

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

La logistique internationale, transport et douane

Cas : EPB

Réalisé par :

- 1- ABBAS Salim
- 2- AIFA Samia

Encadreur :

Mr MAHOUI.K

Membre du Jury

**Présidente : Melle. OUARET.S
Examineur : Mr. MEHNAOUI**

Promotion 2014-2015

REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience pour achever ce travail.

Nous avons l'honneur et le plaisir de présenter notre profonde gratitude et nos sincères remerciements tout particulièrement à notre encadreur Monsieur MAHOUI.K pour sa précieuse aide, ses conseils avisés, ses orientations et le temps qu'il nous a accordé pour notre encadrement.

Nous exprimons notre très vive gratitude à Monsieur ABDERAHIM.R et Monsieur DJABER.D d'avoir bien voulu encadrer ce travail, d'avoir mis à notre disposition toutes les informations nécessaires.

Nous remercions profondément tous les enseignant qui nous ont encouragé et soutenus pour la réalisation de ce travail.

Nous remercions également tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de notre travail et à l'ensemble de personnel de l'EPB.

Dédicaces

DÉDICACES

À la mémoire de mon cher père

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

A mes chères sœurs AMEL et NESRINE

A mon cher frère NACER EDDINE

A toute la famille ABBAS et FRISSOU

A ma chère amie SAMIA, qui m'a supporté durant ces mois, et le travail présenté ici n'aurait pas été le même sans son implication.

A mes deux très chers amis et frère MUSTAPHA BENMAHDI et MASSI AREZKI.

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

Salim

DÉDICACES

À la mémoire de mes chères grandes mères

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

A mon cher père qui m'a encouragé durant cette période

A ma chère sœur AICHA

A mon frère KHALED

A mon cher ami SALIM.

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

Samia

Sommaire

Liste des tableaux

Tableau N°01 : Les phases du transport.....	33
Tableau N°02 : Les types de conteneurs.....	36
Tableau N°03 : Versements d'indemnités.....	41
Tableau N°04 : Les risques couverts et les risques exclus.....	44
Tableau N°05 : Procédures de dédouanement simplifiée.....	56
Tableau N°06 : Trafic marchandises.....	77
Tableau N°07 : Trafic selon le mode de conditionnement.....	77
Tableau N°08 : Trafic conteneurs.....	78
Tableau N°09 : Trafic passagers.....	78
Tableau N°10 : Qualité de service.....	79
Tableau N°11 : Mouvement de la navigation.....	79

Liste des graphiques

Graphique N°01 : Le trafic de métaux ferreux.....	80
Graphique N°02 : Les attentes de rond à béton.....	80
Graphique N°03 : Le nombre d'escale de rond à béton.....	81
Graphique N°04 : Le nombre d'équipe de rond à béton.....	81
Graphique N°05 : Le trafic de rond à béton.....	82

Liste des schémas

Schéma N°01 : Les composantes de logistique internationale.....	07
Schéma N°02 : Organigramme générale de l'EPB.....	68
Schéma N°03 : Le système d'offre par flux physique.....	85
Schéma N°04 : Le système d'offre par flux informationnels.....	86
Schéma N°05 : Conférence de placement des navires.....	87

Liste des abréviations

- ASLOG** : Association française des logistiques d'entreprise
- BL** : Bill of Landing (le connaissement)
- BP** : Bay Plan
- CD** : Code des Douanes
- CNAN** : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
- CNIS** : Centre National d'Informatique et Statistique
- CPN** : Conférence des placements des navires
- CRNA** : Centre de Recherche Nucléaire d'Alger
- DC** : Direction capitainerie
- DDD** : Direction Domaine et Développement
- DDP** : Delivred Duty Paid (rendus droits acquits)
- DDU** : Delivred unpaid (rendus droits non acquits)
- DEQ** : Delivred Exquai (rendu à quai)
- DES** : Delivred at Ex Ship (port de destination convenu)
- SIGAD** : Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes
- DFC** : Direction Finance et Comptabilité
- DG** : Direction Générale
- DGD** : Direction Générale des Douanes
- DL** : Direction Logistique
- DMA** : Direction Manutention et Acconage
- DMI** : Direction Management Intégre
- DR** : Direction Remorquage
- DRH** : Direction Ressources Humaines
- EOSP** : End Of Seau Passage
- EPB** : Entreprise Portuaire de Béjaia

ETA : Estimate Time of Arrivate (heure d'arrivée estimée)

EVP : Equivalent Vingt Pieds

FCL : Full Container Load

GEMA : Société Générale Maritime

LCL : Less Container Load

LTA : Lettre de Transport Aérien

ONP : Office National des Ports

OHSAS : Occupational Health and Safety Assessment Series (système de management de la santé et de la sécurité au travail)

PAF : Police Airs et Frontières

PDD : Procédure de Dédouanement à Domicile

PDE : Procédure de Dédouanement Express

PDG : Président Directeur Général

PDS : Procédure de Dédouanement Simplifiée

PDU : Procédure de Dédouanement à domiciliation Unique

POB : Pilote à Bord

SO.NA.MA : Société Nationale de Manutention

SIP : Système Informatique Portuaire

TIR : Transit International Routier

TSP : Taxe Séjour Prolongée

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

ULD : Unité Load Device (unite de chargement aérienne)

Introduction générale

Chapitre

PREMIER

Chapitre II

Chapitre III

Chapitre VI

Conclusion générale

Références bibliographique

Bibliographie :

Les ouvrages :

- ✓ BAUCHET PIERRE, 1998, *les transports mondiaux, instrument de domination*, ECONOMICA, Paris.
- ✓ BELOTTI J, 2002, *le transport international des marchandises*, VUILBERT, paris, 1992.
- ✓ Code des douanes Algérien.
- ✓ GUERIN F ET FRODOUET CH, 2002, *le management portuaire : les nouveaux enjeux*, e-theque, paris.
- ✓ JAMMAL NAJI, *COMMERCE INTERNATIONAL*, 2009, *mondialisation, enjeux et applications*, édition du renouveau pédagogique INC, 2^{ème} édition, canada.
- ✓ J BERR CLAUDE et TREMEAU HENRI, 1988, *le droit douanier*, ECONOMICA, Paris.
- ✓ LASARY, *le commerce international à la porté de tous le monde*, Paris, 2005.
- ✓ LEGRAND G ET MARTINI H, 2008, *gestion des opérations import/export*, Ed DUNOD, paris.
- ✓ LOTH DESIRE, 2009, *l'essentiel des techniques du commerce international*, Paris, édition publibook.
- ✓ MASSABIE MARTINE, FRANÇOIS ET POULAIN ELISABETHE, 2008, *lexique du commerce international*, Bréal, Paris.
- ✓ MEDAN PIERRE ET GRATACAP ANNE, 2008, *logistique et supply chaine management*, Dunod, Paris.
- ✓ MEYER V et ROLIN C, 2000, *techniques de commerce international* , NTHAN, Paris.
- ✓ MIVILLE K, CHENE DE et LIMOGENES I, 2012, *aspects pratiques du commerce international*, consultation contact monde.
- ✓ MOULIN JEAN, 2003, *lexique de gestion*, DALLOZ, 6eme édition, Paris.
- ✓ NOUMEN ROBERT, 2004, *les éléments de base de la logistique internationale*, Menaibuc, Paris.
- ✓ PACREAU end et NEUILLY CLAUDE, 1993, *La valeur en douane*.
- ✓ PASCO CORINNE, 1998, *commerce international*, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002.

- ✓ SILEM AHMED et ALBERTINI JEAN MARIE, 2002, *lexique d'économie*, Dalloz, 7eme édition, Paris.
- ✓ SIMON YVES ET MANNAI SAMIR, 2002, *techniques financières internationale*, economica, 7eme édition, Paris.
- ✓ SOHIER JOËL, *la logistique*, Vuibert, 3eme édition, Paris.
- ✓ TEULE MARTIN CATHERINE, 1995, *la douane, instrument de la stratégie internationale*, ECONOMICA, paris.
- ✓ TIXIER D, MATHE H et COLIN J, 1983, *la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux*, Dunod, Paris.
- ✓ WAKERMANN GABRIEL, 2005, *la logistique mondiale », transport et communication*, ellipses, paris.

Les sites internet :

- ✓ Algerie Presse Service, www.aps.dz.
- ✓ www.branche-commerce.com.
- ✓ www.douane.gov.dz.
- ✓ International Organisation for Standardisation, www.iso.org.
- ✓ www.logistiqueconseil.org.
- ✓ Partners and Food in Emergency and Development Aid, www.pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/partie1.html.
- ✓ SARL CLEVACTI, www.techno-science.net.

Les documents :

- ✓ Brochure de l'EPB.
- ✓ Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86.
- ✓ Document propre de l'EPB, « service logistique ».
- ✓ Rapport annuel et statistique 2014.

Table des matières

Glossaire

LE GLOSSAIRE

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

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

Affrètement : set 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 : Mise en place de la cargaison à bord du navire de façon à assurer la conservation de la marchandise, la sécurité du navire et la desserte aisée des ports d'escale. Le Capitaine établit un plan d'arrimage (cargo-plan) qui indique l'emplacement des marchandises à bord du navire. Pour les marchandises en vrac, on emploie plutôt le mot anglais "trimming".

Armement : ensemble de matériels et équipage nécessaire à la navigation d'un navire.

Armateur : Celui qui "arme" et exploite le navire - son propriétaire.

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

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

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

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

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

Cale : Espaces du navire placés sous le pont inférieur et destinés aux marchandises. On les numérote 1, 2... de l'avant vers l'arrière.

Cargo : Marchandise (par assimilation, le mot cargo est employé pour signifier "navire à marchandises" : cargo-boat).

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

Chargeur (Shipper) : Expéditeur de la marchandise.

Charte partie : Document émis en cas d'affrètement de navire. Il fixe les conditions contractuelles de l'accord selon des formes libres et à la discrétion des parties. Il existe cependant des chartes type (Gencon, Synacomex, Intertankvoy...).

Commissionnaire de transport (Affréteur routier) : Courtier qui prend en charge la marchandise et émet le document de transport (LTA) au nom de la compagnie.

Compte d'escale (Disbursement account) : Facture adressée par l'agent consignataire à l'armateur et reprenant toutes les dépenses (débours) engagées pour son compte lors de l'escale du navire ainsi que la rémunération de l'agent.

Connaissance (B/L Bill of Lading) : Document de transport maritime, c'est un contrat passe entre le chargeur et le transporteur maritime de la marchandise.

Consignataire de navires (Agent maritime) : Représentant de l'exploitant du navire (armateur ou affréteur à temps) dans un port d'escale. Il recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le capitaine. Il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignation.

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 de trouvent libérées des douanes (formulaires et déclarations à remplir, droits et taxes à payés...etc).

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

Droits de douane : droits 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.

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

Facture pro-forma Facture "pour la forme" : Devis présentant tous les éléments d'une facture ordinaire mais non pris en compte dans la comptabilité des entreprises et ne correspondant à aucun paiement. Document qui sert de base à l'offre et à l'ouverture du crédit documentaire le cas échéant. Elle est délivrée par le vendeur à l'acheteur pour permettre à ce dernier préalablement à l'envoi, d'accomplir les formalités qu'elles soient administratives, bancaires.

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

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

Jauge (Tonnage) : Mesure officielle des capacités intérieurs des navires. L'unité est le tonneau de jauge (gross ton, register ton) qui vaut 100 cft ou 2,83 m³. On distingue :

- la jauge brute totale (gross tonnage) : capacité interne du navire et de ses super-structures,
- la jauge brute (gross register tonnage : GRT) : capacité du navire au dessous du pont,
- la jauge nette (net register tonnage, NRT) : capacité utilisable pour des marchandises.

Manifeste : Document de transport maritime ou aérien qui récapitule l'ensemble des marchandises chargées dans un port ou aéroport à destination d'un autre port ou aéroport.

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

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

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

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

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

Pointage : Comptage du nombre de colis embarqués ou débarqués pour déterminer les manquants.

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

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

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

Tramping : Le navire au tramping (ou tramp), contrairement à ceux en lignes régulières, navigue dans le monde entier au gré des offres de chargement. Il transporte sous affrètements partiels, ou surtout complet, un seul type de marchandise : charbon, minerais, phosphates, soufre, farine, sucres, céréales, bois...

Transitaire : Prestataire de service qui se charge pour le compte de ses clients, là où il est installé, de l'ensemble des opérations relatives à leurs marchandises : rupture de charge, manutention, stockage, formalités commerciales et administratives diverses.

Annexes

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des tableaux

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Introduction.....4

Section 01 : Définitions, les activités et les domaines de compétences de la logistique.....4

Section 02 : Les métiers de la logistique et des transports et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international.....14

Conclusion.....26

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées au transport des marchandises

Introduction.....27

Section 01 : Le processus de transport de marchandise à l'international.....27

Section 02 : Les assurances liées au transport des marchandises.....40

Conclusion.....48

Chapitre III : Les opérations douanières

Introduction.....49

Section 01 : Les éléments principaux utilisés dans une déclaration en douane.....49

Section02 : Le circuit de dédouanement55

Conclusion.....62

Chapitre IV : Etude de cas d'un suivi d'une escale d'un navire au sein de l'EPB

Introduction.....63

Section 01 : Description des activités de l'EPB.....63

Section 02 : L'entreprise portuaire de Bejaïa en chiffres.....77

Section03 : Suivi d'une escale d'un navire.....88

Conclusion.....98

Conclusion générale.....99

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des tableaux

Liste des abréviations

Introduction générale.....1

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Introduction.....4

Section 01 : Définitions, les activités et les domaines de compétences de la logistique.....5

1- Définitions de la logistique

1-1 Au niveau de l'entreprise.....5

1-2 Au niveau international.....7

2- Activités et objectifs de la logistique.....7

2-1 La logistique des biens et services.....9

2-2 La logistique des transports.....10

2-3 La logistique de soutien.....12

3- Domaines de compétences de la logistique.....12

3-1 Entreposage et magasinage.....12

3-2 Gestion des flux logistiques.....12

3-3 Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques.....13

3-4 Gestion des projets.....13

Section 02 : Les métiers de la logistique et des transports et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international.....14

1- Les métiers de la logistique et des transports.....15

1-1 Le technicien d'achat import/export.....15

1-2Le magasinier, Gestionnaire de stock.....15

1-3Le responsable d'entrepôt.....16

1-4 L'agent de transit.....16

1-5 Le déclarant en douane.....	17
1-6 Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile.....	17
1-7Le logisticien.....	18
2- Les intervenants de la logistique dans le commerce international.....	18
2-1 Les intervenants à caractère financiers.....	18
2-2 Les intervenants à caractère administratif.....	20
3- Les autres intervenants.....	22
3-1 Les transitaires.....	22
3-2 Les transporteurs.....	24
3-3 Commissionnaire en douane.....	24
3-4 Les entreprises portuaires.....	24
3-5 Les consignataires.....	25
Conclusion.....	26

Chapitre II : Le transport international et les assurances liées au transport des marchandises

Introduction.....	27
Section 01 : Le processus de transport de marchandise à l'international.....	27
1- Les différents modes de transports internationaux.....	27
1-1 Le transport maritime.....	28
1-2 Le transport routier.....	29
1-3Le transport aérien.....	29
1-4Le transport ferroviaire.....	30
2- Les intervenants en transport international.....	31
3- Les différentes phases du transport.....	32
4- Le choix d'une solution logistique dans une opération d'exportation.....	34
4-1 Le coût.....	35
4-2 Les délais.....	35
4-3 La sécurité de l'acheminement.....	36

5- Le conditionnement du transport de la marchandise.....	36
5-1 La conteneurisation.....	36
5-2 L’emballage.....	38
5-3 Le marquage et l’étiquetage de la marchandise.....	39
Section 02 : Les assurances liées au transport des marchandises.....	40
1- L’intérêt de l’assurance transport et ses différents acteurs.....	40
1-1 L’intérêt.....	40
1-2 Les différents acteurs de l’assurance.....	41
2- Le coût d’assurance et la notion d’avarie.....	42
2-1 Le coût d’assurance	42
2-2 La notion d’avarie.....	43
3- L’assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices.....	44
3-1 Assurance des marchandises en transport maritime.....	44
3-2 Les différents types de polices.....	46
Conclusion.....	48
Chapitre III : Les opérations douanières	
Introduction.....	49
Section 01 : les éléments principaux utilisés dans une déclaration en douane.....	49
1- Les régimes douaniers.....	50
1-1 Les régimes définitifs.....	50
1-2 Les régimes suspensifs.....	51
1-3 L’admission temporaire.....	52
2- L’Assiette des droits de douane.....	53
2-1 L’espèce tarifaire.....	53
2-2 L’origine de la marchandise.....	53
2-3La valeur de la marchandise.....	53
3- L’information des procédures SIGAD.....	54
Section02 : Le circuit de dédouanement	55
1- Les procédures de dédouanement des marchandises.....	55
1-1 Le dédouanement selon la procédure de droit commun.....	55
1-2 Le dédouanement selon la procédure de droit simplifiée.....	56
2- Les formalités préalables au dédouanement.....	57

2-1 La conduite ne douane.....	57
2-3 La mise en douane.....	58
3- Le dédouanement proprement dit des marchandises.....	59
3-1 L'établissement de la déclaration en détail.....	59
3-2 La recevabilité de la déclaration en détail.....	60
3-3 L'enregistrement de la déclaration en détail.....	60
3-4 La vérification des marchandises.....	60
3-5 Liquidation et acquittement des droits et taxes.....	61
3-6 L'enlèvement des marchandises.....	61
Conclusion.....	62
Chapitre IV : Etude de cas d'un suivi d'une escale d'un navire au sein de l'EPB	
Introduction.....	63
Section 01 : Description des activités de l'EPB.....	63
1- Présentation de l'entreprise.....	64
1-1 Historique.....	64
1-2 Situation géographique.....	65
2- Missions et activités de l'EPB.....	66
2-1 Ses mission.....	66
2-2 Ses activités.....	66
3- L'information et la communication interne de l'EPB.....	66
4- Description des services.....	67
4-1 L'acheminement des navires de la rade vers le quai.....	67
4-2 Le remorquage	67
4-3 Le pilote.....	67
4-4 Lamanage.....	67
4-4 Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises.....	67
5- Organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	68
6- Présentation des différentes structures organisationnelle de l'EPB.....	69
6-1 Directions opérationnelles.....	69
6-2 Directions fonctionnelles.....	71

7- Présentation de la direction logistique.....	74
7-1 Création de la direction logistique au sein de l'EPB.....	74
7-2 Les principaux métiers exercés par la direction logistique.....	75
7-3 Les objectifs de la direction logistique.....	75
Section 02 : L'entreprise portuaire de Bejaïa en chiffres.....	77
1- Bilan d'activité de l'année 2014.....	77
1-1 Trafic marchandises.....	77
1-2 Trafic selon le mode de conditionnement.....	77
1-3 Trafic conteneurs.....	78
1-4 Trafic passagers.....	78
1-5 Qualité de service.....	79
1-6 Mouvement de la navigation.....	79
2- Trafics des métaux ferreux.....	79
3-Le conditionnement du transport de rond à béton.....	83
4- L'activité du port de Bejaia au premier trimestre 2015.....	83
5-Présentation du système d'offre de l'EPB par les flux physiques et informationnels	84
6-Logigramme de conférence de placement des navires.....	86
Section03 : Suivi d'une escale d'un navire.....	88
1- Avant l'arrivée du navire.....	88
1-1Prise en charge et traitement d'une escale.....	88
1-2L'annonce du navire « ETA ».....	89
2- À l'arrivée du navire.....	90
2-1 L'arrivée du navire sur rade.....	90
2-2 L'accostage du navire.....	92
2-3Le déchargement du navire.....	94
3- La sortie du navire et la préparation du compte d'escale.....	96
3-1 Fin des opérations de déchargement et sortie du navire.....	96
3-2 Etablissement du compte d'escale.....	97
Conclusion.....	98
Conclusion générale.....	99

Introduction générale

Introduction générale

De nos jours, il n'existe pas de pays quel que soit son régime politique pouvant vivre en autarcie, c'est-à-dire n'ayant pas recours à des échanges commerciaux internationaux. Ceci est dû soit à la faiblesse ou l'inexistence des moyens de production, soit à l'absence ou l'abondance de matières premières.

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

L'évolution économique et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture vers l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière permet d'organiser les circuits de matière et de produit au moindre coût. Autrement dit l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport et qui dit échange dit capacité à transporter les produits manufacturés sur leur lieu de commerce. La dynamique du commerce international est favorisée notamment par l'importance du rôle de la logistique à travers ses différentes activités et intervenants. L'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à la bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandise

Le transport des marchandises d'un pays à l'autre nécessite l'utilisation de plusieurs moyens de transport. Le transport des marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de commerce extérieur. De ce fait, l'assurance maritime joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce. Elle occupe une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées afin de couvrir les pertes et avaries subies durant leurs acheminements.

Introduction générale

Pour que la marchandise arrive en bon état, toute opération commerciale quelque soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires (consignataire, transitaires, commissionnaires) dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongé des marchandises sur les aires de stockage et globalement pour échapper au frais supplémentaires. Pour bien assurer cette opération commerciale il faut notamment la présence de ces différents intervenant.

À l'entrée comme à la sortie des marchandises, le commerce extérieur a mis en place des outils de contrôle douanier qui ont pour objectif de réguler l'importation ou l'exportation des marchandises.

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 internationale expliquent le développement des échanges commerciaux par voie maritime.

L'entreprise portuaire de Bejaia avec ses 1200 kilomètre de côtes sur la méditerranée et sachant que plus de 90% du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime, les ports ont une importance stratégique pour l'économie du pays.¹

L'objectif de notre travail est de savoir comment la logistique de l'EPB intervient pour gérer toutes les activités nécessaires au bon déroulement de l'escale du navire.

Dans ce sens, une question mérite d'être évoquée :

- Comment une gestion des formalités administratives peut mener à une meilleure fluidité des procédures portuaire afin de réduire le temps d'attente des navires en rade et à quai?

A travers cette question, on posera les hypothèses suivantes :

- Le temps d'attente des navires en rade dépend de la disponibilité des postes à quai et de la fluidité des formalités administratives.
- La fluidité des formalités administratives permet de réduire les délais d'attente et les coûts y afférents.

¹ Bejaia port infos, « Le bulletin d'information du port de Bejaia », 2014, édité par le département Marketing, P04.

Introduction générale

- Le temps d'attente à quai dépend de la qualité et de la performance des infrastructures portuaires et de leur outil de gestion.

Pour pouvoir répondre à la question posée et apporter des affirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographiques et documentaires qui portent essentiellement sur la logistique internationale, les opérations de dédouanement et les formalités administratives accompagnant ces différentes opérations et une enquête de terrain au sein de l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) pour une durée d'un mois avec le suivi d'une escale de navire « Anja C » de rond à béton vu l'importance de cette activité enregistrée ces dernières années au niveau de l'EPB, avant, durant et après sa sortie en collaboration avec la direction de manutention et acconnage, la direction de capitainerie, la direction logistique, service de douane et l'agence maritime « global shipping company » qui a consignée ce navire. Ce suivi a permis de rendre compte du poids des formalités administratives nécessaires à l'opération de transportation. Les quelles formalités se sont avérées à l'origine de temps d'attente en plus bien sur de l'état insuffisant des infrastructures en place.

Pour cela, notre travail est réparti en quatre chapitres. D'une part une partie théorique basée essentiellement sur une recherche bibliographique et collecte des données subdivisée en trois chapitre :

- Un chapitre premier dans lequel nous aborderons une description de la logistique dans le commerce international à savoir : activités, objectifs, métiers et intervenants de la logistique.
- Le deuxième chapitre est consacré au transport international et les assurances liées au transport des marchandises.
- Le troisième chapitre qui décrit les opérations douanières à savoir : les éléments principaux utilisés dans une déclaration en douane et le circuit de dédouanement.

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

- La première section sera consacrée à la description de l'entreprise portuaire de Bejaia ainsi que la direction logistique.
- La deuxième section sera consacrée à la présentation des activités de l'entreprise portuaire de Bejaia notamment celle qui a fait l'objet de notre étude, à savoir le rond à béton.
- La troisième section fera l'objet d'un cas pratique qui se porte sur un suivi d'une escale d'un navire de rond à béton au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Introduction

La logistique dans le contexte militaire consiste à organiser les transports et le ravitaillement des armées.¹ Elle consiste, pour une firme, à acheminer les produits (matière première, produit semi-fini) de ses fournisseurs, vers ses sites de production (logistique en amont). Une fois transformés et fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de ventes, afin d'être achetés par les clients (logistique en aval).

La logistique concerne donc toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

La plupart des échanges commerciaux internationaux se font par << voie maritime >> environ les quatre cinquième 4/5 ou plus.² C'est pourquoi, la complexité des opérations du transport international rend souvent incontournable le recours à des intermédiaires.

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.

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

Dans ce chapitre nous présenterons d'abord quelques définitions de la logistique et ses activités. Ensuite, les métiers de la logistique, et enfin les principaux intervenants qui assurent le bon déroulement des opérations logistique.

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

La logistique est un ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges internationales, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de préparation, de production des biens et services jusqu'à celle réalisées pour atteindre et satisfaire les besoins des clients.

¹ Joël Sohier, *la logistique*, Vuibert, paris, 2002, P04.

² Document propre de l'EPB.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Elle doit disposer de moyens qui, bien sûr, sont d'abord un budget et des hommes, mais aussi du matériel de manutention, de transport, de stockage et de conditionnement.

Dans cette section nous présenterons quelques définitions de concept logistique ainsi que les activités liées à la logistique et enfin les domaines de compétences.

1- Définitions de la logistique

Il existe de multiples définitions de la logistique :

1-1 Au niveau de l'entreprise

- Définition selon l'américain Marketing association en 1948 : « mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »³.
- 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 des la livraison. »⁴.
- La logistique est « l'ensemble des activités et des moyens relatifs au déplacement des marchandises à tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons »⁵.
- Logistique : Fonction qui a pour objet d'organiser, au moindre coût, le circuit de matières aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au moment voulu⁶.

³ Pierre Médan et Anne Gratacap, *logistique et supply chaine management*, Dunod, Paris, 2008, P9.

⁴D.Tixier, H. Mathe et J. Colin, « *la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux*, Dunod, Paris, 1983, P12.

⁵ Martine Massabie François et Elisabeth Poulain, *lexique du commerce international*, Bréal, Paris, 2008, P148.

⁶ Joël Sohier, *la logistique*, Vuibert, 3eme édition, Paris, 2002, P7.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Cette fonction doit assurer la gestion⁷ :

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

Cette fonction est utilisée pour optimiser la gestion de ces flux, (la rotation des produits, la préparation des commandes, de l'emballage, des expéditions et des flux d'information à savoir les données informatisées, suivi de commande, gestion des stocks...etc.). Cette définition a l'intérêt de rendre compte du caractère opérationnel/pratique de cette fonction et ce en mettant en évidence l'importance des aspects organisationnels dans la réussite de l'entreprise.

En effet, comme nous le verrons plus loin, cette fonction fait intervenir une multitude d'acteurs qui interagissent par le biais de flux physiques et informationnels. Une gestion de l'ensemble de ces flux revêt et s'impose donc à l'entreprise.

- La logistique comprend toutes les activités liées à la circulation des produits. Elle concerne toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de productions⁸.
- La logistique d'une manière générale, regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison « quantités, délais et coûts ».

1-2 Au niveau international

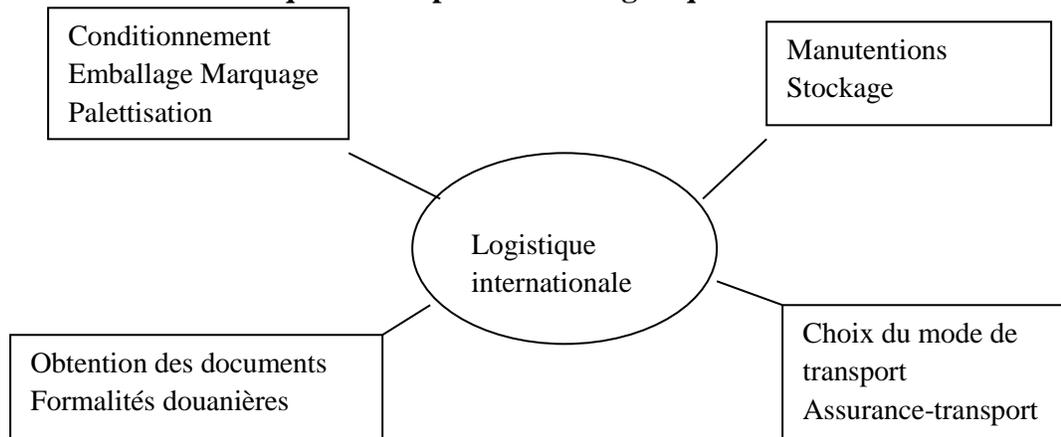
⁷Idem.

⁸ Corinne Pasco, *commerce international*, Dunod, 4eme édition, Paris, 2002, P66.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce 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'entreprise⁹.
- La logistique internationale est composée des éléments figurés sur le schéma suivant :

Schéma n°01 : Les quatre composantes de logistique internationale



Sources : Corinne Pasco, op-cité, P66.

2- Activités et objectifs de la logistique

La logistique assure la disponibilité d'un bien ou d'un service à un lieu de consommation dans les délais les plus favorables et à moindre coût.

La logistique a pour but de proposer aux clients ¹⁰:

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

⁹ Robert Noumen, *les éléments de base de la logistique internationale*, Menaibuc, Paris, 2004, P5.

¹⁰ www.branche-commerce.com, consulté le 09/04/2015.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

- Au bon moment.
- Au bon prix.

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de ¹¹ :

- Emission et/ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistique ;
- 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'activités...)

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

- Gestion des données techniques de la production ;
- Planification des besoins en composants.

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

Des observations 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).

¹¹ www.logistiqueconseil.org, consulté le 10/04/2015.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

- Les activités de gestion des moyens de transport des personnes ou des biens vers l'extérieur de l'entreprise (souvent séparées des précédentes car elles incluent en partie la gestion de la maintenance).
- Les activités indirectes ou activités de soutien (sans un lien direct avec la production, mais nécessaires pour le déploiement des opérations).

2-1 La logistique des biens et services¹²

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

2-1-1 La logistique d'approvisionnement

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

2-1-2 La logistique des chaînes de fabrication

La chaîne de fabrication est les 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 ; manutention entre unités de fabrication.

2-1-3 La logistique de distribution

¹² Document propre de l'EPB, « service logistique »

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

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

2-1-4 La logistique de retour (reverse logistique)

La gestion des flux retours est l'acheminement d'emballage 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).

2-2 La logistique des transports

La logistique des transports se décompose de trois principales activités¹³ : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

2-2-1 Détermination des réseaux de transport

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

- Le mode d'acheminement des produits (maritime, aérien, ferroviaire ; routier ou multimodal) ;

¹³ www.logistiqueconseil.org, consulté le 10/04/2015.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

- Risques de transport (limitation du nombre de ruptures de charges, utilisation d'unités de transport intermodal) ;
- La disponibilité des moyens logistiques (engins de manutention, zone de stockage) de part et d'autre de chaque point de transport ;
- La sélection du réseau le moins coûteux et le mieux adapté aux marchandises que l'on souhaite acheminer.

2-2-2 Planification des transports

Une fois que les différents nœuds (points successifs) du réseau de transport sont déterminés, l'opération de transport proprement dite doit être planifiée. La planification des transports tient une place importante dans la gestion des tournées de livraison ; le transport inter-usines ou inter-magasins ; 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.

2-2-3 Gestion du parc de véhicule

Bien qu'elle intègre quelque 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, gestion des stocks de carburant et des pièces de rechanges).

2-3 La logistique de soutien

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

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

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

3- Domaines de compétences de la logistique

Les domaines de compétences de la logistique se résument dans ce qui suit¹⁴ :

3-1 entreposage et magasinage : gestion informatique et physique des stocks

La gestion informatique et physique des stocks sert à :

- L'affectation des stocks aux articles gérés dans les magasins (codification intelligente qui consiste à regrouper dans un code de nombreuses informations visant à identifier chaque article par rapport à sa famille, sa nature, son utilisation...) ;
- Création des catalogues et développement des nomenclatures ou de la classification des familles d'articles gérés dans les magasins ;
- Etude des consommations et définition des stocks (préparation des fiches d'inventaires, comptage des articles et traitement des données) ;
- Dimensionnement des magasins (Analyses des besoins, étude des capacités, dimensionnement).

3-2 Gestion des flux logistiques : approvisionnement, distribution et transport

- Création des fichiers « tiers » et classification des prestataires logistiques suivant les critères et les besoins de l'entreprise ;
- Développement des modèles de prévision des consommations ou des ventes des articles, préparation des commandes clients ;
- Contribution à la mise en place des comptes d'exploitation analytiques des véhicules de transport ou de manutention ;
- Etude des coûts d'exploitation des véhicules de transport commercial et établissement des tarifs, contribution au calcul prévisionnel des budgets d'exploitation des véhicules de transport,

¹⁴ www.logistiqueconseil.org, consulté le 10/04/2015

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

- Etude et organisation logistique des réseaux de distribution des produits (choix des moyens de transport, des points de stockage, des prestataires. Mise sur pieds de plannings et des procédures) ;
- Analyse de consommations / ventes et optimisation des stocks sur la chaîne de distribution des produits ;
- Organisation des procédures de gestion interne de traitement des commandes d'approvisionnement et de distribution, gestion du transit et des dossiers import et export (mise en place de procédure de suivi, gestion des régimes douaniers, des termes de vente « incoterm », des contrats d'assurance et des contrats de transport).

3-3 Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques

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

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

3-4 Gestion des projets : Planification des opérations logistiques

- Planification des opérations logistiques (choix des moyens, planning des transports, organisation des opérations de manutention verticale et horizontale, stockage) ;
- Gestion des affectations des activités aux ressources humaines (gestion et pointage du personnel chargé de la conduite des véhicules, des chargements/déchargements et du stockage) ;
- Etude des tâches critiques et le calcul des marges de manœuvre pour une meilleure gestion des dysfonctionnements ;

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

- Mise sur pieds d'un réseau d'indicateurs d'activité pour les suivis en temps réel des opérations et une bonne réactivité ;
- Organisation de divers autres événements tels que les séminaires, salons d'entreprises, conférences, foires, voyages en groupes...

A la fin de cette section, on peut donc admettre que la fonction logistique, que ce soit au niveau de l'entreprise ou niveau international joue un rôle stratégique, en ce sens qu'elle permet d'atteindre les objectifs escomptés, d'amener un produit en un lieu précis, dans les temps prévus, et toutes ces opérations étant réalisées au coût optimal. Ainsi qu'un rôle organisationnel c'est-à-dire la rationalisation des flux logistique afin d'organiser les échanges entre les entreprises qui concourent à la production et à la distribution des biens.

Section 02 : les métiers de la logistique et des transports et les différents intervenants de la logistique dans le commerce international

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

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

Dans cette section on détermine les métiers de la logistique et du transport et ses différents intervenants.

1- Les métiers de la logistique et des transports à l'international

Chapitre premier : La logistique dans le commerce 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 automobile¹⁵.

1-1 Le technicien d'achat import/export

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import /export a l'arrivage de maîtriser la négociation de la commande, mais aussi celles des techniques et opérations liées a 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.

1-2 Le magasinier, Gestionnaire de stock

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

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

Selon la taille et l'activité de l'entreprise dans laquelle il travaille ; le magasinier exerce les fonctions de réceptionniste, gestionnaire de stock, manutentionnaire, emballeur ou agent d'exploitation... ; mais il peut aussi assurer plusieurs ou toutes ces activités. Si l'entreprise

¹⁵ SARL CLEVACTI, www.techno-science.net, consulté le 16/04/2015.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

dispose d'une fonction commerciale, il peut être appelé à développer des compétences dans le domaine de la vente avec contacts clientèle. Après deux à trois années d'expérience, il ferait un bon acheteur et pourra facilement progresser comme responsable des achats grâce à sa bonne connaissance du matériel et des consommables de l'entreprise.

1-3 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.

1-4 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.

1-5 Le déclarant en douane

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

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

1-6 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.

1-7 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.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

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

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

2- Les intervenants de la logistique dans le commerce international

La logistique internationale est composée d'une panoplie d'acteurs et d'intervenants dont les missions sont particulières pour assurer l'acheminement des marchandises ou des personnes. On distingue : les intervenants à caractère financier et les intervenants à caractère administratif.

2-1 Les intervenants à caractère financiers

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

2-1-1 Les banques

C'est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change, et l'émission de billets de banque¹⁶.

Les instruments de paiement internationaux sont¹⁷ :

a) Le chèque

Ordre écrit par lequel une personne, titulaire d'un compte dans un établissement bancaire, effectue, à son profit ou au profit d'un tiers, le retrait ou le virement de tout ou partie des fonds portés à son crédit.

b) Les virements

¹⁶ Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini, *lexique d'économie*, Dalloz, 7ème édition, Paris, 2002, P68.

¹⁷ Yves Simon et Samir Mannai, *techniques financières internationale*, economica, 7ème édition, Paris, 2002, P561.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Il s'agit d'ordre passé pour une banque à une autre de débiter ou de créditer un ou plusieurs comptes dans le but de faciliter les opérations entre eux, le virement peut prendre plusieurs formes selon le mode d'encaissement des instruments bancaires : virement télégraphiques, virement télex, virement Swift.

c) **Le Swift** (Society For Wide Interbank Financial Télécommunication)

Est un réseau télématique privé de messagerie qui permet aux banques abonnées d'échanger des messages structurés. Il sert à acheminer d'autres messages financiers, autre que les ordres de virement tel que les ordres de changes et notifications de crédit documentaire.

d) **La lettre de change et le billet à ordre**

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

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

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

e) **Le crédit fournisseur**

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

f) **Le crédit acheteur**

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

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

g) La remise documentaire

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

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

2-1-2 Les assurances

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risque et a leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré¹⁸.

2-2 Les intervenants à caractère administratif

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

2-2-1 La douane

La douane a connu une évolution importante en matière de mission, elle doit¹⁹ :

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

Les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière, ces formalités sont accomplies par le

¹⁸ Jean Moulin, *lexique de gestion*, Dalloz, 6eme édition, Paris, 2003, P19.

¹⁹LASARY, *le commerce international à la porté de tous le monde*, Paris, 2005, P127.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

détenteur de la marchandise (exportateur, importateur, commissionnaire agréé en douane, titulaire d'une autorisation de déclaration de dédouanement....)

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

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

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

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

Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testées dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.

3- Les autres intervenants

De plus, la chaîne logistique du commerce mondial est composée aussi d'autres intervenants que les intervenants à caractère financier et administratif, à savoir :

3-1 Les transitaires

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Le transitaire, comme entrepreneur général du transport, se trouve au poste de commande de la logistique.

Il est le « logisticien »²⁰, qui connaît tous les impondérables et peut, même dans les situations particulières (extrême urgence, conflits, etc.....), garantir la bonne fin d'une opération.

Il conseille ses clients sur l'emballage et le mode d'acheminement les plus appropriés, ainsi que sur les documents nécessaires ;

Il établit le devis du coût du transport et des frais accessoires. Son expérience lui permet de s'adapter parfaitement au développement logistique dans la gestion de la chaîne logistique.

Les transitaires se trouvent dans leur plus grande partie dans le secteur des entreprises de dimension moyenne(PME).

La base juridique de leurs activités professionnelles est fixée par les conditions générales de transitaire en vigueur dans leur pays.

➤ **type de responsabilité**

Selon le type de responsabilisé :

- Soit il est mandataire de transport : agent de liaison entre deux modes de transport, il agit sur les instructions de son client, nonobstant la voie de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

Il exécute les ordres de son mandant il n'a donc pas le choix des sous-traitants, il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toute disposition utile pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie, il reprend d'une obligation de moyen.

- Soit il est commissionnaire de transport :

Intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix.

²⁰ Gabriel Wakermann, *la logistique mondiale*, transport et communication, ellipses, paris, 2005, P95.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. On retrouve dans cette catégorie les affaiteurs routiers, les groupeurs aériens ou maritimes, les organisateurs des transports multimodaux, etc.

Selon les activités :

- Organisateur de transport multimodaux : c'est un commissionnaire de transport, organise le transport de bout en bout, il inclut différents modes de transport.
- Transitaire portuaire ou aéroportuaire : il intervient comme mandataire de transport, agit entre deux moyens de transport, où la marchandise subit la rupture de charge.
- Groupeur : il intervient comme commissionnaire de transport, constitue des camions, des wagons, ou des conteneurs complets, ainsi que des unités de chargement aériens ou des palettes, à partir d'envois de détail ; négocie les tarifs avec les transporteurs ; libre de remettre le groupage aux transporteurs de son choix (maritime, routier, aérien ou ferroviaire).
- Agent de fret aérien : dispose de la procuration des compagnies aériennes pour établir et signer les lettres de transport aérien, il doit avoir reçu l'agrément des associations mondiales régissant les opérations de transport aérien tel que l'ITA (international transport association), cumule avec la fonction de groupeur et de commissionnaire en douane le plus souvent.
- Affréteur routier : il intervient comme commissionnaire de transport, il fait le lien entre les transporteurs routiers et les marchandises à transporter, il est important de noter la remarque qu'un affréteur routier ne négocie pas un contrat d'affrètement, mais un contrat de groupage.

3-2 Les transporteurs

Ils ont pour mission principale de gérer les moyens de transport (conteneurs, palettes, wagons, vrac...). Chaque mode de transport a son propre fonctionnement²¹, mais tous reposent sur une logique identique celle de satisfaire le client final au juste prix, dans les délais sans avarie.

²¹ LASARY, *le commerce international à la portée de tous le monde*, Paris, 2005, P131.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

3-3 Commissionnaire en douane

Il possède un agrément en douane ce qui lui permet d'accomplir les formalités douanières par compte d'autrui.

Il déclare les marchandises en son nom, il est responsable vis-à-vis de la douane, des droits, des taxes ainsi que des infractions. Son utilisation ne présente pas un caractère obligatoire.

L'importateur/ou l'exportateur peut déclarés lui même ses produits. Précisons un point d'ordre pratique : les activités du commissionnaire du transport, de transitaire portuaire ou aéroportuaire et du commissionnaire en douane sont très souvent exercées par une même compagnie que l'on qualifie couramment de transitaire.

3-4 Les entreprises portuaires²²

Les entreprises portuaires sont considérées comme un acteur économique engagé dans un environnement concurrentiel qui doit gérer la segmentation des filières et des marchés puisque chaque tarif a ses logiques et ses chaînes logistiques.

L'objectif d'une entreprise portuaire est de tendre vers le meilleur positionnement de ses outils, marché par marché et trafic par trafic au service de son hinterland.

La compétitivité d'un port de la qualité des services à la marchandise et aux navires ; se construit sur plusieurs critères (les hommes, les infrastructures, et surtout le coût du passage portuaire).

Le coût du passage portuaire varie selon le type de marchandise et de conditionnement.

La compétitivité portuaire passe par six étapes essentielles :

A/ L'amélioration de la fiabilité et de la flexibilité des opérations portuaires en matière de temps d'escale ;

B/ L'amélioration des dessertes maritimes avec l'extension des services maritimes ;

²² Document propre de l'EPB.

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

C/ L'amélioration de la profondeur de l'hinterland par le fait de la prospection, de l'amélioration des infrastructures de transport terrestre, la réalisation de train bloc, la consultation de base avancées (ports secs).

D/ L'amélioration de la sécurité du passage de la marchandise en agissant dans le domaine sanitaire ;

E/ La fixation de la valeur ajoutée sur les zones portuaires en développant des plates-formes logistiques dans le port.

F/ L'Intégration aux réseaux portuaires en formation, en association ou non avec les opérateurs de manutention portuaire.

3-5 Les consignataires

Le Consignataire ou l'agent maritime : Une compagnie maritime doit être présente dans de nombreux ports dans le monde. Pour ce faire elle dispose, en dehors de ses succursales, de représentants exerçant les activités d'agent maritime et de consignataire. Le consignataire maritime, mandaté par l'armateur, effectue l'ensemble des opérations administratives, techniques et commerciales du navire lors de son escale au port. Sa mission va consister à :

- négocier le chargement et le déchargement avec les manutentionnaires
- superviser les opérations de réception et de livraison de marchandises
- effectuer les formalités administratives (documents pour l'exportation, titres de propriété, déclaration aux douanes)
- rechercher, si nécessaire, de nouveaux clients pour augmenter le volume de cargaison
- répartir les dépenses d'escale entre le transitaire, le chargeur et l'armateur
- ravitailler le navire en eau et fuel
- organiser la visite médicale de l'équipage
- entretenir le navire

À la fin de cette section, lors de l'acheminement, les marchandises suivent un itinéraire composé par une succession d'opérations logistique soit, le transport, la manutention et le stockage qui sont coordonnées entre eux avec des intervenants spécialisés qui prennent en charge

Chapitre premier : La logistique dans le commerce international

la marchandise et la réalisation des différentes formalités d'acheminement dont le rôle et la fonction se diffère dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongé sur les airs de stockage et globalement pour échapper aux frais supplémentaires.

Conclusion

Au terme de ce chapitre la logistique est décrite comme étant une fonction et une démarche essentielle dans les opérations du commerce international. C'est l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment. Elle est devenue la préoccupation majeure des entreprises, non seulement pour l'aspect financier mais aussi pour l'amélioration des partenariats avec l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement. La dimension organisationnelle est aussi importante dans la définition de la logistique, en ce sens qu'elle a principalement pour mission de maîtriser et d'optimiser les flux physiques et les flux informationnels depuis les fournisseurs jusqu'à ses clients.

Introduction

Le transport est un maillon indispensable de la chaîne logistique, il assure la liaison entre les différents étapes, de l'approvisionnement à la distribution (fournisseurs usines, inter usines, usines-entrepôts et entrepôt-clients). Il mérite une attention particulière tant qu'un élément majeur dans la qualité du service au client puisque directement liée aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries, etc.

Selon les origines et les destinations, les caractéristiques du produit et les délais à respecter, différents moyens de transport peuvent être utilisés : route, fer, voie navigable, mer, air. Même si, sur un trafic donné, tous ces modes ne se concurrencent pas¹.

Tout au long de leur acheminement, les marchandises sont exposées à des risques ordinaires liées à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au de transport lui-même. C'est pourquoi l'assurance transport existe car elle permet de couvrir en tout ou en partie les dommages qui pourraient résulter des différents risques.

Ce chapitre a pour but de présenter le processus de transport international dans le cadre des échanges commerciaux et l'assurance adaptée lors de l'acheminement des marchandises afin d'assurer le bon déroulement de processus de transport.

Section01 : Le processus de transport de marchandise à l'international

Dans cette section, au premier lieu on étudiera les différents modes de transport(les avantages, inconvénients, le contrat, la documentation et la tarification de chaque mode de transport), ensuite, les principaux intervenants en transport international, puis, les différents phases du transport et, enfin, les critères liés au choix du transport.

1- Les différents modes de transports internationaux

Il existe six (06) modes de transport à l'international qui sont disponibles pour aider les entreprises à acheminer les marchandises à destination. Ils présentent chacun des avantages et des inconvénients propres. Le choix d'une solution ou d'une autre doit être effectué en fonction de ces caractéristiques, les éléments stratégiques à prendre en compte étant leurs coûts, leur vitesse et la sécurité qu'ils offrent dans l'acheminement des marchandises.

¹ Partners and Food in Emergency and Development Aid <http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/partie1.html>, consulter le 29/04/2015.

Notons que, pour assurer une prestation d'usine à usine, la chaîne logistique du transport fera le plus souvent intervenir plusieurs modes de transport, soit de manière successive (avec ruptures de charge), soit de manière combinée (sans rupture de charge).

Sont visés dans ce cas le transport multimodal (en transport international) et de combiner rail- route (en transport continental).

1-1 Le transport maritime

Le transport par mer est très populaire en commerce international grâce à son coût abordable, on y recourt généralement par l'envoi des produits lourds ou volumineux et de marchandises en vrac.

➤ **Caractéristiques techniques :**

- Diversité et adaptation des différents types de navires.
- Utilisation très répandue du conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge et réduire le coût de la manutention.

➤ **Avantage² :**

- Taux de fret avantageux. Le transport maritime est le moins coûteux et le mieux adapté pour le transport des produits lourds et volumineux ou en vrac (céréales, hydrocarbures, métaux, bois,....etc.).
- Possibilité de stockage dans les zones portuaires.
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies.
- Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à transporter (vraquier, porte-conteneurs, méthanier,etc.).
- L'utilisation de conteneur qui constitue une unité de chargement, permet de réduire les coûts de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge.

➤ **Inconvénients :**

- Délais et sécurité parfois aléatoires.
- Certaines lignes ne transportent pas de conteneurs.
- Assurances et emballages plus onéreux.

² Naji JAMMAL, *COMMERCE INTERNATIONAL, mondialisation, enjeux et applications*, édition du nouveau pédagogique INC, 2^{ème} édition, Canada, 2009, P343.

1-2 Le transport routier

Il permet d'acheminer les marchandises directement d'une entreprise à une autre, même sur long distance.

➤ **Caractéristiques techniques :**

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

➤ **Avantages :**

- Souplesse d'adaptation grâce au service port à port, sans rupture de charge, et au transport combiné.
- Délais relativement courts (grâce aux infrastructures routières et aux procédures douanières allégées, comme le carnet TIR).
- Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage,...)
- Rapport vitesse/ prix avantageux.

➤ **Inconvénients³ :**

- Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques.
- Coût élevé pour les destinations lointaines.
- Peut adapter aux grandes quantités.

1-3 Le transport aérien

➤ **Caractéristiques techniques :**

- Appareils mixtes et toutes catégories.
- Chargement en ULD (igloos, palettes, conteneur.....)

➤ **Avantages :**

- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention).
- Régularité et fiabilité du transport.
- Emballage peu coûteux.
- Frais financiers et de stockage moindres ; ce mode de transport s'adapte particulièrement aux méthodes de gestion actuelles d'approvisionnement calculé en fonction des besoins de l'entreprise sur une courte période.

³ Corine pasco, *commerce international*, DUNOD, 4^{ème} édition, paris, 2002, P67.

➤ **Inconvénients :**

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur. Les produits transportés doivent être des produits à forte valeur ajoutée.
- Capacité limitée.
- Interdit à certains produits dangereux.
- Rupture de charge.

1-4 Le transport ferroviaire

Il complète le transport maritime ou aérien à l'arrivée et au départ, mais il fait concurrence au transport maritime.

➤ **Caractéristiques techniques :**

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

➤ **Avantages :**

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

➤ **Inconvénients :**

- Inadapté aux distances courtes.
- Limité par le réseau.
- Nécessite un pré- et un post-acheminement.
- Ruptures de charge.

2- Les intervenants en transport international

Les principaux intervenants en transport international de marchandise sont⁴ :

- **Le chargeur** : est l'expéditeur de la marchandise et celui qui la confie juridiquement au transporteur. Il peut s'agir du propriétaire de la marchandise ou de son représentant.
- **Le groupeur de marchandises** : est un agent ou une entreprise qui rassemble les envois de détail de plusieurs entreprises et les groupe 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.
- **Le transitaire(ou commissionnaire de transport)** : Il joue le rôle d'aide logistique de l'exportateur(ou l'importateur, selon l'incoterm convenu). Son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Il conseil l'expéditeur ou le destinataire sur divers aspects de l'expédition marchandises qui font l'objet de transport successifs : le mode de transport, l'itinéraire, le choix du transporteur, les frais directs et connexes, etc.

Cependant, le transitaire peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandise qui fait l'objet de transports successifs. Son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Parmi les destinataires, on distingue⁵ :

- ✓ **Le transitaire portuaire** : qui cordonnent le transport maritime et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport routier) ;
- ✓ **Le transport aérien** : qui cordonnent le transport aérien et tout autre mode de transport requis au cours de la même expédition (par exemple, le transport ferroviaire) ;
- ✓ **L'agent de fret aérien** : qui se charge d'acheminer aux compagnies aériennes la marchandise qui doit être expédiée par avion ;

⁴ Naji JAMMAL, op-cité, P339.

⁵ Idem, P340.

- ✓ **Le courtier en transport routier de marchandise** : qui sert d'intermédiaire entre le groupeur et le transporteur ;
- ✓ **L'affréteur routier** : agent qui nolise les camions pour le compte de son employeur.

On peut s'attendre à ce qu'un transitaire offre des services de⁶ :

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

3- Les différentes phases du transport

Nous avons élaboré le tableau ci-après pour faire apparaître de façon concise les différentes phases de l'opération transport et la concomitance entre les opérations physiques et la gestion documentaire.

⁶ Idem, P340.

Tableau N°01 : « les phases du transport »

Opérations physiques	Obligations correspondantes du vendeur ou de l'acheteur	Suivi documentaire
Préparation, étiquetage et emballage	<p>Ces opérations sont toujours à la charge du vendeur.</p> <p>L'étiquetage permet d'identifier la marchandise, de la rechercher en cas de perte, de donner des consignes de manutention.</p> <p>L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi.</p> <p>Il peut répondre à certaines normes.</p>	<p>-Liste de colisage ou note de poids.</p> <p>-Certificats correspondant aux contrôles exigés par le client (certificat de qualité, de quantité par exemple...), documents commerciaux (facture notamment).</p>
Remise de la marchandise au transporteur	<p>-l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition, il doit ainsi indiquer les références du consignataire de la marchandise et le lieu et les modalités de réception de la marchandise.</p>	<p>-Instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur.</p> <p>-Attestation de remise au transitaire (Forwarding agent's Certificate).</p> <p>-Documents de transport.</p> <p>Avis d'aliment pour les polices d'abonnement.</p> <p>-Certificat d'assurance.</p>
Contrôle de la marchandise au départ	<p>Le transporteur ou le commissionnaire effectue des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et</p>	<p>Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.</p>

	leur état apparent. Ces contrôles ainsi que la responsabilité du chargement peuvent varier en fonction des modes de transport requis.	
Dédouanement export	À la charge du vendeur dans tous les cas.	Documents exigés par la douane.
Contrôle des marchandises à l'arrivée	La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire sauf dans les envois de détail par la route ou le fer (messagerie) ou le transport en FCL. Le contrôle porte sur le nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise. En cas d'avaries ou de manquants des réserves doivent être faites.	La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison. Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou le bon de livraison. Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans un délai maximum.
Dédouanement import	Il est toujours à la charge de l'acheteur.	Documents exigés par la douane.

Source : élaboré par nos soins à partir de sources diverses.

4-Le choix d'une solution logistique dans une opération d'exportation

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

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

4-1- Le coût

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

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

Cela ne signifie pas que le critère prix doit constituer le seul facteur de décision. Exemple : dans un transport routier il ne suffit pas de comparer les prix des divers transporteurs, il faut également connaître le nombre de palettes que le camion est capable de transporter⁷.

4-2- Les délais

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

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

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

⁷ Désiré LOTH, *l'essentiel des techniques du commerce international*, Paris, édition publiobook, 2009, P29

L'exportateur doit apprécier les délais en tenant compte de l'ensemble de l'opération export, sans se limiter à la durée du transport principal⁸.

4-3- La sécurité de l'acheminement

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

5- Le conditionnement du transport de la marchandise

La plupart des produits entrant dans le commerce international voyagent dans des conteneurs quelque soit le mode de transport utilisé. Pour réduire le risque de dommage, de perte ou de vol, on doit prendre soin d'emballer et de marquer les marchandises de manière appropriée.

5-1 La conteneurisation

Un conteneur est comme une boîte souvent métallique d'un certain volume destiné pour contenir des marchandises et permettant leur acheminement par voie terrestre, maritime ou aérien avec le maximum de confort et de sécurité⁹.

5-1-1 Les différents types de conteneurs

On distingue plusieurs types de conteneurs¹⁰ :

Tableau N°02 : « les types de conteneurs »

Les types de conteneurs	Caractéristiques
Conteneurs dry ou usage générale	Sont des conteneurs fermés ayant un toit, des parois latérales et des extrémités rigides. Il est utilisé pour tout type de marchandise.
Conteneurs plates-formes ou blosters	Sont des plates-formes sans aucune superstructure. Ils sont généralement utilisés pour le transport de fer, les engins de travaux publics, et pour le chargement de marchandises à bord des navires rouliers.

⁸ désiré LOTH, op-cite, p29.

⁹ Naji JAMMAL, op-cité, P535.

¹⁰ International Organisation for Standardisation, www.iso.org, consulter le 01/05/2015.

Conteneurs bulk	Sont des conteneurs maritimes destinés à charger des marchandises sèches non emballées comme de sucre ou des céréales.
Conteneurs open top	Sont presque identiques aux conteneurs à usage générale, mais le toit conteneurs est mobile par une bâche. Autorisent une manutention verticale de la marchandise, un léger dépassement de la hauteur du conteneur et assure une ventilation
Conteneurs plats 20 et 40	Sont destinés à l’empotage des marchandises de toutes sortes.
Conteneurs frigorifiques Ou Conteneurs réfrigérés	Les conteneurs frigorifiques ou conteneurs réfrigérés sont utilisés pour transporter des produits qui nécessitent des conditions à température contrôlée lors du transit, tels que les fruits, les légumes, les produits laitiers et la viande. Ils sont équipés d'une unité de réfrigération connectée à l'alimentation électrique du navire transporteur.

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

Il existe quatre types d'expédition d'un conteneur ¹¹:

a. FCL/FCL

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

b. FCL/LCL

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

¹¹ J.BELOTTI, *le transport international des marchandises*, VUILBERT, paris, 1992, P49.

c. LCL/FCL

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

d. LCL/LCL

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

5-2 L'emballage

L'emballage est l'objet mais en même temps l'opération qui consiste à envelopper ou à contenir un produit ou un ensemble de produits pendant son/leurs utilisation, manutention, stockage, transport,etc.¹²

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

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

¹² K MIVILLE-DE Chêne & I LIMOGES, *aspects pratiques du commerce international*, consultation contact monde, 2012, P283.

- **Les conditions météorologiques** : par exemple, l'exposition à des températures extrêmes dans le pays de destination peut endommager certaines marchandises.
- **Les exigences du client** : les acheteurs ont souvent des procédures de réception et de stockage des marchandises qu'il faut respecter. Il convient de sélectionner un emballage résistant et adapter au moyen de transport pour éviter les pertes en cours de transport qui sont dues à des emballages défectueuses car un mauvais emballage peut conduire à :
 - **Premièrement**, un préjudice commercial, l'aspect extérieur du produit n'étant alors ni valorisant, ni sécurisant quant à la qualité de son contenu.
 - **Deuxièmement**, un préjudice financier, lorsque le destinataire refuse le paiement ou la prise en charge de la marchandise.
 - **Enfin**, un préjudice au point de vue couverture des risques, car les assurances refusent d'indemniser les avaries dues à des emballages défectueux.

5-3 Le marquage et l'étiquetage de la marchandise

Le marquage et l'étiquetage sont les actions d'inscrire et de cataloguer un ensemble d'information sur l'emballage ou sur le produit directement.

Comme l'emballage, le marquage et l'étiquetage ont une grande importance dans la présentation du produit surtout sur aspects informationnel, en effet le marquage et l'étiquetage contribuent à ;

- L'identification rapide du produit par les consommateurs, concerne essentiellement les produits grand public. Il apporte des renseignements indispensables pour le consommateur surtout lorsque le produit est vendu en self-service dans de grandes surfaces, sans l'accompagnement de vendeurs. Il donne des informations sur le produit concernant notamment la composition, le poids, l'origine, la durée de conservation, les conditions d'emploi et les conseils d'utilisation.
- La publicité du produit, en effet grâce à son pouvoir de séduction et de communication, le marquage et l'étiquetage sont devenus ainsi un facteur prépondérant dans la réussite commerciale d'un produit de grande distribution.

Finalement, le transport international de marchandises est un mode complexe et les intervenants y sont nombreux chaque mode de transport à ses avantages et ses inconvénients, ses propres règles relatives aux contrats, à la documentation et à la tarification ainsi des normes d'emballage et de marquage.

Au cours du transport de marchandise, lors d'une opération d'acheminement à l'international, les marchandises sont exposées à des risques divers, ce qui pousse l'assurance à intervenir, afin de garantir le remboursement des sommes engagées en cas de dommage ou de sinistre.

Section 02 : Les assurances liées au transport de marchandises

Les marchandises encourent des risques ordinaires liés à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au transport lui-même. Des risques particuliers peuvent se surajouter tels que émeutes, grèves, sabotages, conflits armés, etc. La marchandise voyageant aux risques et périls de l'ayant droit, doit être garanti.

L'assurance est un contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques à un objet défini¹³.

Dans cette section nous présenterons l'intérêt de l'assurance et ses différents acteurs, puis le cout d'assurance et la notion d'avarie, et en termine par l'assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices

1- L'intérêt de l'assurance transport et ses différents acteurs

1-1 L'intérêt

L'assurance transport permet de couvrir en totalité ou en partie le dommage subi par la marchandise et compense les plafonds d'indemnités versées soit par le transitaire pour faute personnelle, soit par les transporteurs. Lorsque ceux-ci sont exonérés de toute responsabilité, l'assurance permet d'obtenir une indemnisation égale au préjudice subi.

Tableau N°03 : « versement d'indemnités »

¹³ www.logistiqueconseil.org, consulté le 29/04/2015.

Indemnisation par le transporteur	Indemnisation par l'assureur
<p>Prévue par les conventions régissant chaque mode de transport.</p> <p>Indemnités plafonnées en fonction du poids de la marchandise.</p> <p>Indemnisation seulement si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité et en fonction de la valeur de la marchandise.</p>	<p>Assurance au choix de l'assuré (attention aux risques couverts et aux risques exclus) Indemnisation calculée sur la valeur assurée de la marchandise (ex. : CIF + 10 %).</p> <p>Indemnisation en cas de préjudice en fonction des risques garantis (si le transporteur est responsable, l'assureur se trouve subrogé dans les droits de l'assuré).</p>

Source : élaboré par nos soins à partir de sources diverses

Remarque

Il ne faut pas confondre l'indemnité versée par un transporteur fautif et l'indemnité versée par l'assurance transport.

1-2 Les différents acteurs de l'assurance¹⁴

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

¹⁴ Naji JAMMAL, op-cité, P393-394.

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

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

2- Le cout d'assurance et la notion d'avarie

2-1 Coût d'assurance

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

Le coût de l'assurance dépend¹⁵ :

- ✓ De la nature de marchandise : fragile, périssable, dangereux ;
- ✓ De la qualité de l'emballage l'assurance et du marquage ;

¹⁵ J.BELOTTI, *le transport international des marchandises*, VUIBERT, PARIS,1992,P47.

- ✓ Du mode de transport : aire, mer, terre, en précisant que l'assurance aire est environ un tiers moins chère que l'assurance mer ;
- ✓ De l'itinéraire de la zone géographique desservie ;
- ✓ De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules de couverture « au tiers » à la couverture « tous risques ».

2-2 La notion d'avarie

Les assurances définissent de façon presque uniforme les risques assurés et les risques exclus ainsi que certains principes de fonctionnement.

- ❖ Les **pertes et avaries particulières** concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui proviennent soit d'événements majeurs survenant au cours du transport (naufrage, accident de la route, déraillement, etc.) soit d'événements concernant uniquement la marchandise (chute, perte...).
- ❖ L'**avarie commune** est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Le terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour « sauver le navire » et donnant lieu à contribution : les frais et les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le(s) propriétaire(s) 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.
- **Les risques couverts et les risques exclus**

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

Tableau N°04 : « les risques couverts et exclus »

Risques couverts	Risques exclus
Risques liés au transport principal. Risques liés à la manutention. Risques pour le pré- et le post acheminement dans les assurances de magasin à magasin (en aérien et en maritime).	Conséquences des fautes de l'assuré ou du bénéficiaire. Conséquences des violations de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin. Vice propre de la marchandise, freinte de route qui concerne une perte inévitable et connue de poids ou de quantité pendant le transport. Influence de la température (Risque admis dans les polices tous risques à condition qu'il ne s'agisse pas de température ambiante.). Insuffisance d'emballage ou inadaptation du conditionnement. Préjudices financiers commerciaux ou indirects.

3- L'assurance adaptée aux risques du transport maritime et les différentes polices

3-1 Assurance des marchandises en transport maritime

L'assurance maritime couvre les avaries communes (ne sont particulières au navire mais communs au navire et à la cargaison, elles sont supportées par l'une et par l'autre au prorata de leurs valeurs respectives) et les avaries particulières (quand elles n'affectent que le navire seul ou la cargaison seul)¹⁶.

- **Les garanties** : En transport par voie d'eau, les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivantes¹⁷ :
 - La garantie tous risques ;
 - La garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf) ;

¹⁶ Pierre BAUCHET, *les transports mondiaux, instrument de domination*, ECONOMICA, Paris, 1998, P289.

¹⁷ www.logistiqueconseil.org, consulter le 02/05/2015.

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

a. Garantie tous risques

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

- **Contenu de la garantie** : elle couvre les avaries particulières et les avaries communes et la totalité du transport de magasin.
- **Vols et disparitions, chargement pontée** : les colis manquants seront indemnisés si la preuve du non livraison est établie par un certificat ou tout autre document.
Des traces d'effraction doivent être relevées sur les colis, par le commissaire d'avaries, pour prétendre à une indemnisation pour manquant à l'intérieur des emballages.

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

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

- b. Garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf)** : couvre uniquement les avaries communes et les avaries mentionnées au contrat.
- c. Garantie franche d'avaries particulières(FAP)** : couvre uniquement les avaries communes. Elle ne couvre donc pas les avaries particulières.
- d. Garantie du risque de guerre et de mines** : elle permet d'assurer contre les dommages que peuvent causés par des situations des guerres. Le cout moyen de ce genre de garantie, qui se situe autour de 0,03% de la valeur assurée¹⁸.

¹⁸ Naji JAMMAL, op-cité, P417.

3-2 Les différents types de polices

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

Il existe quatre principales polices¹⁹:

- **La police au voyage**

Assure au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Valable pour une relation et pour une marchandise donnée, elle est souscrite à chaque expédition.

- **La police à alimenter**

Elle est particulièrement adaptée aux gros contrats dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime. Valable pour une durée indéterminée et un quantum déterminé. Les envois sont fractionnés. L'assuré informe l'assureur de chaque expédition par un « avis d'aliment ».

- **La police d'abonnement (ou flottante)**

Elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation même à l'importation pendant une année entière. Renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant son transport international de marchandises. C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurances, qui bien souvent fait partie de leur groupe. Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliment mensuels, trimestriels ou même annuels, après le déplacement des marchandises.

Valable pour un quantum indéterminé pendant une durée déterminée, quel que soit le mode de transport, la destination ou la nature de la marchandise. À chaque expédition, l'exportateur produit un « avis d'aliment » informant l'assureur des détails de l'envoi. Valable un an, renouvelable par simple avenant.

¹⁹ J.BELOTTI, op-cité, P49.

○ **La police tiers-chargeur**

Assurance que le transitaire met à disposition de son client. En cas de sinistre, c'est le transitaire qui constituera le dossier nécessaire à l'indemnisation. Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaire, commissionnaires qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance-transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et autres formalités.

Remarque

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

- **La pleine** : est la valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport, permet à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).
- **La franchise** : élimine les petits sinistres. Ces derniers ne sont pas remboursés, l'important est d'être assuré contre les gros pépins.

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

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

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

Conclusion

Le transport international occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les nations, il met en œuvre un grand nombre de participants qui interviennent, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Et grâce à l'assurance marchandises, il est possible d'assurer pratiquement toutes les marchandises transportées au niveau international. Cette formule sert à protéger les intérêts de propriétaires des marchandises, par l'indemnisation des dommages et pertes survenus par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

Chapitre III : Les opérations douanières

Introduction

« Importer c'est aussi transporter, transporter c'est aussi déclarer, l'administration des douanes intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Elle apparaît comme un ensemble de formalités lourdes, rigides et coûteuses. C'est une administration à caractère fiscal, de gestion et de contrôle des contributions indirectes »¹. En pratique, les réglementations douanières sous leur forme juridique sont souvent révisées. Leur connaissance reste le plus souvent le souci des spécialistes à qui il est préférable de confier leur gestion.

Pour mettre une marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut exécuter un certain nombre d'opérations appelées « le dédouanement » et qui font l'objet d'une déclaration en douane auprès d'un bureau de douane. Le dédouanement peut se faire par l'entreprise elle-même ou par des sous-traitants spécialisés qu'on appelle les transitaires.

Toutes les marchandises importées ou destinées à l'exportation sont soumises à diverses dispositions législatives et réglementaires : fiscales, économique, politiques, sanitaires et commerciales que la douane a la charge de faire respecter². À l'importation, le dédouanement consiste à conduire et présenter la marchandise dans un bureau de douane, déposer une déclaration en détail pour lui assigner un régime douanier, produire des titres ou les documents requis par les réglementations particulières et enfin payer les droits et taxes exigibles. En revanche, à l'exportation les opérations sont les mêmes, seul le paiement des droits et taxes ne sont pas applicables³.

Section 01 : Les éléments principaux utilisés dans une déclaration en douane

Chaque opération du dédouanement d'une marchandise dispose d'un statut juridique appelé le régime douanier qui détermine si les assiette des droits et taxes seront acquittées ou non. Elle se traite par un système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) qui simplifie et accélère le dédouanement des marchandises.

¹ www.douane.gov.dz, consulter le 04/05/2015.

² Legrand-G, Martini-H, *gestion des opérations import/export*, Ed DUNOD, paris, 2008, P61.

³ V-MEYER, C-ROLIN, *techniques de commerce international*, NTHAN, Paris, 2000, P74.

Chapitre III : Les opérations douanières

1- Les régimes douaniers

Le régime douanier est le statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Lors du dédouanement, la procédure précise la situation juridique attribuée à la marchandise, c'est-à-dire le régime sous lequel elle est placée. Le choix du régime est fonction de l'usage que l'entreprise réserve à la marchandise⁴.

Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés « régimes économiques » permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise ou de transformation dans un pays tiers suivie d'un retour dans un pays membre. Les régimes économiques prennent ainsi en compte les particularités de ces circuits économiques et s'y adaptent.

1-1 Les régimes définitifs

1-1-1 L'exportation

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

1-1-2 L'importation

L'importation consiste à faire entrer sur un territoire des marchandises d'origine étrangère en vue d'être commercialisée en l'état. L'opération d'importation présente deux caractéristiques⁵ :

-Une marchandise importée est non seulement taxable au titre des droits de douane, mais aussi imposable au titre de la TVA et d'autres droits indirects. Ces obligations pouvant être dissociées, elles ont donné naissance à deux régimes particuliers : la mise en libre pratique (régime communautaire qui conduit à l'application des mesures tarifaires et réglementation communautaire et le paiement des droits de douane et anti-dumping éventuels), et la mise à la

⁴ Corinne Pasco, OP-cité, P92.

⁵ Idem, p92.

Chapitre III : Les opérations douanières

consommation (consiste à appliquer les mesures commerciales nationales et le paiement de la TVA ainsi d'autres taxes fiscales et parafiscales nationales).

1-2 les régimes suspensifs

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

1-2-1 Le transit

C'est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier, d'un bureau de douane à un autre bureau de douane, en suspension des droits et taxes et de mesures de prohibitions à caractère économique⁶. Ce régime a pour objectifs de faciliter le mouvement international des marchandises, en évitant de faire des déclarations d'entrée et de sortie successives au passage des frontières pendant toute la durée de transport. Les formalités diffèrent selon le mode de transport et selon le fait que le trajet de la marchandise se situe sur plusieurs territoires (transit international), se limite au territoire national (transit national) ou à celui de l'union européenne (transit communautaire).

a- Le transit national

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

b- Le transit international

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

1-2-2 L'entrepôt

L'entrepôt de douane est le régime douanier qui permet l'emménagement des marchandises sous surveillance douanière dans les locaux agréés par l'administration des douanes et ce, en suspension des droits et taxes, prohibitions et autres mesures fiscales ou

⁶ Code des douanes Algérien 1998.

Chapitre III : Les opérations douanières

douanières dont elles sont passibles. Il existe deux grandes (2) catégories d'entrepôts de douanes⁷ :

a- L'entrepôt public :

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers. Il est créé lorsqu'il répond à une nécessité manifeste⁸. Outre les marchandises importées, peuvent bénéficier de l'entrepôt des marchandises placées sous le régime de l'admission temporaire, les marchandises destinées à l'exportation ou dans l'attente de remboursement des droits et taxes ainsi que les marchandises provenant d'autres entrepôts peut être de deux (2) ans et plus.

b- L'entrepôt privé⁹

L'ouverture d'un entrepôt privé est accordée aux entreprises de commerce, pour leur usage exclusif en vue d'y stocker les marchandises qu'elles mettent à la consommation en l'état ou après une simple transformation de leur présentation commerciale ; et aux entreprises industrielles pour les marchandises destinées à être incorporées dans la facturation de leur produits.

L'entrepôt privé peut également être accordé pour les marchandises destinées à figurer dans les foires, expositions, concours et autres manifestations du même genre.

Les marchandises admises en entrepôt privé peuvent y séjourner pendant un délai de deux ans.

En cas de déficit constaté en entrepôt privé, les droits et taxes sur ces déficits restent dûs, quelle qu'en soit la cause, même en cas de vol ou de sinistre.

1-3 L'admission temporaire¹⁰

On entend par « admission temporaire », le régime douanier qui permet l'admission, sur le territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation et avec dispense des formalités relatives au contrôle du commerce extérieur, de certaines marchandises destinées à être réexportées dans un délai déterminé, soit après y avoir eu une transformation, une ouverture ou un complément de main d'œuvre, soit après y avoir été employées en l'état.

Les marchandises destinées à être placées sous le régime de l'admission temporaire, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail.

⁷ Article 129 du CODE DES DOUANES, 1998, P75.

⁸ Article 139 du CODE DES DOUANES, 1998, P77.

⁹ Article 154-158-159 du CODE DES DOUANES, 1998, P81-82.

¹⁰ Article 174-177-179 du CODE DES DOUANES, 1998, P86-87.

Chapitre III : Les opérations douanières

La durée du séjour des marchandises en admission temporaire est fixée par décision accordant l'admission temporaire en fonction de la durée réelle des opérations pour lesquelles elles sont importées, et ce délai peut être prorogé par l'administration des douanes pour des raisons jugées valables.

2- Assiette des droits de douane

L'établissement de la taxation consiste dans l'application concrète à une marchandise donnée des règles générales précédemment étudiées. Celle-ci doit être à la fois qualifiée au regard de la loi douanière, rattachée à un certain pays et évaluée. C'est en effet en fonction de l'espèce tarifaire, de l'origine et de la valeur de la marchandise que l'on peut calculer les droits dus lors du passage de la frontière. Certaine caractère secondaire de la marchandise peuvent également être pris en considération à titre exceptionnel.

2-1 l'espèce tarifaire

Correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés¹¹. D'autre part, il faut fixer les règles qui président, lors de chaque importation ou exportation, au classement d'une marchandise donnée dans la nomenclature tarifaire¹²

2-2 l'origine de la marchandise

Peut être définie comme le lien géographique qui unit la marchandise à un pays donné dont elle est réputée issue. L'origine est une information nécessaire au traitement différencié de la marchandise. Cette dernière constitue un élément fondamentale de la taxation douanière dans la mesure où le tarif actuellement en vigueur édicte des taux différents pour une même marchandise suivant qu'elle est originaire de tel ou tel pays ou ensemble de pays¹³.

2-3 la valeur de la marchandise

Dans un système douanier reposant pour l'essentiel sur la taxation spécifique des marchandises, la détermination de la valeur de la marchandise ne présente qu'un intérêt tout à fait secondaire, il n'en va pas de même, à l'évidence, dans un système de taxation ad

¹¹ Catherine TEULE-MARTIN, *la douane, instrument de la stratégie internationale*, ECONOMICA, Paris, 1995, P7.

¹² Claude J-BERR Henri TREMEAU, *le droit douanier*, ECONOMICA, Paris, 1988, p115.

¹³ Idem, P124.

Chapitre III : Les opérations douanières

valorem¹⁴. La détermination de la valeur en douane devient alors un élément important de la législation douanière, au même titre que l'origine ou l'espèce, parce qu'elle est à la taxation des marchandises importées, aussi bien pour les droits de douanes pour les diverses taxes fiscales, parafiscales et la taxe sur la valeur ajoutée. Elle sert aussi au contrôle du commerce extérieur et à l'élaboration des statistiques de ce même commerce¹⁵.

3- L'information des procédures SIGAD

Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes

Ce nouveau système d'information et de la gestion s'étend sur treize sites décentralisés et repartis géographiquement sur le territoire national et supplée par un important site centrale Centre Nationale d'Informatique et Statistique (CNIS). Il est constitué de quatre sous-systèmes :

- ✓ Le système du tarif intègre qui rassemble l'ensemble de la réglementation sur la fiscalité de la classification des produits.
- ✓ Le système de dédouanement des marchandises.
- ✓ Le système contentieux sur la gestion et le suivi des litiges éventuels qui découleraient lors des opérations d'importation ou d'exportation.
- ✓ Le système statistique avec l'ensemble d'outils de manipulation et interprétation des informations recueillies sur le système de dédouanement.

La SIGAD permet un gain de temps considérable et par la même occasion l'amélioration des procédures de dédouanement.

Le système fonctionne en service 24h et offre aux opérateurs la possibilité de disposer les locaux d'un terminal d'une imprimante connectée au système de la douane en vue de leur permettre de dédouaner leurs marchandises à distance sans être déplacé dans le service de douane.

A la fin de cette section on déduit que le régime douanier est le cadre dans lequel on choisit de faire rentrer des marchandises vis-à-vis des autorités douanières. Ce choix se fait par le dépôt d'une déclaration en douane. La SIGAD est un système de déclaration automatisé afin de déterminer les conditions et modalités de dédouanement des marchandises.

¹⁴ Idem, P 138.

¹⁵ Claude PACREAU END NEUILLY, op-cite La valeur en douane, novembre 1993, page13.

Chapitre III : Les opérations douanières

La diversité des régimes douaniers permet de concilier au mieux les intérêts parfois divergents.

Section 02 : Le circuit de dédouanement

Lors de la déclaration de la marchandise, le déclarant marque sa volonté de placer les marchandises sous un régime douanier et s'engage à accomplir les obligations découlant du régime douanier déclaré.

L'opération d'importation ou d'exportation des marchandises fait naître à l'égard de l'importateur ou de l'exportateur une série d'obligations dès le franchissement de la ligne frontalière jusqu'à la main levée de l'administration des douanes sur les dites marchandises. L'ensemble de ces formalités accomplies par l'importateur ou son représentant légal est dit procédure de dédouanement.

Le circuit de dédouanement est l'ensemble des formalités accomplies par le propriétaire des marchandises ou son représentant légal vis à vis de la réglementation et la législation douanière en vue de la concrétisation d'une opération d'importation ou d'exportation. Elle comprend les formalités préalables de dédouanement et le dédouanement proprement dit.

1- Les procédures de dédouanement des marchandises

Le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises afin de garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, donc on distingue généralement, la procédure de droit commun et les procédures simplifiées.

1-1 Le dédouanement selon la procédure de droit commun

Quel que soit l'opérateur retenu, toute marchandise importée ou exportée est dédouanée selon des modalités précisées, définies par les autorités douanières, les procédures douanière informent du régime douanier affecté aux marchandises (exportation simple, mise à la consommation, etc.) et permettent un contrôle éventuel. En transport maritime, un manifeste établi par port et catégorie de cale est remise aux autorités douanières dans un délai de vent-quatre heure (24h) après l'arrivée au port de navire. Cette opération est généralement effectuée par un courtier maritime et un conducteur de navire.

Chapitre III : Les opérations douanières

1-2 Le dédouanement selon la procédure simplifiée

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais. Donc, les entreprises peuvent bénéficier de ces formalités de dédouanement allégées qui sont¹⁶ :

Tableau N°05 : « Procédure de dédouanement simplifiée »

Procédures	Champ d'application
<p>1) La procédure de déclaration simplifiée (PDS)</p> <p>Elle permet le placement des marchandises sous le régime d'importation sur présentation d'une déclaration simplifiée, avec présentation ultérieure d'une déclaration complémentaire. Donc elle permet de disposer la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre l'accomplissement total des formalités douanières.</p>	<p>-Toutes les marchandises sont admissibles.</p> <p>-La PDS peut être accordée dans tout bureau de douane en frontière ou à l'intérieur du territoire douanier, le cas échéant dans les locaux de l'opérateur.</p>
<p>2) La procédure de dédouanement à domicile(PDD)</p> <p>-A l'importation, elle permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.</p> <p>-A l'exportation, elle permet d'accorder à l'exportateur qui désire effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.</p>	<p>-Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions).</p> <p>– Pour tout régime y compris les régimes économiques.</p>

¹⁶ Corinne Pasco, op-cité, P99.

Chapitre III : Les opérations douanières

<p>3) La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique(PDU)</p> <p>Elle est responsable de la centralisation des formalités de la gestion des différentes opérations tel que : liquidation douanière, gestion et demande de contingents tarifaire notamment.</p> <p>Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites, peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique(PDE). L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées dans marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales tarifaire notamment.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions).- Pour tout régime y compris les régimes économiques
<p>4) La procédure de dédouanement express(PDE)</p> <p>Elle permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Cette procédure peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numérique de l'entreprise).</p>	<ul style="list-style-type: none">-Toutes les marchandises Sont admissibles à l'exception de celles soumises à des réglementations particulières.-Les exceptions sont plus rares lorsque la procédure est informatisée.

Source : élaboré par nos soins à partir de sources diverses.

2- Les formalités préalables au dédouanement

Certaines des formalités doivent se faire avant l'arrivée de la marchandise au bureau des douanes et d'autres dès l'arrivée au bureau des douanes. Les premières constituent « la conduite en douane » des marchandises, tandis que les secondes relatives à la prise en charge régulière des marchandises par l'administration des douanes, constituent « la mise en douane ».

2-1 La conduite en douane

La loi douanière fait obligation à tout importateur et à tout exportateur de conduire et de présenter sa marchandise à un des bureaux de douanes. Pour garantir l'accomplissement de

Chapitre III : Les opérations douanières

cette obligation, le code des douanes prévoit un ensemble de formalités à satisfaire sous peine de sanctions.

Les formalités de conduite et de mise en douane des marchandises à l'importation sont régies par les dispositions des articles 64, à 73 du code des douanes ; et à l'exportation celles de l'article 76 du code des douanes.

2-2 La mise en douane

La conduite en douane est assortie d'une autre formalité impérative : la mise en douane qui se matérialise par la présentation de la marchandise transportée et le dépôt d'un document de transport entre les mains de l'administration des douanes. Cette obligation de mise en douane résulte des dispositions de l'article 66 du code des douanes : « dans les 24 heures de l'arrivée du bateau le préposé conducteur doit déposer au bureau de douane à titre de déclaration sommaire le manifeste de cargaison ».

La mise des marchandises entre les mains de la douane sert de base à divers contrôles dévolus à cette dernière et permet aux agents de douanes de procéder à une première vérification de la cargaison.

La mise en douane se matérialise par le dépôt d'une déclaration sommaire, qui est suivie en principe par la déclaration en détail assignant aux marchandises un régime douanier définitif, et fournissant entre autres indications, tous les éléments quantitatifs et qualitatifs nécessaires au calcul des droits et taxes notamment : (l'origine, la valeur et l'espèce).

La déclaration sommaire est constituée de l'ensemble des documents qui accompagnent les marchandises. Son contenu doit permettre l'identification des marchandises et à cet effet, mentionné leur nature, nombres, marques et numéros des colis et doit préciser l'espèces des marchandises prohibées.

Lorsque les marchandises sont déclarées en détail dès leur arrivée en douane, la formalité de déclaration sommaire n'est plus exigée. Les marchandises qui arrivent après la fermeture du bureau de douane sont déposées sans frais dans les dépendances du bureau jusqu'au moment de son ouverture, et dans ce cas la déclaration sommaire doit être remise à l'administration des douanes dès l'ouverture du bureau si les marchandises ne sont pas déclarées immédiatement en détail.

Chapitre III : Les opérations douanières

2-3 La prise en charge

C'est l'opération par laquelle le service des douanes procède à l'enregistrement de la déclaration sommaire dans un registre. Cette inscription constitue la prise en charge des marchandises en douane.

3- Le dédouanement proprement dit des marchandises

Le dédouanement au stricte et étroit du terme, est généralement défini comme l'action de faire sortir une marchandise à la douane en s'acquittant des droits et taxes exigibles. Au sens large, le dédouanement est une opération complexe qui comporte normalement :

- établissement de la déclaration en détail ;
- recevabilité de la déclaration en détail ;
- enregistrement de la déclaration en détail ;
- La vérification des marchandises ;
- La liquidation et l'acquittement des droits et taxes ;
- L'enlèvement des marchandises.

3-1 L'établissement de la déclaration en détail

D'après la base légale de l'article N°75 du code des douanes Algérien qui définit le caractère de cette opération « toute marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail ». Elle est l'acte juridique, dans la forme prescrite par les dispositions du code des douanes par lequel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises et fournit toutes les indications nécessaires pour l'application des mesures dont l'administration des douanes assure l'exécution.

La déclaration en détail doit être faite soit manuelle, sur des imprimés conformes au modèle officiel (article 90 du CD) soit en utilisant un procédé informatique SIGAD.

La déclaration en détail doit obligatoirement contenir toutes les énonciations qui sont :

Chapitre III : Les opérations douanières

- Le nom, prénom et adresse du déclarant ;
- La désignation des colis ;
- La nature de marchandises ;
- La position tarifaire ;
- Le numéro de condition statistique des marchandises ;
- Le numéro du pays de provenance, et d'origine ;
- Le régime douanier ;
- L'identification des marchandises par leurs espèces, valeurs et origines ;
- Le taux et taxes applicables ;
- Le lieu et date de la déclaration.

3-2 la recevabilité de la déclaration en détail

Consiste à assurer des indications nécessaires fournies dans la déclaration et leur conformité avec les documents qui doivent être annexées, il permet au service de douane la vérification d'authenticité et de validité des signatures en cas de poursuite pour les déclarations reconnues recevables dans la forme par l'administration des douanes dans les conditions du DGD fait l'objet d'un enregistrement.

3-3 l'enregistrement de la déclaration en détail

Dès que la déclaration en détail est reconnue recevable et enregistrée auprès de service de recevabilité au sein de la douane d'après l'article N°87 du code des douanes, cette opération donne lieu d'une affectation d'un numéro qui soit réservé à la déclaration en détail par des douanes chargées de ce dernier, cette formalité d'enregistrement constitue un acte juridique, et authentique qui scelle le support juridique de ses interventions. Le délai d'enregistrement ne doit pas dépasser 24h.

3-4 La vérification des marchandises

Après l'enregistrement de la déclaration en détail, l'Administration des Douanes procède au contrôle documentaire, et si elle juge utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées. La vérification a lieu en présence du déclarant ou de son représentant. En cas de contestation, le déclarant a le droit de récuser les résultats de la

Chapitre III : Les opérations douanières

vérification partielle et de demander la vérification intégrale des énonciations de la déclaration sur lesquelles porte la contestation.

3-5 Liquidation et acquittement des droits et taxes

Le principe général en matière de liquidation et d'acquittement des droits et taxes, c'est le paiement au comptant avant tout enlèvement de marchandises. A cet effet, le montant des droits et taxes à payer est déterminé par le résultat de la vérification, éventuellement par le résultat du recours engagé par le propriétaire des marchandises.

S'agissant des déclarations admises pour conforme sur document, le montant des droits et taxes à payer est celui déterminé par les énonciations de la déclaration.

En cas où le bon à enlever n'a pas été délivré le déclarant peut en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux, conformément aux dispositions de l'article 103 du code des douanes.

Conformément aux dispositions des articles 108 et 109 du code des douanes, pour l'enlèvement des marchandises, le déclarant peut à défaut de paiement au comptant des droits et taxes présenter :

- Des obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre mois d'échéance, lorsque la somme à payer après à chaque décompte dépasse cinq mille dinars.
- Ou une soumission annuelle cautionnée de crédit enlèvement.

Les deux crédits donnent lieu au paiement d'un intérêt de crédit de 15% l'an et de remise de 1/3% pour le premier et 1% pour le second.

3-6 L'enlèvement des marchandises

Une fois les droits et taxes acquittés soit au comptant soit par crédit, ou bien consignés ou garantis les services des douanes autorisent l'enlèvement des marchandises. Cette opération doit être dans les quinze jours qui suivent l'obtention de la main levée, sous peine de mise en dépôt de ces marchandises, et leur vente aux enchères publique à la charge du propriétaire.

Chapitre III : Les opérations douanières

Les administrations publiques, les organismes publics, les collectivités territoriales, ou les établissements publics à caractère administratif peuvent conformément aux dispositions de l'article 110 du code des douanes, à défaut de paiement du montant des droits et taxes au comptant, précéder à l'enlèvement de leurs marchandises, sous réserve de présenter aux services des douanes un engagement à payer ces droits et taxes dans un délai n'excédant pas trois mois.

L'enlèvement se matérialise avec la copie Bon à Enlever de la déclaration en détail et d'une quittance.

À la fin de cette section, et après avoir décrit les opérations de dédouanement des produits importés ou exportés, la procédure définit les modalités d'intervention, les étapes et les dispositions à prendre pour assurer cette opération qui s'applique à toutes les marchandises destinées à être dédouanées, Elle permet donc la collecte de toutes les informations relatives à cette opération , leur diffusion aux structure concernés pour la préparation et l'exécution des tâches.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, la description des procédures de dédouanement reste la clé nécessaire pour la maîtrise des métiers rattachés à la mission économique et fiscale de la douane. Elle veille à l'application de la loi tarifaire des textes législatifs et réglementation régissant, comme elle intervient dans la mise en œuvre des régimes douaniers, ainsi qu'elle sécurise les échanges internationaux des marchandises en luttant contre les fraudes et facilite le commerce international en offrant aux entreprises des services adaptés aux besoins de leur chaîne logistique.

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 Béjaïa (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 description des activités de l'EPB, la deuxième à l'entreprise portuaire de Bejaïa en chiffres, et on termine par le suivi d'une escale d'un navire afin de mieux comprendre les formalités administratives et détecter les problèmes qui empêchent le bon déroulement de cette escale.

Section 01 : Description des activités de l'EPB

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 3ème port pétrolier. Il est également le 1er port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001:2008 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001:2004 et au référentiel OHSAS 18001:2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

1. Présentation de l'entreprise

1-1 Historique

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; 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 sus mentionné décret.

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

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

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

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

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

1-2 Situation géographique

Le port de Bejaïa est délimité par¹ :

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

✓ **Mouillage**

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

✓ **Accès au Port**

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

✓ **Bassins du Port**

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

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

¹ Brochure de l'EPB, P08.

2. Missions et activités de l'EPB

2-1 Ses Missions

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

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

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

2-2 Ses Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

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

3- L'informatisation et la communication interne de l'EPB

L'informatisation a atteint un degré très élevé au port de Bejaia, la majorité des structures sont dotée d'équipements informatiques et ils sont interconnectés à travers un réseau locale informatique. L'introduction de l'outil informatique au port de Bejaia est solution incontestable quant à la communication en temps réel entre ses différentes directions. Ce réseau regroupe l'ensemble des activités de l'entreprise et permet ainsi l'échange d'information sous différentes formes entre ces différentes structures de l'entreprise via le serveur. Cette nouvelle technologie est un outil majeur quand à une gestion saine et efficace des présentations de service dans les ports. L'SIP, est ainsi un outil essentiel pour les ports modernes, il permet le transfert des informations et des documents de transport entre les différents intervenants de la chaine de transport. En outre, les SIP procurent en plus :

- Réduction du temps et de l'espace consacré à la documentation ;
- Accélération du processus décisionnel ;
- Meilleur service ;

- Accélération des paiements ;
- Accélération du transit de marchandises ;
- Amélioration globale du service.

4- Description des services

4-1 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.

4-2 Le remorquage

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

4-3 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.

4-4 Le lamanage

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

4-5 Les opérations de manutention et d'aconage pour les marchandises

Elles consistent en :

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

La manutention et l'aconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift

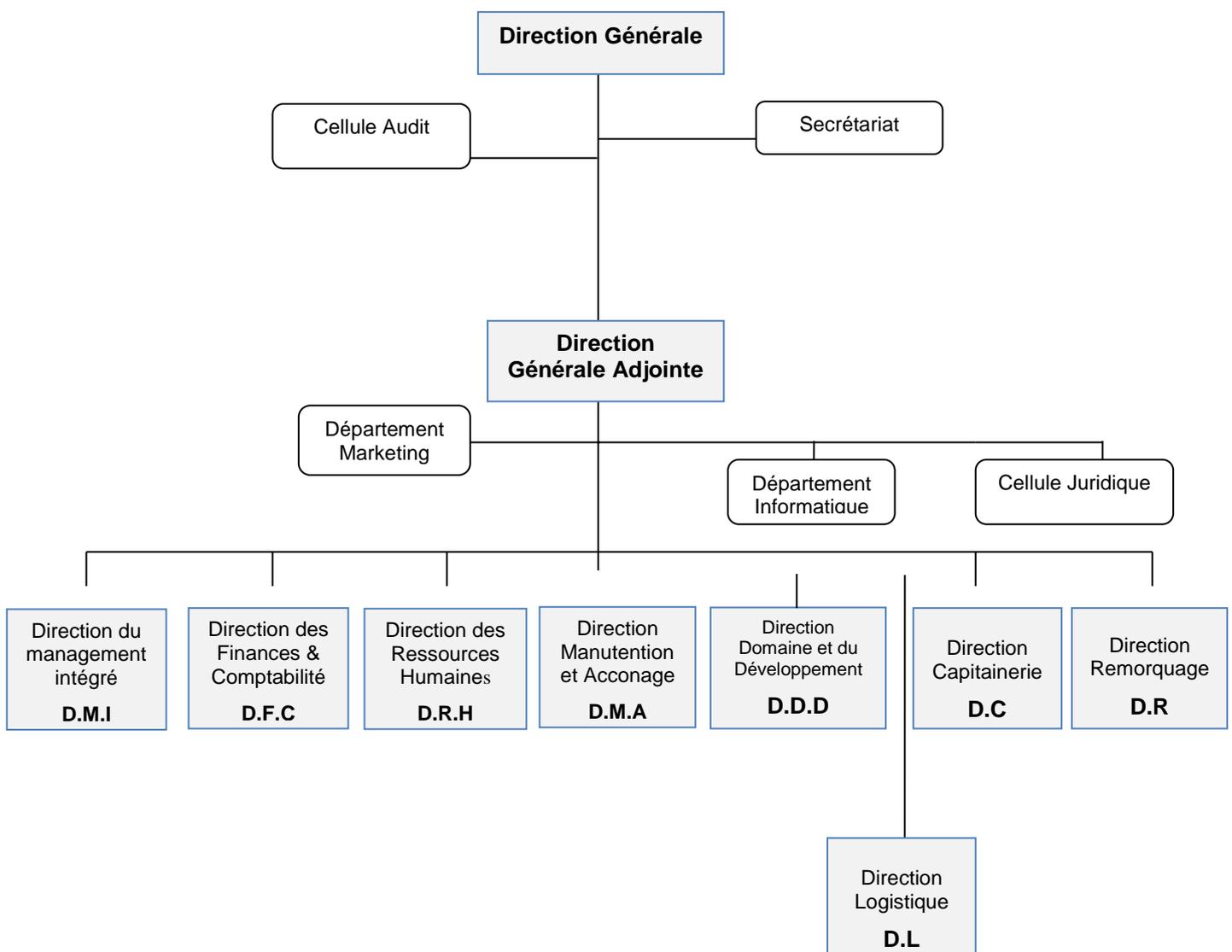
optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

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

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

5- Organigramme général de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa

Schéma N°02 : Organigramme générale de l'EPB



Source : document interne de l'EPB.

6- Présentation des différentes structures organisationnelle de l'EPB

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

6-1 Directions opérationnelles

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

DIRECTION MANUTENTION ET ACCONAGE (DMA)

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'aconage 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.

DIRECTION DOMAINE ET DEVELOPPEMENT (DDD)

A pour tâches :

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

DIRECTION CAPITAINERIE (DC)

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

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage**

La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotines, de canots et de remorqueurs.

- **Amarrage**

Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire.

L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.

- **Accostage**

Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

DIRECTION REMORQUAGE (DR)

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

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

6-2 Directions fonctionnelles

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

DIRECTION GENERALE (DG)

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

DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (DMI)

Elle est chargée de :

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

DIRECTION FINANCES ET COMPTABILITE (DFC)

Elle est chargée de :

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

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 assure les tâches suivantes :

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

✓ **Les infrastructures et les équipements**

▪ **Les infrastructures portuaires**

- Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.
- 19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivant.
- Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.
- Mini port de plaisance.
- Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.

▪ **Les principaux équipements**

- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.
- Deux grues télescopiques.
- Des grues de quais de 16 à 124 tonnes de capacité.
- Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.
- Deux ponts-basculés pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes.
- Des bennes preneuses de 10 tonnes.
- Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.
- Quatre steaker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.
- Quatre tracteurs RoRo et remorques.
- Equipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé.....etc.).
- Pompes à grains (250 tonnes/heure).
- Une trémie 77m³.

✓ **Marché et Hinterland**

L'hinterland direct du port de Bejaia, qui s'étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 wilayates ou départements. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergures nationales sont en cours de réalisation ou projetées dans le cadre d'un plan national global de développement.

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouiba, Réghaia et Corso dans le segment de l'Algérois, les

zones industrielles de Setif, El- Eulma, M'sila et Borj Bou Arréridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El Kseur, et de Béjaïa dans le segment de la SOUMMAM.

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage, énergie, tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles (CEVITAL, OAIC, COGB,...)

✓ **Les critères de segmentation du marché du port sont les suivants :**

- Typologie Produit.
- Typologie Client.
- Zone géographique

▪ **TYPLOGIE PRODUIT**

Deux segments sont identifiés :

1. Selon la nature de la marchandise

Différents types de marchandises transitent par le port de Béjaïa, la diversité de ces produits implique nécessairement une adaptation des moyens d'exploitation pour répondre aux exigences techniques et améliorer les conditions de traitement des marchandises. La segmentation peut alors se faire selon la nature de la marchandise (conteneurs, céréales, bois, produits ferreux, produits divers, produits pétroliers, matériaux de construction,..)

2. Selon les types de navires

Plusieurs types de navires transitent par le port de Bejaïa et cela peut nécessiter la spécialisation des postes à quai. (Pétroliers, porte-conteneurs, céréaliers, RO/RO,...)

▪ **TYPLOGIE CLIENTS**

De par sa position géographique et son label qualité, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa détient un portefeuille client composé de :

- Consignataires agissant pour le compte d'armateurs nationaux et étrangers pour les lignes régulières, le tramping et le transport d'hydrocarbures.
- Transitaires représentant les opérateurs économiques dans les opérations d'import/export.
- Chargeurs et réceptionnaires de marchandises générales.

- Industriels opérant dans divers secteurs d'activité implantés au niveau du port et sur le territoire national.
- Passagers sur la ligne Béjaïa/Marseille.
- Commandants de navires en escale au port.

▪ **TYPOLOGIE ZONE GEOGRAPHIQUE**

Le marché peut être segmenté en trois zones principales qui constituent l'hinterland immédiat du port : la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM.

7 - Présentation de la direction logistique

7-1 Création de la direction logistique au sein de l'EPB

Le conseil d'Administration qui s'est tenu en date du 06 octobre 2011 a donné son accord pour la création d'une Direction Logistique, qui vient enrichir l'organisation de l'Entreprise.

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

C'est dans cet esprit que l'Entreprise a remodelé son organisation. Elle s'est basée sur une approche stratégique axée principalement sur :

- Le développement d'une stratégie globale de survie axée sur : la diversification, la spécialisation et la différenciation ;
- L'option de filialisation et de développement de nouvelles prestations et de nouveaux métiers ;
- La spécialisation des métiers et la gestion par terminaux ;
- La modernisation du matériel et l'introduction de nouvelles technologies (manutention, pointage Portuaire, etc....)
- La modernisation des procédés de gestion portuaire ;
- Un système de management incluant les trois volets : Qualité, Environnement et Santé et Sécurité au travail.

La Direction Logistique englobe dorénavant le Service engins et grues, issu de la Direction Manutention et Acconage, le Département Maintenance et le Département Approvisionnements issus tous deux de la Direction Domaine et Développement.

7-2 Les principaux métiers exercés par la Direction Logistique

- L'approvisionnement en pièces de rechange

Ce service est intimement lié à la gestion technique du port. Il est composé de deux sections : les achats, dont l'interface est intimement liée au Département Maintenance, principalement les ateliers et, les stocks, dont la mission est l'application des normes universelles de gestion des stocks.

- La maintenance des équipements

Structure qui prend en charge la maintenance des grues portuaires, des chariots élévateurs et des autres équipements.

La mission de la maintenance est en priorité :

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

- La Planification des affectations

Dont le rôle est :

- ✓ le suivi technique et physique des engins pendant leur exploitation aux navires, sur les quais ou dans les hangars. Ce service est composé de deux parcs (grues, pompes et shouleurs/Chariots élévateurs, camions et autres équipements). Il est fortement lié au département maintenance et principalement aux deux services maintenance (grues/chariots élévateurs).
- ✓ La programmation, qui est composée d'une part de la programmation aux navires dont sa vocation est la planification ainsi que la planification du programme élaboré en conférence de placement des navires (CPN) en collaboration avec la direction manutention et acconage (DMA) et la direction capitainerie (DC) et, d'autre part, d'une programmation au relevage qui est une nouveauté, c'est la création d'une conférence de la répartition des moyens (CRM) pour la prestation « **relevage des marchandises** ».

7-3 Les objectifs de la direction logistique

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

Elle a aussi comme objectifs²:

- Réduction de la durée d'immobilisation des engins de manutention ;
- Réduction du taux de panne par :
 - Le respect du programme de maintenance ;
 - Prévoir les arrêts techniques des grues portuaires ;
 - Planification des arrêts technique pour chariots élévateurs ;
 - Formation et sensibilisation en continu des utilisateurs engins (chauffeurs et maintenanciers) ;
 - Vérification systématique des engins, après leurs passages pour les opérations de maintenance préventive (techniques, mécaniques, hydraulique et structure) ;
- La satisfaction du client interne (pièce de rechange des engins de manutention) ;
- Réduction de la valeur du stock pour les pièces de rechange immobilisable.
- Réduction des accidents et des incidents engins ;
- Exploitation rationnelle des grues portuaires ;
- Création de l'emploi ;
- Extension et création de nouvelles compétences ;
- Mise en place de procédés de gestion efficaces et d'une prestation de service répondant aux normes universelles.

Les ports algériens sont adaptés à l'évolution du système de transport moderne, à la protection accru du trafic des navires et au respect des réglementations en matière d'environnement qui vent être inscrites dans les priorités des actions à lancer.

D'après le PDG : « L'entreprise portuaire de Bejaia a pour mission essentielle de promouvoir les échanges extérieurs du pays dans les meilleurs conditions d'économie dont l'objectif principale est de sécuriser et faciliter la chaine logistique du commerce pour se faire, l'entreprise portuaire de Bejaia s'est dotée d'équipements performants et de système informatisé lié à la logistique afin d'offrir des services de qualité efficaces et fiables, en réalisant une satisfaction totale du client ».

² Voir annexe N°01.

Section 02 : L'entreprise portuaire de Bejaïa en chiffres

L'évolution du trafic des navires et des marchandises du port de Bejaia durant la période 2012 à 2014, nous a permis d'obtenir les données et les illustrations traduites à travers le bilan d'activités de l'EPB ci-dessous.

1- Bilan d'activité de l'année 2014

Le bulletin d'information du port de Bejaia N°86 révèle les différents trafics du bilan d'activité de l'entreprise portuaire de Bejaia, qui sont :

1-1 Trafic marchandises :

En dépassant les 5,5 millions de tonnes, le trafic global au 3ème trimestre 2014 est en augmentation de 7,4 %. La hausse a été enregistrée aussi bien au débarquement (+7,3%) qu'à l'embarquement (7,5%). Cette croissance est due essentiellement à l'augmentation des principaux produits alimentaire et agricoles, à savoir : le sucre (+59,43%), le soja (+43,12%), le bois (+22%), ainsi que les hydrocarbures raffinées qui ont crû de 23,12%. Le pétrole brut, quant à lui, s'est élevé à plus de 2,4% millions de tonnes, soit + 6,54% par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Tableau N°06 : Trafic marchandises

Rubriques	2013	2014	Variation (%)
Hydrocarbures	2 532 504	2 735 389	8
Hors hydrocarbures	2 612 326	2 788 239	7
Trafic global	5 144 830	5 523 628	7

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86, P14

1-2 Trafic selon le mode de conditionnement

Le volume total des vracs liquides a connu une forte augmentation de 18% à l'importation, les exportations ont-elles aussi enregistrées une hausse appréciable de 6%.

En atteignant plus de 1,5 millions de tonnes, le trafic des vracs solides a considérablement évolué atteignant un taux de croissance de 17%. Quant au trafic des marchandises diverses, a par contre baissé de 4% en raison d'une régression de l'ordre de 8% enregistrée par les importations. Les exportations, quant à elles, ont augmenté de 27%.

Tableau N°07 : Trafic selon mode de conditionnement

Rubriques	Débarqués			Embarqués		
	2013	2014	Var (%)	2013	2014	Var (%)
Vracs liquides	386 507	456 812	18	2268819	2412509	6
Vracs solides	1 290 194	1 507 486	17	0	0	0
Marchandises divers	1 074291	987 502	-8	125 019	159 319	27
Total	2 750 992	2 951 800	7	2 393 838	2 571 828	7

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86, P14

1-3 Trafic conteneurs

Le trafic conteneurs a régressé de 3,4% soit 2026 EVP de moins par rapport à 2013. Une baisse de 3,4 % a été, aussi, enregistrée au niveau du tonnage à l'import des marchandises conteneurisées, causé principalement la congestion des espaces d'entreposage au niveau du terminal à conteneurs contrairement aux importations, le tonnage, des marchandises conteneurisées à l'export à enregistré une hausse 34,5% et ce, malgré le nombre d'EVP qui a régressé de 5% à l'embarquement.

Tableau N°08 : Trafic conteneurs

Rubriques	2013	2014	Variation (%)
Nombre EVP	59 480	57 454	-3,4
Tonnage net (Tonne)	425	419	-1,4

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86, P14

1-4 Trafic passagers

Le nombre de passagers ayant transité par le port de Bejaia, durant l'année 2014 est passé de 8 256 à 17 186, soit une hausse considérable de 108,2% comparativement à l'année 2013. Cet accroissement a été enregistré à l'entrée et à la sortie avec respectivement (126,4%) et (95,5%). Idem pour les véhicules des passagers dont le nombre a atteint 5 319 au 5 542 véhicules, en augmentation de 78% par rapport à l'année précédente.

Tableau N°09 : Trafic passagers

Rubriques	2013	2014	Variation (%)
Passagers	8 256	17 186	108,2
Véhicules passagers	2 992	5 319	78

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86, P14

1-5 Qualité de service

Le délai de rotation des navires, durant l'année 2014, s'est stabilisé à 10,42 jours. Le séjour moyen en rade a connu une amélioration. Ce dernier a diminué de 3%. L'attente moyenne en rade a par contre augmenté de 5%. Cette hausse est due essentiellement à l'arrêt des activités de navigation de nuit dû au déficit que connaît l'entreprise en matière de pilotes maritime et la défaillance des importateurs qui n'alignent pas les moyens d'évacuation pour faire face au débit de déchargement.

Tableau N°10 : Qualités de service

Rubriques	2013	2014	Variation (%)
Attente moyenne en rade	6,73	7,09	5
Séjour moyen à quai	3,43	3,33	-3

Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86, P14

1-6 Mouvement de la navigation

En enregistrant une légère baisse de (-2%), le nombre de navires a l'entrée a atteint 329, soit 7 navires de moins par rapport à l'année 2013. Malgré ce recul dans le nombre de navires, la jauge brute a augmenté de 11%, ce que s'explique par la tendance du marché à utiliser des navires de plus gros tonnage.

Tableau N°11 : Mouvement de la navigation

	Nombre de navires			Jauge brute (1 000 tonnes)		
	2013	2014	Var(%)	2013	2014	Var(%)
Entrée	336	329	-2,1	4 298	4 667	11,2
Sortie	336	328	-2,4	4 279	4 671	9

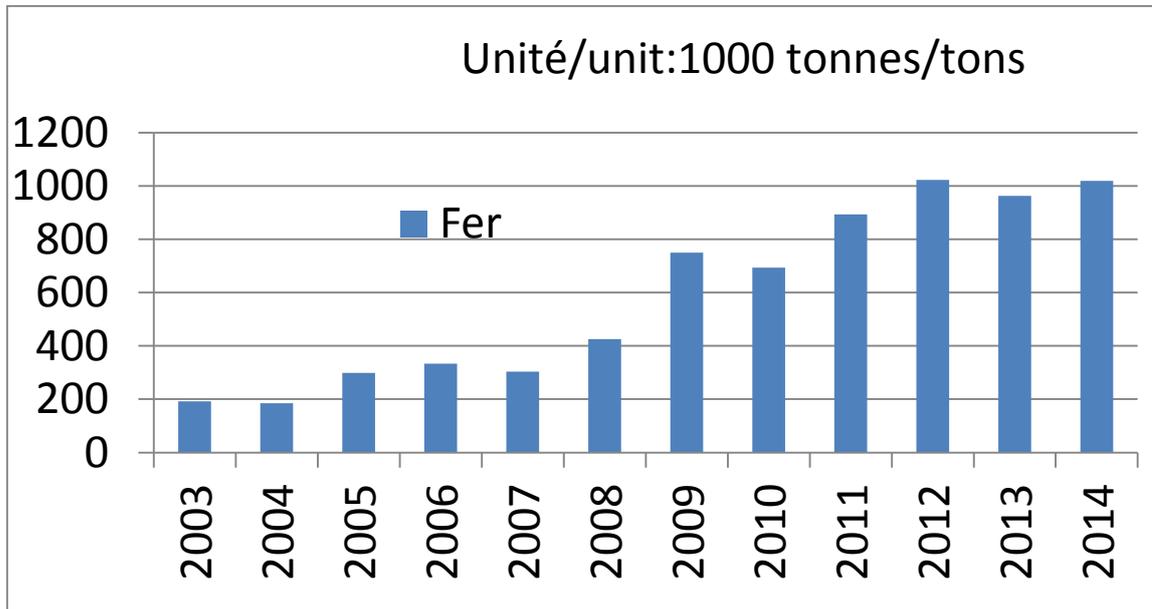
Source : Bulletin d'information du port de Bejaïa N°86, P15

2- Trafic des métaux ferreux

Le trafic des métaux ferreux, qui demeure l'un des trafics manipulés des plus importants au port de Bejaia, a connu un léger recule durant l'exercice de 2013 pour s'établir à 938 000 tonnes soit -3,87% par rapport à la même période 2012 et une hausse en 2014 soit 1019 000 tonnes par rapport à l'année précédente.

✓ Représentation graphique du trafic de métaux ferreux

Graphique N°01 : Le trafic de métaux ferreux

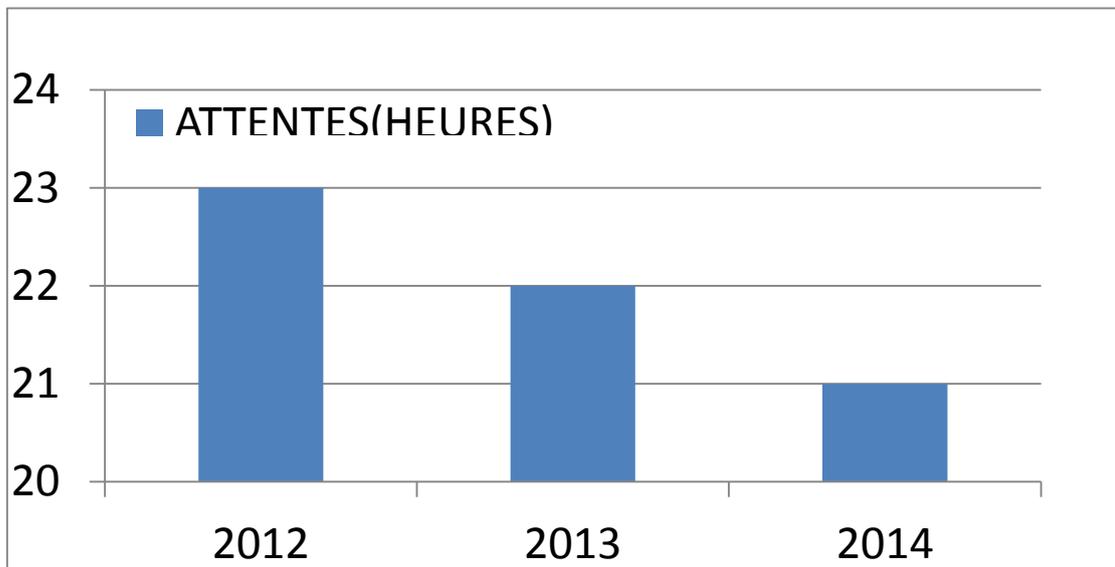


Source : élaboré par nos soins à partir des données de l'EPB.

- Trafic de rond à béton

✓ Représentation graphique des attentes de rond à béton

Graphique N°02 : Les attentes de rond à béton

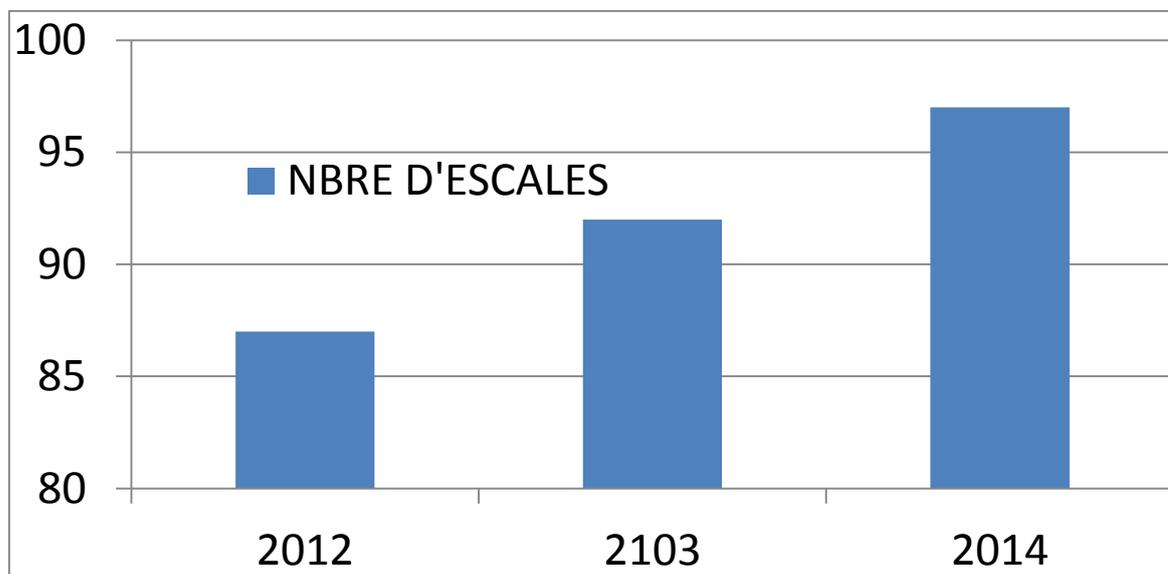


Source : élaboré par nos soins à partir des données de l'EPB.

Interpretation : la baisse remarquable d'attentes tout au long des trois années est engendrée par une correction de certaines anomalies lesquelles empêchaient la fluidité d'escale des navires au sein de l'EPB.

✓ **Représentation graphique du nombre d'escale de rond à béton**

Graphique N°03 : Le nombre d'escale de rond à béton

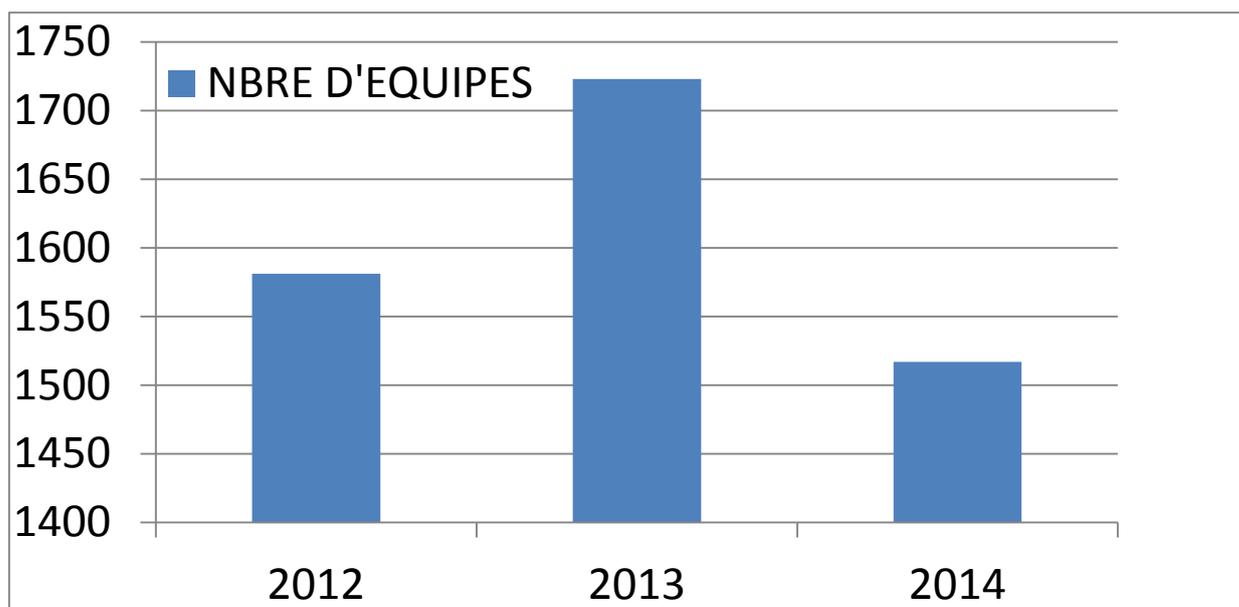


Source : élaboré par nos soins à partir des données de l'EPB.

Interprétation : on remarque une augmentation énorme de nombre d'escale de rond à béton qui a passée de 86 escales en 2012 à 92 escales en 2013 pour arriver à 97 escales en 2014. Ce qui explique la hausse du tonnage débarqué de rond à béton.

✓ **Représentation graphique du nombre d'équipe de rond à béton**

Graphique N°04 : Le nombre d'équipe de rond à béton



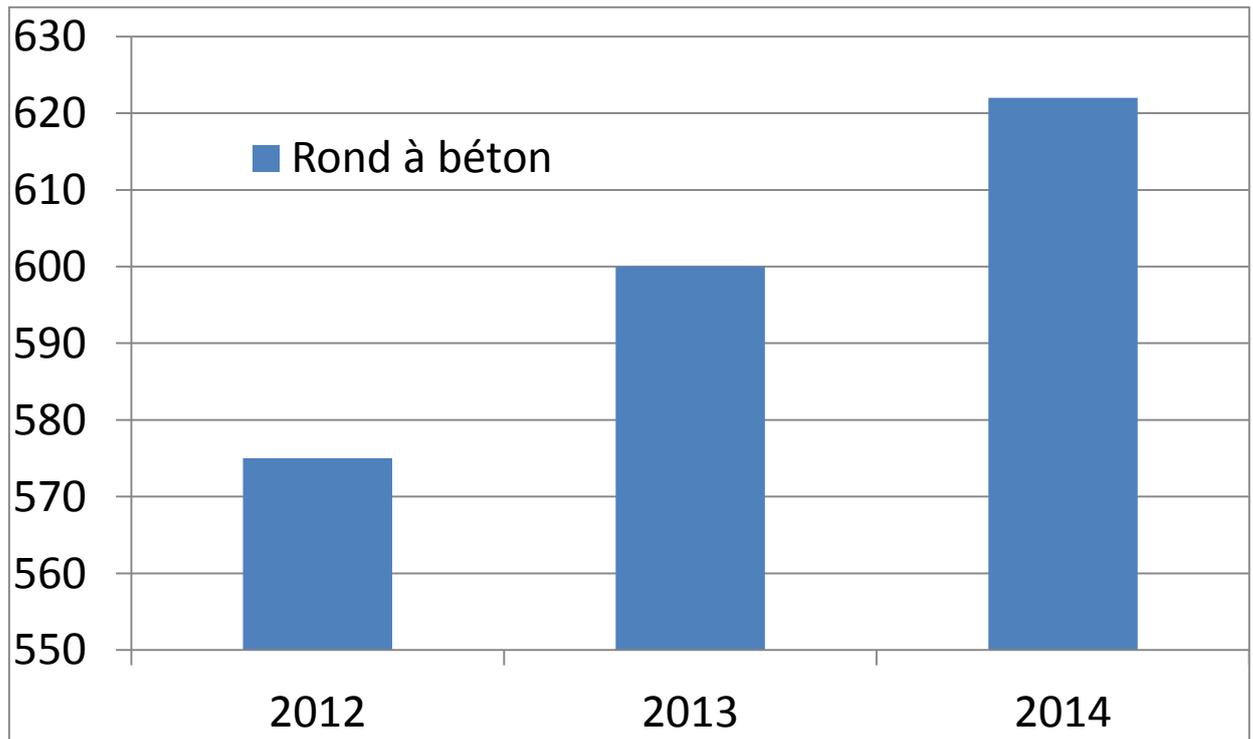
Source : élaboré par nos soins à partir des données de l'EPB.

Interprétation : l'entreprise portuaire de Béjaïa a opté pour l'affectation des moyens matériels que des moyens humains en 2014, par contre à l'année 2013 c'est le cas contraire car au cours de cette année l'EPB a connu un déficit de moyens matériels (manque et panne des grues, engins, chariots élévateurs).

✓ **Représentation graphique du trafic de rond à béton**

Graphique N°05 : Le trafic de rond à béton

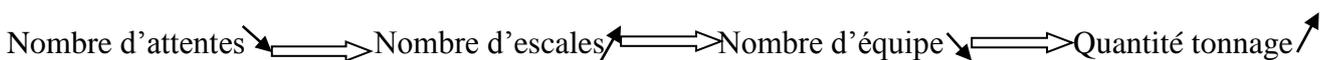
Unité/unit:1000 tonnes/tons



Source : élaboré par nos soins à partir des données de l'EPB.

Interprétation : Le rond à béton a connu une hausse de 575970 tonnes en 2012 à 600358 tonnes en 2013 pour arriver jusqu'à 622727 tonnes en 2014. Cette hausse est engendrée par l'amélioration de différentes activités.

Selon l'étude traduite en schéma, on déduit clairement que la hausse de trafic du rond à béton s'explique par la fluidité d'escales et la diminution des délais de séjour en rade et à quai et la disponibilité de moyens matériels du débarquement



3-Le conditionnement du transport de rond à béton

Barres conditionnées en fardeaux de 2tonnes à 2,5tonnes

Les fardeaux sont pré-élingués par quatre ligatures en fil machine tout au long du fardeau.

Le marquage

Un marquage spécifique est gravé sur les barres de rond à béton.

Etiquetage

Une étiquette solidement attachée à l'extrémité de chaque fardeau comporte toutes les informations concernant le produit et le client.

Note importante : L'entreprise portuaire de Bejaia a menée une nouvelle politique celle de ne plus traiter les navires transportant des marchandises non pré-élinguées, afin de faire face aux différentes failles de l'entreprise (le dépassement des délais et la saturation des places d'entreposage et de libérer les quais)

4-L'activité du port de Bejaia au premier trimestre 2015³

Le port de Bejaia a connu une hausse de son activité durant le 1er trimestre 2015 avec le traitement de plus de cinq millions de tonnes de marchandises, soit une évolution légère de 0,74 % comparativement au trafic réalisé à la même période de 2014.

Le résultat est jugé "positif" d'autant qu'il a été induit par une crue notable du trafic hors hydrocarbure (+ 4,24 %), siège d'une jauge de 2,8 millions de tonnes, à l'inverse des produits éponymes qui ont régressé de 3,3 % en s'établissant à 2,23 millions de tonnes, a précisé la source, soulignant que traditionnellement la place des hydrocarbures étaient déterminante dans l'état des bilans de l'entreprise.

Plusieurs produits ont contribué à cette évolution dont les plus probants restent les céréales, auteurs d'un bond de 39,55 % avec un volume d'importation de plus 306.000 tonnes. Le cas vaut aussi pour les fruits et légumes (+ 24,12), les engrais et produits chimiques (+ 13, 27 %),et les matériaux de construction (26,12).

³ Algerie Presse Service, <http://www.aps.dz/algérie/21247-légère-hausse-de-l-activité-du-port-de-bejaia-au-premier-trimestre-2015>, mercredi, 15 avril 2015 10:32, consulter le 10/05/2015.

Plusieurs autres postes ont décliné dont les métaux ferreux, le ciment, les matières textiles et les oléagineux, avec une baisse de plus de 40 %.

L'autre motif de satisfaction qui a caractérisé ce bilan est le regain d'activité au terminal à conteneur, siège d'une production de 61 949 boîtes EVP contre 57.550 boîtes à la même période de l'année 2014 et d'une jauge de 456.000 tonnes, contre 389.000 tonnes préalablement.

Plusieurs raisons ont été avancées dont la plus évidente a trait à l'exigüité des zones d'entreposage, exacerbé par le phénomène sociale des coupures de routes et la lenteur des enlèvements.

Le réalignement des quais 8,9,10 et 11 dont les travaux ont réduit les capacités de réception du port (40 navires en moins durant ce trimestre) et la hausse de la moyenne d'attente en rade des navires, passant de 4,68 jours en 2014 à 7,31 jours en 2015.

Selon l'impacte micro-économique de l'EPB et l'étude muni sur elle, nous avons constaté qu'elle est prestataire de service, et comme toute entreprise, elle cherche à maximiser son profit et à rentabiliser ses investissements. A travers le suivi d'une escale d'un navire en comprendra mieux les activités de chaque service et l'effort fourni par chacun d'eux afin de garantir le bon déroulement de cette escale.

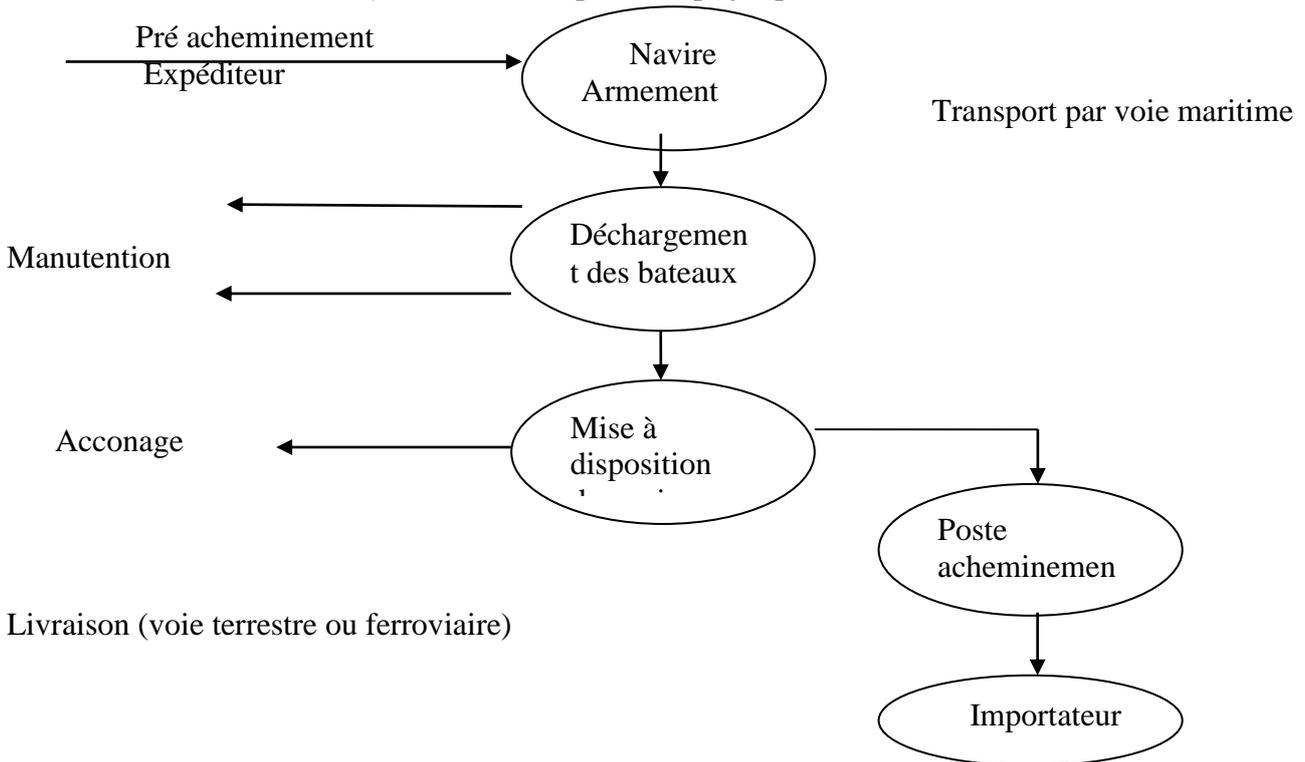
5-Présentation du système d'offre de l'EPB par les flux physiques et informationnels

❖ système d'offre de l'EPB par les flux physiques

Les étapes du système d'offre par les flux physiques se présentent comme suit :

- **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.
- **Navire (armement)** : l'armement (ou chargé du navire) choisit de se faire représenter sur le port de déchargement de la marchandise d'un navire et à disposition sur le quai. Les navires spécialisés pour le déchargement des navires sont des stockers.
- **Post d'acheminement** : désigne le transporteur terrestre qui est l'ensemble des moyens de transports de marchandises autres que maritimes ou aériens. Celui-ci, comprend alors les transports fluviaux jusqu'à l'arrivée des marchandises à leurs destination finale (importateur).

Schéma N°03 : Le système d'offre par flux physique



Source : Guérin F et Frodouet C-H, *le management portuaire : les nouveaux enjeux*, e-theque, paris 2002, P28.

❖ Système d'offre de l'EPB par les flux informationnels

Les étapes du système d'offre par les flux informationnels se présentent comme suit⁴ :

La compagnie d'armement va faire parvenir à son consignataire le manifeste (M), c'est-à-dire la liste récapitulative de l'ensemble du chargement du navire, qui le transmet au courtier maritime, afin qu'il le transite, 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 quant à lui, fait parvenir à l'importateur le connaissement Bill of Lading (BL) c'est-à-dire le titre de propriété qui accompagne la marchandise (quantité, qualité,...etc.) (3).

A l'approche du port de destination, le navire va contacter la capitainerie (4) afin de fournir un certain nombre d'information (type de marchandise, problème éventuels du navire, heure d'arrivée,...etc. 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.

⁴ Guérin F et Frodouet C-H, *le management portuaire : les nouveaux enjeux*, e-theque, paris 2002, P28.

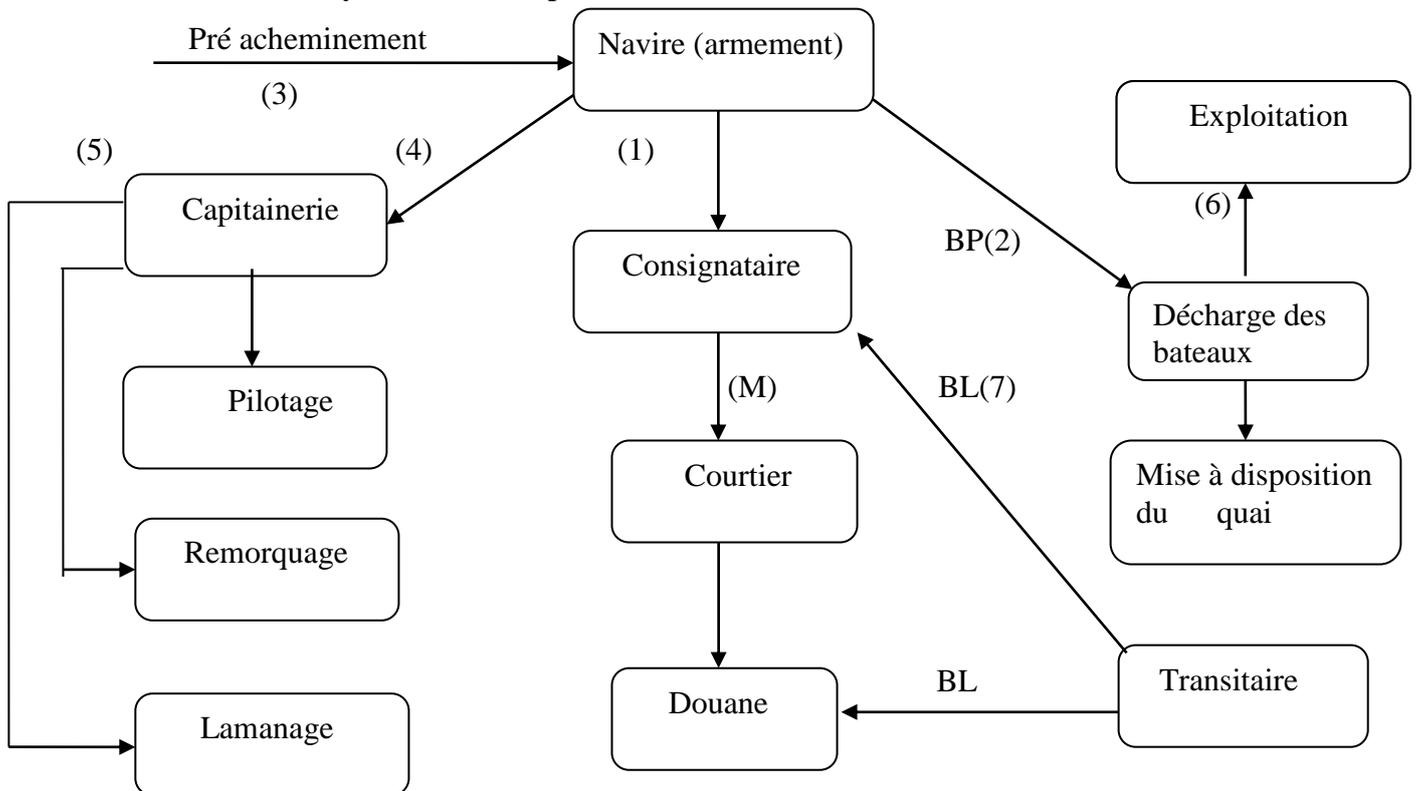
Le manutentionnaire prépare son activité en fonction du Bay Plan (BP) et des instructions de l'armement qui constitue son unique interlocuteur. Ainsi, il contacte l'exploitation du port (6). Ce dernier, lui loue les services d'engins ainsi que d'un personnel autorisé à les manœuvrer.

Une fois la marchandise dédouanée, le transitaire (7) se porte « déclamateur » auprès du consignataire de la marchandise grâce au Bill of Lading (BL).

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

Le transitaire aura, organisé le transport terrestre jusqu'au destinataire final (post acheminement).

Schéma N°04 : Le système d'offre par flux informationnels



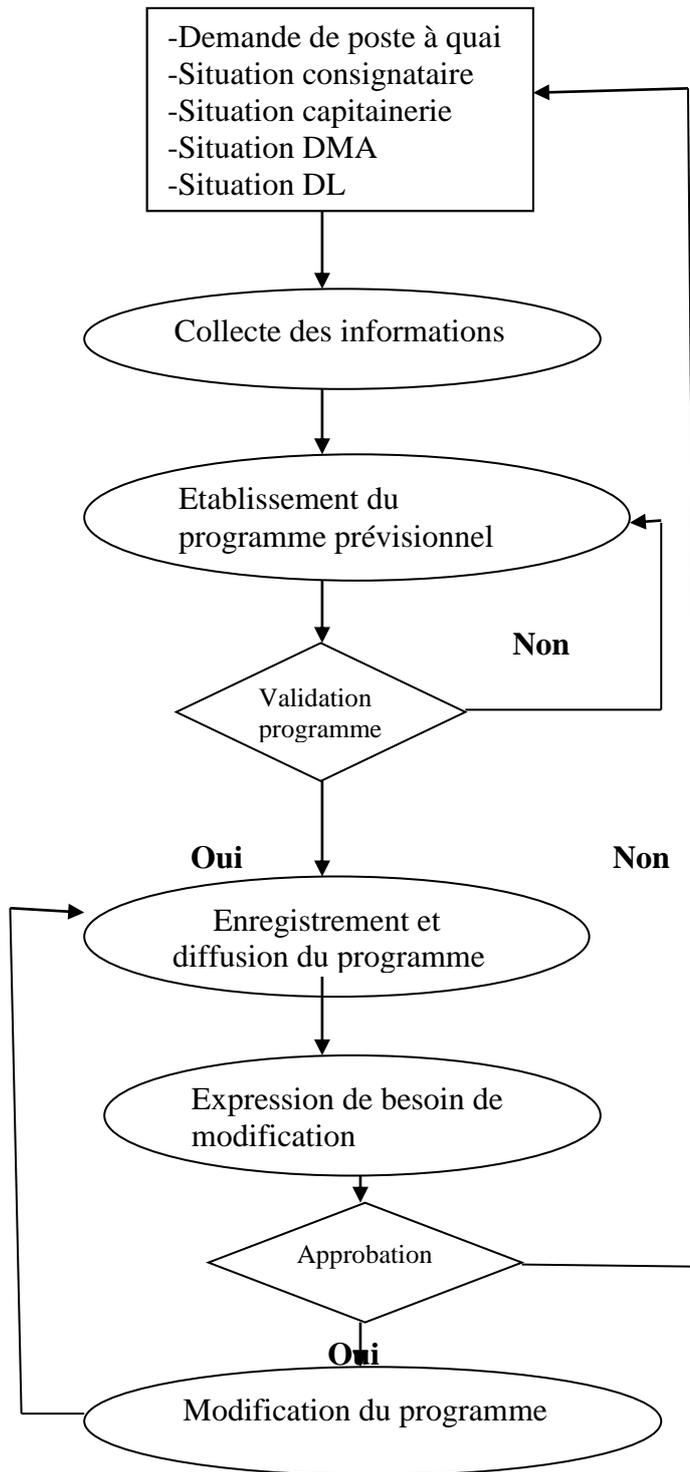
Source : Guérin F. et Frodouet C-H, « le management portuaire : les nouveaux enjeux », e-theque, paris 2002, P30.

6- Logigramme de conférence de placement des navires

La présente procédure définit les modalités de fonctionnement de la conférence de placement des navires et les revues des exigences relatives aux prestations de la direction capitainerie dans le but de prendre en charge des commandes clients et placer les navires au port en toutes sécurités

Schéma N°05 : Conférence de placement des navires

INPUTS



OUTPUTS

Extrait de la CPN
Registre décisions de la CPN

Source : Entreprise portuaire de Bejaia, rédigée par le président de la CPN.

Section 03 : Suivi d'une escale d'un navire

Afin de comprendre la procédure d'une escale d'un navire au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia, nous avons décidé durant notre modeste période stage de suivre de près le traitement d'une escale dans tous ses aspects comportant principalement l'aspect informationnel, documentaire, administratif et logistique relatif à cette opération.

Le navire traité dans notre cas est le « *M/V Anja C* » qui s'est déroulé du **03/04/2015 à 06H30** heure de son arrivée sur rade au **23/04/2015 à 07H20** heure de sa sortie du port de Bejaia. Le «*M/V Anja C* » est un navire de tramping transportant une marchandise de **5996,160** tonnes de rond à béton en provenance de **CHIOGGIA/ITALIE**.

Les différentes étapes de ce traitement sont exposées ci-dessous, avec pour chacune d'elles, une description des faits, des procédures et des documents qui constituent le dossier shipping du navire.

Cette section a pour but d'éclaircir les différentes étapes ainsi que les formalités indispensables que le navire « *M/V Anja C* » confronte du pays de provenance jusqu'au pays d'accueil et de répondre à la problématique.

1- Avant l'arrivée du navire

1-1 Prise en charge et traitement d'une escale

La prise en charge et traitement d'une escale débute par l'acceptation de la « pro-forma »⁵ (**voire annexe N°02**) établie et envoyée préalablement à l'armateur/affrèteur à la demande de ce dernier afin de prendre en charge l'escale de son navire, et de la même occasion ce dernier confirme sa nomination.

Dans notre cas pratique l'armateur « **VELIAN SHIPBROKERS S.R.L** » a nommé l'agence maritime « **GLOBAL SHIPPING COMPANY** » de Bejaia pour la prise en charge de son navire durant son séjour au port de Bejaia et cela dans les meilleurs délais et conditions. Il effectue le paiement du montant de la facture pro-forma avant l'arrivée du navire ainsi que la transmission des documents suivants :

- Bill of landing (BL) / le connaissement (**voire annexe N°03**)
- Cargo manifest / le manifeste de la marchandise (**voire annexe N°04**)
- Cargo plan / plan de chargement de la marchandise (**voire annexe N°05**)
- Crew list : liste des membres d'équipage (**voire annexe N°06**)

⁵ Voire Glossaire.

- Ship's particulars (spécificités du navire) (**voire annexe N°07**)
- Formulaire de notification d'arrivée (**voire annexe N°08**)

1-2 L'annonce du navire « ETA » :

L'annonce du navire s'effectue par l'agent consignataire qui est maintenant le représentant officiel du navire et de l'armateur ou l'affréteur, l'ETA est préalablement communiqué par le commandant qui le calcule en se référant à sa position actuelle par rapport à sa destination et aux conditions climatiques.

L'agent consignataire informe les autorités portuaires de l'arrivée prochaine du dit navire, et cela par fax ou par le dépôt de la situation des navires (**voire annexe N°09**) de l'agence au sein du service concerné (capitainerie). Cette annonce comprend principalement :

- Le nom du navire & les détails (longueur, largeur et le tirant d'eau à l'arrivée)
- le détail de la cargaison transportée (désignation et le poids)
- la provenance
- le Nom de l'importateur
- le nom du transitaire
- E.T.A (Estimat Time of Arrival ou heure d'arrivée estimée)

L'E.T.A du navire « Anja C » (**voire annexe N°10**) au golf de Bejaia (rade de Bejaia) était pour le 02/04/2015 à 16H00 LT la première fois, mais à cause de mauvaises conditions météorologique l'ETA a due être repoussé au 03/04/2015 qui s'est confirmée par le commandant à 06H30 LT.

L'agent consignataire par le biais d'un Email, informe et tient informé de tout changement dans les prévisions d'arrivée du navire toutes les parties et organismes concernées par l'escale notamment ;

- Les autorités portuaires « CAPITAINERIE »
- L'armateur « VELIAN SHIPBROKERS S.R.L »
- Le client « SARL ECI BOUDIAB »
- Le transitaire « TRANSIT BOUHARICHE
- L'expert maritime « EURL MARINCO »
- Le contre expert, s'il y'a lieu de faire

Dès la réception de l'ETA, toutes les parties concernées commencent à réunir le maximum d'information qui les aidera à mieux prendre en charge l'escale et à réaliser au mieux leurs tâches respectives.

Une demande de poste à quai (**voire annexe N°11**) est établie et signée par l'agent consignataire puis par le transitaire (représentant de l'importateur) avant d'être présentée au service recouvrement du port. Ce dernier appose son visa qui signifie que la situation de l'importateur et du transitaire est claire du point de vue financier vis à vis du port. L'agent dépose ce document au sein de la capitainerie et au sein du service acconage.

Dans le cas que nous avons étudié, la marchandise était du rond à béton, et selon la réglementation Algérienne relative à la protection contre les risques de rayonnements ionisants, tous les navires transportant du rond à béton sont soumis à un échantillonnage sur rade puis ces échantillons sont envoyés au centre de recherche nucléaire d'Alger (CRNA) afin de subir des analyses mécaniques, chimiques, de masse linéique et de radioactivité, à cet effet l'agent consignataire établit une demande de sortie sur rade qui sera transmise à la capitainerie puis aux gardes de cote qui apposent leurs visas autorisant la sortie sur rade et la prise d'échantillon.

Dans notre cas étudié, l'assurance de rond à béton importé est prise en charge totalement par le fournisseur du pays de provenance CHIOGGIA/ ITALIE.

2- À l'arrivée et accostage du navire

2-1 L'arrivée du navire en rade :

Dès son arrivée sur rade, le commandant du navire informe par VHF la tour de contrôle, cette dernière enregistre la date et l'heure exacte de l'arrivée, l'officier radio lui communique sa position de mouillage, puis cette information est communiquée à la capitainerie qui positionne le navire dans la situation portuaire.

Le commandant informe également son agent par Email en lui communiquant la date et l'heure exacte d'arrivée sur rade, à son tour ce dernier informe toutes les parties concernées.

À partir de ce moment une succession de formalités et d'opérations sont mises en œuvre afin que le navire accoste dans les plus brefs délais, sachant que lors de la négociation du fret et de la « charter party »⁶, l'une des clauses les plus importantes est la durée de déchargement accordée à l'importateur autrement dit à SARL ECI BOUDIAB, dépasser ce délai l'importateur devra payer des pénalités notamment appelées SURESTARIES.

⁶ Voir Glossaire.

Une fois le navire sur rade, par le biais de l'autorisation de sortie sur rade (**voire annexe N°12**), l'expert maritime procède à une sortie sur rade afin d'effectuer un échantillonnage de la cargaison (**voire annexe N°13**), ces échantillons sont ensuite envoyés au centre de recherche nucléaire d'Alger (CRNA) pour être analysé, en temps normal.

Une notification d'arrivée, envoyée par le commandant, est déposée au service de sécurité du port code (ISPS), International Ship and Port facility Security, c'est-à-dire l'international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce code prend en charge tout l'aspect relatif à la sûreté des navires et des ports. Il définit clairement les responsabilités des états, des autorités portuaires et des armateurs ainsi que les rôles des différents intervenants et opérateurs dans l'installation portuaire.

L'agent Shipping procède au positionnement du navire auprès de la conférence de placement des navires (CPN)⁷ qui se tient quotidiennement à 10h00 sauf le samedi au niveau de la direction capitainerie. Elle est dirigée par le président de commission de la capitainerie ou par un officier du port et à laquelle participent le chef acconier, les agents consignataires et les transitaires afin d'affecter les postes à quai, les équipes et les moyens de manutention, la règle stipule que le premier navire arrivée sur rade est le premier à bénéficier d'un poste à quai afin de décharger mais cela n'est pas toujours le cas, en effet les postes à quai du port ne sont pas tous dotés de la même profondeur ni de la même longueur, et les navires également n'en pas tous la même longueur, le même tirant d'eau et la même priorité d'accostage à cet effet l'agent consignataire lors de la CPN présente les meilleurs aspect et caractéristiques du navire afin que ce dernier accoste dans les plus brefs délais.

L'une des conditions primordiale pour que la capitainerie accepte d'accoster un navire de rond à béton ou de tout autre métal ou minéral, est que l'agent consignataire présente les résultats des analyses isotopique (**voire annexe N°14**) effectuée préalablement au centre de recherche nucléaire d'Alger qui consiste à détecter toute trace de radioactivité, sans cela le navire n'ouvre pas droit à l'accostage, entre le moment du prélèvement des échantillons sur rade et la réception des résultats, un temps considérable et précieux peut s'écouler entraînant une congestion du port et de la rade encombrant ainsi les aires de stockage et influencent négativement sur le temps de transit des marchandises, ce qui engendre un retard considérable dans l'accostage, déchargement et livraison de la cargaisons, également une perte financière considérable pour l'importateur sachant qu'en logistique internationale le temps c'est de l'argent.

⁷ Voire Glossaire.

En temps normal les résultats d'analyse isotopique prennent entre deux a trois jours avant de se faire connaître, ce qui n'a pas été le cas que nous avons traité, en effet l'échantillonnage sur rade a été effectué le 04 avril 2015 mais à cause d'une grève du CRNA (**voire annexe N°15**) les résultats d'analyse n'ont pu être obtenus que le 19 avril 2015, date à laquelle le navire a été autorisé à décharger engendrant 15 jours d'attente de retard et des pertes financières considérables pour l'importateur malgré que ce dernier a tenté d'y remédier à ce problème en effectuant les analyses dans des laboratoires indépendants, le premier au sein de « SNC » à Amizour dans la wilaya de Béjaïa (**voire annexe N°16**), le deuxième au sein de « Ferriera Valsabbia spa » à Odolo en Italie (**voire annexe N°17**) et même un troisième laboratoire à l'initiative de l'armateur le « SGS » également en Italie (**voire annexe N°18**), des demandes d'accostage adressées à la capitainerie de la part de l'importateur est soutenue par l'agent consignataire, mais malgré tout cela rien n'est fait le navire reste bloqué en rade attendant les résultats d'analyse du seul centre de recherche nucléaire d'Algérie situé à Alger le (CRNA), ce dernier n'a repris le travail le jeudi 16 avril 2015.

2-2 L'accostage du navire « ANJA C »

Lors de la conférence de placement des navires du 17 avril 2015 le navire « **ANJA C** » est programmé pour accoster au post N° 12 pour décharger de sa cargaison, cette décision est venue suite à l'annonce de la reprise du CRNA, l'accostage s'effectue le jour même à 23H35 LT (Début de travail équipe EPB).

Une fois le navire à quai, l'agent shipping, l'officier du port et la police des frontières se présente à bord du navire afin de compléter leurs informations et obtenir les documents dont ils ont besoin afin de compléter leur dossier navire, l'agent consignataire après avoir assisté le commandant lors des formalités avec les autorités portuaires et noté que sur le bord à besoin, il récupère principalement trois cargo manifests avec lesquels ils procéderont au dédouanement du navire et notamment deux copies de tous les documents que le commandant peut lui fournir afin de joindre une copie de chaque au dossier courtage fourni à la douane, dans ces documents on y retrouve ;

- un original cargo manifest ne varier par la brigade maritime des douanes
- Notice of Readiness (**voire annexe N°19**)
- copie de du B/L Bill of Lading « connaissance »
- copie du Cargo Plan « plan de l'arrimage »
- copie de Ship's Particulars « particularisées du navire »

- copie de List of 10 Last Port of Call « liste des dix dernier port l'escale » (**voire annexe N°20**)
- copie de Narcotics List « liste des narcotique à bord » (**voire annexe N°21**)
- copie d'Equipment List « liste des équipements » (**voire annexe N°22**)
- copie du Ship's Stores Declaration « déclaration des provisions du bord ». (**voire annexe N°23**)
- copie de Vaccination List « liste des vaccines » (**voire annexe N°24**)
- copie du Registry Certificate « certificat d'enregistrement du navire » (**voire annexe N°25**)
- copie du Tonnage Certificate « certificat de tonnage » (**voire annexe N°26**)
- Crew liste « liste d'équipage à bord »
- Crew Money list « liste des somme d'argent de l'équipage » (**voire annexe N°27**)
- Crew effect declaration (**voire annexe N°28**)
- Ship's Cash Money « déclaration de l'argent du navire » (**voire annexe N°29**)
- Nil List « liste des choses que le navire n'a pas » (**voire annexe N°30**)

L'agent Shipping récupère le connaissance original de client ou de son représentants (transitaire) et le remettre au commandant, preuve que les engagements de l'importateur vis-à-vis de son fournisseur ont été respectés, sans cela le commandant n'accepterais pas de décharger ça cargaison, et en contre partie l'agent remet au transitaire des documents appeler Avis d'arrivée⁸ (**voire annexe N°31**) et Bon à délivrer⁹ (**voire annexe N°32**) sans ces documents le transitaire ne pourra pas dédouaner la marchandise.

Pour procéder au dédouanement du la marchandise, le transitaire doit rédiger une déclaration en détail dans laquelle il expose toutes les informations requises, notamment le mode de paiement. La déclaration est établie par le système SIGAD . Pour un paiement au comptant, le client doit se présenté au bureau de perception par l'intermédiaire du transitaire qui effectue le paiement via chèque certifié en échange d'une quittance de paiement qui sera jointe à la déclaration. Celle-ci servira de preuve de paiement au moment de la vérification au bureau des douanes qui délivre le bon à enlever¹⁰.

L'agent Shipping transmet l'information d'accostage à l'armateur, au réceptionnaire, et toutes personnes ou organisme concernée, en tachant de bien mentionner : (**voire annexe N°33**)

⁸ Voire Glossaire.

⁹ Voire Glossaire.

¹⁰ Voire Glossaire.

- La date et l'heure du EOSP « End Of Sea Passage » 03/04/2015 a 06H30
- La date et l'heure du Anchrage « mouillage » 03/04/2015 a 07h10
- La date et l'heure du Anchor up « désencrage » 17/04/2015 a 22H10
- La date et l'heure du P O B « Pilote à bord » 17/04/2015 a 22H55
- La date et l'heure de First line « première amarre » 17/04/2015 a 23H40
- All Fast « accostage » 17/04/2015 a 23H55 au post N° 12
- Bunkers on arrival « Les soutes à l'arrivée ».
- Draft on arrival « tirant d'eau a l'arrivée »
- ETS estimated time of sailing « Estimation du temps de sortie » (**voire annexe N°34**)

L'expert maritime EURL MARINCO dans notre cas, effectue un premier contrôle en terme de qualité de la cargaison avant même d'entamer le déchargement, c'est-à-dire il vérifie que la cargaison n'a pas subi de dommages ou d'avarie durant son chargement ou son transport, puis ce dernier charge deux ou trois de ces agents qui se relaient durant toute la durée de déchargement afin d'effectuer le pointage des marchandises qui seront débarquées, c'est-à-dire un contrôle en terme de quantité.

Après constitution du dossier courtage, l'agent consignataire se présente à la recette principale des douanes pour la saisie du manifeste system dit le manifeste de cargaison maritime (**voire annexe N°35**) a l'entrée sur le S.I.G.A.D « Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes », le manifeste système est imprimé en plusieurs exemplaires, cachet et signé par l'agent consignataire puis remis au service navigation afin qu'il appose son visa et dispatché aux services suivants concernés :

- Service navigation (Douane).
- Brigade commerciale (Douane).
- service accostage (EPB)
- service pointage (EPB)
- Service facturation (EPB).

2-3 Le déchargement du navire « ANJA C »

Après que toutes les formalités de dédouanement soient effectuées et la marchandise autorisée à être déchargée, le transitaire fait rentrer les camions qu'il a prévu pour l'opération et le déchargement peut commencer.

Selon les caractéristiques du navire, les moyens dont il est doté, la cargaison qu'il transporte et les exigences du client et du consignataire, l'entreprise portuaire à travers ses services de

manutention et d'acconage procède a l'affectation des équipes et des moyens matériels de façon procédé au déchargement dans les meilleurs délais et conditions, dans notre cas une équipe d'ouvriers et une grue terre a été affecter au navire durent tout la durée de déchargement, les horaires officiel de travail sont :

- 07H00- 13H00/ shift matin
- 13H00- 19H00/ shift soir
- 19H00- 01H00/ shift nuit
- 01H00-07H00/ shift double nuit.

L'agent consignataire doit veiller au bon déroulement des opérations de déchargement, toutes anomalies doivent être immédiatement signalées par un rapport d'avarie au directeur d'exploitation (manutention) afin d'être régler dans les plus brefs délais et éviter tout retard additionnel.

Durant le déchargement le service pointage de l'EPB et agent pointeur de l'expert effectuent un control technique quantitatif de la marchandise débarquer ce qui conduit à l'établissement des documents suivants :

- **Le bordereau de réserve (voire annexe N°36)**, un genre de rapport final de pointage est établi par le service pointage
- **bulletin différentiel (voire annexe N°37)**, établit dans le cas ou y'a un manque ou un excédent par rapport la quantité préalablement mentionner sur le B/L et le cargo manifeste, il motionne exactement la quantité manquante ou en excédent, est également établi par le service pointage (EPB).
- **Time-sheet (voire annexe N°38)**, c'est un document qui est établie par le service acconage et qui reprend tout les moyens, les engins, les équipements, les équipes et les arrêts que ça soit par le bord ou par le port.

Ajouter à cela les documents qui seront établies par l'agent consignataire et l'expert maritime comme :

- **Le statement of facts (voire annexe N°39)**, document établie par l'agent consignataire ou il mentionne toutes les observations importantes depuis son arrivée sur rade à son appareillage.

- **Manifeste D1 (voire annexe N°40)**, document établie par l'agent consignataire, qui sera signé par lui-même et par le commandant et qui servira à effectuer les formalités de douane à la sortie.
- **Information de départ (voire annexe N°41)**, en retrouve les principales informations du navire, la cargaison, sa provenance et la destination du navire. Ce dernier servira à effectuer les formalités avec la police des frontières.
- **Final tally report** « rapport final de pointage » **(voire annexe N°42)**, établie par l'expert maritime à la fin du déchargement résumant la situation du pointage.
- **Procès verbal de constat (voire annexe N°43)**, c'est un procès verbal en termes de qualité et quantité des marchandises déchargées.

3 – la sortie du navire« ANJA C » et la préparation du compte d'escale

3-1 Fin des opérations de déchargement et sortie du navire

Une fois les opérations de déchargement achevés, vient le moment des formalités de sortie, l'agent consignataire, l'expert maritime et un agent du service manutention et acconage de l'entreprise portuaire se présentent à bord du navire et entament la signature des documents préalablement cités avec le commandant.

Les services des douanes sont avisés avant la finition du navire, ils peuvent se présenter à bord à la fin pour un dernier contrôle comme ils peuvent ne pas le faire et autoriser directement la libération du navire.

Une fois les formalités de sortie achevées et le navire libre d'appareiller, l'agent consignataire ramène une brigade de la police des frontières pour la dernière formalité de sortie qui est la fouille intégrale du navire, les agents de la police des frontières fouillent intégralement le navire avant de signer la note d'information de départ. Cette dernière est également signée par le commandant et par l'agent consignataire, suite à ça, l'agent consignataire utilise la VHF du navire afin d'appeler la tour de contrôle du port et demander le pilote à bord en leur annonçant que le navire est prêt à appareiller.

L'agent Shipping transmet un E-mail informationnel à l'armateur et réceptionnaire et à toute personne concernée qui contient les informations suivantes :

- Fin de déchargement le 23/04/2015 à 02H30.
- Documente à bord le 23/04/2015 à 02h40.
- Pilote à bord le 23/04/2015 à 06H50.
- Appareillage ou sortie le 23/04/2015 à 07H30.
- Les soutes au départ.

- Le tirant d'eau au départ

Il scanne tout les documents de sortie qu'il joint à ce message par le biais de manifeste D1 ne varier par la brigade maritime des douanes, l'agent consignataire procède aux formalités douanières à la sortie c'est-à-dire à l'enregistrement de la sortie du navire sur le système SIGAD(**voire annexe N°44**) .

3-2 Etablissement du compte escale

Le compte d'escale reflète la réalité des opérations commerciales intervenues sur le navire « **ANJA C** », C'est-à-dire regroupe toutes les factures que l'armateur doit payer pour l'escale du navire, ces factures sont détaillées comme suit :

-Facture pilotage, on y trouve :

- mouillage sur rade ;
- pilot à l'entrée et à la sortie ;
- location de la pilotine.

- Facture lamanage, on y trouve :

- l'amarrage à l'entrée et à la sortie.

- Facture remorquage, on y trouve :

- la prestation de remorquage à l'entrée et à la sortie.

- Facture de dépense d'accostage, c'est la location des protections qui se place entre le quai et le navire.

- Facture TSP, on y retrouve :

- Taxe séjour en rade : 0,275 DA/TJB/Jour
- Taxe séjour à quai : 0,365 DA/TJB/Jour

- Facture redevances portuaire, on y retrouve :

- Les droits de quai.

- Facture commission agence, on y retrouve :

- la commission d'agence ;

-le courtage ;

- le véhicule et le téléphone utilisé.

❖ **Planning d'opérations du navire « ANJA C »**

Nous restituons dans le tableau ci-dessous les principales opérations liées à l'escale du navire « ANJA C » :

Dates	02-av-15	03-av-15	04-av-15	05-av-15	06-av-15	07-av-15	08-av-15	09-av-15	10-av-15	11-av-15	12-av-15	13-av-15	14-av-15	15-av-15	16-av-15	17-av-15	18-av-15	19-av-15	20-av-15	21-av-15	22-av-15	23-av-15					
opération	J1	J2	J3	J4	J5	J6	J7	J8	J9	J10	J11	J12	J13	J14	J15	J16	J17	J18	J19	J20	J21	J22	J23				
ETA	←→																										
Attente en rade		←→																									
Echantillonnage + résultat d'analyse			←→																								
Grève de CRNA					←→																						
Dédouanement et déchargement																			←→								

Le diagramme illustre l'impact successivement de la grève, du déchargement et du dédouanement dans le prolongement de la durée de l'escale. Le séjour de 20 jours aurait pu être écourté de 10 jours engendrant ainsi un surcoût de TSP égale à **18997,58 DA** à la charge de l'armateur.

✓ **Calcul de la taxe de séjours prolongés= TSP en rade+ TSP à quai= 18997.58DA**

- **Séjours en rade= nombre de jours en rade(11) × TSP en rade (0.275 DA) × la jauge brute (5604tonnes)=16952.10 DA**
- **Séjour à quai= nombre de jours à quai ×TSP à quai (0.365DA) × la jauge brute (5604tonnes)=2045.46 DA**

Conclusion

À la fin de ce chapitre, on conclut que, le port de Bejaia ambitionne une hausse de ses trafics notamment pour le trafic de rond à béton, avec une accélération sur les segments stratégiques, ainsi que le développement et les réaménagements qui renforceront le positionnement et le rôle de port de Bejaia sur le plan national et méditerranéen. Cependant l'entreprise portuaire de Bejaia s'est tournée vers la création d'une dynamique de groupe à travers les projets d'amélioration, une meilleure fluidité du trafic couplée à une réduction substantielle des coûts et des délais d'attentes que ce soit en rade ou à quai, l'amélioration de la qualité de service et des infrastructures portuaires, dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays dans les meilleures conditions d'économie, de sécurisé et faciliter la logistique du commerce pour se faire, elle est dotée d'équipement performant et de système informatisé lié à la logistique afin d'offrir des services de qualité efficaces et fiables, en réalisant une satisfaction totale du client.

Conclusion générale

Conclusion générale

Le développement de la fonction logistique est devenu une nécessité économique à savoir le développement des trafics de marchandises divers, massification des produits et diversification des clients. Ce qui peut constituer un facteur de compétitivité entre les nations en facilitant, par exemple, les opérations d'exportations. Elle présente le maillon primordial et incontournable pour une meilleure efficacité, fluidité et flexibilité de ce dernier.

Cette étude a permis de constater que la logistique évolue au fil du temps est devenu un enjeu stratégique majeur pour les entreprises, ça permet d'atteindre les objectifs globaux en termes de délais, coûts et qualité. Elle regroupe aussi l'ensemble des flux organisationnels (interactions entre divers services, achat, qualité) et des flux informationnels (développement de la communication, système informatique SIP).

Un développement des entreprises portuaires stipulera une croissance économique du pays. Il est un lieu de production de service, donc une valeur ajoutée créée qui influence sur la richesse nationale. Cette richesse est exprimée par les bénéfices dégagés de la fiscalité tirée de l'activité portuaire.

Concernant l'Algérie, l'ouverture du système portuaire joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique, il favorise les échanges commerciaux. C'est un contexte propice à l'émergence de la logistique (ça permet à la logistique de jouer son rôle).

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.

Cependant, les efforts fournis par l'entreprise en matière de qualité (certifications) n'empêchent pas d'enregistrer certaines contre performances. Notamment en termes de délais et de coûts que l'entreprise répercute finalement sur le client.

En effet notre étude du cas d'une escale d'un navire confirme le poids des formalités administratives et le faible niveau d'infrastructures sur les délais d'attentes et les coûts qu'ils engendrent sur le client jugé privilégié.

Conclusion générale

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

- Le manque de coordination constaté entre les différents services au sein de l'EPB (service manutention et approvisionnement, ainsi la planification et répartition des moyens matériel et humains) est à l'origine de l'inefficacité de la gestion de ces services de façons à répondre à la demande des clients.
- Le temps d'attentes des navires en rade dépend :
 - De la disponibilité des postes à quai et de La fluidité des formalités administratives
- Le temps d'attentes des navires à quai dépend :
 - La fluidité des formalités administratives qui permet de réduire les délais d'attente et les coûts y afférents.
 - De la qualité et performance des infrastructures portuaires et de leur outil de gestion.

Aujourd'hui pour faire face à la croissance du trafic, nous devons disposer d'espaces opérationnels supplémentaire, c'est la raison pour laquelle le port investit lourdement ces dernières années afin d'atteindre la taille lui permettant de répondre à la demande plus en plus croissante. Il est donc nécessaire d'avoir un centre d'analyse nucléaire au niveau de l'EPB pour remédier aux longs séjours en rade et éviter les surcoûts engendré par ce retard.