autres modes de transport.

Les principaux inconvénients du transport routier sont⁷ :

- Délais et sécurité variables
- Coût élevé pour les destinations lointaines
- Peut adapter aux grandes quantités.

4-1-2 Le contrat et la documentation

Le contrat est une convention (accord des volontés) par laquelle un professionnel désigné par le vocable ancien de voiturier s'engage à transporter autrui ou la chose d'autrui moyennant un prix déterminé à l'avance et dans des conditions fixées par un texte réglementaire ou légal.⁸

-**Document utilisé** est la lettre de voiture CMR (convention relative au contrat de transport par route).

Elle atteste la prise en charge des marchandises en bon état si elle est nette de réserves et l'expédition dès la signature par le transporteur.⁹

4-1-3 La tarification des transports routiers

Il n'existe pas de règle de tarification des transports internationaux par route. Les prix sont donc complètement négociables. La base de calcul du fret reste le poids et le kilométrage.¹⁰

⁶ Corinne Pasco, « Commerce international », DUNOD, 4^{ème} édition, Paris, 2002, P67.

⁷ Idem.

⁸ François Peyrel, « le transport routier de marchandises », France, Gaëtan morin éditeur, 1999, P91.

⁹ Corinne Pasco, op-cité, P77.

¹⁰ V.MEYER, C.ROLIN, « Techniques du commerce international », Nathan, Paris, 2000, P61.

4-2 Le transport maritime

A cause de son coût abordable, le transport par voie d'eau est très populaire en commerce international, surtout dans le cas d'expéditions vers des pays éloignés. Même si le délai de livraison est plus long que transport aérien, on y recourt généralement par l'envoi des produits lourds ou volumineux et de marchandise en vrac.

4-2-1 Les avantages et les inconvénients de transport maritime :

Les principaux avantages du transport par voie d'eau¹¹ :

- En matière de coût, c'est le mode de transport le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux (pare exemple, les céréales et les hydrocarbures) ;
- Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à transporter (vraquier, porte-conteneurs, méthanier,...) ;
- L'utilisation du conteneur, qui constitue une unité de chargement, permet de réduire les coûts de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge ;

Les principaux inconvénients du transport maritime sont¹² :

- Les délais de livraison sont parfois aléatoires ;
- Certains lignes maritime ne font pas le transport par conteneur ;
- Les coûts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que ceux des autres modes de transport.

4-2-2 Le contrat et la documentation :

Le **connaissance maritime** est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable. Il peut être :

- à **ordre** : transmissible par endossement (dans le cadre de crédit documentaire) ;
- à **personne dénommée** : ce qui le rend non négociable ;
- **on board** : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature ;

¹¹ Naji JAMMAL, op-cité, p 343.

¹²Idem.

- **reçu pour embarquement** : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive ;
- **net de réserves** : 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 des marchandises chargées atténuent la responsabilité du transporteur.

4-2-3 La tarification :

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination.

L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m³.

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. 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'incoterm), la répartition dépendant des conditions « liner terms »(ou « Conditions de lignes régulières ») : règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires¹³.

4-3Le transport aérien

4-3-1 Les avantages et les inconvénients du transport aérien

Les principaux avantages de transport aérien sont¹⁴ :

- Sécurité ;
- Rapidité ;
- Diminution des frais financiers et de stockage ;
- Emballages et assurances moins coûteux.

Les inconvénients de transport aérien sont¹⁵ :

- Coût au kilo relativement élevé ;
- Peut adapter aux marchandises de faible valeur ;

¹³ V.MEYER, C.ROLIN, « Techniques du commerce international », Paris, Editions Nathan, 2000, P58.

¹⁴ Corinne Pasco, op-cité, P67.

¹⁵ Idem.

- Favorise les marchandises volumineuses.

4-3-2 Le contrat et la documentation de transport aérien:

Le contrat de transport aérien se négocie entre le transporteur et le chargeur celui-ci pouvant être le transitaire ou l'intervenant qui paye le coût du transport et il est matérialisé par la lettre de transport aérien (LTA). Le transporteur a les obligations suivantes ¹⁶ :

- Il est responsable de la marchandise à partir du moment de la prise en charge jusqu'au déchargement.
- En cas de pertes financières dues à un retard, il est responsable des dommages, à moins que des réserves n'aient été émises. Le destinataire doit signaler les pertes par courrier recommandé dans les 21 jours suivant la réception ;
- En cas de dommages ou de perte de marchandise, il en est responsable. Le destinataire doit signaler les pertes ou les dommages par courrier recommandé dans les 14 jours suivant la réception.

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

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

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

La lettre de transport aérien doit comprendre trois exemplaires :

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

4-3-3 La tarification de transport aérien

Il existe trois tarifs ¹⁷ :

¹⁶ Naji JAMMAL, op-cité, p 361.

¹⁷ Lazary, op-cité, p163.

A. Le tarif général : il est établi pour une relation aéroport-aéroport donnée. Il est indépendant de la nature des marchandises, et est établi par tranches de poids (moins de 45kg, de 45à100kg...). Compte tenu de la forte dégressivité du tarif, il pourra être intéressant de « payer-pour » un poids supérieur au poids réel. Ainsi, si le tarif fixe un prix de 5 euros entre 45 et 100kg, et un prix de 4 euros entre 100 et 300 kg, l'exportateur qui a 85 kg à charger aura intérêt à payer pour 100 kg car $85 \times 5 = 425$ alors que $100 \times 4 = 400$ euros.

Pour les marchandises volumineuses, la base de la tarification est le rapport entre le poids et le volume, sachant que pour le transport aérien **1 tonne=6 m³** (on divise le volume réel par 6 pour obtenir le nombre d'Unités Payantes (UP) servant de base de tarification

B. Le tarif ULD (Unité Load Device - Unité de chargement aérienne) : le tarif ULD est une taxe forfaitaire consentie pour certains trajets. A ce forfait, correspond ce que l'on appelle un poids « pivot ». Si le poids excède ce poids forfaitaire, les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable.

C. Les tarifs préférentiels ou corates (Specific Commodity Rates) : il s'agit de tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée à un poids minimum. Les réductions par rapport au tarif général peuvent être très importantes.

4-4 Le transport ferroviaire

En commerce international, le ferroviaire fait concurrence au transport maritime. Par ailleurs, il complète le transport maritime ou aérien à l'arrivée et au départ.

4-4-1 Les avantages et les inconvénients de transport ferroviaire

Les principaux avantages de transport ferroviaire sont les suivants¹⁸ :

- Il est très adapté aux longues distances et au tonnage important.
- Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions, notamment celles qui requièrent un train entier.
- Il est généralement fluide et les horaires sont respectés.

¹⁸ Naji JAMMAL, op-cité, p358.

Les principaux inconvénients de transport ferroviaire sont les suivants¹⁹ :

- C'est un mode de transport peu adapté aux cours distances.
- Ruptures de charges.
- Nécessite un pré- et un poste-acheminement.

4-4-2 Le contrat et la documentation de transport ferroviaire

Le document utilisé est la **Lettre de Voiture Internationale (LVI)**. Ce document est établi par l'expéditeur et la compagnie de chemin fer. Il y a contrat de transport dès l'instant où la compagnie a accepté de transporter la marchandise. Cette acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice. Cette lettre de voiture doit être établie sur un formulaire conforme au modèle prévu par la « Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer » (CIM).

4-4-3 La tarification du transport de transport ferroviaire

Il n'existe pas de tarif international dans ce domaine. Tout au plus certains accords bilatéraux ou multilatéraux sont-ils applicables sur certaines destinations et pour certaines catégories de marchandises. À défaut, le coût total d'un transport international par fer est égal à la somme des coûts des transports nationaux de chacun des pays traversés.

Néanmoins, le prix dépend toujours directement du tonnage transporté, du kilométrage, de la nature de la marchandise et de la vitesse demandée²⁰.

5. la conteneurisation, l'emballage et le marquage

La plupart des produits entrant dans le commerce internationale voyageant dans des conteneurs quel que soit le mode de transport utilisé.

Pour réduire le risque de dommage, de perte ou de vol, on doit prendre soin d'emballer et de marquer les marchandises de manière appropriée.

¹⁹ Naji JAMMAL, op-cité, p358.

²⁰ V.MEYER, op-cité, P61.

5-1 La conteneurisation

Un conteneur est comme une boîte souvent métallique d'un certain volume destiné pour contenir des marchandises et permettant leur acheminement par voie terrestre, maritime ou aérien avec le maximum de confort et de sécurité.²¹

5-1-1 les différents types de conteneurs

On distingue plusieurs types de conteneurs qui sont²² :

- ✓ **Les conteneurs d'usage générale ou conteneur dry** sont des conteneurs fermés ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Le dry est utilisable pour tout type de marchandise.
- ✓ **Les conteneurs plates-formes ou bolsters** sont des plates-formes sans aucune superstructure. Ils sont généralement utilisés pour le chargement de marchandises à bord des navires rouliers.
- ✓ **Les conteneurs bulk** : dans ce sont des conteneurs maritimes destinés à charger des marchandises sèches non emballées comme de sucre ou des céréales.
- ✓ **Les conteneurs open top** sont presque identiques aux conteneurs à usage générale, mais le toit conteneurs est mobile par une bâche.
- ✓ **Les conteneurs plats 20 et 40** ils sont destinés à l'emportage des marchandises de toutes sortes.
- ✓ **Les conteneurs frigorifiques** : munis d'un dispositif de réfrigération contenue à l'intérieur même de l'unité de charge, ils permettent donc le transport des marchandises sous température contrôlée.
- ✓ **Les conteneurs réfrigérés** : dans ce type de conteneur, il n'ya pas de machine frigorifique à l'intérieur des conteneurs, mais le froid doit leur être fourni par le navire.

5-1-2 Les principales façons d'utiliser un conteneur

Il existe 4 types d'expédition d'un conteneur²³ :

²¹ Naji JAMMAL, op-cité, p 535.

²² www.iso.org, consulter le 17/04/2013.

²³ J.BELOTTI, « le transport international des marchandises », VUIBERT, PARIS, 1992, p49.

A. FCL/FCL : le conteneur voyage domicile à domicile. Le vendeur exporte le conteneur et le scelle. Le conteneur ne sera pas ouvert avant sa destination finale chez l'acheteur (sauf si cas de vérification douanière).

B. FCL/LCL

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

C. LCL/FCL

Dans ce cas, plusieurs expéditeurs remplissent un conteneur pour un seul destinataire. C'est l'inverse du FCL/LCL. Les vendeurs acheminent leurs marchandises dans le même centre de groupage et y emportent leurs marchandises dans un même conteneur qui sera scellé et livré à un acheteur.

D. LCL/LCL

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

5-2 L'emballage

En commerce international on ne parle pas d'emballage de produits à être consommés mais on parle d'emballage transport qui veut dire que la marchandise doit être protégée pendant son acheminement vers sa destination, mais aussi lors de sa manutention et de son entreposage. Pour bien emballer la marchandise on doit tenir compte des aspects suivants :

- ✓ **La catégorie de produit ;** certains produits sont fragiles ou périssables doivent être protégés du froid, de la chaleur, de l'humidité, de la sécheresse, etc.
- ✓ **L'aptitude à la manutention ;** l'emballage doit faciliter le chargement et le déchargement ; par exemple pour transporter des colis, il faut pouvoir les saisir et les maintenir.
- ✓ **Le mode de transport ;** le transport aérien requiert moins de mesures de protection que le transport maritime. Sur un navire on doit prévoir les infiltrations d'eau, alors qu'en transport ferroviaire, on doit prévoir les vibrations et les secousses.
- ✓ **Le pays de destination ;** par exemple, certains pays sont reconnus pour le risque élevé de vol des marchandises.

- ✓ **Les conditions météorologiques** ; par exemple, l'exposition à des températures extrêmes dans le pays de destination peut endommager certaines marchandises.
- ✓ **Les exigences du client** ; les acheteurs ont souvent des procédures de réception et de stockage des marchandises qu'il faut respecter. Il convient de sélectionner un emballage résistant et adapté au moyen de transport pour éviter les pertes en cours de transport qui sont dues à des emballages défectueux car un mauvais emballage peut conduire à :

Premièrement, un préjudice commercial, l'aspect extérieur du produit n'étant alors ni valorisant, ni sécurisant quant à la qualité de son contenu.

Deuxièmement, un préjudice financier lorsque le destinataire refuse le paiement ou la prise en charge de la marchandise.

Dernièrement, un préjudice au point de vue couverture des risques, car les assurances refusent d'indemniser des avaries dues à des emballages défectueux.

5-3 Le marquage

Le marquage des marchandises est aussi important. « Ce sont des indications sur un emballage qui permettent d'identifier clairement la marchandise pour faciliter l'acheminement. il doit être visible et lisible, indélébile et rédigé soit en anglais, soit dans la langue du pays de destination .il doit être aussi conforme à la réglementation du pays importateur ».Le marquage peut inclure les renseignements suivants : le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire, le pays d'origine, le point de dédouanement ou le port d'entrée, le poids brut et le poids net de la marchandise, le volume de la marchandise, le nombre de Colis et la liste de colisage (document utilisé pour tout les modes de transport, qui précise le nombre, la nature, le poids brut et le marquage des colis qui font partie d'une même cargaison).

Le transport international de marchandises est un mode complexe et les intervenants y sont nombreux. Chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients, ses propres règles relatives aux contrats, à la documentation et à la tarification ainsi que des normes d'emballage et de marquage. Le choix d'un mode de transport adapté au produit, au pays de destination ou client n'est pas toujours facile.

Section 02 : Assurance liée au transport des marchandises

La logistique internationale repose essentiellement sur la gestion des flux de personnes et de marchandises à l'échelle internationale. Pour le cas particulier de la vente à l'international, les différentes opérations auxquelles sont soumises les marchandises au cours de leur acheminement les exposent à de nombreux risques. Les dommages et les pertes peuvent être moindres, mais aussi élevés et entraînant parfois des préjudices immenses sur le plan financier. Afin de se mettre à l'abri d'un tel risque, la solution est d'assurer ses marchandises. Pour de nombreuses législations, il s'agit d'une obligation.

L'assurance est un contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques et à un objet défini²⁴.

1. Les différents acteurs de l'assurance

Aux intervenants du transport lui-même (le chargeur, le groupeur de marchandises, le transitaire, le courtier de transport, le commissionnaire, en douane, et le transporteur), il faut ajouter les principaux intervenants en assurance transport, soit l'assuré, le courtier, d'assurance, l'expert en sinistres et la compagnie d'assurance.²⁵

- **L'assuré** est la personne ou l'entreprise qui souscrit une police en vue d'assurer des marchandises contre des catégories de risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm), ou encore le transitaire.
- **Le courtier d'assurance** a pour fonction de rapprocher un client potentiel (futur assuré) d'assurance. L'assuré peut mandater un courtier pour rechercher la compagnie d'assurance la plus apte à répondre à ses besoins et pour négocier les conditions et la prime les plus avantageuses pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.
- **Le courtier d'assurance maritime** est un officier public, un peu comme un agent de change, doté de certains privilèges, dont celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime. Soulignons que l'agent d'assurance, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance. Il perçoit

²⁴ www.logistiqueconseil.org, consulté le 11/03/2013.

²⁵ Naji JAMMAL, op-cité, p393-394.

comme rémunération une commission proportionnelle aux primes qu'il permet à la compagnie d'encaisser.

- **L'expert en sinistres** a pour rôle de constater, à destination ou en route, les pertes ou les avaries de marchandises. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune, et il informe les parties concernées de son constat. Quand il est question de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (ou l'expert répartiteur). L'expert en sinistre et le commissaire d'avarie ont pour responsabilités de :
 - Constater les dommages ;
 - Déterminer la nature de l'avarie, son importance et sa cause ;
 - Préconiser les mesures conservatoires ;
 - Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables ;
 - Prévenir les sinistres.
- **La compagnie d'assurance** est née de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine supportés par des personnes physiques. Cette augmentation a suscité la création de mutuelles ou de compagnies privées de grande taille. Soulignons que les compagnies, si grandes soient-elles, pratiquent couramment entre elles la réassurance, c'est-à-dire qu'elles partagent les risques couverts avec d'autres compagnies, souvent sans en informer l'assuré.

2. Le coût de l'assurance

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

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

Le coût de l'assurance dépend²⁶ :

- ✓ De la nature de marchandise : fragile, périssable, dangereux ;
- ✓ De la qualité de l'emballage l'assurance et du marquage ;
- ✓ Du mode de transport : air, mer, terre, en précisant que l'assurance air est environ un tiers moins chère que l'assurance mer ;

²⁶ J.BELOTTI, « le transport international des marchandises », VUIBERT, PARIS, 1992, p47.

- ✓ De l'itinéraire de la zone géographique desservie ;
- ✓ De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules couverture « au tiers » à la couverture « tous risques ».

3. Les différentes polices

Police d'assurance document écrit, signé par l'assureur et l'assuré, qui constitue un contrat d'assurance et qui précise, d'une part, le montant de la prime que paie l'assuré et, d'autre part le capital assuré ainsi que la nature et la limite des risques couverts.

Il existe quatre principales polices ²⁷:

3-1 La police au voyage : assure au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé.

3-2 La police à alimenter

Elle est particulièrement adaptée aux gros contrats dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime.

3-3 La police d'abonnement

Encore appelée « la police flottant », elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation même à l'importation pendant une année entière.

Renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant son transport international de marchandises. C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurances, qui bien souvent fait partie de leur groupe.

Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliment mensuels, trimestriels ou même annuels, après le déplacement des marchandises.

La police à alimenter et la police d'abonnement comportent des notions de la pleine et de franchise : qu'il faut connaître :

- **La pleine :** est la valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de

²⁷ J.BELOTTI, op-cité, p49.

dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).

- **La franchise** élimine les petits sinistres. ces derniers ne sont pas remboursés, l'important est d'être assuré contre les gros pépins

3-4 La police tiers chargeur

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

4. Choix de l'assureur

En termes d'assurance transport, l'entreprise peut s'adresser²⁸ :

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

La solution du courtier en assurance est plus recommandable notamment pour les PME dont les intérêts seront probablement mieux défendus par ce type d'intermédiaire.

La réglementation à l'importation de certains pays exige que l'assurance transport soit souscrite auprès d'une compagnie d'assurance dudit pays. Pour se couvrir contre d'éventuelles difficultés avec cet assureur « imposé », l'exportateur peut souscrire une « contre-assurance » appelée « garantie subsidiaire ».

5. L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi

5-1 Assurance des marchandises en transport maritime

5 1-1 deux types d'avaries

L'assurance maritime couvre les dommages suivants : les avaries communes et les avaries particulières²⁹.

²⁸ Lazary, op-cité, p149.

²⁹ Naji JAMMAL, op-cité, p 412-414.

- **Avarie commune** : dommage volontairement provoqué ou dépense effectuée par le capitaine dans le but de l'équipage, le navire ou une partie de la cargaison.
- **Avarie particulière** : dommage accidentel subi par une partie de la cargaison au cours du transport en mer ou au cours du chargement, du déchargement, de l'arrimage etc.

5-1-2 Les garanties

En transport par voie d'eau, les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivants³⁰ :

- La garantie tous risques ;
- La garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf)
- La garantie franche d'avaries particulières(FAP)
- La garantie du risque de guerre et de mines.

A. Garantie tous risques

Contrairement à son libellé, cette garantie ne protège pas le souscripteur contre tous les risques sont notamment soumis à des conditions particulières le risque de vol et le chargement des marchandises en pontée.

- **Contenu de la garantie**

Elle couvre les avaries particulières et les avaries communes et la totalité du transport de magasin.

- **Vols et disparitions, chargement en potée**

Les colis manquants seront indemnisés si la preuve du non livraison est établie par un certificat ou tout autre document.

Des traces d'effraction doivent être relevées sur les colis, par le commissaire d'avaries, pour prétendre à une indemnisation pour manquant à l'antérieur des emballages.

Les chargements en potée sont couverts de façon automatique si les navires sont équipés à cet effet.

La durée correspond au temps du voyage, depuis la remise au transporteur, jusqu'à la remise effective au destinataire au lieu de destination, dans la limite de (60) soixante jours après la fin des opérations de déchargement du dernier navire de mer.

B. Garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf) : couvre uniquement les avaries communes et les avaries mentionnées au contrat.

³⁰ www.logistiqueconseil.org

C. **La garantie franche d'avaries particulières (FAP)** : Couvre uniquement les avaries communes. Elle ne couvre donc pas les avaries particulières.

D. **La garantie du risque de guerre et de mines** : Elle permet d'assurer contre les dommages que peuvent causer par des situations des guerres. Le coût moyen de ce genre de garantie, qui se situe autour de 0,03% de la valeur assurée.³¹

5-2 Assurance des marchandises en transport aérien

Objet de la garantie³²:

La garantie couvre tous les risques non exclus et s'inspire des formules « tous risques maritimes ». Elle s'étend de domicile à domicile et inclut les transports complémentaires, terrestre ou fluviaux (en cas de portion de trajet par la mer, c'est une assurance maritime qui doit être souscrite).

La garantie couvre les avaries particulières, la garantie pour avaries communes n'existant pas en transport aérien, il est également possible d'étendre la garantie aux risques de guerre.

Elle prend effet depuis la remise au transporteur jusqu'à la remise au destinataire, et cesse au plus tard 15 (quinze) jours à compter de l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination.

5-3 Assurance des marchandises en transport terrestre

Il s'agit d'assurer les marchandises transportées par route et par fer.

Il est possible de souscrire une garantie « accident caractérisés » qui garantit les marchandises contre des événements majeurs de la même façon qu'en maritime ou sur demande express, une garantie « tous risques » en incluant le vol et la disparition des marchandises.

Les risques de guerre et assimilés peuvent être couverts par avenant spécial. Une clause additionnelle peut garantir les risques inhérents aux grèves, lock-out et conflits de travail, dans le cadre d'une police d'abonnement.

La garantie prend effet depuis la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire et dans la limite de 15 (quinze) jours, depuis la date d'arrivée à destination (garantie magasin à magasin).

³¹ Naji JAMMAL, op-cité, p 417.

³² Idem.

6. Les formalités pour le remboursement

Le dossier de remboursement (appelé « dispache ») est à présenter au correspondant avec lequel la police d'assurance a été souscrite

Ce dossier comporte cinq documents³³ :

- 1) Le titre de transport (original) qui est la preuve d'un transport international.
- 2) Le contrat d'assurance (original) qui est la preuve de l'assurance.
- 3) La facture qui est la preuve du montant assuré.
- 4) Les réserves indiquées sur le bon de livraison.
- 5) Le constat et le montant des dégâts ainsi que la détermination des responsabilités.

L'assurance de transport est un domaine très complexe qui touche de nombreux intervenants.

Le technicien de commerce international doit d'abord être capable, dans chaque situation, de bien délimiter les risques liés au transport de marchandises ensuite de choisir la police d'assurance appropriée.

L'exportateur doit maximiser les avantages d'assurance transport. Il pourra avoir une plus grande maîtrise des garanties et de la sécurité liées à ces opérations commerciales.

³³ J.BELOTTI, « le transport international des marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p51

Conclusion

Le transport est un élément essentiel à considérer dans toute démarche d'internationalisation et un intervenant essentiel de la chaîne logistique.

Le transport international de marchandises occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays .Il contribue à l'accélération des relations commerciales .Il met en œuvre un très grand nombre de participant qui interviennent, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Il fait appel à des techniques et technologies de plus en plus performantes.

Grâce à l'Assurance marchandises, il est possible d'assurer pratiquement toutes les marchandises transportées au niveau international. Cette formule d'assurance sert à protéger les intérêts des propriétaires des marchandises, par le remboursement des dommages et pertes survenus, par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

Après se que nous avons vu dans ce chapitre, les principaux éléments de transport international et les assurances liée au transport des marchandises, nous allons voir dans le chapitre prochaine le rôle de la douane et autres caractéristiques relative a la douane.

Chapitre III Maitriser les opérations douanières

Introduction

La douane apparaît le plus souvent comme un ensemble de formalités lourdes, rigides et coûteuses. « C'est une administration à caractère fiscale, de gestion et de contrôle des contributions indirecte »¹.

La direction générale des douanes et droits indirects est rattachés au ministère de l'économie, des finances et du budget. L'importance prise par les opérations douanières implique une bonne connaissance du fonctionnement de la direction générale des douanes, des procédures douanières (traitement administratif des dossiers) et des régimes douaniers (affectation d'une prévue par le droit douanier).

Dans ce chapitre nous allons présenter les opérations douanières à savoir : le dédouanement de la marchandise ainsi les principaux éléments de la déclaration en douane, les procédures de dédouanement et les différents régimes douaniers.

Section 01 : Le dédouanement de la marchandise

Pour mettre une marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut acquitter un certain nombre d'opérations appelées dédouanement.

A l'importation, le dédouanement consiste à² :

- conduire et présenter la marchandise dans un bureau de douane (sauf procédure simplifiée à domicile).
- Déposer une déclaration en détail pour lui assigner un régime douanier.
- Produire les titres ou les documents requis par les règlementations particulières.
- Payer les droits et taxes exigibles.

A l'exportation, les opérations sont les mêmes, seul le dernier point ne sera pas appliquer.

¹ www.douane.gov.dz

² V.MEYER, C.ROLIN, « techniques de commerce international », NTHAN, Paris, 2000, p74.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

1. Les principaux éléments de la déclaration en douane

Toute marchandise placée dans le circuit international a un statut douanier, sorte de carte d'identité, qui résulte de la combinaison de trois éléments : l'espèce tarifaire, l'origine et la valeur en douane. C'est trois données doivent être connues avant toute opération d'exportation ou d'importation.

Lors de la déclaration, le déclarant doit fournir un certain nombre de documents administratifs comme : la facture commerciale, les titres de transport et d'autres documents tels que les licences d'importation, les certificats d'origine,...

La déclaration n'est pas requise dans les cas suivants :³

- ✓ Le transport par les voyageurs de marchandise sans caractère commercial.
- ✓ Les biens personnels exportés ou importés par des particuliers.

1-1 L'espèce tarifaire

L'espèce tarifaire « correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes. C'est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés »⁴.

C'est le libellé sous lequel figure la marchandise dans le tarif douanier commun (TDC) et auquel correspond un numéro de nomenclature. la détermination de l'espèce tarifaire est indispensable pour la fixation des droits de douane ainsi que pour le contrôle du commerce extérieur

1-2 L'origine

L'origine des produits est une donnée essentielle de la stratégie douanière. Au vu de cette information qui est nécessaire au traitement différencié de la marchandise, l'importateur peut bénéficier des régimes tarifaires préférentiels résultants d'accords d'association ou de

Libre- échange ou, au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur.

³ LASARY, op-cité, p170.

⁴ Catherine TEULE-MARTIN, « La Douane, instrument de la stratégie international », ECONOMICA, Paris, 1995, p7.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

L'origine permet donc de déterminer :⁵

- Les taux de droits applicables à l'importation ;
- Les statistiques du commerce extérieur établis en fonction de critères géographiques ;
- L'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politiques commerciales ;
- Notion commune d'origine ;

L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe ; or celle-ci évolue tout au long du circuit international de produit. C'est donc une notion qui n'est pas toujours facile à déterminer.

1-2-1 Règles de la détermination d'origine d'une marchandise

Les règles de la détermination d'origine d'une marchandise sont :

- L'article 4 du règlement 802/68 précise que les marchandises entièrement obtenues dans un seul pays sont originaires de ce pays.
- Une marchandise dans la production de laquelle sont intervenus des éléments de deux ou plusieurs pays, dans ce cas l'article 5 du règlement 802/68 prévoit l'originaire de cette marchandise du pays où a eu lieu la dernière transformation substantielle.
- L'application d'un cumul d'origine aux accords préférentiels c'est-à-dire au lieu de se référer au seul pays dans lequel a eu lieu la dernière transformation substantielle, on considère la somme des ouvraisons réalisées dans les pays associés aux différentes étapes de fabrication. C'est donc le cumul d'origine qui est pris en compte.

1-3La valeur en douane

Sur toute déclaration en douane figure la valeur de la marchandise, la valeur en douane est l'un des éléments clés pour l'application des mesures douanières et notamment pour l'opération de taxation.

⁵ G.LEGRAND, H.MARTINI, « Gestion des opérations Import-export », DUNOD, Paris, 2008, p64.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

C'est « l'assiette sur la quelle est appliqué le taux des droits ad-valorem ou des cautions et, également, sur la quelle est calculé le montant de la TVA »⁶.

On distingue : valeur en douane à l'importation et valeur en douane à l'exportation.

1-3-1 Valeur en douane à l'importation

Le cadre particulier de l'union européenne établit une distinction entre la valeur taxable au titre des droits des douanes et la valeur imposable au titre de la (TVA).

A. La valeur taxable au titre des droits de douane

La définition de la valeur en douane repose sur le concept de valeur transactionnelle c'est-à-dire la valeur commerciale de la marchandise calculée au point d'introduction sur le territoire douanier. Par analogie avec les incoterms, on peut dire que :

- ✓ Si l'achat a été conclu départ-usine : le prix figurant au contrat doit être majoré de l'ensemble des frais de transport et d'assurance couvrant le trajet du lieu d'expédition jusqu'à la frontière d'arrivée.
- ✓ S'il s'agit d'une livraison à destination : il faut retrancher du montant facturé tous les frais supportés à partir de l'entrée sur le territoire douanier.

Lorsque la valeur douanière ne peut être calculée sur la base de la valeur transactionnelle (parce qu'il n'y a pas de vente, par exemple), elle est calculée selon les méthodes alternatives suivantes :⁷

- ✓ La méthode de « la valeur des marchandises identiques » : on applique au produit la valeur d'un produit en tous points identiques.
- ✓ La méthode des marchandises similaires dédouanées au même niveau commercial : la valeur du produit est équivalente à celle d'un produit présentant les mêmes caractéristiques.
- ✓ La méthode de la valeur calculée : la valeur du produit est calculée sur la base d'une estimation du prix de ses constituants, de la main d'œuvre utilisée, des frais de transport, etc.

⁶ Catherine TEULE-MARTIN, op-cité, p7.

⁷ LASARY, op-cité, 2005, p175.

B. La valeur imposable au titre de la TVA

Outre le règlement des droits de douane, une opération d'importation suppose également celui de la TVA. Ce prélèvement résulte des politiques fiscales nationales et s'applique à la valeur de la marchandise arrivée à destination.

L'assiette de la TVA est supérieure à la valeur en douane et comprend tous les éléments de coût (y compris les droits de douane) jusqu'au premier point (qui est fixé dans le contrat de transport) de livraison à l'intérieure du pays importateur.

1-3-2 La valeur en douane à l'exportation

A l'exportation, il n'existe pas de définition communautaire de la valeur en douane. Il est pourtant nécessaire de déclarer la valeur de la marchandise (majorée des frais de transport intérieur) au point de sortie du territoire douanier pour la tenue des statistiques du commerce extérieur.

La valeur en douane variera en fonction du mode de transport utilisé correspondant à l'un des incoterms suivants : FOB (pour le transport par voie maritime), DAF (pour le transport par voie terrestre ou voie fluviale), FCA (pour le transport par voie aérienne).

2. Les procédures de dédouanement

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises.

On distingue généralement deux procédures : la procédure de droit commun et les procédures simplifiées.

2-1 La procédure de droit commun

Cette procédure prévoit des délais de dédouanement très courts et l'utilisation du document administratif unique DAU « mis en place en 1988 et en vigueur dans les Etats membres de l'UE pour tous leurs échanges avec les pays tiers »⁸. Elle peut être soit manuelle

⁸ G.LEGRAND, H.MARTINI, op-cité, p68.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

soit informatisée. Le déclarant doit fournir également un certain nombre de documents d'accompagnement qui sont :

- La facture commerciale contenant toutes les informations essentielles figurant dans la déclaration et définissant la nature du lieu contractuel entre acheteur et vendeur ;
- Les titres de transport tel que : connaissement maritime, lettre de transport aérien et feuille de route ;
- La liste de colisage permettant la vérification des marchandises par le destinataire, le transporteur ou la douane ;
- D'autres documents peuvent se révéler nécessaires comme : licence d'importation ou d'exportation, certificats d'origine, certificats de circulation ;

2-2 Les procédures simplifiées

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais. Donc, les entreprises peuvent bénéficier de ces formalités de dédouanement allégées qui sont⁹ :

2-2 -1 La procédure de déclaration simplifiée (PDS)

C'est une procédure qui permet le placement des marchandises sous le régime d'importation sur présentation d'une déclaration simplifiée, avec présentation ultérieure d'une déclaration complémentaire. Elle permet donc de disposer de la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre que la totalité des formalités douanières soit accomplie.

2-2-2 La procédure de dédouanement à domicile (PDD).

A l'importation, cette procédure permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.

A l'exportation, cette procédure permet d'accorder à l'exportateur qui désire effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par

⁹ Corinne Pasco, op-cité, p99.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

les autorités douanières. Pour s'assurer que les opérations sont régulières, les autorités douanières demandent de communiquer tout départ des marchandises, d'inscrire les mouvements de marchandises dans les écritures et de déposer à tout des documents autorisant l'exportation. La procédure dédouanement à domicile (PDD) s'appuie sur un objectif de faire gagner du temps au déclarant mais son avantage spécifique repose sur le fait que le dédouanement est réalisé sans passage au bureau de douane.

2-2-3 La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU)

Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites, peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique. L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées des marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales.

Le bureau de domiciliation unique est responsable de la centralisation des formalités et de la gestion des différentes opérations tel que : liquidation douanière, gestion, et demande de contingents tarifaires notamment.

2-2-4 La procédure de dédouanement express (PDE)

La PDE permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Elle peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numériques de l'entreprise).

3. Paiement de la dette douanière (DD)

3-1 Définition de la dette douanière (DD)

Le terme dette douanière désigne « l'ensemble des sommes qui sont perçues par la douane à l'importation, de façon exceptionnelle à l'exportation »¹⁰. Elle devient ensuite exigible dès l'enregistrement de la déclaration.

¹⁰ G.LEGRAND, H.MARTINI, op-cité, p71.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

3-2 Règlement des droits et des taxes

Toute marchandise importée est passible de droits et, éventuellement, de taxes (notamment la TVA), sa mainlevée ne peut donc être donnée au déclarant qu'après délivrance d'une quittance attestant de leur règlement.

3-2-1 La détermination des droits de douane

Les droits de douane sont dus si les produits sont originaires d'un pays tiers. L'espèce tarifaire et l'origine déterminent le taux de droit de douane dont le montant est calculé sur base de la valeur en douane. Plusieurs modes de calcul sont applicables, mais le plus fréquemment, les droits sont dits ad valorem (pourcentage appliqué à la valeur en douane).

3-2-2 Les droits antidumping

Des importations en provenance de certains pays sont parfois réalisées à des prix anormalement bas dans le cadre de pratiques de dumping. Pour protéger les marchés d'une concurrence jugée déloyale, les pays peuvent instaurer des droits antidumping ou compensateurs sur ces produits comme mesure de contrôle du commerce extérieur.

3-2-3 La détermination de la TVA

Le prélèvement de la TVA résulte des politiques fiscales nationales, il s'applique à la valeur de la marchandise arrivée à destination. L'assiette de la TVA comprend tous les éléments de coûts (y compris les droits de douane) jusqu'au premier point de livraison à l'intérieur du pays importateur (le point fixé dans le contrat de transport).

3-3 Le paiement de la liquidation

En principe, la dette douanière doit être payée comptant et avant l'enlèvement de la marchandise. Le paiement différé est possible pour les opérateurs qui font la demande. Moins pénalisant pour l'entreprise, il permet de bénéficier de délais de paiement. Les deux crédits sont cumulables.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

Tableau N°03 : Le paiement de la liquidation de la dette douanière.

	Délais et conditions	Techniques de paiement
Crédit de droits et taxes	120 jours, paiement d'intérêt Et remise spéciale.	Obligation cautionnée.
Crédit d'enlèvement	30 jours et paiement le mois suivant pour les procédures simplifiées, remise de 1/00 sur la liquidation.	Soumission cautionnée.

Source : G.LEGRAND, H.MARTINI, op-cité, p118.

Section 02 : Les régimes douaniers

Le régime douanier est le statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Le choix du régime est fonction de l'usage que l'entreprise réserve à la marchandise¹¹. On distingue deux catégories de régimes :

- régimes généraux ou définitifs.
- régimes suspensifs (le transit et entrepôt).

Les régimes douaniers varient d'un pays à l'autre et peuvent changer dans le temps.

Les informations nécessaires sont données par :¹²

-Le code des douanes

Ce code traite des principes généraux relatifs à la législation, l'organisation et le fonctionnement du service des douanes.

-Des règlements particuliers

Ces règlements détaillent les questions techniques. Leur mise à jour est publiée dans le bulletin officiel des douanes.

-un tarif douanier

Le tarif des douanes est l'un des outils du dédouanement et de la collecte des statistiques du commerce international. Il gère la « nomenclature douanière », structure complexe

¹¹ Corinne Pasco, op-cité, p92.

¹² J.BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p63.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

permettant d'identifier les marchandises à des niveaux plus ou moins agrégés. À partir du code de la marchandise, information de base de la déclaration en douane, il détermine pour chaque opération (importation et exportation), le régime douanier applicable (droits et taxes à payer, réglementation à appliquer).

1. Les régimes définitifs

1-1 L'exportation

La douane ne considère une exportation que lorsque des marchandises quittent définitivement un territoire vers un pays tiers. Le formalisme concernant les opérations d'exportation est plus limité que pour l'importation. Cependant cela ne signifie pas que les exportations ne donnent lieu à aucune surveillance. Tout d'abord, le dédouanement à l'exportation permet de justifier le non paiement de la TVA sur cette marchandise exportée. De plus, si la plupart des marchandises sont libres de circuler, il en existe quelques-unes soumises à des mesures du contrôle du commerce extérieur.

1-2 L'importation

L'importation consiste à faire entrer sur un territoire des marchandises d'origine étrangère en vue d'être commercialisées en l'état. L'opération d'importation présente deux caractéristiques¹³ :

- une marchandise importée est non seulement taxable au titre des droits de douane, mais aussi mais aussi imposable au titre de la TVA et d'autres droits indirects. Ces obligations pouvant être dissociées, elles ont donné naissance à deux régimes particuliers : la mise en libre pratique et la mise à la consommation.
- les opérations d'importation sont soumises à un plus grand nombre de formalités et de contraintes que les opérations d'exportation.

La mise en libre pratique et la mise à la consommation

Lorsqu'une marchandise pénètre sur un territoire douanier, elle peut être mise en vente sur le marché dès que les droits et taxes y afférents sont acquittés.

¹³ Corinne Pasco, op-cité, p92.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

Le régime de mise en libre pratique confère aux marchandises d'origine tierce le caractère de marchandises communautaires. Donc il s'agit d'un régime communautaire qui conduit à l'application des mesures tarifaires et réglementations communautaires¹⁴ :

- paiement des droits de douane, des droits anti-dumping éventuels.
- application de la réglementation communautaire.
- application de la politique agricole commune pour les produits concernés.

La mise à la consommation consiste à appliquer les mesures commerciales nationales :

- production d'une déclaration.
- paiement de la TVA et des autres taxes fiscales et parafiscales nationales.
- application des mesures réglementaires nationales.

La mise en libre pratique et la mise à la consommation sont des opérations simultanées. Toutefois, l'opérateur peut demander une exonération de TVA lorsqu'il peut prouver que les marchandises sont destinées à un assujetti d'un autre Etat membre. La mise à la consommation est ainsi différée, elle s'effectuera dans l'Etat membre de destination finale.

Les règles générales des droits des douanes

Il existe trois règles :

- Dans les relations intracommunautaires, aucun droit n'est à payer.
- Dans les relations avec les pays tiers, le tarif extérieur commun(TEC) est appliqué.
- Dans les relations entre la CEE et certains autres groupes, des accords préférentiels peuvent conduire à des droits et taxes réduits.

2. Les régimes suspensifs

Ils ont pour effet de suspendre le paiement des droits et taxes et l'application de certaines mesures de contrôle du commerce extérieur on distingue les régimes économiques et le transit.

¹⁴ Corinne Pasco, op-cité, p95.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

2-1 Le transit

Le régime de transit permet de transporter des marchandises en suspension de droits, de taxes et de mesures de contrôle du commerce extérieur, d'un bureau de douane de départ à un bureau de destination. Le régime est apuré lorsque la marchandise a reçu une destination autorisée. Ce régime a pour objectif de faciliter le mouvement international des marchandises, en évitant de faire des déclarations d'entrée et de sortie successives au passage des frontières pendant toute la durée du transport.

Les formalités diffèrent selon le mode de transport et selon le fait que le trajet de la marchandise se situe sur plusieurs territoires (transit international), se limite au territoire national (transit national) ou à celui de l'union européenne (transit communautaire).

2-1-1 Le transit national

Le transit national est applicable chaque fois qu'une marchandise circule entre deux bureaux de douane d'un même pays.

2-1-2 Le transit international

Lorsque le trajet d'une expédition emprunte le territoire de plusieurs pays, et passe donc par n bureaux frontières, le transit international permet, à partir d'un seul document, de préparer à l'avance une procédure globale au lieu de procéder à n formalités de transit national.

Deux conventions internationales précisent le cadre de ces régimes selon le mode de transport : transit international routier (TIR), transit international ferroviaire (TIF). Les transports internationaux maritime et aérien sont, quant à eux, libres de régime douanier car ils ne se caractérisent pas par le passage sur des territoires :

2-1-2-1 Le Transit International Routier(TIR)

Ce régime est applicable pour tous les transports routiers effectués sans rupture de charge à travers une ou plusieurs frontières. La déclaration de transit est effectuée au bureau de départ dans le carnet TIR. Il matérialise une caution, au nom des associations professionnelles qui le publient, valable à l'égard de toutes les administrations douanières qui se situent sur le trajet routier et qui ont adhéré à la convention. Chaque voyage et chaque véhicule est couvert par un seul carnet TIR comprenant autant de feuillets que de pays

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

traversés, de point de chargement et de déchargement. Pour la douane, la garantie physique repose sur l'agrément des véhicules (camions, conteneurs). Il faut qu'une fois scellés, il soit impossible d'y pénétrer, d'en extraire ou d'y ajouter des marchandises. Cet agrément, valable deux ans, est matérialisé par les plaques TIR apposées à l'arrière des véhicules.

2-1-2-2 Le Transit International Ferroviaire(TIF)

Il s'agit d'une version simplifiée du régime TIR. Le transport est réalisé sous la responsabilité des compagnies ferroviaires. Les wagons sont donc dispensés de scellement et l'opération est exonérée de cautions.

2-1-3 Le transit communautaire

Avant la création du marché unique, un régime spécifique, le transit communautaire, a été mis en place afin d'alléger les formalités de circulation entre les pays membres de l'union douanière. Les documents utilisés pour ce régime ont, en outre, une propriété bien particulière : ils précisent le statut douanier de la marchandise.

2-2 L'entrepôt

Le terme entrepôt recouvre dans ce cadre non pas un lieu mais un régime douanier. Durant l'entreposage, la douane suspend l'application de ses prérogatives, non pas dans l'espace comme c'est le cas dans le cadre de transit, mais sur un laps de temps déterminé. Tout comme pour le transit, le régime est apuré par une mise en libre pratique ou l'affectation d'un autre régime douanier. Il existe deux grandes catégories d'entrepôt¹⁵ :

2-2-1 Les entrepôts publics

Lieux de stockage gérés par des prestataires de service proposant des emplacements à leurs clients, entrepôts de type A, B et F. L'entrepôt de type A est conseillé pour une entreprise qui débute sur le marché international car son gestionnaire, plus expérimenté, a la charge des opérations administratives.

¹⁵ LASARY, op-cité,p183.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

Tableau N° 04 : Les entrepôts publics

	Responsable	Caution	Comptabilité matière	Durée de séjour	Procédures simplifiées
Type A	L'entreposeur	Partage entre entreposeur et entrepositaire	Obligatoire	Illimitée	Déclaration d'entrée simple
Type B	Chacun des entrepositaires	Eventuelle dispense	Non	Délai fixé si affectation d'un nouveau régime	Aucune
Type F	La douane	Non	Non	Illimitée	Déclaration d'entrée simple

Source : LASARY, op-cité, p184.

2-2-2 Les entrepôts privés

Emplacements réservés à l'usage exclusif d'un opérateur, ils recouvrent des installations détenues en propre par les entreprises importatrices, entrepôts de type C, D et E.

Tableau N°05 : Les entrepôts privés.

	Responsable	Caution	Comptabilité matière	Durée de séjour	Procédures simplifiées
Type C	Utilisateur	Oui	Obligatoire	Illimitée	Déclaration d'entrée simple
Type D		Oui	Obligatoire	Illimitée	Déclaration d'entrée simple+MAC et MLP sans passage au bureau de douane
Type E	Utilisateur Utilisateur	Oui	Obligatoire	Illimitée	Pas d'agrément préalable du local+déclaration d'entrée simple

MAC : mise à la consommation.

MLP : mise en libre pratique.

Source : C.TEULE-MARTIN, « La Douane, Instrument de la stratégie internationale », ECONOMICA, 1995, p51.

Le régime d'entrepôt précise certains avantages :

- Le transit et l'entrepôt sont des régimes dits suspensifs, les entreprises bénéficient de la suspension des droits et des taxes pour une période qui peut être longue.

-De plus, sur le plan logistique, l'entreposage permet à l'entreprise de déterminer la destination définitive d'une marchandise en choisissant au mieux le régime douanier sous lequel la déclarer. Il représente aussi une solution transitoire aux mesures de contrôle du commerce extérieur, notamment lorsque les marchandises arrivent après fermeture d'un contingent.

3. Les principes de base des régimes suspensifs

En appliquant aux marchandises un régime suspensif, l'administration autorise la suspension du paiement de la dette douanière, ainsi qu'éventuellement des mesures du commerce extérieur dans le temps (cas des régimes d'entrepôt, de perfectionnement actif-suspension et d'admission temporaire), ou dans l'espace (cas du régime de transit)

- En reportant ses prérogatives, la douane prend des risques tels que : la substitution, la disparition, la soustraction, la transformation et la mise à la consommation frauduleuse de la marchandise. Pour ces raisons, l'octroi d'un régime suspensif s'accompagne d'un certain nombre de conditions¹⁶ :

- Fournir une garantie physique par l'identification claire des produits afin d'assurer la reconnaissance des produits à l'arrivée (par un relevé des numéros de série, le prélèvement d'échantillons, la technique du marquage...).
- Fournir une garantie financière couvrant le montant des droits et taxes exigibles sous la forme d'une caution ou d'une consignation.

- Une fois ces garanties assurées et les formalités accomplies, la marchandise est dite sous douane. L'usage qui peut en être fait est restreint et les manipulations dont elle peut faire l'objet sont strictement définies.

-Pour apurer le régime suspensif, le bureau de douane compare les mentions figurant sur les documents et les marchandises présentées. la régime suspensif est apuré dès que les marchandises quittent le territoire ou sont placées sous un autre régime douanier.

¹⁶ Corinne Pasco, op-cité, p98.

Chapitre III : Maitriser les opérations douanières

Conclusion

En pratique, la marchandise dès son arrivée à destination elle doit passer par la douane, ce passage est appelé conduite et mise en douane, passant par l'aire et magasin de dédouanement. Le seul responsable de la conduite en douane, c'est le transporteur de la marchandise ou le transitaire, dans le cas de transporteur maritime, c'est le capitaine du navire qui est le responsable. L'administration douanière joue un rôle important et essentiel dans le dédouanement des échanges internationaux.

En effet elle est chargée d'une part à détecter et de réprimer la fraude par la saisie des contrôles douaniers, et d'une autre part d'encourager et de promouvoir le trafic légal par des nouvelles simplifications des procédures et d'allègement des contrôles pour qu'ils soient limités aux maximum tâches qui paraissent contradictoires ainsi elle favorise les échanges commerciaux.

ChapitreIV

Le tritement d'escale d'un navire

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Introduction

Port, bassin formant un abri naturel ou artificiel sur les rives d'un océan, d'un lac ou d'une rivière et permettant l'ancrage, le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux à couvert de la houle et des grands vents. Au sens le plus strict, le terme « port » désigne le plan d'eau, mais dans son utilisation courante, il inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau proprement dit.

Dans ce chapitre est divisé en trois sections, la première sera consacré a la connaissance sur l'EPB, la deuxième pour la présentation de la direction logistique et ses butes, la dernière pour le traitement d'une escale d'un navire en trois étapes : Avant l'arrivé du navire ; a l'arrivé et accostage du navire ; et a la sortie et la préparation du compte d'escale, afin de comprendre comment se déroule se dernier et comment la direction logistique intervienne afin satisfaire ces clients.

SECTION 01 : Connaissance sur l'entreprise portuaire de Bejaia

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Aujourd'hui, il est classé 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

1. Présentation de l'entreprise

1-1 Historique

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le sus mentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Bejaia ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Bejaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

1-2 Situation géographique

Le port de Bejaïa est délimité par¹ :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

¹ Brochure de l'EPB, p08.

❖ **Mouillage**

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

❖ **Accès au Port**

- La passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.
- La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m
- La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m

❖ **Bassins du Port**

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

- Bassins de l'avant Port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant Port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

2. Missions et activités de l'EPB

❖ **Ses Missions**

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

❖ Ses Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

3. Description des services

3-1 L'acheminement des navires de la rade vers le quai : Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

3-2 Le remorquage : Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

3-3 Le pilotage : Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

3-4 Le lamanage : Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

3-5 Les opérations de manutention et d'aconage pour les marchandises : elles consistent en :

- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- Pointage des marchandises.
- La livraison aux clients.

La manutention et l'acconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :

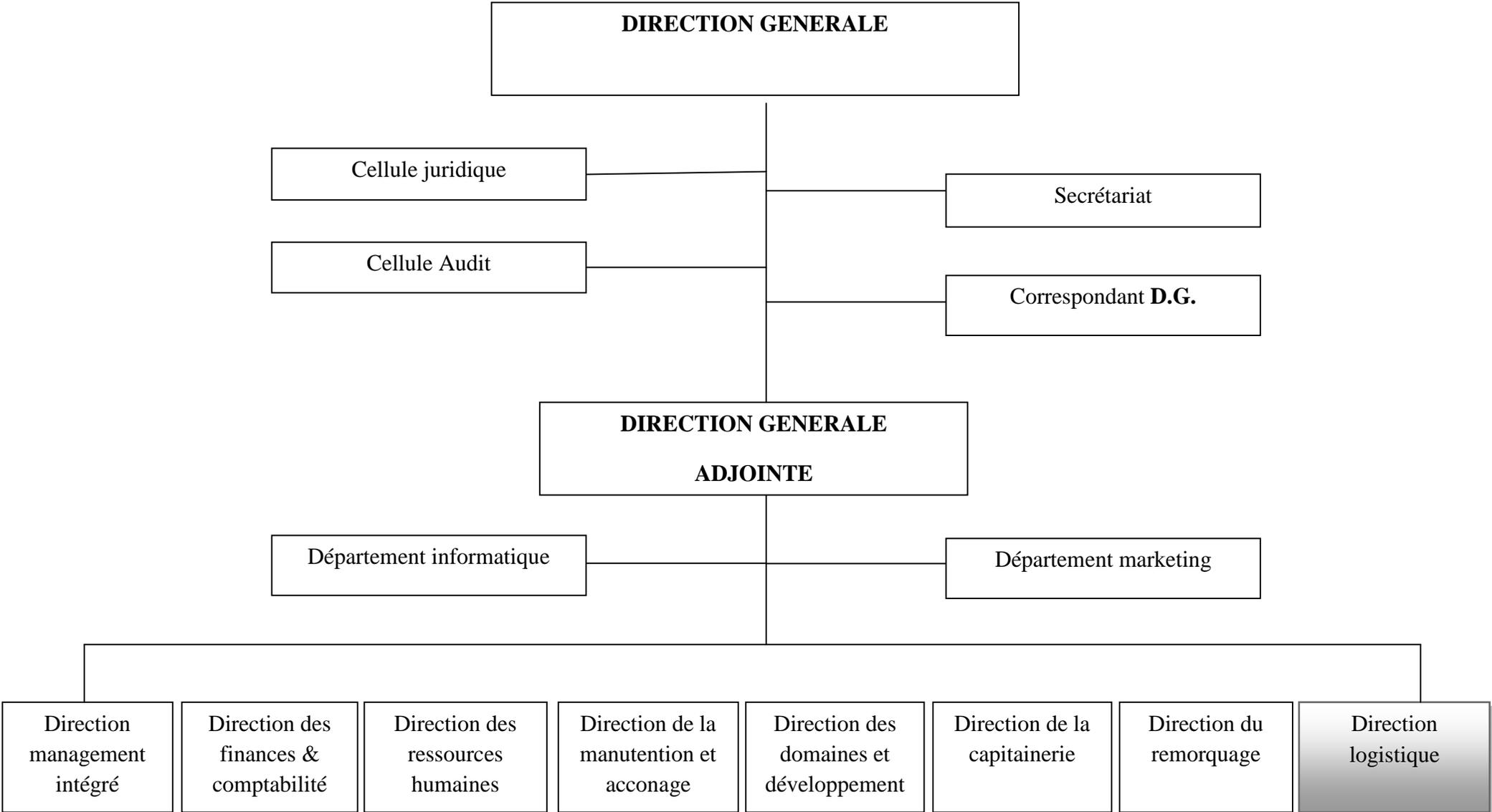
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (ponts bascules).
- Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

4. L'organigramme générale de l'EPB

Schéma N° 02 : Organigramme générale de l'EPB

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Source : document interne de l'EPB



Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

4-1 Organisation de l'EPB :

L'EPB est organisé selon des directions fonctionnelles et opérationnelles :

1-Directions opérationnelles :

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients.

1-1direction manutention et acconage (DMA)

1- Missions²

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention** : comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en trois *shifts* (*période de travail d'une équipe*) de 6h à 01h avec un quatrième *shift* opérationnel qui s'étale entre 01h et 07h du matin.

- **Acconage** :

A pour tâches:

❖ Pour les marchandises

- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar.
- Marquage des lots de marchandises.
- Livraison aux clients.

❖ Pour le service

² www.portdebejaia, consulté le 15/05/2013.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.
- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

1-2 Direction domaine et développement (DDD)

A pour tâches:

- Amodiation et location de terre pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (pont bascule).
- Avitaillement des navires en eau potable.

1-3 Direction capitainerie (DC)

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotines, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.
- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

1-4 Direction remorquage (DR)

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont:

- Le Remorquage portuaire.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- Le Remorquage hauturier (haute mer).
- Le Sauvetage en mer.

1-4 Direction logistique (DL)

Son rôle principal est l'affectation des moyens matériels et humains pour le chargement/déchargement d'un navire.

2- Directions fonctionnelles

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.

2-1 Direction générale (DG)

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

2-2 Direction du management intègre (DMI)

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure).
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.
- La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire.
- La Contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

2-3 Direction finances et comptabilités (DFC)

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité.
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements).
- La tenue des inventaires.
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

2-4 Direction ressources humaines (DRH)

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux. Elle assure les tâches suivantes:

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel (fichier).
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.)

2 Bilan des INVESTISSEMENTS et perspectives 2013

Investissements 2012

Moyens de manutention et logistiques :³

L'année 2012 a été clôturée avec la réalisation d'un programme d'investissements riche en fourniture d'équipements et autres besoins nécessaires pour la production.

C'est ainsi que les moyens de manutention ont été renforcés avec la réception de différents chargeurs de 02 à 04 M3, utiles pour la manutention des navires dans le balayage des cales des céréaliers, un segment important pour l'activité au port de Bejaia. Le parc engin totalise 18 chargeurs.

La manutention du soja n'a pas été oubliée. Pour ce segment de produit, le port a acquis deux pelles excavatrices sur chenilles en caoutchouc en 2012, dédiées spécialement au démontage des tas de soja difficiles à manutentionner dans les cales des navires, vu leur capacités.

Grace a ces deux nouveaux engins les rendements au déchargement sont décuplés et en 2013 il y'aura la réception de 03 mini-pelles de marque CATERPILLAR, qui seront affectées à la définition des navires par le balayage des cales.

Le débardage et le relevage au niveau des navires et au niveau des différents parcs d'entrepôts ont été renforcés par la dotation en différents matériels : il s'agit entre autres, de l'acquisition de camions et de semi-remorque qui totalise 21camions avec semi-remorques.

Pour ce qui est des chariots élévateurs, suite à la signature de la convention cadre GIC-EP/EPE GERMAN S.P.A, en vue de soutenir la production nationale prototypes d'engins de cette société ont été mis à l'essai durant l'année 2012, et des adaptations aux besoins de l'exploitation portuaire ont été signalés en vue d'une commande de quinze (15) chariots élévateurs de 07 tonnes et 02 et 12 tonnes.

³ Bulletin d'information du port de bejaia N°80, p 05-06.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Moyens Navals

En 2012, il ya eu la réception de la pilotine BUGIA, venue suppléer les anciennes de pilotage datant de 1997 et qui feront l'objet d'un arrêt technique en vue d'une rénovation (remotorisation) , afin de leur donner une seconde jeunesse par le programme de réhabilitation prévu en 2013.

Les arrêts techniques des remorqueurs ont été engagés avec les chantiers de l'ERENAV, et deux de nos remorqueurs sont déjà fait l'objet d'un arrêt technique auprès de ce chantier .Il s'agit du CAP CARBON et de CAP SIGLI.

En 2013, il est prévu l'arrêt technique du troisième remorqueur, à savoir la CAP BOUAK

Moyens d'assainissement

Dans le cadre du renforcement des capacités d'entretien des terre-pleins du port, la Direction Technique s'est dotée de deux camions ampli-roll durant cette année et pour, 2013, il est prévu l'acquisition de bennes à ordures de 20 m².

Programme d'investissement

Pour l'année 2013 et dans la lancée de la modernisation et de renforcement des moyens de production, il est attendu la concrétisation de plusieurs projets, que ce soit sur les moyens de manutention, moyens navals ou celui des infrastructures et superstructures, dédiés à l'entreposage des marchandises.

Un programme ambitieux dont les répercussions engendreront des effets positifs sur le court, moyens et long terme, en matière de productivité.

Les acquisitions ainsi les projetées concernent aussi bien les besoins du port, que ceux des zones extra-portuaires (Port sec d'El-Kseur, base logistique de TIXTER (Bourdjbou-Arreridj) et MADT (Ighil Oubarouk).

Ainsi, le programme 2013 englobe les investissements les plus importants ci-après :

1-Equipements

1-1Manutention

- 01 Grue portuaire à flèche de 80 à 100T
- 03 Grue télescopique de 60 à 65T
- 01Grue télescopique 90T
- 01portique céréales de 1000T/H
- 01 tracteur RO/RO

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- 01 Chariot élévateurs à fourches de 45 à 55 Tonnes
- 01 Chariot élévateurs à fourches de 12 à 18 Tonnes
- 08 chariots élévateurs à fourches de 06 à 08 tonnes
- 04 tracteurs et remorques de 38 à 50 tonnes
- 10 bennes preneuses 10 tonnes
- 01 Trémie 77 m³
- Divers outillage de manutention
- Acquisition d'un (01) pont-bascule

1-2 Engins de servitude

- Remotorisation et réhabilitation (GOURAYA 3, CAP BOUAK, CAP CARBON, SIDI YAHIA)
- Livraison et réception de la deuxième pilotine : El-MRSA, acquise auprès de chantier naval MARINE ALUTECH (Finlande)
- Acquisition d'un remorqueur de 70 tonnes de traction et ce, afin de renouveler la flotte remorquage qui sera ainsi dotée de 04 nouveaux remorqueurs de moins de 10 ans d'âge
- Acquisition de défenses d'accostage

2- Moyens d'assainissement

- Acquisition d'un (01) camion de livraison d'eau potable
- Construction sanitaire + douche de décontamination à l'aire libre
- Acquisition d'un (01) camion hydrocureuse

3-Infrastructures

- Réalisation de la surélévation réhabilitation des voies ferrées à l'intérieur du port pour les besoins de la SNTF pour le transport des marchandises en vrac
- Réalisation de la protection cathodique (port de pêche, poste gazier et huilier)
- Lancement de l'extension de l'appontement pour remorqueurs pour libérer les postes de quai dédiés au car-ferry.
- Lancement de la réalisation du poste à quai N° 25 afin d'augmenter les capacités portuaires en matière de réception des navires, mais aussi en prévision pour la réalisation du schéma de développement du port.

4- Superstructures

Aménagement, viabilisation, et construction.

- Lancement des travaux de base logistique de BBA.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- Mise en exploitation du site extra- portuaire d'IGHIL OUBAROUK.
- Lancement des travaux du port sec d'ELKSEUR.
- Réalisation d'un atelier de travaux DDD.
- Réalisation d'un immeuble commercial (magasin).
- Réalisation d'un atelier de maintenance conforme aux normes universelles
- Réalisation d'un bloc administratif (entrée principale)
- Lancement du projet de réalisation de la nouvelle gare maritime.

Les investissements ci-dessus s'étaleront sur plusieurs exercices, avec un plan de financement en rapport avec l'ampleur des projets.

BILAN D'ACTIVITÉS 2012 :

Trafic marchandises : un nouveau record enregistré

Le trafic marchandises générales a enregistré une augmentation de près de **6,4 %**, due à l'augmentation très importante du trafic hydrocarbures (+139 %), ce qui a fait que le trafic global est en hausse de **46,5 %**.

Tableau N°06 : trafic marchandises

Rubriques	2011	2012	Variation(%)
Hydrocarbures	4 113 087	9 827 323	+ 139
Hors hydrocarbures	9 492 415	10 098 384	+ 6,4
Trafic global	13 605 502	19 925 707	+ 46,5

SOURCE : Bulletin d'information du port de bejaia N°80,p08

Trafic selon mode de conditionnement

Les vracs liquides à l'export ont fortement progressé due essentiellement aux exportations de pétrole brut.

Les vracs solides à l'import sont en baisse : le blé (- 3,9 %), de maïs (- 4,9 %) et surtout du soja (- 39,5 %). Le trafic céréales a diminué de 142 409 tonnes (Soja non inclus).

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Tableau N°07 : Trafic selon mode de conditionnement

Rubriques	Débarqués			Embarqués		
	2011	2012	Var(%)	2011	2012	Var(%)
Vracs liquides	1 522 909	1 618 057	6,2	3 151 448	8 708 203	176,3
Vracs solides	4 946 705	4 490 211	9,2	-	-	-
Marchandises diverses	3 406 475	4 510 257	32,4	577 965	598 979	3,6
Total	9 875 089	10 618 525	7,5	3 729 413	4 139 307	149,6

Source : Bulletin d'information du port de bejaia N°80

Trafic conteneurs :

Le trafic conteneur continue son évolution pour atteindre **228 366 EVP** en 2012, soit une augmentation de + **20 %**, ce qui place le port de Bejaïa en 2ème place après le port d'Alger. Sa part de marché est estimée à 16 % environ.

Tableau N°08 : Trafic conteneurs

Rubriques	2011	2012	Var (%)
N ^{bre} EVP	190 254	228 366	20
Tonnage net (tonne)	1 431 483	1 638 446	14,5

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°80, p09.

Trafic passagers :

Le trafic des passagers est en régression de l'ordre de - 36,4 %.

Tableau N°09 : Trafic passagers

Rubriques	2011	2012	Var (%)
Passagers	23 281	14 810	-36,39
Véhicules	4 481	3 167	-29,32

Source : Bulletin d'information du port de bejaia N°79, p08.

Qualité de service :

En ce qui concerne l'attente en rade, nous constatons que les navires céréaliers sont passés de 5,52 jours d'attente en 2011 à 07,18 jours en 2012 soit une augmentation de +30%, soit 01 jours et 16 heures de plus. Cette altération est due essentiellement aux lenteurs des procédures de contrôle aux frontières (Analyses phytosanitaires + attentes documents), mais due aussi à l'arrivée en masse des navires de l'O.A.I.C qui ne peut traiter qu'un seul navire à

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

quai. Il y a également l'afflux des navires de produits contingentés qui ont induits un prolongement du séjour en rade.

L'insuffisance des équipements de manutention notamment les grues portuaires n'ont pas permis de faire face aux navires nombreux dépourvus de gréements de bord (guirless). Enfin, les travaux engagés sur un poste à quai ont contribué partiellement au maintien des navires en rade.

Pour le séjour moyen à quai, le type de navire ayant enregistré des baisses sont : les cargos, les fers et tubes et cimentiers et les huiliers. Par contre, pour les autres navires dont le séjour a augmenté, l'explication réside soit dans la congestion des espaces, soit dans la taille des navires et l'importance des cargaisons, ou alors la défaillance des opérateurs en matière d'évacuation.

Tableau N° 10 : Qualité de service

Rubriques	Année		
	2011	2012	Var(%)
Attente moyenne en rada	2,98	4,27	43,3
Séjour moyen à quai	2,95	3,05	3,4

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°80, p09.

Mouvement de la navigation

Le nombre de navires traités est passé de 1 280 navires en 2011 à 1 382 navires en 2012, soit 103 navires en plus.

Tableau N°12 : Mouvement de la navigation

	Nombre de navires			Jauge brute		
	2011	2012	Var(%)	2011	2012	Var(%)
Entrée	1280	1383	8,05	13 279 736	16 278 978	22,6
Sortie	1276	1382	8,03	13 196 397	16 160 154	22,5

Source : Rapport annuel et statistique 2012

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

TRAFIC IMPORT/EXPORT :

Tableau N°12 : Trafic import / export

Produits	Importations			Exportations		
	2011	2012	Var(%)	2011	2012	Var(%)
Pdts. Agricoles et denrées alimentaires	6519765	6472610	-0,72	359744	340407	5,38
Animaux vivants	1278	394	-69,39	-	-	-
Blé	957655	912080	-4,76	-	-	-
Autres céréales	2125793	2028959	-4,55	-	-	-
Fruits et légumes	31531	24878	-21,10	-	-	-
Matières textiles	6946	7187	3,47	-	-	-
Bois	613221	712686	16,22	-	-	-
Sucre	1214317	1537634	26,63	330979	304445	-8,20
Lait	50511	56213	11,20	-	-	-
Oléagineux	462755	498937	7,82	21932	29679	35,32
Nourriture pour animaux	941016	568798	-39,55	-	-	-
Vins et Alcools	12784	20117	57,81	-	-	-
Autres	101945	104727	2,73	6833	6283	-8,05
Produits pétroliers	1060154	1119120	5,56	3151448	8708203	176,32
Pétrole brut	-	-	-	3151448	8708203	176,32
Hydrocarbures raffinés	960798	1017590	5,91	-	-	-
Gaze butane	99356	101530	2,19	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-
Produits Métallurgiques	899592	980172	9,18	-	-	-
Ferrailles	-	-	-	-	-	-
Métaux Ferreux	893480	975783	9,21	-	-	-
Métaux non Ferreux	6112	6389	4,53	-	-	-
Minéraux et matériaux de construction	268175	646733	141,16	-	-	-
Ciment	69910	412724	490,36	-	-	-
Autres	198265	234009	18,03	-	-	-
Engrais	69512	74726	7,49	-	-	-
Engrais Naturels	52429	68679	30,99	-	-	-
Phosphate	17092	6047	-64,62	-	-	-
Produits chimiques	24112	277545	15,11	21	-	-
Marchandises diverses	817770	1045619	27,86	218200	258572	18,15
Total	9876089	10618525	7,52	3729413	9307182	149,56

Source : Bulletin d'information du port de Bejaia N°80, p10.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Section 02 : Présentation de la direction logistique

On a vu précédemment que La logistique est un processus de planification, de mise en œuvre et de contrôle du flux et de l'entreposage de produits et de services ainsi que l'information du point d'origine au point de consommation.

La logistique revêt donc un caractère intersectoriel marqué tel que commerce, grande distribution, prestataires logistiques, plates-formes de distribution, industrie...etc.

Cette grande diversité d'activités est liée à l'externalisation des entreprises s'inscrivant dans une chaîne logistique aux multiples étapes, en amont et en aval de la production.

Cela concerne essentiellement les approvisionnements, l'emballage et conditionnement, stockage, magasinage et livraison.

La logistique doit répondre à un double besoin d'organisation/rationalisation et de gestion/communication dans le cadre d'un éventail d'activités liées à l'exploitation de la chaîne logistique (entreposage, manutention, transit, production, transport,...).

2-1- Création de la Direction Logistique au sein de l'EPB

Le d'administration qui s'est tenu en date du 06 octobre 2011 a donné son accord pour la création d'une direction logistique.

Consciente des enjeux économiques liés à la région et à son hinterland, l'Entreprise Portuaire de Bejaia a donné la priorité au développement et la modernisation de la manutention mécanisés qui permettra d'assurer des prestations capables de répondre à ses objectifs et aux soucis de sa clientèle en composant une meilleure qualité de service dans les meilleurs délais et à moindre coût.

C'est dans cet esprit que l'EPB a crée la Direction Logistique suite au conseil d'administration du 02 novembre 2011 en se basant sur une approche stratégique axée principalement sur⁴ :

-Le développement d'une stratégie globale de survie axée sur la diversification, la spécialisation et la différenciation ;

-L'option de filialisation et développement de nouvelles prestations et de nouveaux métiers ;

⁴ Fiche Technique de La Direction Logistique.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- La spécialisation des métiers et gestion par terminaux ;
- La modernisation du matériel et introduction de nouvelles technologies (manutention, pointage portuaire,...) ;
- La modernisation des procédés de gestion portuaire ;
- Un système de management incluant les trois volets: Qualité, Environnement, et Santé / Sécurité au travail.

La Direction logistique est composée du service engins et grues issu de la direction manutention et acconage et du département maintenance et le département approvisionnements issus de la direction domaine et développement.

2-2- Les moyens humains et matériels de la direction logistique

2-2-1- Le Personnel

La Direction logistique regroupe un personnel pluridisciplinaire, et le tableau suivant présent les catégories de personne qu'elle dispose :

Tableau N°13 : Les moyens humains de la direction logistique

Catégorie	Nombre	Affectation
Caristes	123	Service Engins
Grutiers	30	Service Engins
Ingénieurs/Mécaniciens/Electriciens/Electromécanicien/ Hydrauliciens/Vulcanisateurs/Soudeurs	30	Département Maintenance
Acheteur/Magasinier	02	Service Approvisionnement
Total	185	

Source : document interne à l'EPB.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

2-2-2-Le matériel

Tableau N° 14 : Les moyens matériels de la direction logistique

Désignation	Nombre	Observations
Grues portuaires mobiles sur roues	07	Capacité de 50 à 80 tonnes
Tracteurs-remorques	21	Capacité de 38 à 50 tonnes
Tracteur Ro/Ro	01	Spécialement pour les navires rouliers.
Stackers	02	Capacité de 36 à 42 tonnes
Chariots élévateurs gros tonnage	06	Capacité de 18 à 32 tonnes
Chariots élévateurs gros tonnage Ro/Ro	01	Spécialement pour les navires rouliers.
Chariots élévateurs petit tonnage	42	Capacité de 03 à 10 tonnes
Chariots élévateurs à pinces	08	Capacité de 0,95 à 4 tonnes Spécialement pour les bobines de papier.
Pelles chargeuses	09	Capacité de 0,62 à 1,2 tonnes Spécialement pour le balayage du vrac solide dans les cales des navires.
Chargeurs	10	Capacité de 02 à 04 m ³ Spécialement pour le balayage du vrac solide dans les cales des navires.
Total Engins	107	

Source : document interne à l'EPB.

2-3-Les activités de la direction logistique

Dans le cas de l'EPB, la direction logistique intégrera plusieurs métiers :

2-3-1-Approvisionnement en pièces de rechange

Ce service est intimement lié à la gestion technique du port, le service des achats joue un rôle clef dans l'approvisionnement du port en matière de pièces de rechange pour les équipements (outil de travail).

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

La mission de ce service est principalement la gestion du fichier fournisseurs en pièces de rechange pour l'outil de manutention en assurant bien sûr le respect règlementaire tel que dicté par la procédure du code des marchés publics.

Ce service sera composé de deux sections :

- Les achats, dont l'interface est très liée au département maintenance et principalement les ateliers.
- Les stocks, dont la mission est l'application des normes universelles de gestion des stocks.

2-3-2-Maintenance des équipements

La première nouveauté dans ce département est la création de deux (02) services en fonction des équipements existants au port :

- Service maintenance des grues portuaires.
- Service maintenance des chariots élévateurs et autres équipements.

La seconde nouveauté est le fait de rattacher le service approvisionnements en pièces de rechange à ce département permettant ainsi une communication plus fluide, le développement de la réactivité ainsi que la rapidité dans l'exécution des opérations d'achats en éliminant bien sûr tous les gaspillages connus dans le passé qui sont liés à l'existence de deux centres de décisions (département approvisionnements et département maintenance).

La mission de la maintenance est en priorité :

- De conserver les équipements de manutention en état de marche le plus longtemps possible au moindre coût ;
- De permettre une production ou une exploitation maximales dans les temps requis ; la seule notion de disponibilité n'est plus suffisante, elle est remplacée par celle de rendement plus exigeante et plus complète ;
- De contrôler régulièrement que le coût de maintenance, qui croît avec la vétusté du matériel, n'excède pas celui de remplacement.

2-3-3-Planification des affectations

Ce département est composé de deux services, dont :

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

-Service Engins, dont la vocation est le suivi technique et physique des engins, pendant leur exploitation aux navires ou bien sur les quais et les hangars. Ce service est composé de deux parcs (grues, pompes et shouleurs/Chariots élévateurs, camions et autres équipements).

Il est fortement lié au département maintenance et principalement aux deux services maintenance (grues/chariots élévateurs).

-Service programmation, qu'est composé de deux sections (programmation aux navires et programmation au relevage).

Premièrement, sa vocation est la planification des affectations ainsi que l'application du programme élaboré en **conférence de placement des navires (CPN)** en collaboration avec la Direction Manutention et Acconage et la Direction Capitainerie.

Deuxièmement, et qui est une nouveauté, c'est la création d'une **conférence de répartition des moyens (CRM)** pour la prestation « **relevage des marchandises** ».

2-4- Les objectifs de la Direction Logistique

L'objectif principal de la direction logistique est la planification et la répartition des moyens matériels pour la satisfaction des commandes clients dans les meilleurs délais possibles.

Elle a aussi comme objectifs⁵ :

-Réduction de la durée d'immobilisation des engins de manutention ;

-Réduction du taux de panne par :

- ❖ Le respect du programme de maintenance préventive ;
- ❖ Prévoir les arrêts techniques des grues portuaires ;
- ❖ Planification des arrêts techniques pour les chariots élévateurs ;
- ❖ Formation et sensibilisation en continu des utilisateurs engins (chauffeurs et maintenanciers) ;
- ❖ Vérification systématique des engins, après leurs passages pour les opérations de maintenance préventive (électriques, mécaniques, hydraulique et structure) ;

-La satisfaction du client interne (pièce de rechange des engins de manutention)

-Réduction de la valeur du stock pour les pièces de rechange immobilisable ;

⁵ Voir annexe N°(01).

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- Réduction des accidents et des incidents engins ;
- Exploitation rationnelle des grues portuaires ;
- Création de l'emploi ;
- Extension et création de nouvelles compétences ;
- Mise en place de procédés de gestion efficaces et d'une prestation de service répondant aux normes universelles ;

Section 3 : Traitement d'escale d'un navire

Durant notre stage au sein de l'EPB, on a décidé de suivre l'escale d'un navire pour comprendre comment s'effectue le traitement de ce dernier et quels sont les documents traités durant cette opération.

Le navire traité s'agit du navire « SEA CHALLENGER » transportant 10492 tonnes de bois rouge, en provenance de « OSKARSHAMN » (SUEDE) vers le port de Bejaia.

Les différentes étapes de traitement de ce navire sont :

- Avant l'arrivé du navire ;
- A l'arrivé et accostage du navire ;
- A la sortie du navire et la préparation du compte d'escale ;

3-1- Avant l'arrivé du navire.

Avant toute opération, un armateur a besoin d'une agence située dans le port de destination, afin de faciliter et prendre en charge l'escale de son navire, alors l'armateur lance une proposition au niveau du port d'escale, pour demander aux différentes agences de lui établir un « pro-forma »⁶

L'armateur transmet au consignataire tous les éléments relatifs au navire et à la marchandise qu'il transporte, ces éléments sont :

- Le nom et le type du navire ainsi que ses caractéristiques (longueur, largeur, tirant d'eau) ;
- La marchandise (nature, tonnage) ;
- Le mode de transport (tamping, ligne régulière) ;
- L'ETA prévisionnel (date prévue d'arrivée du navire) ;

⁶ Voir glossaire.

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Après la consultation des différentes pro-forma, l'armateur va choisir l'offre qui lui convient à l'escale de son navire, après s'être informé sur les différents services et prestations de chaque agence. Dans notre cas pratique l'armateur a nommé l'agence GEMA de Bejaia pour la prise en charge totale de l'escale de son navire pendant son séjour dans le port de Bejaia et cela selon la prestation de service. Le paiement de la facture pro-forma doit être effectué avant l'arrivée du navire par l'armateur. Ce dernier a envoyé par e-mail à l'agence GEMA les documents suivants :

- Bill of Lading (BL) (le connaissement);⁷
- Le manifeste cargo;⁸
- Le plan d'arrimage (cargo plan);⁹
- Crew effects declaration : déclaration des biens des membres d'équipage ;
- Crew list : liste des membres d'équipage ;
- Crew currency list : liste des sommes d'argent détenues par les membres d'équipage ;
- Nil list : liste des néants ;
- Ship's currency safe : somme d'argent détenue par le navire (pour sa gestion) ;

Lorsque le navire a quitté la SUEDE, l'agent consignataire doit informer les parties concernées (EPB, transitaire, expert,...).

Chaque jour l'agent GEMA assiste à la conférence de placement des navires qui se tient quotidiennement à 10h00 au niveau de la direction capitainerie pour demander un poste à quai, adapté aux caractéristiques du navire.

Cette conférence est composée de :

1-Le président de la conférence (directeur de la capitainerie), qui décide l'affectation des postes à qui selon les critères suivants :

- L'ordre d'arrivée des navires en rade (respect des priorités)¹⁰ ;
- La disponibilité des postes à quai adaptés aux caractéristiques des navires ;
- La disponibilité des moyens matériels et humains de l'EPB ;

⁷ Voir Glossaire.

⁸ Voir Glossaire et l'annexe N°(02)

⁹ Voir Glossaire et annexe N°(03)

¹⁰ Voir annexe N°(04)

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

- La disponibilité des zones d'entreposage et de stockage (Hangar, terre plein) ;

NB : en cas de disponibilité des postes à quai et d'indisponibilité des moyens de l'EPB, ce dernier priorise systématiquement l'accostage des navires grées (navires ayants des moyens de bord pour le déchargement de la marchandise) ;

2-Le représentant de la DL, qu'est chargé des affectations des moyens matériels (grues, Chariots élévateurs, pelles) selon les commandes des clients, et selon la situation du parc engin¹¹;

3- Le président de la DMA, qu'est chargé des affectations des moyens humains (les manutentionnaires, chefs des bateaux, chefs des quais) et il doit rendre compte de la situation des zones d'entreposage, et des finitions de déchargement des navires ;

4-Les consignataires ;

5-Les transitaires ;

6-L e représentant de BMT ;

Durant la CPN l'agent GEMA a remis au président de la CPN une demande de mise à quai (DL.IMP.154)¹².

Le poste à quai attribué pour le traitement de navire « SEA CHALLENGER » était le N°14 suivant ses caractéristiques.

3-2- A l'arrivé et accostage du navire

- **Le 15 juin 2013** le navire « SEA CHALLENGER » arrive en rade, à cet instant, le commandant informe le consignataire que le navire est arrivé.
- **Le 24 juin 2013 à 06h25** le navire est accosté au poste convenu (poste N°14)¹³, dès que le navire est accosté l'agent se présente au commandant pour faire signer les documents du navire qu'on lui a envoyé avant l'arrivé du navire.
- **Le 24 juin 2013** c'est la date du début des opérations de déchargement, l'agent shipping a informé l'armateur sur le début des opérations et tout évènement concernant le déchargement de la cargaison. Selon le programme arrêté à la CPN, il a été procédé par les services concernées (service programmation et engin de la DL,

¹¹ Voir annexe N°(17).

¹² Voir annexe N°(05)

¹³ Voir annexe N° (06).

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

service acconage et manutention de la DMA), aux affectations des moyens nécessaires comme suit :

Le premier jour, 24/06/2013¹⁴ :

- une équipe pour le shift matin avec 04 Chariots Elévateurs plus 04 Tracteurs remorques.
- deux équipes pour le shift après midi avec 06 Chariots Elévateurs plus 06 Tracteurs remorques.
- deux équipes pour le shift nuit avec 06 Chariots Elévateurs plus 06 Tracteurs remorques.

Le deuxième jour, 25/06/2013¹⁵ :

- Deux équipes pour le shift matin avec 06 Chariots Elévateurs plus 06 Tracteurs remorques.
- Deux équipes pour le shift après midi avec 06 Chariots Elévateurs plus 06 Tracteurs remorques.
- Deux équipes pour le shift nuit avec 08 CE plus 08 Tracteurs remorques.

Le dernier jour, 26/06/2013¹⁶ :

- Deux équipes pour le shift matin avec 08 CE plus 08 tracteurs remorques.
- Deux équipes pour le shift après midi avec 06 ce et 08 tracteurs remorques.

Le service courtage (qui se charge de dédouanement) reçoit tous les documents récupérés par l'agent shipping pour l'ouverture de deux chemises de courtage : une pour l'administration de douane et l'autre sera gardée dans le service. L'agent shipping a procédé à la saisie des B/L (BILL OF LADING). Saisir toutes les informations de B/L sur le système informatique de la douane, cela pour obtenir un manifeste d'entrée.

Le service des douanes a la base des B/L et manifeste cargo, procède à l'établissement de l'avis d'arrivée, et l'envoyer au destinataire. Après l'agent courtage délivre au client le « bon à délivrer » pour la récupération de leur marchandise.

En même temps le déchargement se fait sauf si la météo est mauvaise (pluie) ou le matériel de déchargement est en panne, quoique se soit l'agent consignataire doit informer l'armateur de tout ce qui concerne l'escale de son navire.

¹⁴ Voir annexe N°(07), (08), (09) et (06)

¹⁵ Voir annexe N°(10), (11), (12) et (13).

¹⁶ Voir annexe N°(14), (15) et (16).

Chapitre VI : Le traitement d'escale d'un navire

Le 26 juin 2013 à 18h25 fin des opérations de déchargement, l'agent consignataire a accompagné le pointeur de l'EPB, et l'expert du réceptionnaire pour faire le point sur les marchandises débarquées tout au long de l'escale afin de constater s'il ya un manquant ou un excédent, et aucun différent n'a été enregistré. La marchandise a été déchargée dans sa totalité conforme après c'est le transitaire qui va prendre le relais pour les opérations commerciales nécessaires pour la livraison de cette marchandise aux clients finales, dont les délais de séjour des marchandises est fixé à 21 jours.

Le service courtage prépare le manifeste de sortie du navire et le destiner a la douane pour indiquer l'autorisation de la sortie du navire.

Une fois que tous les documents sont clairs, et après avoir reçu de la part de la Police des Airs et Frontière (PAF), une obligation verbale que la fouille est terminée, l'agent a contacté les services portuaires et les a informé que le navire est prêt a quitter le port de Bejaia.

L'information reçue, les services pilotages envoie un pilote à bord qui à son tour requit l'assistance des remorqueurs pour faire sortir le navire.

3-3- A la sortie du navire et préparation du compte d'escale

A la sortie du navire, l'agent shipping, procède à la récupération des documents de sortie du navire « SEA CHALLENGER », ainsi que les factures de l'EPB de chaque prestation tel que : le pilotage, le remorquage, l'amarrage, défense de quai, taxe de séjour, droit de quai.

Le service compte d'escale comptabilise le montant des factures de l'EPB, et le montant des prestations fournies par l'agence, communication, commission d'agence...etc.

Ensuite, le service compte d'escale envoie a l'affréteur par DHL les pièces originales de :

-Compte d'escale finale.

-Time sheet, par le service concerné de la DMA (section suivi et traitement des navires)¹⁷.

-Facture de l'EPB.

-Statement of fact.

-Notice of readiness.

¹⁷ Voir l'annexe N°(18).

Conclusion

Les opérations du commerce international (import/export), pour réaliser le transport de leurs produits, font appel, la plus part du temps à des entreprises de transport mais aussi à des intermédiaires qui prennent en charge la totalité des opérations de déchargement, de manutention, d'entreposage et l'accomplissement des formalités douanières.

Ces intermédiaires sont : le transitaire et le consignataire, ce dernier occupe une place importante dans la présentation des armateurs dans les ports de destination.

Dans notre cas pratique on a met le point sur l'intervention de consignataire dans les échanges commerciaux internationaux qui facilite le déroulement des opérations au niveau des frontières.

Conclusion Générale

Conclusion générale

Conclusion générale

Les opérations de commerce extérieur constituent une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux financiers et les flux documentaires, mais sa réussite est indexée à la fiabilité des différents maillons de cette chaîne.

La logistique est au cœur des enjeux territoriaux, après avoir été restreinte au management et aux stratégies des entreprises. Elle est devenue un facteur clé de la gestion du territoire, très présenté dans l'aménagement, le transport, insertion environnementale, l'emploi et la formation et donne lieu à des décisions, des choix de configuration et d'investissements (infrastructures, équipements, zones dédiées...) de plus en plus lourds.

Le transport est un élément essentiel dans la chaîne logistique, il permet d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur, et toutes les marchandises qui entrent sur le territoire douanier doivent être présentées à un bureau de douane pour subir les différents contrôles. La procédure de dédouanement des marchandises a une grande importance dans toutes les opérations pour empêcher et éviter d'importer des marchandises non autorisées.

Pour les marchandises transportées par voie maritime doivent être traitées avec des différents organismes portuaires et passer par des opérations et procédures afin qu'elles soient livrées aux clients.

Sachant que le port de par sa congestion constitue le maillon faible de la chaîne logistique, l'intégration du port dans le développement des ports secs est de fait car l'extension des espaces portuaires a des limites.

Ainsi pour l'entité portuaire, quatre leviers de performance lui incombent et qui sont : la maîtrise des délais, des coûts, de la qualité de service et de la capacité à réagir.

L'efficacité des opérations portuaires dépend dans une large mesure de la manière dont l'infrastructure est adaptée aux besoins et de la disponibilité d'équipement approprié.

La logistique portuaire concerne toutes les opérations nécessaires à la circulation des marchandises importées par voie maritime qui demeure le mode de transport le plus important et le plus sollicité pour transporter des marchandises d'un point de production à un lieu de vente. Il représente un moteur fondamental dans la croissance économique, et de ce fait, il occupe une place primordiale dans le commerce international.

Conclusion générale

Au cours de notre stage effectué au sein de l'EPB et grâce au chef de service de la direction logistique qui nous a aidé à déplacer vers l'agence maritime GEMA qui prend en charge les besoins du navire «SEA CHALLENGER» qui nous a traité dans notre cas pratique, elle reçoit des informations sur les caractéristiques de la cargaison ainsi que la date et l'heure d'arrivée du navire, elle doit informer la capitainerie lors de sa réunion journalière de placement des navires, ainsi un poste à quai lui est réservé. Dès l'arrivée du navire, depuis les eaux territoriales jusqu'à la rade, le navire est assisté par les services de la capitainerie. Très souvent le navire mouille en rade en attendant son introduction à quai.

Une fois les quais d'accostage libérés, le navire est piloté par un pilote délégué de la capitainerie jusqu'au bassin où les remorqueurs le positionne au poste à quai convenu.

L'agent consignataire intervient dans la chaîne de transport pour le compte de l'armateur qui l'a mandaté, afin de mieux réceptionner le navire ou la cargaison, avant, durant, et après la sortie du navire en collaboration avec l'entreprise portuaire et l'administration des douanes.

Durant la période de ce stage nous avons apporté des éléments de réponses à l'ensemble des questions posées tout au début de notre étude ainsi qu'à notre problématique, à savoir :

- La création de la DL permet de rassembler les services maintenance et approvisionnement, ainsi la planification et la répartition des moyens matériels et humains par la conférence de répartition des moyens(CRM) de façon à répondre à la demande des clients afin de les satisfaire.
- Le temps d'attente des navires en rade dépend de la disponibilité :
 - ❖ Des postes à quai
 - ❖ Des zones d'entreposage
 - ❖ Des moyens matériels
 - ❖ La rapidité de la manutention afin de libérer les postes à quai.

Aujourd'hui pour faire face à la croissance du trafic, nous devons disposer d'espaces opérationnels supplémentaires, c'est la raison pour laquelle le port investit lourdement depuis quelques années afin d'atteindre la taille lui permettant de répondre à la demande de plus en plus croissante. Il est donc nécessaire d'augmenter le linéaire de quai, ainsi que les surfaces de manutention et d'entreposage pour éviter les surcoûts et les longs séjours en rade.

Conclusion générale

Référence bibliographique

Bibliographie :

Les ouvrages :

- ✓ Catherine TEULE-MARTIN, « La Douane, instrument de la stratégie international », ECONOMICA, Paris, 1995.
- ✓ Corinne Pasco, « Commerce international », Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002.
- ✓ Désiré LOTH, « L'essentiel des techniques du commerce international », Paris, Éditions Publibook, 2009.
- ✓ D.Tixier,H.Mathe et J.Colin , « La logistique au service de l'entreprise : moyens ,mécanismes et enjeux »,Dunod,Paris, 1983.
- ✓ François Peyrel, « le transport routier de marchandises », France, Gaëtan morin éditeur, 1999.
- ✓ G.LEGRAND, H.MARTINI, « Gestion des opérations Import-export », DUNOD, Paris, 2008.
- ✓ Jean-Moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6^{ème} édition, Paris, 2003.
- ✓ J.BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992.
- ✓ Joël Sohier, « La logistique », Vuibert, 2eme édition, Paris.
- ✓ LASARY, « le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005.
- ✓ Martine Massabie-François et Elisabeth Poulain, « Lexique du commerce international », Bréal, Paris, 2008.
- ✓ Naji JAMMAL, « COMMERCE INTERNATINAL, mondialisation, enjeux et applications », Éditions du renouveau pédagogique INC, 2^{em} édition, Canada, 2009.
- ✓ Pierre Médan et Anne Gratacap, « Logistique et supply chaine management », Dunod, Paris, 2008.
- ✓ POULAIN. E, MASSABIE.M : « Lexique du commerce international », édition Bréal, Paris, 2002.
- ✓ Robert Noumen, « Les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004.
- ✓ Silem Ahmed et Jean-Marie Albertini, « Lexique d'économie », Dalloz, 7^{ème} édition, Paris, 2002.
- ✓
- ✓ V.MEYER, C.ROLIN, « Techniques du commerce international », Nathan, Paris, 2000.

- ✓ Yves Simon et Samir Mannai, « Techniques financières internationale », economica, 7ème édition, Paris, 2002.

Les sites internet :

- ✓ www.logistiqueconseil.org
- ✓ www.branche-commerce.com
- ✓ www.techno-science.net

- ✓ www.iso.org
- ✓ www.douane.gov.dz
- ✓ www.portdebejaia.dz

Les documents :

- ✓ Brochure de l'EPB
- ✓ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 79.
- ✓ Bulletin d'information du port de Bejaia N° 80.
- ✓ Fiche technique de la direction logistique.
- ✓ Rapport annuel et statistiques 2012.

Table des matières

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre I : Maitriser la logistique

Introduction.....4

Section01 : Définitions, les activités et domaines de compétences de la logistique

1. Définitions et buts de la logistique.....4
 - 1-1Définitions de la logistique.....4
 - 1-2Buts de la logistique.....6
2. Activités et finalités de la logistique.....6
 - 2-1 La logistique des biens et services.....8
 - 2-2La logistique des transports.....9
 - 2-3 La logistique de soutien.....10
3. Domaines de compétences de la logistique.....10
 - 3-1Entreposage et magasinage.....10
 - 3-2 Gestion des flux logistiques.....11
 - 3- 3Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques.....12
 - 3- 4Gestion des projets.....12

Section02 : Les métiers de la logistique et des transports et les intervenants les de la chaine logistique du commerce mondial

1. Les métiers de la logistique et des transports.....13
 - 1-1Technicien d'achat Import/Export13
 - 1-2 Magasinier, Gestionnaire de stock.....14

1-3 Responsable d'entrepôt.....	14
1-4 Agent de transit.....	15
1-5 Déclarant en douane.....	15
1-6 Gestionnaire du parc ou de la flotte automobile.....	15
1-7 Logisticien.....	16
2. Les intervenants de la chaîne logistique du commerce mondial.....	16
2-1 Les intervenants à caractère financiers.....	17
2-2 Les intervenants à caractère administratif.....	18
3. Prestataires logistiques dans les ports.....	20
3-1 Les clients du port	20
3-2 Les services aux navires	20
3-3 Les services administratifs	21
3-4 Les services à la marchandise	21
3-5 Les entreprises de manutention	22
3-6 Les acteurs du transport terrestre.....	22

Section 03 : Les incoterms

1. définition de l'incoterm.....	22
2. Rôles des Incoterms.....	23
3. Le classement des Incoterms.....	24
3-1 Le classement en fonction du risque.....	24
3-2 Le classement en fonction des modes de transport	25
3-3 classement par famille.....	25
4. présentation des treize incoterms.....	26
4-1 L'incoterm d'obligation minimum du vendeur	26
4-2 Les incoterms de la famille des « F », (Free)	26
4-3 Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage).....	27
4-4 Les incoterms de la famille des « D », (Delivered).....	28
5. La réforme des Incoterms 2010.....	29
6. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms sont les suivantes.....	30

Conclusion.....	31
------------------------	-----------

Chapitre II : Le transport international et l'assurance de liée au transport des

Introduction.....	32
--------------------------	-----------

Section 01 : Le transport international de la marchandise

1. Les intervenants en transport international.....	32
2. Le choix d'une solution logistique	34
2-1 Le coût.....	34
2-2 Le délai.....	34
2-3 la sécurité de l'acheminement.....	35
3. La mise en œuvre des opérations de transport.....	35
4. Les modes de transport.....	37
4-1 Le transport routier.....	38
4-2 Le transport maritime.....	39
4-3 Le transport aérien.....	40
4-4 Le transport ferroviaire.....	42
5. la conteneurisation, l'emballage et le marquage.....	43
5-1 La conteneurisation.....	44
5-2 L'emballage.....	45
5-3 Le marquage.....	46

Section 02 : Assurance liée au transport des marchandises

1. Les différents acteurs de l'assurance	47
2. Le coût de l'assurance.....	48
3. Les différentes polices.....	49
3-1 La police au voyage.....	49
3-2 La police à alimenter	49
3-3 La police d'abonnement.....	49
3-4 La police tiers chargeur.....	50
4. Choix de l'assureur	50
5. L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi.....	50

5-1 Assurance des marchandises en transport maritime.....	50
5-2 Assurance des marchandises en transport aérien.....	52
5-3 Assurance des marchandises en transport terrestre.....	52
6. Les formalités pour le remboursement.....	53
Conclusion.....	54
 Chapitre III : Maitriser les opérations douanières	
Introduction.....	55
 Section 01 : Le dédouanement de la marchandise	
1. Les principaux éléments de la déclaration en douane.....	56
1-1 L'espèce tarifaire.....	56
1-2 L'origine.....	56
1-3 La valeur en douane.....	57
2. Les procédures de dédouanement.....	59
2-1 La procédure de droit commun.....	59
2-2 Les procédures simplifiées.....	60
3. Paiement de la dette douanière (DD).....	61
3-1 Définition de la dette douanière (DD).....	61
3-2 Règlement des droits et des taxes.....	62
3-3 Le paiement de la liquidation.....	62
 Section 02 : Les régimes douaniers	
1. Les régimes définitifs.....	64
1-1 L'exportation.....	64
1-2 L'importation.....	64
2. Les régimes suspensifs.....	65
2-1 Le transit.....	66
2-2 L'entrepôt.....	67
3. Les principes de base des régimes suspensifs.....	69
Conclusion.....	70

Chapitre VI : traitement d'escale d'un navire

Introduction.....	71
--------------------------	-----------

Section 01 : connaissance sur l'entreprise portuaire de Bejaia

1. Présentation de l'entreprise.....	71
1-1 Historique.....	71
1-3 Situation géographique.....	72
2. Missions et activités de l'EPB.....	73
3. Description des services.....	74
3-1 L'acheminement des navires de la rade vers le quai.....	74
3-2 Le remorquage.....	74
3-3 Le pilotage.....	74
3-4 Le lamanage.....	74
3-5 Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises.....	74
4. L'organigramme de l'EPB.....	76
5. Bilan des INVESTISSEMENTS et perspectives 2013.....	80

Section 02 : Présentation de la direction logistique

1. Création de la direction logistique.....	87
2. Les Moyens Humains et Matériels de la Direction Logistique.....	88
2-1 Le personnel.....	88
2-2 Le matériel.....	89
3. Les activités de la direction logistique.....	89
3-1 Approvisionnement en pièces de rechange.....	88
3-2 Maintenance des équipements.....	89
3-3 Planification des affectations.....	89
4. Les objectifs de la direction logistique.....	91

Section 03 : Traitement d'escale d'un navire

1. Avant l'arrivé du navire.....	92
2. A l'arrivé et accostage du navire	94
3. A la sortie et la préparation du compte d'escale.....	96

Conclusion.....	97
------------------------	-----------

Conclusion générale.....98

Bibliographie

Tables des matières

Glossaire

Annexes

Glossaire

LE GLOSSAIRE

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

Accostage : c'est le navire qui se met bord à bord avec le quai.

Affrètement : est un contrat de location, contre rémunération, d'un navire pour le transport de marchandise ou de personne.

Amarrage : action de maintenir, ou moyen d'amarres (corde) à un navire.

Arrimage : action d'arranger et de fixer solidement les marchandises dans un navire, un camion, ou un wagon.

Armement : ensemble de matériel et équipage nécessaires à la navigation d'un navire.

Armateur : c'est celui qui possède le navire, en lui fournissant le matériel et tous les appareils auxiliaires nécessaires à la navigation.

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

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

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

Bon à délivrer : document remis par un consignataire à la place de connaissance pour les formalités d'enlèvement.

Bon à enlever : après l'accomplissement des formalités douanières, cette administration délivre au réceptionnaire ou à son transitaire le bon à enlever en vue de retrait de la marchandise du port.

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

Cargo : navire transporteur de marchandise.

Cargo plan : c'est un plan de chargement de la cargaison dans le navire.

Chargeur : propriétaire de la cargaison représenté par un connaissement.

Commissaire d'avaries : expert chargé de déterminer les indemnités de chaque partie au contrat de transport dans les cas d'avaries communes.

Commissionnaire de transport : agent intermédiaire qui organise de façon libre, pour le compte de l'expéditeur la totalité de transport.

Compte d'escale : document établi par l'agent consignataire reprenant tous les frais engagés par le navire durant son escale.

Connaissement : c'est un contrat passe entre le chargeur et le transporteur maritime de la marchandise.

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

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

Conférence de placement des navires (CPN) : elle se tient quotidiennement au siège de l'entreprise portuaire pour la demande de poste à quai et l'accostage du navire selon ses caractéristiques ainsi que la nature de la marchandise transportée.

Déclaration en douane : acte par lequel une personne manifeste sa volonté d'assigner un régime douanier déterminé à une marchandise importée ou exportée.

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

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

Droits de douane : droit perçus sur les marchandises importées lorsqu'elles sont mise à la consommation.

Entrepôt : lieu de réception, stockage et de préparation des produits avant leur livraison aux clients.

Escale : lieu de rattachement et de ravitaillement des navires.

E T A (Estimated Time of Arrival): date prévue d'arrivée du navire au port que le capitaine annonce à son agent consignataire au moins de 24H à l'avance.

Facture pro-forma : cette facture est délivrée par le vendeur à l'acheteur pour permettre à ce dernier préalablement à l'envoi, d'accomplir les formalités qu'elles soient administratives, bancaires.

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

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

Incoterm : contrat commercial, utilisé dans le commerce international, établissant les responsabilités de l'acheteur et de vendeur en matière de transport.

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

Mouillage : est un terme de marine qui désigne un abri sûr pour un navire.

Navire : engin de navigation, au même titre qu'une personne physique, il a un nom, domicile et nationalité.

Notice of readiness : avis écrit, adressé par le capitaine d'un navire à son agent consignataire pour l'informer que le navire est prêt à charger ou à décharger.

Numéro de gros : c'est le numéro d'enregistrement du navire au niveau de la douane.

Palan : moyen de levage propre à élever et déplacer des charges. L'expression sous palan désigne la livraison des marchandises d'un moyen de transport vers l'autre.

Shipping : englobe tout ce qui s'attache au navire (ship) et au commerce maritime.

Statement of facts : rapport d'escale du navire reprenant en détail l'ensemble des opérations portuaires.

Tirant d'eau : c'est la hauteur de la partie émergée de la coque.

Tramping : en anglais vagabond, exploitation à la demande d'un navire généralement non spécialisé et transportant du vrac, liquide ou solide.

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

Source : POULAIN. E, MASSABIE.M : « Lexique du commerce international », édition Bréal, Paris, 2002.

Annexes