

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 : logistique et distribution

Thème

Essai d'analyse de la fonction logistique portuaire

dans le commerce international

Cas : de l'EPB

Réalisé par :

M^{elle} : AFROUNE Noria

M^{elle} : AKNOUCHE Samira

Encadreur : M^{me} RAHMANI. L

Membre du Jury

Président : M^r MEKERRI

Examineur : M^r KASSA

Promotion 2017-2018

REMERCIEMENTS

Nous remercions dieu de nous avoir donné la force et la volonté pour réaliser ce modeste travail.

Les plus profonds remerciements sont adressés à nos parents, qui nous ont énormément soutenus durant nos études.

Au terme de notre travail, nous avons l'honneur et le plaisir de présenter notre profonde gratitude et nos sincères remerciements à notre promotrice M^{me} RAHMANI Lila, pour sa précieuse aide.

Nos remerciements sont adressés également à l'entreprise portuaire de Bejaia à leurs têtes

M^r KASMI Halim pour le temps qu'il nous a accordé et pour les informations qu'il nous a communiquées et l'apprentissage dont nous avons bénéficié tout au long de notre stage.

Nous voudrions exprime notre gratitude à tous les professeurs et enseignants de faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions. Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Samira et Noria

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail à :

La source de la tendresse et l'amour 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, que dieu te garde pour nous.

A mon cher père qui ma encouragé durant cette période.

Mes frères, Lyes et Loucif.

A mes sœurs, Eldjida et Sabrina.

Mon mari, Kamel et sa famille.

A tout ceux qui mon aidée de prés et de loin pendant toute la durée de mon parcours éducatif.

Noria

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail à :

À mon cher père

À la source de la tendresse, et 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. Que dieu te garde pour nous.

A mes chères sœurs DAHBIA et AIDA

A mon frère FAOUZI

A mon mari younes et sa famille

A mes amis et tous ceux qui de loin ou de près ont contribué à la réalisation de ce travail.

Samira

Liste des abréviations :

AMA : Américain Marketing Association.

ASLOG : Association française des logistiques d'entreprise.

BIRD : la banque internationale pour la reconstruction et le développement .

BL : Bill of lading

BM : banque mondiale

BMT :

BP : Bay Plan

CC : Cost or Carriage

CI : commerce international

CCI : chambre du commerce international

CIF: Cost, Insurance, Freight

CIP: Carriage insurance paid

CNAN : la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

CNUCED : conférence des nations unies sur le commerce et le développement

CNUDCI : commission des nations unies sur le commerce international

CPN : Conférence de placement des navires.

CPT: Carriage paid to

DAF: Delivered at frontier

DAM : Direction Audit et Management

DC : Direction Capitainerie

DDD Direction domaine et développement

DDU: Delivered duty unpaid

DDP: Delivered duty paid

DES: Delivered ex ship

DEQ: Delivered ex quay

DFC : Direction Finances et Comptabilité

DL : Direction logistique

DMA : Direction manutention et acconage

DR : Direction Remorquage.

DRH : Direction Ressources Humaines

DSI : Direction des Systèmes d'Information

DZLEP : Direction Zones Logistiques Extra Portuaires

ECOSOC : conseil économique et sociale

EU : Etats-Unis

EPB : l'Entreprise Portuaire de Bejaïa

EPIC : établissement public à caractère industriel et commercial

EPE: Entreprise Publique Economique

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

FAS: Free alongside ship

FCA: Free carrier

FIATA: fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

FMI : fond monétaire international

FOB: Free on board

GUCE : Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur.

HOS : Hack écher, Ohlin et sommelson

ICT: international commercial terms

ISO : International Standard Organisation.

Li : logistique international

OMC : organisation mondiale du commerce

OMD : organisation mondiale des domaines

ONU : l'organisation des nations unies .

ONP : l'Office National des Ports.

PAD : Port autonome de Douala.

PDR : L'approvisionnement en pièces de rechanges.

PMP : Prix Moyen Pondéré

SC: Supply Chain

SERPORTS SPA : Services Portuaires, par abréviation

SMI : système de management intégré

SO.NA.MA : la Société Nationale de Manutention.

SPA : Société Par Action

ZA2I : Zones franches d'Activités Industrielles Intégrées .

Sommaire

Sommaire

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale	01
Chapitre 01 : Généralité sur la logistique portuaire	
Introduction	03
Section 01 : généralités sur la logistique.....	03
Section 02 : Définition et composantes de la logistique portuaire.....	14
Conclusion	22
Chapitre 02 : La logistique du commerce international	
Introduction	23
Section 01 : Généralités sur le commerce international.....	23
Section02 : La logistique internationale.....	30
Conclusion	41
Chapitre 03 : La place de la logistique portuaire dans commerce international , cas l'EPB	
Introduction	42
Section 01 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia	42
Section 02 : présentation des fonctions logistiques portuaires et méthodologie d'entretien.	50
Section 03 : analyse et interprétation des résultats de guide de l'entretien	57
Conclusion	66
Conclusion générale	67
Bibliographie	
Liste des tableaux, figures	
Annexes	
Table des matières	

Introduction générale

Introduction générale :

Le port est l'une des composantes essentielle dans la chaîne du transport maritime, il est considéré comme un espace économique, stratégique et un lieu de transit de diverses marchandises dans les meilleures conditions, coût, délais et sécurité.

Les ports jouent un rôle primordial dans l'économie internationale et dans l'amplification des échanges commerciaux Nord-Sud (entre les pays développés et les pays en voie de développement), Pour cela, le secteur portuaire doit alors s'adapter, d'une part, aux exigences de développement du commerce international, par les engagements des pays dans les accords de libre-échange, et d'autre part, aux nouvelles contraintes et évolutions économiques.

Les activités de la logistique ont beaucoup évolué depuis l'invention du commerce et le début des échanges internationaux. Ainsi, les moyens de transport se sont développés, les échanges commerciaux ont été facilités et le monde s'est globalisé. Maintenant, ce ne sont plus des artisans locaux qui sont en concurrence avec d'autres artisans, mais des filières d'approvisionnement international.

En effet, la plupart des opérations commerciales d'envergure sont réalisées par mer. L'essor de la navigation, la multiplication des périls, l'importance des capitaux engagés dans le commerce international expliquent le développement des échanges commerciaux par voie maritime.

La logistique, dans un contexte international, présente des différences par rapport au contexte national, de ce fait, la distance entre l'acheteur et le vendeur est une contrainte majeure dans l'expédition d'une marchandise, l'achat et/ou la vente de marchandise à l'étranger implique une organisation du transport et de nombreux documents à compléter, et nécessite des connaissances approfondies en commerce et en transport international.

Cet environnement international complexe a incité à la mise en place des règles de commerce, censées offrir un cadre d'échange réglementé et sécurisé pour les différents opérateurs intervenants dans le commerce international.

Donc, l'importance de la logistique portuaire joue un rôle efficace et nécessaire dans les échanges commerciaux internationaux.

L'objet de notre travail de recherche consiste essentiellement à répondre à la problématique suivante : **quelle est la place de la logistique portuaire dans le commerce international ?** Ce qui nous amène à poser d'autres questions :

- **Est- ce que les intervenants de la logistique portuaire maitrisent les opérations du commerce international?**
- **Est-ce que la logistique est une fonction essentielle dans les entreprises portuaires ?**

A travers cette question, on posera les hypothèses suivantes :

- La maîtrise des opérations logistiques par l'EPB repose sur le bon choix des intervenants et de leur cohabitation qui permettra la bonne fin de l'opération de commerce international.
- La place de la logistique a l'EPB ne concerne pas uniquement les aspects opérationnels des flux.

Pour pouvoir répondre à la question posée, nous adoptons une démarche méthodologique reposant, en plus des recherches bibliographiques et documentaires, nous avons été amenées à élaborer un guide d'entretien au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia pour une durée d'un mois qui nous a permet de suivre toutes les étapes d'une logistique portuaire liée au commerce international.

Pour cela, notre travail se présente en trois chapitres :

- ✓ Un premier chapitre dans lequel nous aborderons un aperçu général sur la logistique portuaire à savoir : sa présentation de la logistique, historique, définitions, missions, activités, but, types, enjeux et flux, ensuite, définitions et composantes de la logistique portuaire et prestataire logistique de la zone portuaire.
- ✓ Le deuxième chapitre est consacré à la logistique du commerce international, on abordera l'évolution du commerce international, ces théories et institutions, ensuite les intervenants de la logistique internationale, métiers, incoterms ainsi l'assurance de transport des marchandises.
- ✓ Le troisième chapitre basé sur un guide d'entretien par questionnaire structurée en trois sections : La première section sera consacrée à la présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia, La deuxième section est consacrée à la présentation des fonctions logistiques portuaires et la méthodologie d'entretien et enfin, La troisième section est consacrée à l'analyse des résultats de l'entretien par questionnaire.

Chapitre I :

Généralités sur la logistique portuaire

Introduction :

La logistique concerne l'ensemble des opérations de transport, de stockage, d'allotissement, de distribution, de dédouanement de la marchandise permettant de la mettre à disposition dans les délais et les quantités souhaitées sur les lieux de production, de distribution ou de consommation.

Le port occupe une place importante dans la chaîne logistique internationale, dépassant largement, aujourd'hui, son rôle traditionnel de simple interface dans le processus de transport entre « l'hinterland » et le « fore land ». Désormais, on parle de réseau logistique portuaire mondialisé¹.

Dans ce chapitre, nous présenterons d'abord quelques définitions de la logistique, ses activités missions, les types et les enjeux de ce dernier, en suite, de généralités sur le port ainsi que leurs types et activités, en commençant par la définition de la logistique portuaire, ses composants et les prestataires de la logistique portuaire.

Section 01 : Généralités sur la logistique

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique qui consiste à apporter ce qu'il faut, là ou il faut et quand il faut »².

Dans cette section, nous présenterons l'histoire et quelques définitions de concept logistique, ses activités, ses buts, types et enjeux.

1.1 Historique de la logistique :

Le terme logistique vient du grec *logistikos* « relative au raisonnement » ou *logisteuo* « administrer ». De différentes publications rapportent que depuis toujours les institutions ont

¹ <http://www.leressac.com> consulté 08/01/2018.

² YVE S.P, (2003). « Logistique production- distribution- soutien », 3^e édition, paris, édition DUNOD, P3.

utilisé ce terme pour « définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps »³.

Origine militaire : Le mot « logistique » est d'origine militaire, l'écrivain militaire qui a tenté de formaliser les stratégies napoléoniennes sous forme d'une science. Pour lui et pour toutes les stratégies du XIX^e et du XX^e siècle, la logistique est « l'art pratique de déplacer les armées et de les ravitailler en établissant et organisant leurs lignes de ravitaillement ». Une telle définition est d'ailleurs ambiguë car elle rassemble à la fois la science du déplacement des troupes qui n'est pas loin d'absorber toute la stratégie, et la science de leur approvisionnement qui serait une tout autre affaire si le transport n'en était le concept commun. Les bureaux d'état-major qui s'occupent de logistique traitent aussi des transports⁴.

Le mot volontairement savant voulait manifester le caractère systématique et même géométrique de cette science. Dans la « logistique », il y a logos, l'esprit, que l'on retrouve dans les mots « logique », « Syllogistique » et dans un certain nombre d'expressions mathématiques et qui exprimerait la complexité de la logistique qui, selon le mot que l'on prête à Napoléon, poserait des problèmes mathématiques qui ne seraient pas indignes d'un Newton ou d'un Leibniz.

La logistique militaire est peut-être beaucoup plus simple qu'on ne le laisse supposer. On peut lui appliquer ce que Napoléon disait de la guerre ... et aussi de l'amour : « un art simple et tout entier d'exécution. » D'un autre côté, les militaires auraient peut-être dû lui accorder une importance beaucoup plus grande qu'ils ne l'ont fait le plus souvent et c'est ce qui est en train de se réaliser actuellement dans un nouveau contexte stratégique.

A l'exception de Hans von Bülow qui avait construit sa géométrie stratégique à partir du ravitaillement des troupes, la logistique, dans sa réalité quotidienne est à peu près absente de la pensée stratégique. Raymond Aron, par exemple, a pu écrire son grand traité de stratégie *Penser la guerre*, Clausewitz, sans mentionner une seule fois la logistique. Il se trouve d'ailleurs dans cette attitude en compagnie de la plupart des historiens et des penseurs de la stratégie et de la tactique.

³ YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 2008, « Logistique production- distribution- soutien », 5^e édition, Paris, édition DUNOD, P 69.

⁴ YVE S.P, (2003). « Logistique production- distribution- soutien », 3^e édition, Paris, édition DUNOD P47-48.

Le principe de l'approvisionnement sur le pays est un principe de base dirige en effet la logistique militaire depuis des millénaires au moins la logistique terrestre.

Dans les campagnes relativement riche de l'Europe, ce principe na commencer à poser des difficultés dans histoire moderne qu'avec l'augmentation fantastique des effectifs des armées au cours de ces derniers siècles avec comme conséquences :

✓ Soit le principe de déplacement continu des armées allant d'une région à l'autre au fur et à mesure que les ressources s'épuisent.

✓ Soit l'organisation d'une logistique « embarquée » pour assurer le ravitaillement tout au long d'une campagne chaque fois qu'il n'était pas possible de se nourrir sur le pays.

✓ Soit l'organisation de ligne approvisionnement entre des magasins et les armées en campagne, c'est l'origine de logistique savante.

A la fin du XVIème siècle et la première moitié du siècle suivant pour qu'apparaissent à nouveau des armées de plusieurs dizaines de milliers d'hommes et même de plus de cent mille hommes avec tous les problèmes logistiques que cela suppose.

L'Encyclopédie Britannica en émet l'hypothèse, le mot « logistique » ne vienne pas de logis plutôt que de logos. L'artillerie posait des problèmes insolubles de transport.

Il fallait bien trouver une solution à ces problèmes et ce fut le système des magasins mis en place par le Tellier et Louvois et qui sont les créateurs de la logistique militaire moderne.

Le grand tournant de l'évolution de la logistique aura lieu durant la 2ème guerre mondiale et plus précisément pendant les préparatifs du débarquement.

Contrairement aux allemands qui échouèrent dans l'invasion de la Grande-Bretagne à cause d'un manque de préparation des opérations.

Dans les années 50, les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2ème guerre mondiale tentèrent de transposer leur savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisation opérationnelle ne débuta que dans les années 60-70.

On observa dans un premier temps de l'optimisation disjointe (stocks, production...) ou la démarche était avant tout productiviste. Celle-ci visait à réduire le coût des opérations et à améliorer la circulation du flux sans chercher une optimisation globale des processus.

Les années 80-90 furent une phase de croissance de la logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise. A cet effet, l'entreprise passa ainsi dans une démarche de recherche des efficacités et de la maîtrise de ses coûts.

1.2. Définition, missions, activités et but de la logistique :

1.2.1. Définition :

Il existe de multiples définitions de la logistique :

A -Au niveau de l'entreprise :

La logistique au niveau de l'entreprise est :

- la 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 moment voulu⁵.

- « 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 »⁶.

- **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 qu'une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines et entrepôts, l'approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage, et la gestion des stocks manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées de la livraison. »⁷

- **La logistique** est définie comme étant « le déplacement et la manutention de biens (marchandises) du point de production jusqu'au point de consommation ou d'utilisation » (American Marketing Association, 1948).

⁵ Joël Sohier, la logistique, Vuibert, 3ème édition, Paris, 2002, P7

⁶ Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, lexique du commerce international, Bréal, Paris, 2008, P148.

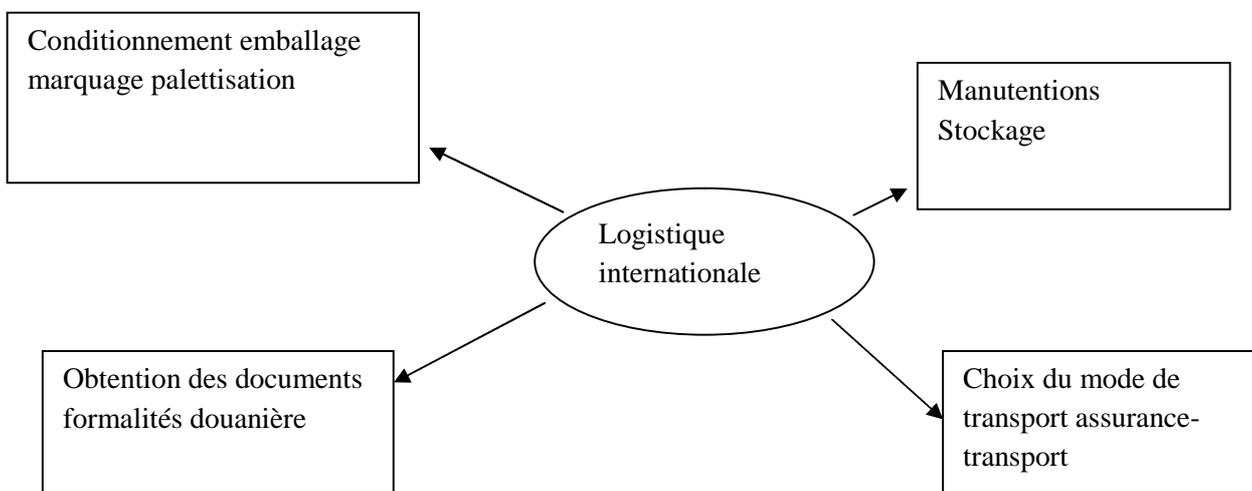
⁷ D.Tixier, H. Mathe et J. Colin, « la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux, Dunod, Paris, 1983, P12.

B - Au niveau international :

La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise.⁸

Dans le schéma suivant, on va présenter les différentes composantes de la logistique internationale.

Figure N°01: Les quatre composantes de logistique internationale :



Source: CORRINE Pasco, «commerce internationale »,4eme édition DUNOD, paris, 2002, p66.

1.2.2 La mission de la logistique au sein de l'entreprise :

La mission essentielle de la logistique au sein d'une entreprise est d'assurer la disponibilité des produits au bon endroit, dans la bonne quantité et au bon moment. Pour atteindre cet objectif, il convient de disposer de ressources adaptées pour gérer les flux de produits (matières premières, pièces détachées et produits finis), mais aussi les flux d'information et les flux financiers associés afin d'être en mesure de répondre aux besoins des clients.

La logistique consiste donc à gérer et à optimiser un ensemble de processus pour apporter un service au client tout en maîtrisant coûts qui y sont associés. Comprendre la

⁸ Robert Noumen, les éléments de base de la logistique internationale, Menaibuc, Paris, 2004, P5.

construction et la gestion des processus représente donc un enjeu de premier plan pour être en mesure de structurer sa politique logistique et sa performance.

1.2.3. Les activités et but de la logistique :

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de⁹:

- 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 de¹⁰ :

- 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...) ¹¹.

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

- les activités directement rattachées à la production interne des biens et des services (approvisionnement, fabrication, distribution, retours)
- 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).

⁹ www.logistiqueconseil.org, consulté le 20/02/2018

¹⁰ Idem

¹¹ www.logistiqueconseil.org, consulté le 20/02/2018

- les activités indirectes ou activités de soutien (sans un lien direct avec la production, mais nécessaires pour le déploiement des opérations).

A- 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 retours¹².

A1- La logistique d’approvisionnement :

L’approvisionnement regroupe l’ensemble des activités qui 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 matières.

A2- 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 ; maintenances entre unités de fabrication.

A3- 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. Elle intègre donc : l’administration des ventes (réception des commandes client, engagement sur les délais et planification des livraisons) ; la tenue des stocks et des magasins de produits finis ; la préparation des commandes (prélèvement, conditionnement et emballage, suremballage) ; l’expédition et enfin la gestion des réseaux de distribution (plates-formes de groupage et de dégroupage).

¹² Idem

A4- 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 :

- 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) ;

B- La logistique des transports :

La logistique des transports se décompose en trois principales activités : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules¹³.

B1- Détermination des réseaux de transport :

Il s'agit d'analyser les 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) ;
- Les 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.

¹³ www.logistiqueconseil.org, consulté le 20/02/2018

B2- 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.

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.

B3- 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).

C-La logistique de soutien :

La logistique de soutien consiste à la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités non techniques, indirectement liées à la production des biens et services, mais dont la nécessité est justifiée par leur disposition à faciliter cette production.

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 ;

1.3: Types et enjeux de la logistique

1.3.1 Types de la logistique :

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes¹⁴ :

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

b- Une logistique d’approvisionnement général : qui permet d’apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournisseurs de bureau par exemple).

c- Une logistique de production : qui consiste à apporter au pied des lignes de production, les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

d- Une logistique de distribution : celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui, les produits dont il a besoin.

e- Une logistique militaire qui vise à transporter sur un théâtre d’opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.

f- Une logistique de soutien née chez les militaires mais étendue à d’autres secteurs , aéronautique, énergie , industrie ,etc...., qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe , y compris a traversé des activités de maintenance.

g- Une activité dite de service après-vente qui est assez proche de la logistique de soutien avec cette différence quelle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l’expression « management de services » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera, cependant, de cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes de soutien différents et de l’utilisateur et dits *Third Party Maintenance* ;

h- Des reverse logistics, parfois traduites en France par « logistique à l’envers », « retro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui réparer, ou encore à traiter des

¹⁴ YVES.P. (2005). « Logistique production-distribution-soutien »,4^e édition, paris, édition DUNOD, p 4.

déchets industriels, emballages, produit inutilisable depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes.

I- Une distinction commode : est celle qui fait souvent entre les logistiques de flux , production et distribution, d'une part , et les logistiques de soutien, d'autre part , ces deux catégories de logistique ont, en effet, des caractéristiques assez différentes , les premières étant plus liées aux techniques de gestion de la production et aux techniques de marketing et de ventes, les deuxièmes étant plus liées à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement, développées dans le domaine militaire où dans celui de la maintenance des équipement techniques.

1.3.2. Les enjeux de la logistique :

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépende de la maîtrise du processus logistique.

La logistique conditionne:

- **la croissance de l'entreprise:** la stratégie implique une parfaite maîtrise des Problèmes logistiques ;
- **La maîtrise des coûts:** grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente. Ainsi la mise en œuvre d'une logistique intégrée.
- **Les possibilités d'externalisation des fonctions de l'entreprise:** l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des Spécialistes certaines opérations (la sous-traitance l'optimisation des flux de transports
- **La normalisation des produits et des processus de gestion:** l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et Produits, normes de coûts...) ;
- **La diversification de l'entreprise:** la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise l'élargir la gamme de ses activités.
- **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise :** grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

A la fin de cette section, on peut donc conclure que la fonction logistique, que ce soit au niveau de l'entreprise ou au niveau international joue un rôle très important, en ce sens qu'elle permet d'atteindre les objectifs.

1.4. Les flux logistiques :

Une entreprise est le lieu de rencontre d'un certain nombre de flux de produits, d'information ou financiers ¹⁵:

➤ Les premiers correspondent aux **flux physiques** : ils peuvent être déclinés en flux principaux (les matières premières, les composants, les produits semi-finis et produits finis), en flux annexes (les emballages et les contenants réutilisables, palettes, bacs plastique..) ainsi qu'en flux de retour liés au recyclage ou au service après-vente ;

➤ Les deuxièmes flux sont des **flux d'information** : ils peuvent être déclinés en flux principaux (prévisions et commandes fermes) et en flux annexes liés à la situation logistique des flux physiques, aux capacités et aux événements concernant les flux physiques ;

➤ Les derniers flux correspondent aux **flux financiers** : décomposables en flux principaux (acomptes et paiements par les « clients » des produits venant des « fournisseurs » et en flux additionnels (pénalités en cas de retards de livraison ou de retards de paiement.).

Section02 : Définition et composants de la logistique portuaire

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques, informationnels et financiers d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant aux besoins, et ce, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminées, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes. La logistique portuaire peut être définie comme étant l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port.

Dans cette section, nous aborderons la définition, types et activités de port ainsi que la définition de la logistique portuaire, composants, enjeux et prestataire logistique de la zone portuaire.

¹⁵ THIERRY. R. (2015). « Optimisez votre chaîne logistique », afnor édition, paris, P3.

2.1. Définition de port :

Le port, cet abri naturel ou artificiel pour les navires, est aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers. Un port est donc une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Il s'inscrit à l'intérieur d'un système de distribution de fret reposant sur la notion d'avant-pays et d'arrière-pays qui interagissent par le biais d'activités d'importation et d'exportations¹⁶.

2.1.1 Les types de port :

Des ports de toutes tailles existent, abritant de quelques barques, à des milliers de bateaux. Le port est un poumon des échanges internationaux dont le rôle est donc particulièrement important : les moments cruciaux d'un transport sont les déplacements en ligne des navires (vitesse, capacité, sécurité, fiabilité), mais aussi, et surtout les opérations aux extrémités de manutention, chargement et déchargement. Ces opérations sont pour la plupart longues et coûteuses. L'activité portuaire se compose de trois catégories de ports : les ports maritimes, les ports fluviaux et les ports secs. Les ports maritimes sont dans leur grande majorité, des ports autonomes qui sont des ports publics. Nous avons aussi des ports privés¹⁷.

a. Le port autonome :

C'est établissement public exerçant conjointement des missions de service public administratif et des missions de services publics à caractère industriel et commercial. Il est géré comme tout établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Placé sous la tutelle de ministère chargé des transports, Il bénéficie, comme un établissement public, d'une large autonomie de gestion. Le port autonome gère les installations portuaires situées dans les limites de sa circonscription (fluviale ou maritime). Il est chargé de l'exploitation et du public du port, travaux d'extension et d'amélioration, et assure également la gestion d'un domaine immobilier qui peut être important.

Les ports autonomes louent les terrains qu'ils occupent, contrairement aux grands ports maritimes qui sont désormais propriétaires (sauf pour le domaine naturel l'eau par exemple). Ils sont administrés par un conseil d'administration et dirigés par un directeur.

¹⁶ Moïse Donald Dailly, « Logistique et Transport international de marchandises », Guide pratique- 1ère Édition, Paris, 2013, p.88.

¹⁷ Moïse Donald Dailly, op-cit, p.89.

b. Les ports fluviaux :

Les ports fluviaux, appelés plus judicieusement ports intérieurs, se distinguent essentiellement des ports maritimes par leur position géographique et par leur mission économique. Les ports intérieurs peuvent être complémentaires aux ports maritimes en leur servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneurs. Les ports fluviaux, ou ports intérieurs sont sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal.

c. Les ports secs :

Ils sont situés à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises. Leurs fonctions sont les mêmes que ceux d'un port maritime, et comprennent des services de dédouanement. Le port à sec est une solution de stationnement des bateaux à terre, de la même façon que dans un port à flot (un emplacement terrestre destiné à accueillir les bateaux en dehors de leurs périodes de navigations). Il existe plusieurs types de ports spécialisés en cargo, dont il est possible de répartir sous deux catégories : les ports multifonctionnels et les ports monofonctionnels.

d. Les ports multifonctionnels :

Les ports multifonctionnels comme le port de Rotterdam qui fait 40 km de long sur 10 km de large et le port de New York qui offre plus de 1000km de jetées. Ces ports s'étendent sur de vastes territoires où une gamme de services de transport de marchandises et d'activités industrielles cohabitent par exemple, le modèle d'organisation que nous recommandons dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement et la promotion des exportations manufacturières : cluster transport et logistique et ZAZI (Zones franches d'Activités Industrielles Intégrées).

e. Les ports monofonctionnels :

Ils traitent un nombre restreint de produits, la plupart étant du vrac (matières premières), le port à pétrole du golfe persique ou encore les ports transitant le minerai en Australie en Afrique.

2.1.2. Les activités de port :

Il existe plusieurs activités de port :

a- Les activités portuaires non économiques :

L'aménagement des quais et des bassins, l'entretien et la sécurité des ouvrages portuaire (ex.: les routes, les barrières), la signalisation maritime, la surveillance du trafic, ainsi que la police portuaire font partie du service public à caractère administratif.

b- Les activités portuaires économiques d'intérêt général :

Appartiennent à cette catégorie : les activités de gestion du port et d'aménagement des accès maritimes, les services d'assistance à la navigation comme le pilotage, le remorquage, le lamanage.

c- Les activités portuaires économiques :

En général, il s'agit des activités qui ne participent pas à une mission d'intérêt public comme la manutention.

2.2. La logistique portuaire :

C'est un ensemble des moyens stratégiques et opérationnels permettant d'optimiser les fonctions intermodales dans la chaîne portuaire. C'est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port¹⁸.

2.2.1. Les composantes de la logistique portuaire :

L'accent serait mis sur quelques composantes de la logistique existante ou pouvant exister sur la plate - forme portuaire. Au nombre de ces composantes, nous pouvons distinguer¹⁹:

a- La manutention :

La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent une des

¹⁸ <http://www.leressac.com> consulté le 22.02.2018

¹⁹ Idem

composantes fondamentales de la logistique. C'est d'ailleurs le secteur de la logistique qui a le plus évolué au cours de ces dernières décennies

b - L'entreposage :

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage.

2.2.2. Les enjeux territoriaux :

Parmi les enjeux territoriaux, il existe :

a-La polarisation du territoire :

Il s'agit du positionnement du territoire comme un pôle logistique. C'est la capacité de ce dernier à regrouper et polariser des activités et des services plus avancés (des hôpitaux, des universités, sièges sociaux des grandes banques et entreprises...) ainsi qu'un environnement technique et urbain adéquat.

Donc, la disponibilité des services logistiques efficace est un élément fort important pour cette polarisation.

b -La valorisation du territoire :

il s'agit de la mise en valeur des ressources et des potentialités du territoire, à travers l'ancrage d'activités, la création de valeur ajoutée, une cohésion économique et sociale et une meilleure répartition des équipements et des infrastructures afin de réduire les disparités entre les régions.

Dans cette perspective, la logistique portuaire doit devenir un instrument de la compétitivité nationale, par la promotion de territoires attractifs.

c -Le désenclavement territorial :

Il se manifeste par une meilleure accessibilité des personnes aux services et à différentes infrastructures localisées sur le territoire.

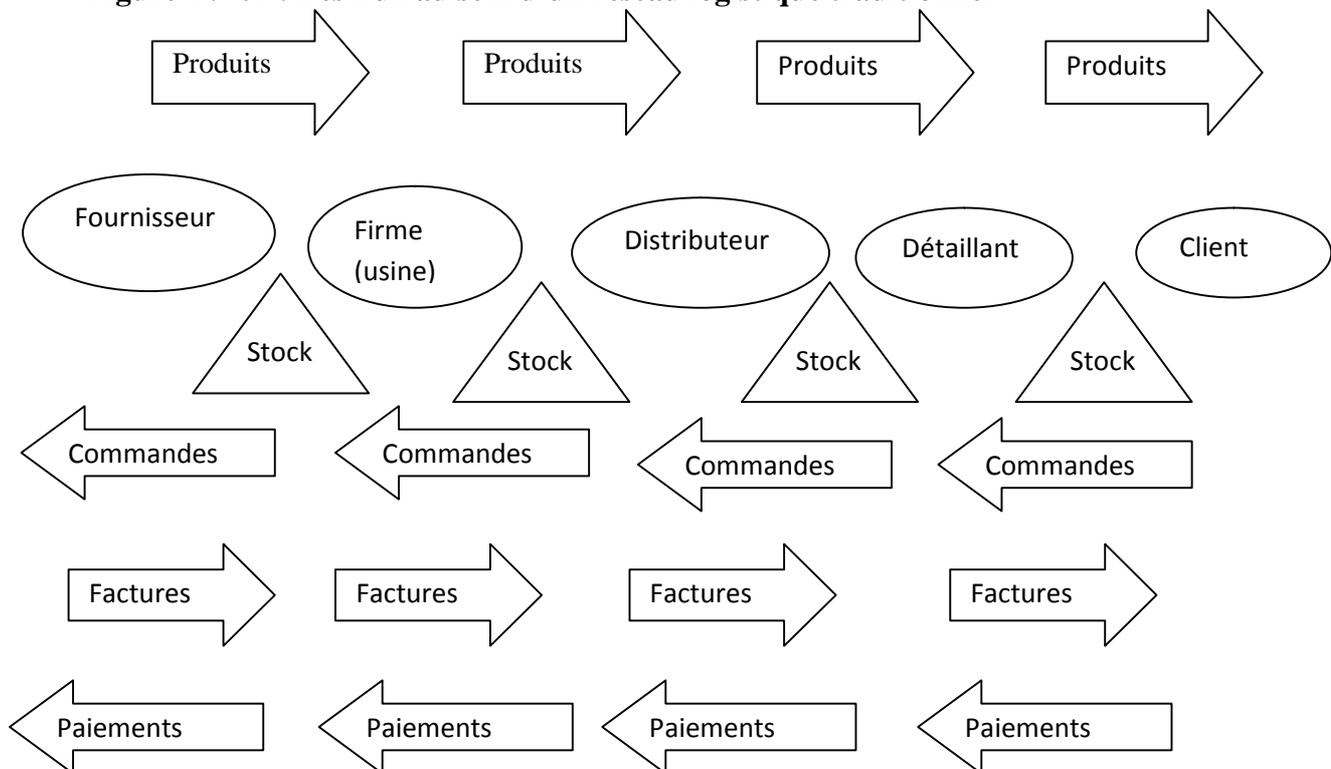
Cette accessibilité sera favorisée par la disponibilité et la fiabilité des réseaux et des infrastructures de connexion.

Pour réaliser un développement durable basé sur l'ensemble de ces enjeux, il faut que les aménageurs accordent une grande importance à la multi modalité du pôle portuaire, et à la bonne gouvernance fondée sur la notion de coopération conflictuelle entre les collectivités locales et les autorités portuaires.

Finalement, 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. Elle est aussi une démarche permettant de rendre plus rapide et plus efficiente que rapide les différentes opérations d'un port.

Dans le schéma suivant, on va présenter les flux au sein d'un réseau logistique traditionnel :

Figure N° 02 : Les flux au sein d'un réseau logistique traditionnel



Source : THIERRY Roques, op-cit, P4.

2.3 .Les prestataires logistiques de la zone portuaire :

Parmi les prestataires logistiques de la zone portuaire, il existe :

a. Les clients du port:

On distingue les armateurs et les chargeurs :

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

b. Les services aux navires:

Les services aux navires sont :

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

c. Les services administratifs :

Il existe dans les services administratifs :

- **L'autorité portuaire** : le PAD (Port autonome de Douala)

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.

Il met au point et fait respecter les divers règlements de police et d'exploitation et il est prestataire de services pour les entreprises portuaires et assure la promotion des activités du port.

• **Le GUCE (Guichet Unique des opérations de Commerce Extérieur)**

Il regroupe en un seul lieu de nombreux services :

- Les douanes
- Les banques
- Les services vétérinaires et phytosanitaires

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

d. Les services à la marchandise :

Les commissionnaires de transport, les transitaires, les consignataires de la marchandise, les commissionnaires en douane 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.

e. 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

f. 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).

Conclusion :

Pour conclure ce chapitre, la fonction de la logistique consiste à livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment, elle est devenue la préoccupation majeure des entreprises.

L'importance et la complexité de la logistique au sein de l'entreprise pourraient se comparer au fonctionnement d'un orchestre symphonique lors d'un concert de même manière, afin de gérer les flux qui la traversent pour répondre de manière optimale aux besoins de ces clients.

Dans le cas d'une entreprise portuaire, nous avons pu définir la logistique portuaire en évoquant les différents types de ports. La complexité de la logistique portuaire peut se résumer dans sa configuration, l'analyse de ses opérations, le pilotage de ses différents flux et à l'évaluation de ses performances.

Chapitre II :

La logistique dans le commerce international

Introduction :

Le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) et de services entre au moins deux pays. Les flux de services sont pris en compte dans la mesure où leur part progresse rapidement dans les échanges internationaux (surtout le transport, le tourisme et les services aux entreprises). Généralement sous l'appellation « commerce international », on trouve tout ce qui concerne l'organisation des échanges entre deux ou plusieurs pays : la logistique internationale, les techniques douanières, les solutions de financement (mode de règlement des opérations internationales), la gestion des risques liés à ce type d'échange (risque de change, fiscal, juridique, politique...). De ce fait, l'activité du commerce international est un ensemble complexe de par la multitude d'aspects nécessaires à la maîtrise de ces échanges hors des frontières d'un pays.

Dans ce chapitre, nous présenterons, d'abord, des généralités sur le commerce international ainsi que leur évolution, les théories et institutions du commerce international, ensuite, les intervenants, les métiers de la logistique internationale, incoterms et l'assurance de transport des marchandises.

Section 01 : Généralités sur le commerce international

Le commerce international est le commerce entre plusieurs pays (au niveau mondial), par exemple la France et l'Allemagne. Pour faire du commerce international, il faut importer et exporter des produits. Exporter veut dire que l'on vend des produits aux autres pays et qu'on les transporte jusqu'à ces pays. Importer veut dire que l'on achète des produits aux autres pays. On peut importer et exporter des produits par les voies : -maritime (bateau) -aérienne (avion) -ferroviaire (train) -routière (camions).

1.1. Evolution du Commerce International :

Avant 1800, le commerce entre les nations peut être expliqué par deux grands motifs, selon que l'on raisonne sur les importations ou sur les exportations. Le premier principe explicatif est celui de l'indisponibilité des biens : un pays importe ce qu'il ne peut pas produire, en général, pour des raisons d'ordre climatique ou bien en l'absence de certains minéraux sur le territoire national. Le second est celui de la recherche des débouchés pour

les productions nationales dans les deux cas, il n'est pas vraiment indispensable de construire une théorie pour expliquer les mouvements internationaux de marchandise¹.

1.1.1. La période 1800-1913 :

C'était le siècle de rupture, vu les nouveaux changements que le monde a enregistré durant cette période, on peut citer quelques principaux facteurs comme :

- La révolution industrielle qui a permis sans précédent des échanges.
- La révolution démographique ou la population du monde est multipliée par 3.
- La diversification des systèmes bancaires et le développement des bourses.
- La révolution des transports et l'organisation des marchés internationaux.

Ces facteurs, et beaucoup d'autres, ont contribué à l'épanouissement du commerce international où il a augmenté au 18^e siècle à un rythme supérieur à celui de la production mondiale, notamment sa multiplication par 25 durant cette période².

1.1.2. La période 1913-1945 :

Le début de cette période est marqué par la spécialisation des pays européens dans la production et l'exportation des produits manufacturés et l'importation des matières premières des autres régions du monde comme l'Afrique.

Les échanges internationaux augmentent plus rapidement que la production mondiale impliquant une interdépendance croissante des nations. Les premiers pays commerçant, à développer leur commerce extérieur étaient la Grande Bretagne puis la France et suivirent d'autres. Toutefois, cette période est marquée par des troubles politiques, sociaux et économiques, notamment les deux guerres mondiales (entre 1914-1918 puis entre 1939-1945) et la crise économique (1921-1929)³.

1.1.3. La période 1945-1990 :

Cette période se caractérise par un commerce hiérarchique après la seconde guerre mondiale, marqué par la naissance d'une nouvelle puissance (Etats-Unis) et le recul de l'Europe.

¹ Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 8e édition, 2002, Paris, p.7.

² Ibid, p-08.

³ Ibid, p-11

En effet, l'essentiel du commerce mondial s'effectue au sein du monde industriel « 70% du commerce total ». Les pays en voie de développement, en réalisent un peu plus d'un quart (27%) et les pays en transition seulement (3%). La majeure partie de ces échanges est réalisée à l'intérieur de la « triade » : les quatre cinquièmes des échanges internationaux ont pour origine et/ou pour destination l'un des trois pôles⁴.

En outre, les pays du « Nord » commercent surtout entre eux : les trois quarts de leurs exportations sont destinés à d'autres pays du « Nord » tandis que l'intégration commerciale est faible pour les pays du « Sud » qui commercent principalement avec le « Nord ».

Le commerce « Nord-Nord » constitue donc le moyen lourd du commerce mondial jusqu'à 1970, l'essor du commerce international des pays industriels a été plus rapide que celui des pays développés. Il en a résulté alors une tendance à la marginalisation des pays du tiers monde dont la part dans le commerce mondial a régulièrement baissé (27% en 1952, 17,5% en 1970)⁵.

Pendant la décennie 70, les deux chocs pétroliers ont provoqué un retournement qui a permis aux pays développés de retrouver en 1980 leur position de 1952. En revanche les années 80 ont marqué une nouvelle régression avec le choc pétrolier et la chute des prix de la plus part des matières premières.

1.1.4. La période 1990:

Le début des années 90 semble montrer à nouveau un déplacement du centre d'impulsion du commerce international vers les pays du sud, les exportations des pays en voie de développement ont crû en volume de plus de 9,5% à partir de la fin de 90. Cette période est marquée par l'instauration des institutions internationales⁶.

En 1998, la crise des pays émergents (notamment asiatiques) entraîne une rupture de la dynamique des échanges. En effet, la sortie des capitaux (entre autres) de ces pays va les plonger dans une violente récession. Plusieurs pays émergents vont alors faire évoluer leur stratégie économique pour devenir mercantilistes et ainsi accumuler des devises et pouvoir faire face à ce type de situation.

⁴ MUCCHIELLI.J.L. « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005, p 30.

⁵ Ibid, P-31

⁶ Michel RAINELLI, op-cit, PP 13-18.

Ensuite, en 2000 et 2001, interviennent respectivement la crise de la bulle internet et l'intégration de la Chine au sein de l'OMC, ce qui marque le début d'une nouvelle ère du commerce international. En effet, dans le même temps, les pays émergents développent leur stratégie basée notamment sur le faible coût de leur main d'œuvre pour attirer les multinationales afin qu'elles produisent dans leurs pays pour ensuite réexporter tout ou partie de cette production dans les pays industrialisés (Europe et Etats-Unis en tête). Dès lors, les chaînes de valeur (ensemble des étapes nécessaires à la fabrication d'un produit) s'allongent, se fragmentent et se complexifient, nécessitant ainsi l'intervention de plusieurs intermédiaires et la multiplication des échanges entre les pays car les composants d'un même produit passent plusieurs fois les frontières. Au niveau comptable, ce phénomène accroît les chiffres du commerce extérieur qui augmente de près de +70% entre 2000 et 2007. La crise de 2008-2009 vient alors stopper net cette dynamique avec un effondrement brutal du commerce international⁷.

1.2. Les théories du commerce international :

Les théories qui ont contribué à l'évolution du commerce international sont celle d'Adam Smith, David Ricardo et de Heckscher, Ohlin et Samuelson.

1.2.1. La théorie d'avantage absolu d'Adam Smith :

En 1776, Adam Smith publie son célèbre ouvrage (Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations). Selon Smith, la division du travail permet d'augmenter la productivité des individus et des entreprises. Les uns et les autres étant plus productifs dans leur domaine respectif, la quantité de biens produits s'accroît, et leur coût diminue. Pour être viable, cette spécialisation suppose toutefois qu'il y ait des échanges entre les producteurs ; autrement, chacun d'eux devrait produire ce qui est nécessaire à sa propre subsistance⁸.

1.2.2. La théorie de l'avantage comparatif du David Ricardo :

En 1817, dans les principes de l'économie politique et de l'impôt, David Ricardo pousse plus loin la réflexion amorcée par Adam Smith en proposant le principe de

⁷ OMC, Rapport sur le commerce mondial, 2013, site web : <https://www.bsi-economics.org>, date de consultation : 02-04-2018

⁸ PANET-RAYMOND (A). ROBICHAUD (D), «le commerce international : une approche nord-américaine » édition Chenelière Education ; Canada, 2005, p11

l'avantage comparatif. Selon ce principe, un pays a intérêt à échanger un bien avec un autre pays, même s'il ne dispose pas d'un avantage absolu par rapport à ce pays.⁹

1.2.3. Théorie des coûts relatifs de HOS :

Cette théorie a été approfondie au XXe siècle par les économistes Heckcher, Ohlin et Samuelson qui ont cherchés à comprendre les différences de coûts comparatifs entre les pays et à appliquer, dans leur théorie du commerce international, les principes de l'analyse marginaliste. Ils ne raisonnent plus dans le seul cadre de coûts mesurés comme précédemment par des écarts de productivités de l'unique facteur de travail. Ils expliquent l'échange international par l'abondance ou la rareté relative des divers facteurs de production dont sont dotés les pays. En fonction de la loi économique simple qui consiste à dire que tout ce qui est rare est cher, une économie doit se spécialiser dans les activités qui réalisent le plus intensément le facteur de production dont elle dispose en abondance. Elle a intérêt à exporter ces biens et à importer ceux qui utilisent le facteur de production pour lequel elle est le moins bien dotée.¹⁰

1.3 - Les Institutions du Commerce International :

L'interdépendance économique croissante des nations rend celles-ci tributaires des organisations et institutions économiques internationales qui coordonnent les actions monétaires, financières et commerciales à l'échelle mondiale. En matière de commerce international, les institutions jouent un rôle prépondérant.

1.3.1. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA) :

Fondé à Vienne (Autriche) en 1926, la FIATA est la plus grande organisation non gouvernementale du monde dans le domaine des transports, elle représente aujourd'hui une industrie couvrant environ 40000 transitaires et entreprises de logistique, employant environ 8 millions de personnes dans 150 pays. Elle a une voix consultative auprès d'organisations telles que : ECOSOC (conseil économique et sociale), CNUCED (la conférence des nations unies sur le commerce et le développement). La FIATA est le représentant de l'industrie

⁹PANET-RAYMOND (A). ROBICHAUD (D), op-cit, p 13.

¹⁰Idem

d'organisation de transport auprès d'organismes comme la chambre du commerce internationale l'organisation mondiale des douanes¹¹.

1.3.2. La Banque Mondiale (BM) :

La BM, devenue en 2007 le groupe de la banque mondiale, est une alliance de cinq organisations internationales créées pour lutter contre la pauvreté en apportant des financements aux états en difficulté. La plus grande organisation de ce groupe est la banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD). Son fonctionnement est assuré par le versement d'une cotisation réglée par les états membres.

Son siège est à Washington. Le président est élu pour cinq ans par le conseil des administrateurs de la banque. Elle fait partie des organismes composent l'organisation des nations unies (ONU)¹².

1.3.3 Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) :

Crée en 1964, la CNUCED vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon a favoriser leur essor, elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent a orienté le débat et les réflexions actuels sur la politique générale du développement, en s'attachent tout particulièrement à faire en sort que les politiques nationales et l'action internationale concourt ensemble à faire naître le développement durable¹³.

1.3.4. Chambre du Commerce Internationale (CCI) :

La CCI représente mondialement les entreprises et a pour objectif de favoriser les échanges et l'investissement, l'ouverture des marchés aux biens et aux services, et la libre circulation des capitaux. Elle compte comme membre des milliers d'entreprises présentées dans 130 pays, son secrétariat international se trouve à Paris. La chambre de commerce internationale rédige depuis plusieurs années des règles ou contrats types dans tous les domaines de la vie des affaires. Ces règles sont souvent reprises dans tous les domaines de la vie des affaires¹⁴.

¹¹ <https://Annuaire.logistiqueconseil.org>, date de consultation : 28-04-2018

¹² Idem

¹³ Idem

¹⁴ Idem

1.3.5. Organisation Mondiale des Douanes (OMD) :

L'OMD est un organisme intergouvernemental dont la mission est de soutenir les administrations des douanes pour leur assurer une plus grande efficacité. Son siège est à Bruxelles, elle compte 161 membres et son objectif se résume à assurer le plus haut degré d'harmonisation et d'uniformité des régimes douaniers¹⁵.

1.3.6. Organisation Mondiale du Commerce (OMC) :

L'OMC est la seule organisation internationale qui s'occupe de la règle régissant le commerce entre les pays. Au cœur de l'organisation se trouve les accords de l'OMC, négociés et signés par la majeure partie des puissances commerciales du monde et ratifiés par leurs parlements. Le but est d'aider les producteurs de marchandises et de service, les exportateurs et les importateurs à mener leurs activités. Elle a été créée le 01.01.1994, elle compte 162 membres, son siège est à Genève en Suisse et son budget est de 197 millions de francs de franc Suisse. L'OMC a comme fonction¹⁶:

- Administration des accords commerciaux de l'OMC.
- Cadre pour les négociations commerciales.
- Règlement des différends commerciaux.
- Suivi des politiques commerciales nationales.
- Assistance technique et formation pour les pays en développement.
- Coopération avec d'autres organisations internationales.

1.3.7. Commission des Nations Unies sur le Commerce International (CNUDCI) :

La CNUDCI étudie un projet de loi pour l'unification des règles du commerce international, afin d'uniformiser les pratiques commerciales et de les adapter à l'évolution des techniques de transport et de logistique.

La CNUDCI contribue à la promotion de l'état de droit dans les relations commerciales et le commerce international ainsi qu'à la construction de l'état de droit au sens large aux niveaux national et international. Ses activités constituent un point d'articulation entre les deux mais également entre le droit public et le droit privé. Les

¹⁵ <https://www.douane.gouv.fr>, date de consultation : 02-04-2018

¹⁶ <https://www.wto.org>, date de consultation : 02-04-2018.

réformes normatives qui sont issues de ses travaux ont, de ce fait, un impact sur le développement économique et commercial des Etats¹⁷.

1.3.8. Fond Monétaire International (FMI) :

Le FMI est une organisation regroupant 189 pays. Il a pour mission de promouvoir la coopération monétaire internationale, de garantir la stabilité financière, de faciliter les échanges internationaux, de contribuer à un niveau élevé d'emploi et à la stabilité économique et de faire reculer la pauvreté.

Le FMI occupe une position centrale dans le système monétaire international, c'est-à-dire dans le système des paiements internationaux et des taux de change entre les monnaies nationales qui permet les transactions internationales.

L'institution a pour but de prévenir les crises systématiques en encourageant les pays à adopter des politiques économiques saines ; comme son nom l'indique, elle est en même temps un fonds auquel les états membre qui ont des besoins de financement temporaires peuvent faire appel pour remédier à leurs problèmes de balance de paiement¹⁸.

Section 02: La logistique internationale

A travers la logistique internationale, lorsqu'une marchandise est exportée, le principal souci de l'exportateur réside dans la bonne exécution de la distribution de la marchandise qui doit arriver à bon port sans dégradation, sans blocage lié à la réglementation des pays traversés et de destination, dans les délais prévus et selon le coût estimé. Dès la sortie des entrepôts, toutes les étapes de la logistique de distribution constituent la logistique internationale, dépassant largement le domaine du transport international¹⁹.

Après avoir défini les ports, ses activités et la logistique portuaire dans le chapitre précédant, on va présenter dans la deuxième section les intervenants, les métiers de la logistique à l'international, les incoterms et l'assurance de transport à l'international.

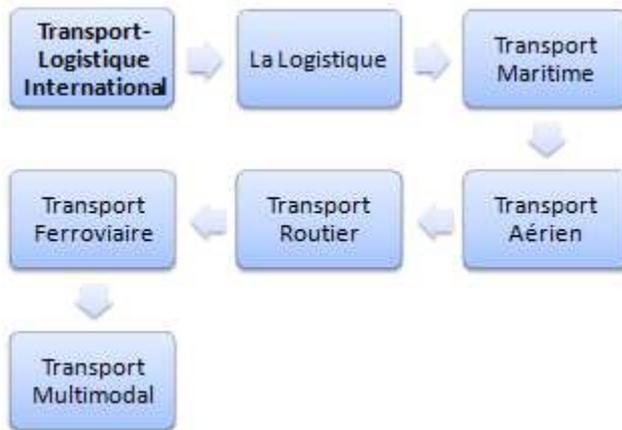
Dans le schéma suivant, on va présenter les différents transports logistiques :

¹⁷ <https://www.uncitral.org>, date de consultation : 29-04-2018

¹⁸ <https://www.imf.org>, date de consultation : 03-04-2018.

¹⁹ <http://www.lauyan.com/fr,consultéle30/03/2018>.

Figure N° 03 : Transport, logistique internationale.



Source : <http://fr.reingex.com/Transport-Logistique-Internationale.shtml> consulté le 26.05.2018

2.1. Les intervenants de la logistique internationale :

Les principaux intervenants en transport international de marchandise sont²⁰ :

2.1.1. Le chargeur qui 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.

2.1.2. Le groupeur de marchandises qui 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 expéditeurs. C'est un intervenant très présent en transport routier et en transport aérien.

2.1.3. Le transitaire(ou commissionnaire de transport) qui 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 marchandises qui font l'objet de transport successifs : le mode de transport, l'itinéraire, le choix du transporteur, les frais directs et connexes, etc.

2.1.4. 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) ;

²⁰ Naji JAMMAL, COMMERCE INTERNATIONAL, mondialisation, enjeux et application ,édition du renouveau pédagogique INC, 2 éme édition canada, 2009, P339.

2.1.5. Le transport aérien qui cordonne le transport aérien et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport ferroviaire) ;

2.1.6. L'agent de fret aérien qui se charge d'acheminer aux compagnies aériennes la marchandise qui doit être expédiée par avion ;

2.1.7. Le courtier en transport routier de marchandise qui sert d'intermédiaire entre le groupeur et le transporteur ;

2.1.8. L'affréteur routier qui un agent qui nolise les camions pour le compte de son employeur.

2.1.9. Le transporteur qui est la personne qui, par contrat, se charge de transporter la marchandise (transporteur routier, ferroviaire, aérien, maritime,....

2.1.10. Le courtier en douane (ou commissionnaire en douane) qui accomplit les formalités douanières pour le propriétaire de la marchandise transportée.

Il y a lieu à signaler que le transitaire offre des services de:

- Conseil dans le choix de transporteur approprié ;
- Négociation de l'entente avec le transporteur ;
- Préparation des documents de transporteur ;
- Coordination et de suivi du transport de la marchandise du point d'origine au point d'arrivée ;
- Conseil sur l'emballage et le marquage ;
- Entreposage de la marchandise, au besoin ; Souscription d'une assurance pour couvrir les dommages qui pourraient être causés à la marchandise.

La souscription d'une assurance pour couvrir les dommages qui pourraient être causés à la marchandise.

2.2 Les métiers de la logistique à l'international :

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 automobile²¹.

2.2.1 : Le technicien d'achat import/export :

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import /export à l'arrivage 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.)

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

2.2.2 : Le 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 : le 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 : la 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 : l'enregistrement des entrées et sorties de produits, le 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, emballeur 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

²¹<http://www.logistiqueconseil.org>, consulté le 06/03/2018

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.

2.2.3 Le 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 ordonne 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.
- 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.

2.2.4 L'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'arrivée).

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 de réception d'un avis d'expédition, émet l'ordre de transit et confie le dossier au transitaire local et commissionnaire agréé en douane. Il occupe aussi du suivi du poste d'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de livraison convenu.

2.2.5 Le 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.

2.2.6 Le 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 :

- 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 de véhicules ;
- Il s'assure du respect de 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.

2.2.7 Le logisticien :

Le logisticien dans l'entreprise prend en charge l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à ordonner 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.

2.3 Les incoterms :

2.3.1 Définition de l'incoterm :

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms), et sont définis par la Chambre de commerce Internationale. Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport. Les incoterms

ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison²².

2.3.2. Le classement des Incoterms :

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

a. Le classement en fonction du risque :

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en :²³

- « vente au départ », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.
- « vente à l'arrivée », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur. Sur les onze incoterms :
 - Huit sont des incoterms de « vente au départ » : (EXW, FCA, FAS, FOB CFR, CIF, CPT, CIP).
 - trois sont des incoterms de « vente à l'arrivée » : (DAT, DAP, DDP).

b. Le classement en fonction des modes de transport :

La distinction porte sur les incoterms qui sont présentés dans le tableau suivant:²⁴

Tableau N°01: Classification des incoterms selon les modes de transport, tout mode de transport

Famille	Incoterms
Tout mode de transport	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP
Transport maritime ou fluvial	FAS, FOB, CFR, CIF

Source : Réaliser par nos soins à partir de l'ouvrage le petit export de G.LEGRAND et H MARTINI.

²² Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008, P 6.

²³ J.BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p82.

²⁴ <http://www.international-pratique.com/Incoterms.15.0.html>, consulté le 20/05/2018.

c. Classement 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).

2.3.3. Choix de l'incoterm :

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur. Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin²⁵.

On va présenter dans le tableau suivant les quatre groupes d'incoterms.

Tableau N° 02 : Les quatre groupes d'incoterms

Groupe E		Incoterm d'obligation minimum pour le vendeur	EXW....
Groupe F	Free ou franco	Le vendeur n'assume ni les risques, ni les couts du transport principal	FCA..., FAS..., FOB...
Groupe C	cost or corrige, coût ou port	Le vendeur assume les couts du transport principal, mais pas les risques.	CFR..., CIF..., CPT..., CIP...
Groupe D	Delivred ou rendu	Le vendeur assume les couts et les risques du transport principal	DAF..., DES..., DEQ..., DDU..., DDP...

Source : Corinne PASCO, « Le commerce international », express, 4e édition, 2002, paris, p61.

2.4- L'assurance transport des marchandises :

Pour des raisons relevant, notamment aux nombreux risques liés aux différents modes de transport; aux limites de responsabilité des transporteurs et aux limites également

²⁵ Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, op-cit, P 7.

d'indemnisation prévues dans les conventions internationales et les lois internes, l'assurance transport de marchandise est indispensable, voire obligatoire, dans la chaîne logistique internationale. Avant de présenter les différents types de l'assurance dans le transport, nous présenterons leur définition, leur contenu et leurs intervenants.

2.4.1 Définition du contrat d'assurance a l'international :

L'assurance « est un contrat par lequel l'assureur s'oblige moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat ». ²⁶

a. Contenu du contrat d'assurance :

Une police d'assurance est le document contractuel qui régit les relations entre l'assureur et l'assuré. Ce document comprend en particulier : ²⁷

- La liste des événements garantis, avec les exclusions éventuelles ;
- La garantie, c'est-à-dire l'assistance apportée à l'assuré en cas de sinistre ;
- Les obligations de l'assuré, c'est-à-dire les mesures de prévention éventuelles afin de diminuer le risque, les délais de déclaration à l'assureur en cas de sinistre, le montant et les conditions de paiement de la prime et les possibilités de réalisation de la police ;
- Les obligations de l'assureur, c'est-à-dire les délais de paiement de l'indemnisation.

b. Les intervenants dans le contrat d'assurance a l'international:

Il existe :

- **L'assureur** : il donne sa garantie financière
- **Le souscripteur** : il demande l'assurance et paye la prime
- **Le bénéficiaire** : qui sera le bénéficiaire, en cas de réalisation du risque (sinistre).

c. L'étendu de l'assurance transport :

Concernant la durée, en principe l'assurance dure plus longtemps que la durée du transport. Elle est de 15 jours après l'arrivée aérien ou routier, ou 60 jours après le

²⁶ www.blog.wikimemoires.com. Consulté le 26.05.2018

²⁷ Idem

déchargement en maritime. Pour ce qui est du trajet couvert, l'assurance est prise du domicile à domicile, elle peut donc couvrir plusieurs modes du transport²⁸.

2.4.2. Types de polices d'assurances

On distingue pratiquement quatre types de polices d'assurances, réparties en fonction de la taille et la fréquence des flux de marchandises gérées entre l'assureur et l'assuré²⁹.

a. Police au voyage :

Cette police couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement et le port de débarquement sont connus. Autrement dit, elle concerne une expédition unique, sur un trajet bien déterminé.

b. Police à alimenter :

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire par mesure de simplification, une police à alimenter dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition. Elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

c. Police d'abonnement :

Particulièrement adaptée aux besoins des sociétés qui importent et qui exportent fréquemment des marchandises de nature variée en provenance ou à destination des pays différents, elle est d'usage courant. La police d'abonnement couvre automatiquement toutes les expéditions de l'assuré, sans qu'il ait à faire de déclaration préalables, ni connaître les envois effectués par ses préposés ou mandataires. La seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs.

La police d'abonnement est renouvelable d'année en année par tacite reconduction, les deux parties ayant en principe la possibilité de la résilier sous préavis d'un mois.

²⁸ Idem

²⁹ www.blog.wikimemoires.com. consulté le 26.05.2018

Cette police a donc des avantages pratiques considérables : absence de formalisme, automaticité, économie de temps et des frais. Ces avantages impliquent évidemment pour l'assuré l'obligation d'affecter à la police la totalité de ses expéditions.

Conçue pour satisfaire les besoins très variés du commerce international du commerce international, la police d'abonnement comporte de nombreuses modalités d'application permettant de l'adapter aux situations et aux circonstances particulières. A cet égard, il convient de mentionner les contrats au chiffre d'affaires dont l'usage s'est généralisé dans le cadre des polices d'abonnement.

d. La police tiers-chargeur

C'est la police que le transitaire met à la disposition de ses clients. C'est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique. En effet, l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

2.4.3. Les types d'avaries :

Il existe :

a. Les avaries particulières :

Elles concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui proviennent soit d'évènements majeurs survenant au cours du transport (nauffrage, accident de la route, déraillement, etc.) soit concernant uniquement la marchandise (chute, perte).

b. Les avaries communes :

C'est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Le terme désigne les dommages résultants de décisions prises pour « sauver le navire et donnant lieu à contribution : les frais et les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et les propriétaires de la cargaison, proportionnellement à la valeur de chaque expédition. Ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes mises en jeu sont considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer.

2.4.4. Les risques couverts et les risques exclus :

Les polices couvrent tous les types de marchandises en dehors de moyen de transport lui-même. Les risques exclus sont presque les mêmes dans chaque garantie. C'est à l'assurance d'établir l'existence de l'exclusion qu'il désire invoquer

Conclusion :

Au terme de ce chapitre, nous avons présenté le commerce international qu'est une discipline qui concerne les opérations d'achat et de vente des marchandises réalisés entre espaces économiques nationaux, il s'agit d'un aspect plus dynamique dans ce sens que tout ce qui est produit quelque part est vendu, et consommé ailleurs. Il est divisé en commerce, d'importation, d'exportation et du transit.

Dans un deuxième point, nous avons présenté brièvement l'importance de la logistique dans le commerce international tout en essayant d'expliquer la notion de la logistique internationale, en procédant par, métiers et les domaines de la logistique à l'international, les incoterms et l'assurance.

De ce fait, la logistique dans un contexte international présente des différences par rapport au contexte national. Le terme qui caractérise le mieux l'approche internationale est l'incertitude. C'est, ainsi, que devra évoluer dans des environnements éloignés géographiquement et culturellement.

Chapitre III :

La place de la logistique dans le commerce international

Introduction :

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur le bord d'un lac ou en certains endroits d'un cours d'eau important, il peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout recevoir et abriter les navires, et leur permettre l'amarrage ou l'accostage à quai, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour. Le port lui-même est aménagé avec des jetées, des quais, des pontons et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire, etc.).

Avec pour objectif et souci d'optimiser la qualité ainsi que la fiabilité de ses prestations de service en direction, notamment, des navires, l'Entreprise Portuaire de Bejaïa (EPB) s'est engagée dans une politique d'investissements porteurs «à la mesure de ses moyens et de son trafic», et ce afin de «fournir aux navires des équipements performants et leur assurer ainsi des escales productives». Ce volet, et pas des moindres de la dynamique de gestion du port, s'inscrit, selon les responsables de l'entreprise, dans «une démarche qui aboutira à terme à intégrer une politique d'insertion du port dans un système de réseautage, pour l'élever aux dimensions d'un port de troisième et quatrième génération, tendance d'évolution nettement affirmée dans le monde».

Ce chapitre est divisé en trois sections, la première sera consacrée à la présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia, la deuxième est consacré à la Présentation des fonctions logistiques portuaires, on termine par l'analyse des résultats de l'entretien par questionnaire.

Section 1 : Présentation de 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 1er port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié pour les trois systèmes ISO 9001.2000 pour la qualité, ISO 14000 pour l'environnement et OHSAS 18001 pour l'hygiène, santé et sécurité au travail, et à avoir ainsi installé un système de management intégré. ¹

¹ Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86.

1.1 Historique :

Le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. C'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Béjaïa aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. 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 Béjaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.²

1.1.1 Historique de création de l'EPB :

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.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné 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 Bejaïa ; est transformée en Entreprise

² Brochure de l'EPB P04 ,2015.

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 3.500.000.000 Da, détenues à 100% par les Services Portuaires, par abréviation « SERPORTS SPA ». ³

1.2 Situation géographique:

Le port de Bejaïa est délimité⁴ :

- 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.

1.2.1Mouillage :

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.

1.3. Données techniques et équipements :

1.3.1.Données techniques :

• **Accès du port :** le port de Bejaïa est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et dragué à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à -12m et la passe de la Casbah, large de 125m et dragué à -12m.

• **Infrastructures portuaires :** Le port de Bejaïa s'étale sur une superficie totale de 79 hectares. Sa surface d'entreposage s'étend sur 422.000 m² couverts. Il dispose de plus 3000 ml de quai, répartis entre 16 postes à quais pour navires de marchandises générales, 03 postes à quais pour navires pétroliers, un poste RO/RO et un poste gazier.

³ Brochure de l'EPB P10 ,2015

⁴ Brochure de l'EPB p12,2015

. Les ouvrages de protection : Jetées

Le tableau suivant présente les différents ouvrages de protection.

Tableau n°03 : les ouvrages de protection, Jetées

Jetées	Longueurs	Profondeurs
Jetée Est	650 ml	Entre 0 et 16m
Jetée Sud	450 ml	Entre 10 et 13m
Jetée du large	1500 ml	Entre 6 et 10 m
Jetée de fermeture	800 ml	Entre 0 et 6m

Source : Brochure de l'EPB, P15, 2015

• Les bassins

Le port de Béjaïa est constitué de 3 bassins :

- Avant port : surface 75 HA
- Vieux port : surface 26 HA
- Arrière port : surface 55 HA

• Les passes :

Le port de Bejaïa est constitué de 3 passes :

- passe d'entrée : longueur = 320 ml
- passe Abdelkader : longueur = 110 ml
- passe de la casbah : longueur = 125 ml

• Les ouvrages d'accostage : Quais

Ce tableau présente les ouvrages d'accostages :

Tableau N° 04: Les dénominations du quai

Dénomination du Quai	N° des postes à quais	Bassins	Profondeurs (m)	Longueurs
Port pétrolier	01 à03	Avant port	10 à 13,5	710 ml
Quai Nord	06 et 07	Vieux port	08	75 ml
Quai Ouest	08 à 11	Vieux port	09	420 ml
Quai de la Casbah	12 à 13	Vieux port	08	257 ml
Quai de la Passe	14	Passe casbah	10	146 ml
Quai Sud Ouest	15 et 16	Arrière port	10,5	230 ml
Quai de la Gare	17 à 19	Arrière port	7,5 à 10,5	430 ml
Nouveau Quai	20 à 24	Arrière port	12	750 ml
Grande jetée du large	26	Arrière port	12,5	78 ml

Source : brochure de l'EPB P13, 2015

• **Installations :**

Les principales installations du port sont :

1. Le terminal à conteneurs d'une superficie de 8 hectares ;
2. Le terminal à bois d'une superficie de 07 hectares ;
3. Le terminal roulier d'une superficie de 13.000 m² ;
4. Un abri papier d'une superficie de 1200 m² ;
5. Un centre de transit des marchandises dangereuses de 7.000 m² ;
6. Des silos à céréales d'une capacité de 30.000 et 120.000 tonnes.

• **Zones extra- portuaires :**

L'EPB dispose de deux terrains en dehors de l'enceinte portuaire pour y développer des ports-secs et zones extra-portuaire. Le premier, situé à 05 Km du port dans la commune d'IGHIL OUBEROUAK, est d'une superficie de 56.048 m². Cette zone qui sera dédiée exclusivement aux conteneurs est constituée de deux hangars de 20.010 m² et 750 m² et de 02 entrées principales. Le deuxième terrain situé dans la commune de Tixter dans la Wilaya de Bordj-Bou-Argeridj est d'une superficie de 20 hectares répartis en 02 zones : la zone A dédiée au terminal ferroviaire et la zone de réception des conteneurs d'une superficie de 141.676 m². La zone B est un espace dédié pour le stockage logistique, d'une superficie de 44.238 m².

1.3.2. Equipements :

Il existe des équipements de manutention et les équipements navals.

• **Équipements de Manutention :**

Le tableau ci-après présente les différents équipements de manutention :

Tableau N°05 : Les équipements de Manutention

Désignation	Capacité	Nombre d'engins
Chariots élévateurs à pinces	< à 3 T	06
Chariots élévateurs à fourches	< à 3 T	10
	5 T	09
	8 T	04
	10 T	06
	18 T	04
	28 T	03
	42 T	01
	52 T	01
Pelles chargeuses	< 1.5	08
Rétrochargeurs		02
Chargeurs sur pneus	04 m3	01
Stackers	38 T	02
Tracteurs remorques	38 T	03
	50 T	04
Grue Gottwald HMK 260E	80 T	01
Grue Gottwald HMK 170E	63 T	01
Grues LIEBHERR	63 T	03
Grue portuaire LIEBHERR	124 T	01
Grues portuaires LIEBHERR	64 T	03
Grues auto mobiles LIEBHERR	50 T	02
Grue auto mobile GROVE	59 T	01
Portique à grain VIGAN	550 T	01

Source : Document interne de l'EPB, « service logistique ».

Les performances réalisées par le port de Bejaia sont le fruit, entre autres, d'un effort soutenu sur l'acquisition des équipements modernes et très performants. Le parc équipement est constamment renouvelé et étoffé pour répondre aux exigences d'un traitement rapide des navires, un entreposage sécurisé et une évacuation rapide.

• Équipements Navals :

Il existe les équipements de remorquage et les équipements de pilotage.

- Equipements de Remorquage :

Il existe :

- CAP CARBON
- CAP SIGLI
- SEYBOUSE 3
- CHELIFF VI
- CAP BOUAK II

- Equipements de Pilotage :

Il existe :

- GOURAYA 3
- CAP-BOUAK
- CANOT MINA 4
- CANOT MINA 5
- SIDI BOUALI
- SIDI YAHIA
- BUGIA
- EL MARSА
- OUED DAS
- BIR ESSELAM

1.4 .Activités et description des services de l'EPB :

1.4.1Activités de l'EPB :

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

1.4.2. Description des services :

Parmi les services, il existe :

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 identifiées par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

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 convoi et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

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.

4- Le lamanage :

Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

5- Les opérations de manutention et d'acconage 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.
- Pointage des marchandises.
- La livraison aux clients.

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).

Section 02 : Présentation des fonctions logistiques portuaires et méthodologie d'entretien

Dans cette section en va présenter les différentes fonctions logistiques portuaires et la méthodologie d'entretien

2.1. Les fonctions logistiques portuaires :

Les fonctions sont exécutées par plusieurs directions qui sont :

2.1.1. Directions opérationnelles

Il existe :

a-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 pilotes, 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.

b-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 :

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

a. Direction manutention et acconage (DMA)

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 :**

Qui 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 deux shifts (période de travail d'une équipe) de 6h à 19h avec un troisième shift opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h 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**

- 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.

a-Direction logistique (DL)

A pour tâches :

- La gestion du parc engins
- La maintenance des engins de manutention
- L'approvisionnement en pièces de rechanges (PDR)

b-Direction domaine et développement (DDD)

A pour tâches :

- Gestion du domaine (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.
- Suivi et mise en œuvre des investissements
- Entretien et développement du domaine portuaire
- Approvisionnement en PDR de la flotte navale de la Capitainerie et du parc engins de la DDD (camions et engins)

2.1.2. Directions fonctionnelles

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles. Elles sont rattachées à la Direction Générale Adjointe Fonctionnelle qui est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

a-Direction Audit et Management (DAM)

Elle a pour mission :

- La mise en place des procédures écrites en tenant compte des normes du certificat du système de management intégré (SMI)⁵.
- Définir avec la direction générale le programme qualité et sa planification.
- Assurer la gestion documentaire du système qualité.
- Assurer la planification et la réalisation des audits qualité internes.
- Assurer la planification et la réalisation des audits de gestion.

⁵ Rapport annuel et statistique 2015.

Chapitre 03 : La place de la logistique portuaire dans le commerce international : cas de l'EPB.

- Assurer la mise en œuvre et l'aboutissement des actions correctives, préventives et projets d'améliorations.

b-Direction Finances et Comptabilité (DFC)

Elle a pour mission :

- 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).

c-Direction Ressources Humaines (DRH)

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 a pour mission :

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

d-Direction Zones Logistiques Extra Portuaires (DZLEP) :

Elle a pour mission :

- Elaborer les schémas de développement technique, organisationnel, commercial et opérationnel des zones logistiques extra-portuaires.
- Suggérer les axes stratégiques pour le développement et la promotion des activités multimodales.
- Elaborer les procédures de gestion et de fonctionnement opérationnel des sites logistiques.
- Accompagner la Direction Générale pour l'obtention des différentes autorisations et agréments nécessaires pour l'opérabilité optimale du site.

e-Direction des Systèmes d'Information (DSI) :

Elle a pour mission :

Chapitre 03 : La place de la logistique portuaire dans le commerce international : cas de l'EPB.

- La réalisation du schéma directeur par la conduite des projets d'informatisation en veillant à la cohérence fonctionnelle et technique ainsi qu'à la qualité et la sécurité des systèmes d'information.

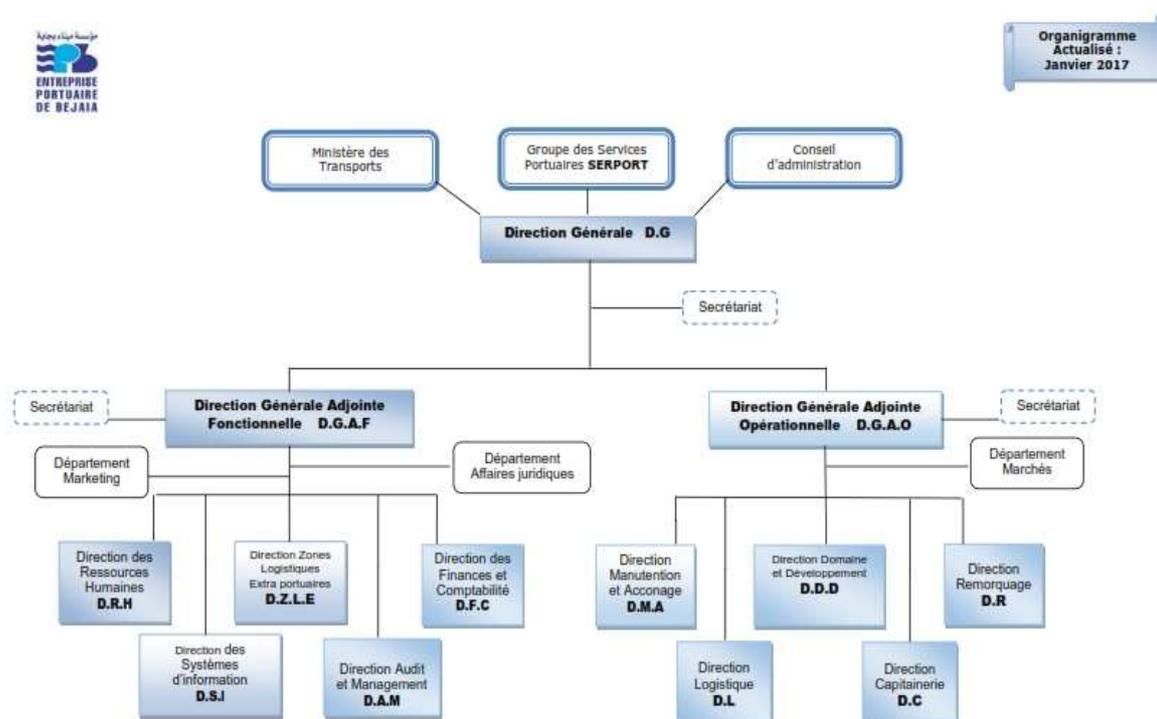
- La mise en œuvre des systèmes d'information à la fois flexibles et fiables ;

- Le management des évolutions des systèmes d'information et des projets informatiques ;

- L'excellence opérationnelle et l'optimisation des fonctions de soutien de la DSI.

La figure ci-après présente l'organigramme de l'EPB.

Figure N 04: L'organigramme de l'EPB



Source : Document de l'EPB

2.2 La méthodologie d'entretien :

L'étude que nous proposons de réaliser est basée sur un questionnaire ce dernier nous permettra d'apporter un plus au bon fonctionnement de l'entreprise. Notre entretien a pour but d'analyser la fonction logistique portuaire dans le commerce international, ce choix nous a permis de répondre aux questions abordées dans l'introduction générale.

Le dépouillement du questionnaire nous a permis d'émettre un jugement objectif sur le degré d'importance de la logistique portuaire, le traitement des résultats, auxquels nous sommes parvenues à l'issue de notre travail, a permis d'évaluer l'efficacité de la logistique portuaire pratiquée au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia, ainsi de répondre aux hypothèses du début de ce mémoire.

Afin de réaliser notre guide d'entretien, nous avons opté par un questionnaire qui repose sur une démarche méthodologie, il est donc utile d'introduire, dans notre présentation de l'entretien quelques fondements sur l'entretien par questionnaire.

2.2.1. La démarche de l'entretien par questionnaire

A. La définition du problème à résoudre

Le questionnaire que nous avons établi, nous permettra de répondre à la problématique de recherche qui est la place de logistique portuaire dans le commerce international. Pour ce faire, notre questionnaire sera orienté sur deux axes qui sont :

- 1. Quel sont les intervenants logistiques portuaires du commerce international?**
- 2. Est-ce que la logistique portuaire une fonction essentielle dans une entreprise portuaire ?**

B. Objet et objectif de l'entretien

L'entretien a pour objet d'estimer et d'évaluer l'efficacité de la logistique portuaire dans le commerce international.

Nous avons élaboré un questionnaire au directeur de la zone portuaire de l'EPB, et découvert leurs attentes dont le but est d'analyser les points faibles et apporter une amélioration de la de la logistique portuaire dans le commerce international.

C. Le choix et lieu d'élaboration de l'entretien

Afin d'appuyer notre travail théorique exposé dans les deux chapitres précédents, nous allons développer et montrer la place de la logistique portuaire dans le commerce international par rapport à l'EPB, qui utilise cette fonction dans ces démarches d'exportations en utilisant un guide d'entretien par questionnaire.

Notre entretien est effectué au niveau du département de la zone logistique de l'entreprise portuaire de Bejaia, d'une période d'un mois s'étalant du 07 mars au 07 avril, avait pour objectif l'analyse la fonction logistique portuaire dans le commerce international et différentes étapes de la logistique à l'international. Nous avons choisi l'EPB car c'est la première entreprise portuaire en Algérie, notre thème est en parfaite adéquation avec cette grande entreprise qui utilise la logistique pour avoir une maîtrise parfaite des coûts, du temps et de tous les points clé pour être compétitif aussi bien au niveau national qu'international.

2.2.2. Le contenu du questionnaire

Notre questionnaire se décompose en trois parties l'objectif de chaque partie est de :

La première partie vise à savoir comment se passe la réception des marchandises, la gestion des entrepôts et la minimisation des coûts à l'EPB.

La deuxième partie vise à savoir comment l'EPB régle ses problèmes en cas d'un navire a tombé en panne et est-ce-que la libéralisation du commerce extérieur peut mettre à l'EPB un climat favorable pour exercer leur activité import /export.

La troisième partie vise à savoir quelle sont les intervenant aux différents services et comment se fait la logistique international a l'EPB.

Section 03 : Analyse et interprétation des résultats de guide de l'entretien

Après avoir donné notre questionnaire auprès de directeur de la zone portuaire de l'EPB et après avoir recueillies des informations, on passera à l'étape suivante qui est l'analyse des résultats de l'entretien par questionnaire.

3.1. Les résultats de guide d'entretien par questionnaire :

Le dépouillement du questionnaire est représenté comme suit :

1-Comment l'EPB réceptionne la marchandise et comment se fait son traitement :(flux d'information, matériels utilisés) : conteneurs, vrac et autres

Pour le vrac, le traitement se fait par le moyens de grues, de Vigan, des bennes et trémies, et sous palan (directement en chargement des camions). Pour le conteneur, il est traité par l'entreprise BMT, qui utilise soit des portiques de quais ou grues pour la manutention, des remorques pour le transfert, et de RTG pour l'entreposage et le gerbage

2. Comment se fait la gestion des entrepôts :

La gestion des entrepôts se fait par :

- Gestion de l'espace : plusieurs terminaux existent au port, qui sont dédiés à des activités spécialisées : Le terminal à conteneurs (9 Ha), Le terminal à bois (6,7 Ha), Le terminal roulier (1,3 Ha), Le CTMD (parc à feu), l'abri papier, et le terminal dires qui traite les autres trafics (Céréales, acers,...etc)
- Gerbage des conteneurs : celui-ci se fait par le moyen de RTG, avec en soutien un système informatique pour le positionnement.
- La levée des conteneurs par clients : il se fait soit par des RTG ou des stickers.

- La gestion des conteneurs en souffrance : la gestion administrative est du ressort du receveur des douanes. Pour la gestion physique, ils sont entreposés dans un espace spéciale.

3. Comment l'EPB procédera à minimiser les coûts logistiques ?

C'est une équation à géométrie variable. Cela dépende de plusieurs facteurs. Du point de vue de la gestion portuaire, une meilleure qualité de service (délais, productivité,...) peu améliorer substantiellement l'efficacité du transit portuaire. Il n'empêche qu'il faut compter le cout du fret maritime et celui du post acheminement routier et ferroviaire.

4. Comment l'entreprise procédera à régler les problèmes en cas un navire a tombé en panne ?

Il y a un dock flottant au port qui est géré par l'entreprise ERENAV. Celle-ci est spécialisée dans la réparation navale des navires. En tant que prestataire, l'EPB assure juste l'assistance pour l'accostage et l'appareillage des navires.

5. Comment l'entreprise assure la diminution des coûts ainsi que la diminution des délais pour la livraison des marchandises à leurs destinataires ?

En général, l'activité de transport est assurée par des prestataires autres que l'EPB. en tant qu'auxiliaire de transport, ils occupent essentiellement des transferts des conteneurs sous douanes vers leur port sec. Pour la problématique de réduction des couts, ils ne pouvant que sensibiliser les opérateurs à recourir à de bons prestataires, notamment le rail, réputé moins cher.

6. Est-ce-que la libéralisation du commerce extérieur peut mettre à l'EPB un climat favorable pour exercer leur activité import /export ?

D'après la repense à la question le régime de restrictions des importations, touche le volume de travail de l'EPB. Une libéralisation, de ce fait inciterait nécessairement à plus d'activité pour le port.

7. Est- ce- que la mise en œuvre de la facilitation commercial est une nécessité vitale sur tout le processus d'une transaction commercial à l'international ?

Il est clair, que du point de vue de la chaine d'offre logistique, des facilitations doivent être offertes, surtout du point de vue des formalités administratives de contrôle aux frontières (douanes, DCP, DSA).

8. Quelle sont les différents intervenants au niveau des différents services ?

Les différents intervenants au niveau de chaque service à la fonction logistique sont présentés dans le tableau ci-après :

Tableau N °06 : Les intervenants au niveau de différents services

professions au service de la marchandise	professions au service des navires	professions indirectes
<ul style="list-style-type: none"> - le chargeur - le commissionnaire organisateur de transport - le commissionnaire en douane - le stockeur - le transporteur terrestre - le courtier en marchandise - le commissionnaire d'avarie - le négociant - le manutentionnaire - l'acconier 	<ul style="list-style-type: none"> - l'armateur - le consignataire - la capitainerie - le pilotage, lamanage - le remorquage - le courtier maritime - l'agent maritime 	<ul style="list-style-type: none"> - la douane - la réparation navale - le service maritime - le service des phares et des balises - le service vétérinaire (phytosanitaire)

Source : document interne de l'EPB

9. Est-ce-que les différentes intervenants au sein de la logistique ont fait des efforts considérables pour faciliter les opérations logistiques dans le but de réduire les délais et les coûts ?

D'après la repense donnée par le directeur de la fonction logistique il a certes des actions, des décisions, des efforts qui sont consentis par la plupart des intervenants. Mais, il est difficile de juger de leur efficacité. A titre d'exemple est celui de la douane notifié un délai de traitement maximal de 08 jours pour l'apurement d'une déclaration douanière. Mais, il est difficile de vérifier que cet organisme a respecté ce délai.

10. Est-ce-que la perturbation des chargements à l'export et a l'import encombre la fonction logistique au sein de l'EPB ?

- Oui
- Non

D'après la repense de directeur, la perturbation des chargements a l'export et a l'import encombre la fonction logistique au sein de l'EPB.

11. Est-ce-que le quai d'embarquement qui entraine des retards traduisse par des pertes des temps et de coût ?

D'après la repense le quai d'embarquement entraine des retards traduisse par des pertes des temps et de coût, mais la perte enregistrée dans l'accomplissement des formalités administratives est encore plus long par les autres organismes à savoir (Douanes, DCP, DSA, banques....)

12. Est-ce-qu'il a des moyens pour pouvoir faire face aux différentes contraintes rencontrées sur le terrain ?

Il est constaté par le directeur qu'il y a toujours des moyens. Autrement dit Il y a un projet d'extension du port pour améliorer les capacités d'accueil du port. Il a des possibilités de travail 07/7 et 24h/24, mais ce n'est pas de toutes les instances. Cependant, l'utilisation des zones logistiques extra-portuaires peut réduire la pression sur l'activité portuaire et l'utilisation de moyens plus moderne, avec la formation du personnel peut constituer un tremplin pour améliorer la productivité. Également le recours au guichet unique électronique est aussi un moyen très intéressant, mais pour déployer ce type de solutions, il faudrait des prés requis réglementaires, institutionnels et technique que l'EPB n'avait pas encore.

13. Est-ce-qu'il a des difficultés de trouver des surfaces de stockage supplémentaires même si que l'EPB dispose déjà d'un air de stockage des conteneurs assez importants ?

Il y a toujours des contraintes d'espace, mais cela dépende du niveau d'activité. A l'intérieur du port il y a le déploiement de la mise en place de terminaux pour optimiser leurs capacités de stockage. Et déploiement l'acquisition de terrains à l'extérieur du port, pour

installer des zones logistiques extra-portuaire. C'est pour cette raison, l'EPB engagé une phase du plan d'extension du port, par la réalisation d'un poste. Pour le coût.

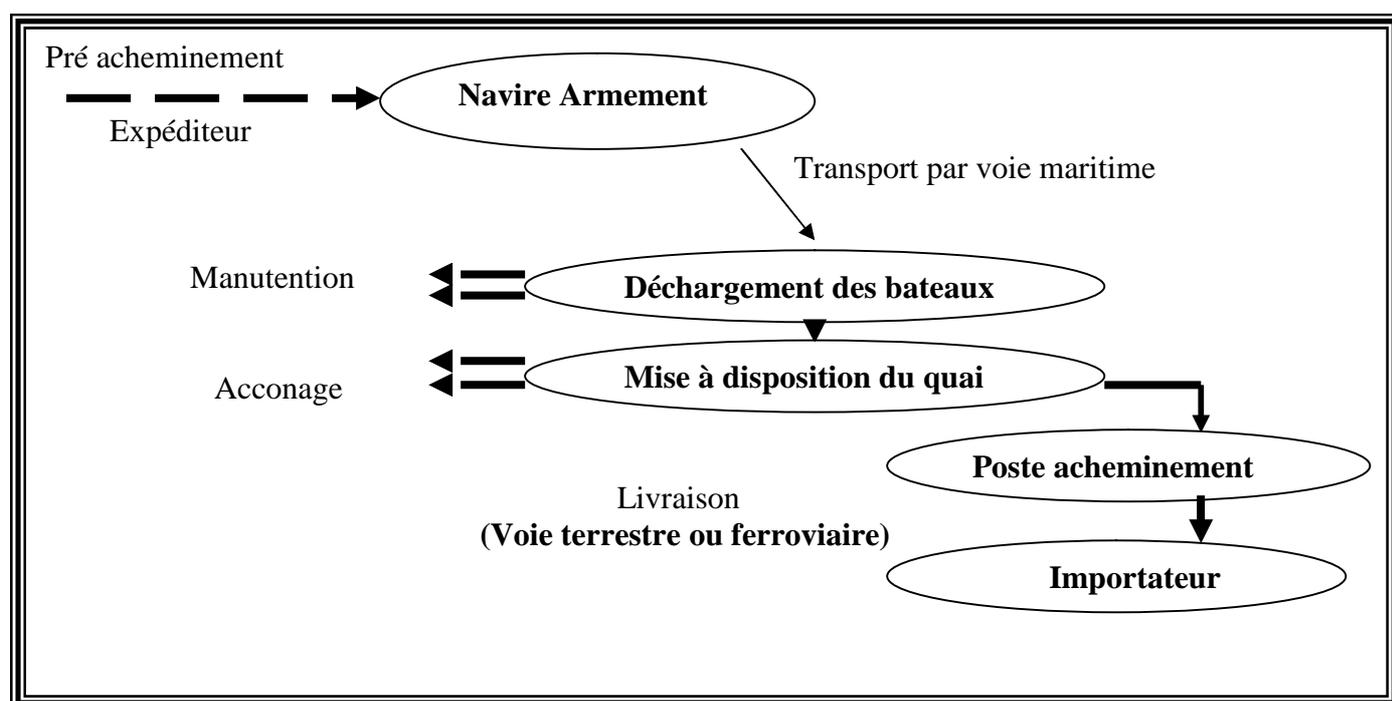
14. Comment se fait la logistique internationale à l'EPB :

La logistique à l'internationale se fait par :

- Les flux physique :

La représentation du système d'offre par les flux est présentée dans la figure suivante :

Figure N05 : Le système d'offre par les flux physiques :



Source : Document de l'EPB

Selon les données de la figure précédente, on distingue :

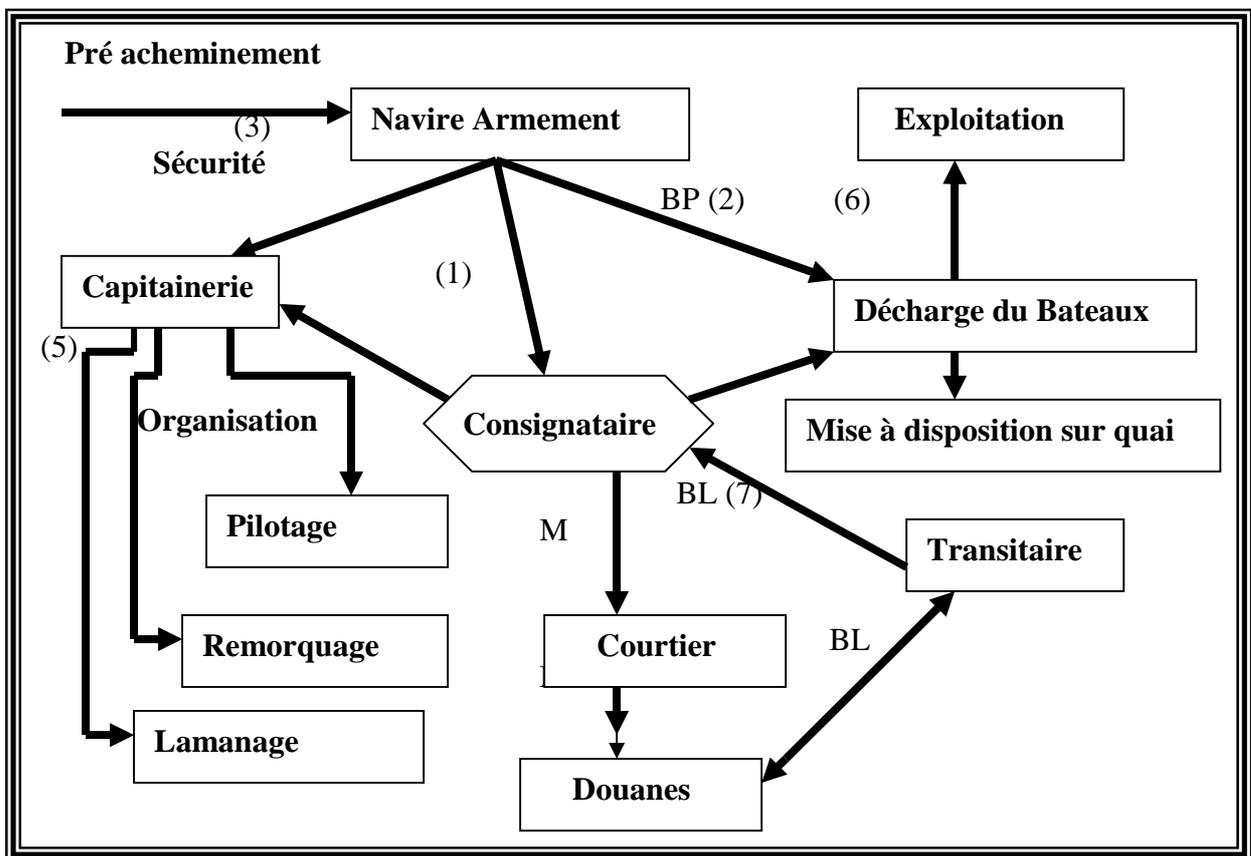
- a- **L'expéditeur** : appelé aussi le chargeur, le nom donné à l'agent propriétaire ou nom de la marchandise qui conclue le contrat de transport, il peut être industriel ou prestataire de service.
- b- **Navire armement** : L'armement (ou chargé du navire) choisit de se faire représenté sur le port de destination par un consignataire.

- c- Le manutentionnaire :** De manière général, assume les opérations du chargement ou déchargement de la marchandise d'un navire et à sa mise à disposition sur quai, les ouvriers spécialisés pour le déchargement des navires son des dockers.
- d- Post acheminement :** Désigne le transporteur terrestre qui sont l'ensemble des moyens de transport de marchandise autres que maritimes ou aériens celui-ci comprend alors les transporteurs routiers, le rail mais également transports fluviaux jusqu'à l'arrivée des marchandises à leur destination finale (l'importateur).

-Les flux informationnels :

Parmi les flux informationnels, on a le système d'offre présenté dans la figure suivante :

Figure N 06 : Le système d'offre par les flux informationnels.



Source : Document de l'EPB

D'après la figure, l'importateur est représenté par le commissionnaire de transport ou par le transitaire qui va finalement acheminer ou faire acheminer la marchandise jusqu'à lui (l'importateur).

La compagnie d'armement va faire parvenir à son consignataire la manifeste (M) c'est-à-dire la liste récapitulative de l'ensemble du chargement du navire ; qui le transmet au

Chapitre 03 : La place de la logistique portuaire dans le commerce international : cas de l'EPB.

courtier maritime, afin qu'il le traduise, pour ensuite le remettre à la douane (1), et à l'entreprise de manutention le Bay Plan (BP) c'est-à-dire le plan de chargement du navire ainsi que la liste prévisionnelle de déchargement (2).

L'expéditeur quand à lui fait parvenir à l'importateur le connaissement appelé encore Bill of lading (BL) (3).

A l'approche du port de destination, le navire va contacter (4) la capitainerie (directement ou via son consignataire) afin de fournir un certain nombre d'informations (types de marchandise, problèmes éventuels du navire, heure d'arrivée estimée (ETA)).

La capitainerie décide d'affecter un quai au navire et organise son arrivée. Elle prévient (5) notamment (avec le consignataire) , les services du pilotage, remorquage, et lamanage, qu'il s'agit de coordonner précisément dans le temps et l'espace.

Le manutentionnaire prépare son activité en fonction du bay plan et des instructions de l'armement qui constitue son unique interlocuteur.

Ainsi, il contacte (6) l'exploitation du port pour ce dernier lui loue les services d'engins (types portiques). Ainsi que du personnel autorisé à les manœuvrer.

Une fois la marchandise dédouanée, le transitaire (7) se porte «réclamateur » auprès du consignataire de la marchandise grâce au connaissement.

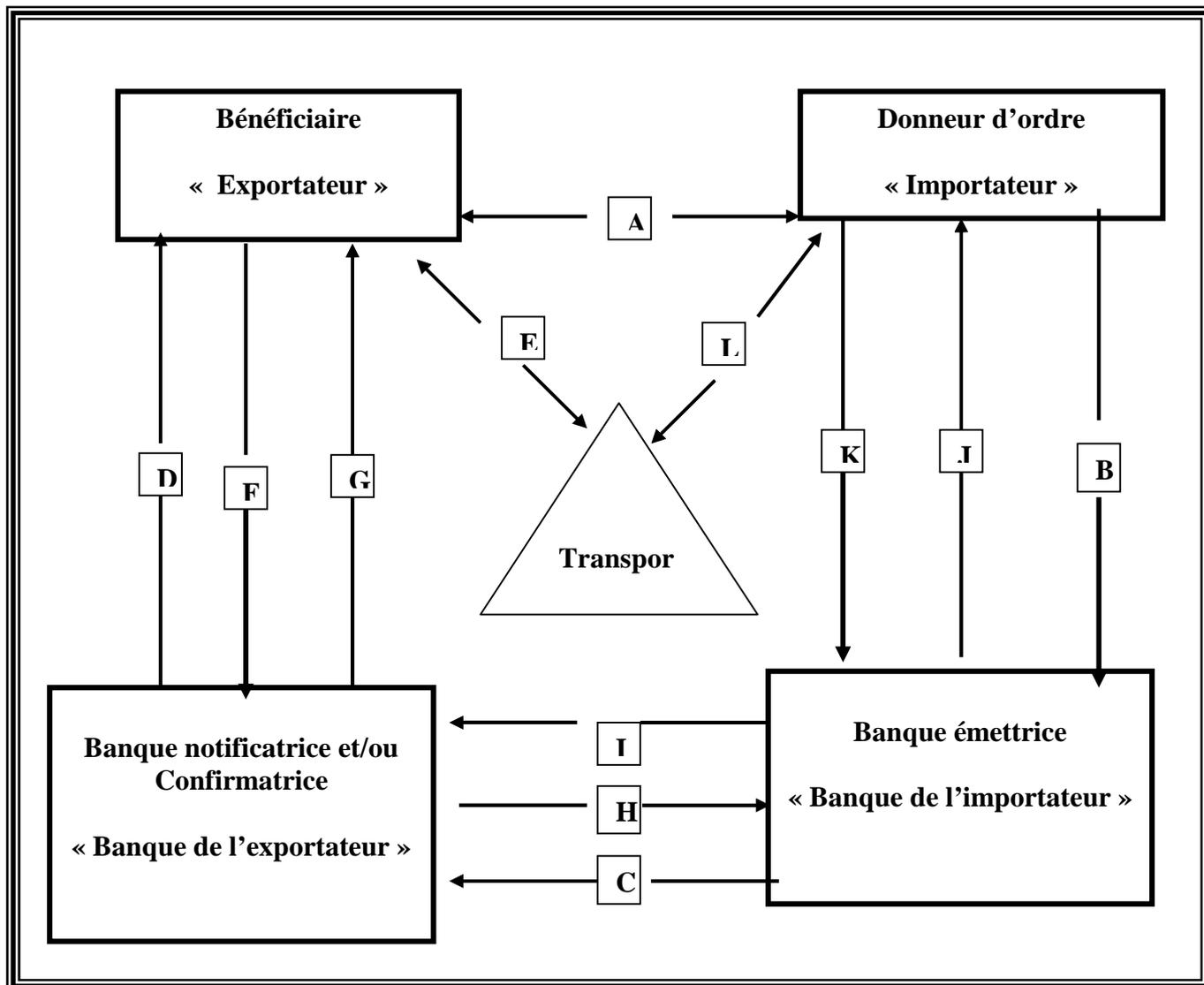
Le consignataire donne (8) l'autorisation (AD) au manutentionnaire de délivrer la marchandise.

Le transitaire aura par ailleurs organisé le transport terrestre jusqu'au destinataire finale (post acheminement).

-Les flux financiers :

La figure suivante présente les différents flux financiers par le moyen d'un crédit documentaire :

Figure N 07: Le système d'offre par les flux financiers (crédit documentaire)



Source : Document de l'EPB

D'après la figure précédente, les flux d'informations par le moyen d'un crédit documentaire se déroulent comme suit :

- A- L'importateur et l'exportateur concluent le contrat commercial ;
- B- l'importateur sollicite l'ouverture du crédit documentaire ;
- C- la banque émettrice ouvre le crédit documentaire et ordonne à son correspondant de le notifier et éventuellement de le confirmer ;
- D- la banque notificatrice informe le vendeur de l'ouverture du crédits documentaires sa faveur ;

- E- l'exportateur expédie la marchandise ;
- F- l'exportateur remet le document à la banque notificatrice ;
- G- la banque notificatrice vérifie la conformité des documents et règle l'exportateur ;
- H- la banque notificatrice transmet les documents a la banque émettrice ;
- I- la banque émettrice règle la banque notificatrice ;
- J- la banque émettrice transmet les documents a l'acheteur ;
- K- l'acheteur procède au règlement suivant les modalités convenus ;
- L- l'acheteur prend livraison de la marchandise grâce au document.

3.2 .Synthèse de l'étude

Le port de Bejaia continue toujours son efficacité en matière de traitement de marchandises générales, sa position géographique lui procure une rade exceptionnelle qui attire les navires qui sont de plus en plus nombreux. Cette efficacité lui a permis d'être un leader national.

Dans un premier lieu, la Perturbation des chargements à l'export et à l'import encombré par la fonction logistique monopolise le quai d'embarquement qui entraine des retards qui se traduisent par des pertes de temps et de coûts, qui freinent donc le dynamisme de l'entreprise à l'export. En second lieu, il y a la structure «Supply Chain » qui intègre toutes ses fonctionnalités, donc qui à ses moyens pour pouvoir faire face aux difficultés rencontrées sur le terrain, sans oublier les difficultés de trouver des surfaces de stockage supplémentaires, même si l'EPB dispose déjà d'un air de stockage des conteneurs assez importants, ces entrepôts étant surchargés se font insuffisants.

On a constaté, d'après notre entretien selon le directeur de la fonction logistique, une baisse des contraintes par rapport aux années précédentes parce que l'EPB travaille pour mener bien cette structure qui est la logistique, bien sûr toutes ces contraintes se corrigent avec le temps.

Conclusion :

Au terme de ce chapitre, nous avons constaté que la logistique portuaire est très importante pour le bon fonctionnement du commerce international et qu'une structure logistique est tout simplement indispensable pour l'EPB.

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.

La logistique s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coûts et de qualité de service dans les délais requis.

Conclusion général :

Notre problématique de recherche vise à déterminer quelle est la place de la logistique portuaire dans le commerce international, et pour accomplir cette recherche, nous avons élaboré sur un guide d'entretien par questionnaire adressé au directeur de service logistique.

Les entreprises portuaires ont un rôle à jouer pour favoriser cette dynamique. Effectivement, l'EPB a su tirer profit de cette opportunité pour réaliser des résultats sans précédents.

Un développement des entreprises portuaires introduira une croissance économique du pays. Il est un lieu de production de service, donc une valeur ajoutée créée qui influence sur la richesse nationale.

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises développent des marchés sur plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir satisfaire les besoins des consommateurs.

L'importance du commerce international varie en fonction des pays, certains pays n'exportent pas pour élargir leurs marchés intérieurs mais juste pour aider certains secteurs tel que les secteurs industriels. D'autres sont largement dépendants des échanges internationaux pour l'approvisionnement en biens destinés à la consommation immédiate ou leurs revenus en devise.

En effet, une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de commerce international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire. Il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas d'une mauvaise coordination des horaires non coordonnés, des retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre ces problèmes à leurs clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et à la proportion de voyages à vide et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteurs et enfin à bien organiser toutes les opérations.

Au terme de notre travail, nous avons vue l'importance de la logistique portuaire dans le commerce international, qui gère les flux physiques et d'informations. Sont souvent commercialiser aux bonnes endroits et au bon moment pour réduire les coûts et cela a bien été prouvé dans notre étude.

Durant la période de notre entretien, nous avons apporté des éléments de réponse à la question posée au début de notre étude ainsi qu'à notre problématique, à savoir :

➤ La logistique est un élément indispensable dans le domaine du commerce international. Il s'agit de l'ensemble des activités d'acquisition, de stockage, de déplacement et de livraisons de marchandises, de sorte que le concept logistique recouvre des interprétations allant du simple transport jusqu'à une science interdisciplinaire combinant ingénierie, microéconomie et théories d'organisation.

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

➤ La place de la logistique à l'EPB ne concerne pas uniquement les aspects opérationnels des flux, elle s'intéresse aussi aux décisions qui engageront l'entreprise sur le moyen ou le long terme. Pour supporter sa stratégie compétitive et les axes de sa politique de vente, l'entreprise doit mettre en place un pilotage des flux efficaces et adapter.

Nous avons constaté que la logistique portuaire est très importante pour le bon fonctionnement du commerce international et qu'une structure logistique est tout simplement indispensable pour l'EPB.

Référence Bibliographique

Bibliographie

❖ Les ouvrages :

- ✓ D.Tixier, H. Mathe et J. Colin, « la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux, Dunod, Paris, 1983, .
- ✓ J.BELOTTI, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992.
- ✓ Joël Sohier, la logistique, Vuibert, 3eme édition, Paris, 2002
- ✓ Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008.
- ✓ Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, lexique du commerce international, Bréal, Paris, 2008.
- ✓ Michel RAINELLI, « Le commerce international, Repères », la Découverte, 8e édition, 2002,paris
- ✓ Moïse Donald Dailly, « Logistique et Transport international de marchandises », Guide pratique- 1ère Édition 2013, paris.
- ✓ MUCCHIELLI.J.L. « Relations économiques internationales », Panthéon Sorbonne, Paris, 2005.
- ✓ Naji JAMMAL, COMMERCE INTERNATIONAL, mondialisation, enjeux et application, édition du renouveau pédagogique INC, 2 éme édition canada, 2009.
- ✓ PANET-RAYMOND (A). ROBICHAUD (D), «le commerce international : une approche nord-américaine » édition chenelière Education ; canada, 2005.
- ✓ Robert Noumen, les éléments de base de la logistique internationale, Menaibuc, Paris, 2004.
- ✓ THIERRY. R. (2015). « Optimisez votre chaine logistique », afnor édition, paris,
- ✓ YVES.P, (2003). « Logistique production- distribution- soutien », 3^e édition, édition DUNOD , paris.
- ✓ YVES PIMOR ET MICHEL FINDER ,2008, « Logistique production- distribution- soutien »,5^e édition, édition DUNOD ,paris.
- ✓ YVES.P. (2005). « Logistique production-distribution-soutien »,4^e édition, édition DUNOD, paris.

❖ **Les sites internet :**

- ✓ www.leressac.com
- ✓ www.logistiqueconseil.org .
- ✓ www.douane.gouv.fr.
- ✓ www.wto.org.
- ✓ www.uncitral.org.
- ✓ www.imf.org.
- ✓ www.lauyan.com/fr.

- ✓ <https://www.bsi-economics.org>,
- ✓ <http://www.international-pratique.com>

❖ **Les documents :**

- ✓ Brochure de l'EPB.
- ✓ Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86.
- ✓ Document interne de l'EPB, « service logistique ».
- ✓ Rapport annuel et statistique 2015.

Bibliographie

Liste des figures et tableaux

Liste des figures et tableaux

Liste des figures :

Numéro de figure	Le nom de la figure	Page
Figure N°01	Les quatre composantes de logistique internationale	07
Figure N°02	Les flux au sein d'un réseau logistique traditionnel	19
Figure N°03	Transport, logistique international.	31
Figure N°04	l'organigramme de l'EPB	55
Figure N°05	Le système d'offre par les flux physiques	61
Figure N°06	Le système d'offre par les flux informationnels.	62
Figure N°07	le système d'offre par les flux financiers (crédit documentaire)	64

Liste des tableaux :

Numéro de tableau	Le nom de tableau	Page
Tableau N°01	Classification des incoterms selon les modes de transport Tout mode de transport	36
Tableau N°02	Les quatre groupes d'incoterms	37
Tableau N°03	les ouvrages de protection, Jetées	45
Tableau N°04	les dénominations du quai	45
Tableau N°05	les équipements de Manutention	47
Tableau N°06	les intervenants au niveau de différents services	59

Annexes

Annexes

Annexe N°01 : entretien par questionnaire

N°des questions	Questions
01	Comment l'EPB réceptionne la marchandise et comment se fait son traitement :(flux d'information, matériels utilisés) ?
02	Comment se fait la gestion des entrepôts ?
03	Comment l'EPB procédera à minimiser les coûts logistiques ?
04	Comment l'entreprise procédera à régler les problèmes en cas un navire a tombé en panne ?
05	Comment l'entreprise assure la diminution des coûts ainsi que la diminution des délais pour la livraison des marchandises à leurs destinataires ?
06	Est-ce-que la libéralisation du commerce extérieur peut mettre à l'EPB un climat favorable pour exercer leur activité import /export ?
07	Est- ce- que la mise en œuvre de la facilitation commercial est une nécessité vitale sur tout le processus d'une transaction commercial à l'international ?
08	Quelle sont les différents intervenants au niveau des différents services ?
09	Est-ce-que les différentes intervenants au sein de la logistique ont fait des efforts considérables pour faciliter les opérations logistiques dans le but de réduire les délais et les coûts ?
10	Est-ce-que la perturbation des chargements à l'export et a l'import encombre la fonction logistique au sein de l'EPB ?
11	Est-ce-que le quai d'embarquement qui entraine des retards traduise par des pertes des temps et de coût ?

Annexe

12	Est-ce-qu'il a des moyens pour pouvoir faire face aux différentes contraintes rencontrées sur le terrain ?
13	Est-ce-qu'il a des difficultés de trouver des surfaces de stockage supplémentaires même si que l'EPB dispose déjà d'un air de stockage des conteneurs assez importants ?
14	Comment se fait la logistique internationale à l'EPB ?

Table des Matières

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Glossaire	
Introduction générale.....	01
Chapitre I : Généralités sur la logistique portuaire	
Introduction.....	03
Section 01 :généralités de la logistique.....	03
Historique de la logistique.....	03
Définition, mission, activités et but de la logistique.....	06
1-2- 1.Définitions de la logistique.....	06
1-2-2. La mission de la logistique au sein de l’entreprise.....	07
1-2-3 Les activités et but de la logistique.....	08
1.3: Types et enjeux de la logistique.....	12
1.3.1 : Les types de la logistique.....	12
1.3.2 : Les enjeux de la logistique.....	13
1.4 : Les flux logistiques.....	14
Section02 : Définition et composants de la logistique portuaire.....	14
2.1. Définition de port.....	15
2.1.1 Les types de port.....	15
2.1.2. Les activités de port.....	17
2.2. La logistique portuaire.....	17
2.2.1. Les composantes de la logistique portuaire.....	17
2.2.2. Les enjeux territoriaux.....	18
2.3 Les prestataires logistiques de la zone portuaire.....	20
Conclusion.....	22
Chapitre II : La logistique du le commerce international	
Introduction.....	23
Section 01 : Généralités sur le commerce international.....	23
1.1. Evolution du Commerce International.....	23

Table de matière

1.1.1. La période 1800-1913.....	24
1.1.2. La période 1913-1945.....	24
1.1.3. La période 1945-1990.....	24
1.1.4. La période 1990.....	25
1.2. Les théories du commerce international.....	26
1.2.1. La théorie d'avantage absolu d'Adam Smith.....	26
1.2.2. La théorie de l'avantage comparatif du David Ricardo	26
1.2.3. Théorie des coûts relatifs de HOS	27
1.3 - Les Institutions du Commerce International.....	27
1.3.1. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés	27
1.3.2. La Banque Mondiale	28
1.3.3 Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement	28
1.3.4. Chambre du Commerce Internationale.....	28
1.3.5. Organisation Mondiale des Douanes	29
1.3.6. Organisation Mondiale du Commerce	29
1.3.7. Commission des Nations Unies sur le Commerce International	29
1.3.8. Fond Monétaire International.....	30
Section 02: La logistique internationale	30
2.1. Les intervenants de la logistique internationale	31
2.1 1-Le chargeur.....	31
2.1 2-Le groupeur de marchandises	31
2.1. 3-Le transitaire(ou commissionnaire de transport)	31
2.1. 4- Le transitaire portuaire.....	31
2.1. 5- Le transport	32
2.1 .6- L'agent de fret aérien	32
2.1 .7-Le courtier en transport routier de marchandise	32
2.1 .8- L'affréteur routier.....	32
2.1.9 Le transporteur.....	32
2.1.10- Le courtier en douane (ou commissionnaire en douane)	32
2.2 Les métiers de la logistique à l'international.....	33
2.2.1 : Le technicien d'achat import/export.....	33
2.2.2 : Le magasinier, Gestionnaire de stock.....	33
2.2.3 Le responsable d'entrepôt.....	34
2.2.4 L'agent de transit.....	34

Table de matière

2.2.5 : Le déclarant en douane	34
2.2.6 Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile	35
2.2.7 Le logisticien	35
Les incoterms.....	35
2.3.1. Définition de l'incoterm.....	35
2.3.2. Classement des Incoterms.....	36
2.3.3. Choix de l'incoterm.....	37
2.4- L'assurance transport des marchandises	37
2.4.1. Définition du contrat d'assurance	38
2.4.2. Types de polices d'assurances.....	39
2.4.3. Les types d'avaries.....	40
2.4.4 : Les risques couverts et les risques exclus.....	40
Conclusion	41
Chapitre III: la place de la logistique portuaire dans le commerce international cas de L'EPB	
Introduction.....	42
Section 1 : Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia	42
1.1 Historique	43
1.1.1 : Historique de création de l'EPB.....	43
1.2 Situation géographique	44
1.2.1 Mouillage.....	44
1.3. Données techniques et équipements.....	44
1.3.1. Données techniques	44
1.3.2. Equipements.....	46
1.4. Activités et description des services de l'EPB.....	48
1.4.1 Les activités de l'EPB.....	48
1.4.2 Description des services	49
Section 02 : Présentation des fonctions logistiques portuaires et méthodologie d'entretien	50
Les fonctions logistiques portuaires.....	50
2.1.1. Directions opérationnelles	50
2.1.2. Directions fonctionnelles.....	50
2.2 La méthodologie d'entretien.....	55
2.2.1 La démarche de l'entretien par questionnaire.....	56
2.2.2 Le contenu de questionnaire.....	57
Section03 : Analyse et interprétation des résultats de guide de l'entretien	57

Table de matière

3. 1. Les résultats de guide d'entretien par questionnaire	57
3.4 Synthèse de l'étude	65
Conclusion.....	66

Conclusion générale	67
---------------------------	----

Bibliographie.

Liste des tableaux et figures.

Annexe.

Table des matières.

Glossaire

LE GLOSSAIRE

Acconage : action de fournir à un navire de commerce du matériel ; main d'oeuvre 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 connaissement 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. 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.

Connaissance : 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 (formulaire 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 rattaché et de ravitaillement des navires.

Facture pro-forma : cette facture est délivré 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.

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.

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.

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

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.

Résumé

L'objectif de notre travail est, dans un premier lieu, de présenter un état des connaissances liées à la logistique portuaire et le commerce international. Dans un deuxième lieu, il s'agit d'évaluer la place de la logistique portuaire dans le commerce international au sein de l'EPB.

La logistique est un élément indispensable dans le domaine du commerce international. Il s'agit de l'ensemble des activités d'acquisition, de stockage, de déplacement et de livraisons de marchandises, de sorte que le concept logistique recouvre des interprétations allant du simple transport jusqu'à une science interdisciplinaire combinant ingénierie, microéconomie et théories d'organisation.

En effet, au sein de l'EPB, nous avons pu faire une analyse de la fonction logistique portuaire dans le commerce international, et nous avons conclu que la logistique portuaire reste toujours un moyen privilégié des échanges internationaux vu sa dimension importante en matière de transport de marchandise, car elle assure un acheminement de grandes quantités sur de longues distances et à moindre coût.

Mot clé : Commerce international, logistique, logistique portuaire, logistique international, EPB.

Summary

The aim of our work is, firstly, to present a state of knowledge related to port logistics and international trade. In a second place, assess the place of port logistics in international trade within the EPB.

Logistics is an indispensable element in the field of international trade. This is all the activities of acquisition, storage, movement and delivery of goods, fate that the logistics concept covers interpretations ranging from simple transport to an interdisciplinary science combining engineering, microeconomics and theories organization

Indeed, within the EPB, we were able to make an analysis of the port logistics function in international trade we concluded that port logistics is still the preferred means of international trade given its significant dimension in the transportation of goods because it ensures the transport of large quantities over long distances and at a lower cost.

Key word: international trade, logistics, port logistics, international logistics, EPB.

