

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA**

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

**Département des Sciences Commerciales**

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

**Option : Commerce International et Logistique**

**Thème**

**Le processus logistique lié  
aux opérations d'importation  
Cas : CEVITAL**

**Réalisé par :**

- 1-BELKEBLA Redouane
- 2-SIDOUS Farid

**Encadreur :**

Dr: HELOUANE Siham

**Jury de soutenance :**

**Président : MM. TOUATI KARIMA  
Examineur : MM. RAHMANI LILA**

**Promotion 2022-2023**

## **Remerciements**

*Nous remercions d'abord le bon Dieu qui nous a aidés et qui nous a donné le courage et la volonté pour réaliser ce modeste travail. Nous remercions également nos chers parents qui ont su nous soutenir, nous encourager et nous aider tout au long de nos études.*

*Nous tenons à adresser toute notre gratitude et nos sincères remerciements à notre promoteur **madame HELLOUANE SIHAM** pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter notre réflexion.*

*Tous nos professeurs de la faculté des sciences Economique Commerciale et de Gestion*

*On désire aussi remercier le personnel de département « transit / Export » et le département « Import », surtout notre encadreur **Monsieur OUZI MOHAMMED** qui nous a fourni les informations nécessaires à la réalisation du présent mémoire.*

*Nous tiens à remercier tout l'entreprise agroalimentaire **CEVITAL** pour son accueil.*

*Nous remercier également les membres du jury d'avoir accepté de lire et juger ce travail.*

*Nous remercier tous nos camarades de la promotion.*

*Enfin nous remercier toute personnes ayant contribué de près ou de loin à L'accomplissement de notre travail.*

*Que tout le monde trouve ici l'expression de notre profonde gratitude et reconnaissance*

## *Dédicace*

---

*Je dédie ce modeste travail ; A Mes parents :*

*Mon père, qui peut être fier de moi et trouver ici le résultat de longues années de sacrifices et de privations pour m'aider à avancer dans la vie. Puisse Dieu faire en sorte que ce travail porte son fruit, merci pour les valeurs nobles, l'éducation et le soutien venus de toi.*

*Ma mère, qui a œuvré pour ma réussite, par son amour, son soutien, tous les sacrifices consentis et ses précieux conseils, pour toute son assistance et sa présence dans ma vie. Reçois à travers ce travail, aussi modeste soit-il, l'expression de mes sentiments et de mon éternelle gratitude.*

*A mes chères sœurs pour leurs encouragements permanents, et leur soutien moral  
A mon cher frère Karim et son épouse ; Tu as toujours été un exemple de persévérance pour moi, tu m'as soutenu, réconforté et encouragé ;*

*Tu ne m'exprime pas tes sentiments, mais je les vois à travers tes actes pour moi  
Son oublier mon petit frère pour son soutien indirecte, je le souhaite de la réussite de son parcours.*

*A ma copine, j'exprime envers toi une profonde admiration, reconnaissance et attachement inconditionnels je te dis merci et je te souhaite bonheur, réussite et prospérité, je vois un avenir heureux avec toi, j'ai l'impression que je pourrais réaliser de grande chose, je suis fier d'être avec toi.*

*A mon binôme REDOUANE, avec qui j'ai partagé durant cette année de mon travail, Je te remercie pour ton soutien, ta présence et tous les moments qu'on a partagés ensemble.*

*Une pensée va aussi à mes amis adorés que je trouve toujours à mes côtés, qui comptent tellement pour moi et qui m'ont suivie durant mon parcours.*

*Mes professeurs de la Faculté des SEGC qui doivent voir dans ce travail la fierté d'un savoir bien acquis.*

*Toute la promotion 2023.*

*A tous ceux qui auront l'occasion de lire ce travail.*

**Farid**

## *Dédicace*

---

*Je dédie ce modeste travail ;*

*A Mes parents :*

*Mon cher père, qui m'avait toujours soutenus et guidé avec ses précieux conseils et qui m'a donné la force d'arriver là.*

*A Ma Chère mère, qui a fait beaucoup de sacrifices et qui continue d'en faire pur nous voir réussir, et que je remercierai jamais assez que dieu la garde pour nous* .

*A tous mes frères et ma sœur, a toute ma famille, petite et grande*

*A mn binôme Farid a qui je souhaite plein de succès dans ses projets*

*Une pensée va aussi à mes amis adorés que je trouve toujours à mes cotés, qui comptent tellement pour moi et qui m'ont suivie durant mon parcours.*

*Mes professeurs de la Faculté des SEGC qui doivent voir dans ce travail la fierté d'un savoir bien acquis.*

*Toute la promotion 2023.*

*A tous ceux qui auront l'occasion de lire ce travail*

**REDOUANE**



## *Liste des figures*

---

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

**Figure N° 02: Organigramme du complexe CEVITAL**

**Figure N° 03: l'évolution de quantités importées entre 2018 et 2022**

## *Liste des tableaux*

---

**Tableau N°1 : les différents produits de Cevital et leur production**

**Tableau 2: les quantités importées par cevital entre 2018 et 2022**

## *Liste des abréviations*

---

ASLOG: Association française des logistiques d'entreprise  
Bill of lading: le connaissement  
CAF: (coût, assurance, fret)  
CFR: cost and freight (cout ET fret)  
CIF: cost Insurance and freight (cout assurance et fret)  
CPT: Carriage Paid To (port payé jusqu'a)  
CIP: Carriage and Insurance (port payé assurance comprise)  
CCI : Chambre de commerce internationale  
CIV : (conditions internationales de vente)  
CSCMP: Council of Supply Chain Management Professionals  
DES: Delivered Ex Ship (rendu ex-ship)  
DDU: Délivered Duty Unpaid (rendu droits non acquittés)  
DDP: Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés)  
DAP : delivered at place (rendu au lieu de destination)  
DPU: delivered at place unloaded (livré au convenu déchargé)  
DCP : la direction de contrôle et de prix  
DRH : Direction de Ressource Humain.  
EXW: Ex Works Paid to (a l'usine)  
FOB: free on board (Franco board)  
FAC: free alongside ship (Franco le long du navire)  
FCA: Free Carrier (Franco transport)  
FAP : (franc d'avaries particulières)  
FAP sauf : (Franc d'Avaries Particulières sauf)  
PME : (petit moyen entreprise)  
ULD : (igloos palettes conteneurs)  
SIGAD : système informatique et de gestions automatisées des douanes  
SCC: Supply Chain Council  
SCM: Supply Chain Management  
SPA: société par action  
TIC: technologies de l'information et de communication

## sommaire

---

<b>Introduction générale .....</b>	<b>01</b>
<b>Chapitre 01 : Concepts de base sur la logistique .....</b>	<b>04</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>04</b>
<b>Section 01 : Généralités sur la logistique .....</b>	<b>04</b>
<b>Section 02 : La gestion de la chaîne logistique .....</b>	<b>11</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>19</b>
<b>Chapitre 2 : le management logistique dans l'opération d'importation .....</b>	<b>20</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>20</b>
<b>Section 1 : La démarche d'importation .....</b>	<b>20</b>
<b>Section 2 : Le rôle des Incoterm dans une opération d'importation.....</b>	<b>28</b>
<b>Section 03 : Les risques et les garanties liés au transport de la marchandise ...</b>	<b>34</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>38</b>
<b>Chapitre 3 : la logistique d'une opération d'importation : cas de cevital .....</b>	<b>39</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>39</b>
<b>Section 1: Présentation de l'organisme d'accueil du groupe CEVITAL .....</b>	<b>39</b>
<b>Section 2: stratégie d'importation de cevital .....</b>	<b>47</b>
<b>Section 3: Etude de cas : suivi du processus logistique dans d'importation du sucre roux .....</b>	<b>51</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>57</b>
<b>Conclusion généra.....</b>	<b>58</b>

# Introduction générale

---

Le commerce international a connu une croissance significative au cours des dernières décennies, favorisant ainsi l'essor des opérations d'importation. Les entreprises s'engagent de plus en plus dans l'importation de marchandises en provenance de différents pays pour répondre à la demande des consommateurs, accéder à de nouveaux marchés et bénéficier d'une plus grande variété de produits.

Cependant, une meilleure organisation, une opération d'importation nécessite la mise en place d'un service logistique. Le terme logistique a connu un développement très important ces derniers temps notamment dans les relations commerciales et achat, parce que c'est un élément d'efficacité et de rentabilité dans la relation commerciale et nécessite un certain nombre de participants pour se réaliser.

La logistique joue un rôle essentiel dans le fonctionnement efficace des entreprises et des chaînes d'approvisionnement. Elle englobe l'ensemble des activités liées à la gestion, à l'organisation et au contrôle des flux de marchandises, d'informations et de ressources, depuis leur point d'origine jusqu'à leur point de destination. La logistique vise à optimiser les processus afin de garantir une livraison rapide, fiable et rentable des produits ou services aux clients.

La logistique est devenue un facteur clé de compétitivité pour les entreprises. Elle permet d'assurer la disponibilité des produits sur les marchés, de réduire les coûts de transport et de stockage, d'optimiser l'utilisation des ressources, et de répondre aux attentes croissantes des clients en termes de délais de livraison et de qualité de service.

Les activités logistiques comprennent le transport, le stockage, la gestion des stocks, la planification des approvisionnements, le suivi des expéditions, les dédouanements, la coordination des acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Chaque étape du processus logistique est essentielle et interdépendante.

D'une manière générale les entreprises cherchent à réduire les coûts et à maximiser les profits afin d'arriver à un niveau précis pour pouvoir concurrencer les entreprises qui interviennent dans le commerce international. Ainsi l'importateur de diverses marchandises est tenu à maîtriser l'ensemble des processus et des opérations logistiques pour effectuer une transaction commerciale internationale.

Lorsqu'une marchandise est importée d'un pays à un autre, le seul souci de l'importateur est

# Introduction générale

---

que la marchandise en question arrive dans le délai prévu et selon le coût estimé, et arrive au bon endroit..

Ainsi nous nous sommes intéressés à l'analyse du processus logistique lie à une opération d'importation de matières premières au sein de l'entreprise CEVITAL ou nous Avant effectué notre stage pratique.

Notre recherche consiste essentiellement à répondre à la problématique suivante :

Est à ce que le processus logistique suivi par l'entreprise CEVITAL dans la réalisation d'une opération d'importation ?

- Ce que nous amène à poser d'autres questions secondaires :
  - ✓ quels sont les différents modes de transport à l'internationale ?
  - ✓ quels sont les étapes clés du processus logistique liées à une opération d'importation?

Pour répondre à ces questions nous avons réalisé notre recherche en deux temps :

Dans un premier lieu, sur la base d'une recherche bibliographique, ce qui nous a permis de comprendre les concepts de base liés à la logistique, en générale, et la gestion d'une chaîne logistique dans une opération d'importation, en particulier.

Dans un deuxième lieu, sur la base des données recueillies durant notre stage pratique dans le service logistique au sein de l'entreprise cevital, ce qui nous a permet de suivre et d'analyser le processus logistique d'une opération d'importation d'une matière première : le sucre roux.

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

- Dans le premier chapitre nous allons traiter le concept de base sur la logistique. Ce chapitre sera divisé en deux sections distinctes. La première section, aborde des généralités de la logistique. Deuxième section, se concentrée sur la chaîne logistique et sa gestion.
- Dans le deuxième chapitre nous allons traiter le management logistique dans une opération d'importation. Il sera divisé en trois sections distinctes. La première section aborder la démarche d'importation. La deux section traité le rôle des Incoterm dans l'opération d'importation. La troisième section, présentera les risques et les garanties

# Introduction générale

---

liés au transport de la marchandise.

- D'une autre part, le troisième chapitre qui est la pratique, sera basée sur l'analyse processus logistique dans une opération d'importation de CEVITAL, en prenant un exemple d'une opération d'importation de matières premières (sucre roux).

## Introduction

La logistique est une fonction essentielle et vitale pour l'entreprise, car elle regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service. C'est une fonction très large qui déborde le simple cadre du transport international. En effet, la logistique concerne l'ensemble des opérations de transport, de stockage, d'allotissement, de distribution, de dédouanement de la marchandise permettant de la mettre à disposition dans les délais et les quantités souhaitées sur les lieux de production, de distribution ou de consommation.

La chaîne logistique (supply chain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise. Pour faire face à la concurrence, chaque entreprise se voit intéressée par la maîtrise de ce processus de façon à avoir toutes les informations nécessaires à la mise en place d'une politique commerciale, lui permettant de suivre la concurrence et préserver ses parts de marché.

Dans ce chapitre, nous allons traiter les concepts de base de la logistique. Il sera divisé en deux sections. La première section sera consacrée à la présentation des généralités de la logistique. La deuxième section traitera la chaîne logistique et sa gestion. Et enfin, la troisième section portera sur la logistique internationale.

## Section 01 : Généralités sur la logistique

Dans cette section, nous allons tracer l'historique de l'apparition du concept de la logistique, pour ensuite, présenter quelques définitions, les activités liées à la logistique ainsi que son rôle.

### 1.1 Historique

La logistique est issue du génie militaire, responsable de l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent leurs capacités opérationnelles dans la durée. Les deux métiers de base de la logistique sont donc la gestion des stocks de marchandises et d'armes puis leur transport. Ceci explique que la logistique moderne soit née chez les transporteurs et chez les grossistes.

Le terme "Logistique" prend racine dans la grecque « logistikos » qui signifie « administrer ». L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux



facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires. <sup>1</sup>

**Au IV<sup>o</sup> siècle avant JC.**, Sun Tzu met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre le Grand (356 – 323 avant JC.) avant de se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes. De par cette réflexion, Alexandre le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ses armées par l'organisation du ravitaillement. Ainsi Jules César en créant la fonction « logista » chargeait un officier de s'occuper des mouvements des légions romaines pour organiser les campements de nuit et constituer les dépôts d'approvisionnements dans les villes soumises. <sup>2</sup>

Il apparaît dès lors une prise de conscience de l'importance de la gestion logistique. Cette importance va, au fur et à mesure des siècles se manifester.

### **AU XVIII SIÈCLE**

Les dirigeants militaires ont éprouvé la nécessité d'assurer la survie de la collectivité en aménageant des sites et des forts pour se protéger des attaques ennemies. A partir du XVIII<sup>o</sup> siècle, trois étapes principales sont considérées dans le mode de traitement de la logistique dans les armées :

- A. Le premier mode est associé aux armées principalement statiques avec un approvisionnement issu des magasins.
- B. Le second mode correspond à la démarche napoléonienne cherchant essentiellement sur les pays envahis ou les pays de passage, les denrées nécessaires.
- C. le troisième mode correspondant à celui apparu vers les années 1870 et s'appuyant sur une industrialisation des approvisionnements à partir des bases arrière de plus en plus lointaines.

### **1.2 Définition de la logistique**

Il existe plusieurs définitions du concept de la logistique, nous avons retenu les trois définitions suivantes :

---

<sup>1</sup> EBEDE Éric, Cours d'initiation à la logistique, P. 02,03.

<sup>2</sup> Idem

« La logistique regroupe les différentes activités réalisées par une entreprise, y compris les activités de service, durant le transfert d'un produit du site de production jusqu'au site de consommation ». <sup>3</sup>

« La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement en aval vers la gestion commerciale et la distribution ». <sup>4</sup>

Selon l'ASLOG « Logistique doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et pour ce faire, la logistique doit donc couvrir des actions qui vont de l'achat en passant par l'entreposage jusqu'au transport de distribution final, le coût le plus compétitif ».

### 1.3 La logistique internationale

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

A l'international, la logistique a pour vocation d'accompagner les activités des firmes à l'export. Elle va consister à acheminer le produit vers un client qui se trouve dans un pays étranger. Nous parlerons de logistique internationale dès lors qu'au moins un pays étranger doit être desservi.

Certains facteurs considérés comme fondamentaux ont contribué au développement de la logistique à l'international <sup>6</sup>:

- La déréglementation et l'abaissement des barrières tarifaires et non tarifaires
- L'expansion du commerce international
- La constitution d'un marché unique européen
- La mondialisation de l'économie
- Les nouvelles démarches commerciales

---

<sup>3</sup> Rémy Le Moigne, « Supply chain management : achat, production, transport, vente », Dunod, Paris, édition 2013, P. 03.

<sup>4</sup> Yves pimor et Michel fender, logistique, ed DUNOD, 5<sup>ème</sup> édition, 2008. P 04.

<sup>5</sup> Noumen R, Les éléments de base de la logistique internationale, Paris, 2004, p 05

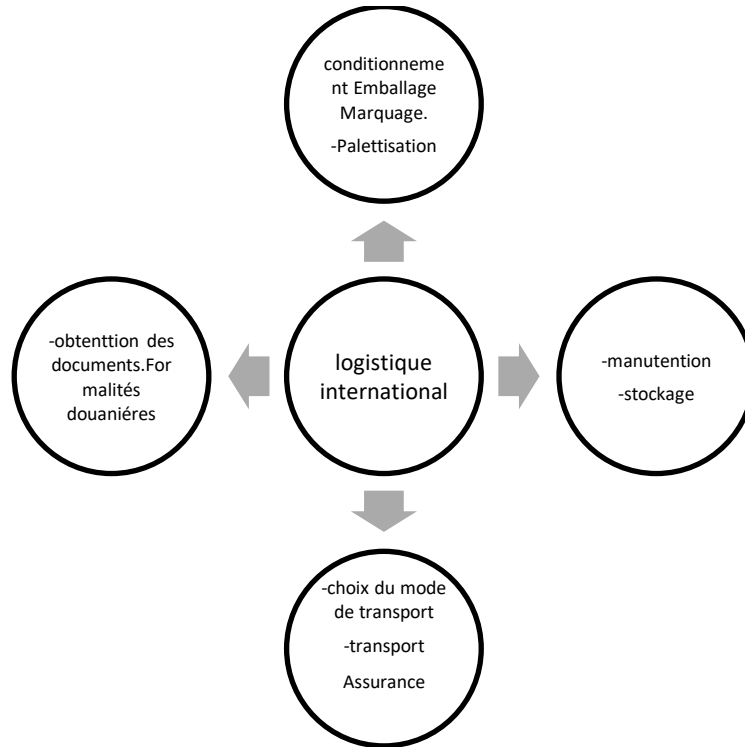
<sup>6</sup> Idem

## Chapitre 1 : Concepts de base sur la logistique

- Le commerce électronique

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

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



**Source : Noumen R, Les éléments de base de la logistique internationale, Paris, 2004, p 06**

### 1.4 Les types de la logistique

On peut distinguer différents types de la logistique : logistique interne, logistique externalisée, logistique industrielle, logistique de distribution, la logistique et transport.<sup>7</sup>

#### 1.4.1 La logistique interne

C'est l'ensemble des activités ayant lieu à l'intérieur de l'entreprise qui ont pour objectif d'assurer l'organisation et la mise à disposition dans les délais souhaités par les différentes unités de production ou/et d'assemblage des références et quantités voulues de matière première et en-cours de production dans les meilleures conditions de coût.

<sup>7</sup> Lamine Mouzaia, Etude et amélioration de la chaîne logistique agro-alimentaire du groupe de cevital, mémoire fin d'étude, école supérieure en science appliquées, année 2020, P08

### 1.4.2 La logistique externalisée

Elle permet aux entreprises de se concentrer ses propres ressources financières et humaines sur sa production et son propre savoir-faire, elle sert à se rapprocher physiquement de ses clients.

### 1.4.3 La logistique industrielle

Si les secteurs industriels se concentraient sur la production et la satisfaction de la demande, actuellement, les entreprises industrielles prennent conscience, de plus en plus de l'importance de la logistique dans leurs activités.

### 1.4.4 La logistique de distribution

La logistique de distribution sert à rassembler toutes les activités mises en œuvre pour ravitailler les consommateurs en produits finis.

### 1.4.5 La logistique des transports

La logistique des transports peut se décomposer en trois principales activités : la détermination des réseaux de transport, la gestion du parc de véhicules et la planification des transports. Il s'agit d'analyser les différents réseaux de transport et de choisir sur la base du coût global, des délais et de la qualité de service, la meilleure offre.

## 1.5. Les activités de la logistique

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

### ➤ Dans une entreprise

La fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de :<sup>8</sup>

- Émission ou traitement des commandes relatives au besoin 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...).

---

<sup>8</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm> consulter le 22-03-2015.

### ➤ 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

La fonction logistique regroupe généralement l'ensemble des activités de gestion physiques (bâtiments, engins divers de travaux et manutention, véhicules de transport...). A ces dernières, s'ajoutent les « services généraux » (petites maintenances, entretiens, sécurité...). Alors que dans la pratique elle est essentiellement dédiée à la gestion des flux de marchandises.

## 1.6. Les domaines de compétences de la logistique

Les domaines de compétences de la logistique sont diverses :<sup>9</sup>

### 1.6.1 Entreposage et magasinage : gestion informatique et physique des stocks

La gestion informatique et physique des stocks sert à :

- L'affectation des codes aux articles gérés dans les magasins (codification intelligente 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).

### 1.6.2 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.

---

<sup>9</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/metiers.htm>

- 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 des activités.

### 1.6.3 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 chargé de la conduite des véhicules, des chargements/déchargements et du stockage).
- Etude des tâches critiques et le calcul des marges de manœuvre pour une meilleure gestion des dysfonctionnements.
- Mise sur pieds d'un réseau d'indicateurs d'activité pour 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

### 1.6.4 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 prévention des budgets d'exploitation des véhicules de transport.
- Etude et organisation logistique des réseaux de distribution des produits.
- Analyse des consommation/vente et optimisation des stocks sur la chaîne de distribution des produits

### 1.7- Les objectifs de la logistique

La logistique est d'une importance primordiale afin d'obtenir un avantage concurrentiel et pouvoir assurer un succès dans un environnement compétitif. L'objectif majeur de la

logistique est d'offrir un maximum de valeur au client pour le moindre des coûts possible. Ainsi, la logistique vise à répondre aux objectifs suivants : <sup>10</sup>

- amélioration continue des niveaux de services offerts aux clients
- la minimisation des coûts
- la création de la valeur
- La gestion économique de la production en supprimant les ruptures de stocks coûteuses.
- La réduction des taux de stock grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées.
- La réponse adaptée à une demande très volatile.
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible
- La surveillance et l'amélioration de la qualité à partir du producteur jusqu'au consommateur
- L'augmentation du retour sur investissement à travers une logistique efficace.

### Section 02 : La gestion de la chaîne logistique

De nos jours, les entreprises doivent s'adapter à la dynamique du marché pour espérer survivre dans un environnement très concurrentiel et très compétitif où les clients sont beaucoup plus exigeants en raison des nombreux choix qui s'offrent à eux.

La chaîne logistique est la priorité stratégique des entreprises industrielles et commerciales. Elle recouvre l'ensemble des flux physiques, financiers et informationnels permettant à l'entreprise de satisfaire les besoins de ses clients.

#### 2.1. Définition de la chaîne logistique

Pour mieux comprendre le concept de la chaîne logistique, nous proposons une revue de la définition du terme utilisé dans la littérature.

**A -Christopher (1992)** : définit la chaîne logistique considérée comme le réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui

---

<sup>10</sup> Ismahane belkacem bouzida, le rôle des systèmes d'informations logistiques dans l'optimisation de la chaîne logistique, thèse de doctorat, université de Bejaia, 2022, P 52

créent de la valeur sous forme de produits et de services apportés au consommateur final. En d'autres termes, une chaîne logistique est composée de plusieurs entreprises, en amont et en aval, et du client final.<sup>11</sup>

**B -Supply chain Council (SCC97) :** la chaîne logistique englobe tous les acteurs impliqués dans la production et la livraison d'un produit fini ou d'un service depuis le fournisseur jusqu'au client, elle est constituée de fournisseurs, de fabricants, de distributeurs ; et de clients.<sup>12</sup>

**C -D'après (LEE et BILLINGTON) :** la chaîne logistique d'un produit fini comme un réseau d'installation qui assure les fonctions d'approvisionnement en matière premières en composants puis en produit finis et distribution du produits finis vers les clients. <sup>13</sup>

### 2.2. Les flux de la chaîne logistique

On distingue trois flux qui traversant une chaîne logistique : flux d'information, flux physique et flux financier.<sup>14</sup>

#### 2.2.1 Le flux d'information

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs.

Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC. Le développement des flux d'information au sein de la chaîne logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre acteurs. Par ailleurs, le problème de la qualité des données véhiculées subsiste, et le risque existe que des décisions soient basées sur des données erronées ou simplement périmées.

#### 2.2.2 Le flux physique

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers

---

<sup>11</sup>Fethi Boudahri, conception et pilotage d'une chaîne logistique Agroalimentaire, thèse de doctorat, université abou-bekr belkaid -tlmecen, année 2013,P13

<sup>12</sup> Abbas Sonia, La chaîne logistique et la gestion des stocks d'une entreprise, mémoire fin de cycle, Année 2018, P22, In Marchal «Logistique Global», édition 2006, P31

<sup>13</sup> Gruat la forme-chretien, Référentiels d'évaluation de la performances d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention le grade de docteur en génie informatique, école doctorale: informatique et information pour la société, 2007, P13.

<sup>14</sup> M. Julien FRANCOIS Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance, thèse de doctorat, l'université bordeaux, année 2007, P33



stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transports pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux activités successives. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.

### 2.2.3 Le flux financier

Le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service finances ou comptabilité, en liaison toutefois avec la fonction production par les services achats et le service commercial. Sur le long terme, il correspond aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication. Encore s'agit-il d'échanges avec des organismes bancaires extérieurs au réseau d'entreprises.

## 2.3 Les fonctions de la chaîne logistique

La fonction de la chaîne logistique est un ensemble d'activités qui définit des rôles et des relations, et qui systématise l'organisation et la politique d'une entreprise dans le but d'atteindre certaines des objectifs de cette entreprise.

Nous présentons ici les quatre fonctions principales d'une entreprise, qui sont l'approvisionnement, la production, la distribution, et la vente. <sup>15</sup>

### 2.3.1 L'approvisionnement

Il consiste la fonction le plus amont de la chaîne logistique, l'approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer.

La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise, La seconde phase du processus approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser.

L'approvisionnement regroupe ainsi toutes les relations avec les fournisseurs pour assurer les niveaux de stocks en composants nécessaires et suffisants pour la fabrication.

---

<sup>15</sup> Julien Francois, 2007, Op.cit, P.23, 24

### 2.3.2 La production

La fonction de production c'est le cœur de la chaîne logistique, elle concerne les différentes transformations que vont subir les matières premières pour réaliser des produits finis de l'entreprise.

### 2.3.3 La distribution

Cette fonction concerne la livraison des produits finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution: l'organisation et le choix des moyens de transport, le choix du nombre d'étages dans le réseau de distribution ainsi que le positionnement des entrepôts et leur mode de gestion.

### 2.3.4 La vente

La vente, mise en œuvre par le service commercial, développe les relations envers le client (négociation des prix et des délais, enregistrement des commandes....) et par extension, recherche une meilleure connaissance du marché.

Cette fonction de l'entreprise est également chargée de définir la demande prévisionnelle et d'intégrer des aspects commerciaux comme la durée de vie de produit pour anticiper l'évolution de ses ventes.

## 2.4. Les différents types de structure de la chaîne logistique

Il existe plusieurs types de la chaîne logistique <sup>16</sup>:

### 2.4.1 Dyadique

Il peut être comme un cas particulier d'une chaîne logistique en série limitée à deux catégories, elle peut servir de base à l'étude de relation client/fournisseur ou donneur d'ordre/sous-traitant.

### 2.4.2 Série

Elle correspond à un procédé de fabrication linéaire et vertical. Cette structure peut être utilisée, par exemple, pour étudier l'influence de la propagation de l'information sur l'ensemble de la chaîne.

---

<sup>16</sup> JAOUHER MAHMOUDI, simulation et gestion des risques en planification distribuée de chaînes logistiques : application au secteur de électronique et des télécommunications, thèse de doctorat, école national supérieure de l'aéronautique et de l'espace, année 2006, P 56

### 2.4.3 La structure divergente

Elle permet de représenter un réseau de distribution où la matière part d'un point unique et se distribue à travers la chaîne.

### 2.4.4 La structure convergente

Elle permet de modéliser un processus d'assemblage. Dans une chaîne convergente, la matière qui circule entre les sites converge vers un seul et même lieu qui est logistiquement le lieu d'assemblage final.

### 2.4.5 La structure réseau

Est une combinaison des deux structures précédentes. Elle permet de considérer à la fois les aspects approvisionnements et distribution, mais peut s'avérer plus complexe par le nombre d'acteur impliqués, en particulier pour des produits complexe.

## 2.5. Planification d'une chaîne logistique

La planification de la chaîne logistique consiste à optimiser les activités d'approvisionnement, de production et de distribution des produits, en se basant sur la demande prévisionnelle des clients. Les objectifs principaux de la planification sont de réduire les stocks à tous les niveaux, de satisfaire la demande des clients dans les délais et d'utiliser de façon optimale les moyens.

La planification d'une chaîne logistique nécessite de prendre un ensemble de décisions à des niveaux différents. Les différentes décisions de planification de la chaîne logistique sont donc classées selon les fonctions du réseau logistique et selon l'horizon temporel (classification fonctionnelle et décisions temporelles). La classification fonctionnelle est une décision de planification qui regroupe les décisions d'approvisionnement, de production et de distribution.<sup>17</sup>

## 2.6 La Gestion de la chaîne logistique

La démarche supply chain management ou la gestion de la chaîne logistique apparaît comme un outil de performance pour l'entreprise, puisque son ambition affichée est de

---

<sup>17</sup> Fethi Boudahri, 2013, Op.cit, P25

répondre au triple objectif d'amélioration des niveaux de services, de réduction des coûts et de création de valeur.

### 2.6.1 Définition de la gestion de la chaîne logistique :

- Selon **D. J. Thomas et P. M. Griffin (1996)** : la gestion de la chaîne logistique est la gestion des flux de marchandises et d'informations à la fois dans et entre les sites tels que les points de vente, les centres de distribution et les sites de production et d'assemblage.<sup>18</sup>
- Selon « **Jones et Riley 1985** » défini le SCM comme suit : la gestion de la chaîne logistique est une approche intégrative pour s'accorder sur la planification et le contrôle du flux physique depuis les fournisseurs jusqu'à l'utilisateur final.<sup>19</sup>
- Selon le (**CSCMP, 2011**) : la gestion de la chaîne logistique englobe la planification est la gestion de toutes les activités impliquées dans l'approvisionnement, la convention et toutes les activités de la gestion de la logistique, surtout il comprend également la coordination, intermédiaires, fournisseurs de services client, la gestion de la chaîne logistique au sein et autre les entreprises.<sup>20</sup>

### 2.6.2. Les enjeux du supply Chain management :

La gestion de la chaîne logistique est aujourd'hui un élément clé pour les entreprises. En effet, les enjeux liés à cette démarche sont nombreux :<sup>21</sup>

#### a) L'amélioration de la performance globale

En premier temps les entreprises doivent bien comprendre l'impact de l'optimisation de leur chaîne sur leurs activités, cela se caractérise par une amélioration des réponses apportées aux demandes des clients, un gain de temps.

#### b) L'amélioration de la satisfaction client

Un client satisfait signifie que la commande est rapidement traitée. Dans ce cas, il est évident de maîtriser la chaîne logistique dans sa totalité, cette maîtrise permet de fiabiliser les prévisions de vente, et avoir une gestion des stocks d'une manière efficace

#### c) La réduction des risques

La réduction des risques est difficile à évaluer, car c'est la variante la plus importante dans la vie de l'entreprise. La diminution du risque est donc un enjeu phare dans la recherche d'optimisation de la chaîne logistique, qui peut être obtenu avec la visibilité de cette dernière

---

<sup>18</sup> Julien François, , 2007, Op.cit, P31

<sup>19</sup> Idem

<sup>20</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, logistique et supply chain management, Dunod, Paris, 2008, p 31

<sup>21</sup> Taleb Rabéa, La gestion de la chaîne logistique, mémoire fin de cycle, Université tizi-ouzou, 2019, P37

### 2.6.3 Le processus de prise de décision dans la chaîne logistique

La conception d'une chaîne logistique nécessite d'en prendre un ensemble de décisions. Cet ensemble de décision peut s'envisager sur trois niveaux hiérarchiques : décision stratégique, décision tactique, et décision opérationnelle. <sup>22</sup>

- **Décision stratégiques**

Les décisions stratégiques d'une chaîne logistique sont celles qui déterminent la structure de la chaîne. Elles permettent d'évaluer les alternatives de configuration de la chaîne logistique. Elles sont prises pour un horizon de planification à long terme. Il s'agit en particulier de la conception ou de l'adaptation de la structure industrielle et logistique de la définition des politiques d'approvisionnement, de production, de distribution et de transport.

- **Décision tactiques**

La planification tactique reflète les décisions à prendre sur un horizon allant de quelques jours à quelques mois. Les décisions prises à moyen terme permettent de fournir les différentes ressources physiques et informationnelles nécessaires à la production et à la distribution. Les décisions tactiques reposent sur les modalités de circulation des articles dans le réseau logistique conçu au niveau stratégique. Elles regroupent l'affectation des fournisseurs aux sites de production, l'allocation des articles aux sites de production, la définition des niveaux de production de chaque site...etc.

- **Décision opérationnelles**

Les décisions opérationnelles assurent, à court terme, la gestion des moyens de la chaîne logistique au sein de chaque service et entre les différents services. Elles reflètent le fonctionnement journalier des opérations logistiques. Les décisions opérationnelles les plus importantes sont la gestion et le contrôle des stocks, le dimensionnement des lots, l'affectation des stocks aux clients, l'ordonnancement de la production et la définition des programmes de transport et de livraison.

### 2.7 Les taches dédiées au service SCM

Les activités relevant de la logistique sont diverse. On retrouve celles relatives à la gestion des stocks et de l'entreposage, au transport, à la distribution, à l'import / export. <sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> PHILIPPE VALLIN, la logistique (modèles et méthodes du pilotage des flux), 4<sup>ème</sup> édition, année 2001, P15,16

<sup>23</sup> <sup>23</sup> Abbas Sonia, Op.cit, P11.

### 2.7.1 La gestion des stocks et de l'entreposage

La gestion des stocks et de l'entreposage de SMC vise à assurer la disponibilité des produits, à minimiser les coûts de stockage et à répondre aux besoins des clients de manière efficace. Cela nécessite une planification rigoureuse, une coordination étroite avec les fournisseurs, l'utilisation d'outils de gestion des stocks et une surveillance continue des performances pour optimiser les opérations logistiques de l'entreprise.

### 2.7.2 La distribution

La distribution rassemble l'ensemble des opérations qui visent à mettre un produit ou service à la disposition du consommateur ou de l'utilisateur final, tout au long de la chaîne logistique. Cette opération suit celle de la production, de la fabrication ou de l'importation d'un bien ou d'un service, à partir du moment où il est commercialisé par le producteur, le fabricant ou l'importateur jusqu'au transfert au consommateur ou à l'utilisateur final.

### 2.7.3 Le transport

La logistique du transport est en particulier la gestion de circulation des marchandises. Les principaux aspects de la chaîne du transport des marchandises figurent parmi les activités de transport local, national et international selon les différents modes de transport : terrestre, ferroviaire, maritime, aérien ou intermodal.

### 2.7.4 L'import /export

Le service import/ export est présent pour permettre l'application de la réglementation douanière propre à chaque pays hôte. Un certain nombre de spécificités existent donc dans chaque secteur pour régir ces particularités. Les fonctions de base sont toute fois identiques et reprennent pour les échanges extranationaux les activités gérant les échanges «standards ».

## 2.8 Les apports de la gestion des chaînes logistiques

La gestion de la chaîne logistique permet des apports à différents niveaux : <sup>24</sup>

### 2.8.1 Les apports sur la coordination

Le fait d'appartenir à une chaîne logistique permet à une entreprise d'avoir une relation plus proche de ses partenaires, ceci conduit à une meilleure coordination des processus d'approvisionnement, de fabrication de distribution. Cette coordination assure un partage des informations des compétences et des risques

---

<sup>24</sup> Omar Kallel, L'impact des relations contractuelles entre donneurs d'ordres et sous traitants sur la performance d'une chaîne logistique équitable, Thèse de doctorat, université de Toulouse, année 2012,P19

### 2.8.2 Les apports financiers

La gestion d'une chaîne logistique permet une réduction des coûts, comme les coûts de stockage, de gestion, d'administration et d'autres. Cette réduction des coûts permet de donner aux entreprises un avantage concurrentiel et d'améliorer leurs marges bénéficiaires.

### 2.8.3 Les apports opérationnels

La gestion de la chaîne logistique permet une meilleure gestion des stocks ; constatent une réduction de niveaux de stock, une amélioration de la rotation des stocks ce qui diminue les ruptures de stocks, une amélioration de la productivité opérationnelle et un temps de cycle plus court est observé.

### 2.8.4 Les apports sur le service clientèle

Augmenter la satisfaction des clients finaux est un des objectifs et des apports de la bonne gestion d'une chaîne logistique. En effet la réduction des coûts et le partage des compétences et des informations permettent de proposer un produit de qualité meilleure avec un moindre coût. De plus la gestion d'une chaîne logistique apporte une fiabilité des livraisons, un meilleur service après-vente et une rapidité de réaction aux changements.

## Conclusion

Durant l'élaboration de ce premier chapitre nous avons constaté que la logistique, une fonction et une démarche essentielle à l'entreprise, c'est l'art de livrer le bon produit au bon endroit et au bon moment.

Ainsi que la chaîne logistique est réellement aujourd'hui une compétence indispensable pour bien des entreprises car, même si ce n'est pas leur cœur de métier, elle a une influence directe et considérable sur sa performance commerciale, économique, financière, environnementale et donc sur la création de valeur durable qu'elle est capable de générer et d'accumuler année après année.

Le développement de la chaîne logistique permet de valoriser l'entreprise. La gestion de la chaîne logistique permet de garantir l'organisation de toutes les activités qui ont une influence directe et considérable sur la performance de l'entreprise et permet d'assurer une collaboration étroite avec les différents acteurs logistique, ce qui la rendu un élément primordial dans la stratégie des organisations des entreprises

### Introduction

L'importation consiste pour une entreprise à l'achat de biens ou services auprès d'un fournisseur (exportateur) qui se trouve à l'étranger. Si l'importation est souvent associée à la réduction des coûts de production, l'entreprise peut recourir à l'importation pour différentes raisons. En effet, les activités internes, comme l'approvisionnement, sont souvent considérées comme des fonctions de support, or leur présence peut se révéler déterminante pour la survie de l'entreprise.

Le recours à l'importation n'est pas chose facile même pour une entreprise qui dispose d'importantes ressources. Au préalable, l'entreprise doit déterminer un certain nombre de variables pour prendre la meilleure décision en termes de coûts, de logistique et de fournisseurs avec qui elle veut faire affaire afin d'assurer sa réussite future.

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser précisément aux différents aspects du management logistique dans une opération d'importation, Il sera divisé en trois sections La première section sera consacrée à la démarche d'importation, La deuxième section traitera le rôle des Incoterm Et enfin, la troisième section portera sur Les risques et les garanties liés au transport de la marchandise.

### Section 1 : La démarche d'importation

La démarche d'importation nécessite l'accomplissement de diverses formalités dites de dédouanement, de transport et de règlement. Ces opérations peuvent être effectuées par l'entreprise importatrice mais sont habituellement gérées par un transitaire, un commissionnaire de transport, un agent de fret ou tout autre intermédiaire agréé

#### 1.1. Définition

Le contexte « *d'importation* » se rapporte à l'action d'acheter hors du pays des biens et ou des services moyennant un paiement en devise par le transport du canal bancaire.<sup>25</sup>

L'importance de ces biens ou services s'avère nécessaire pare ce qu'ils ne sont pas produits localement, qu'ils relèvent d'un fabriquant spécialisé bien déterminé ou dans le cadre d'un échange commercial international.

Leur valeur est fixée à un prix CAF (coût, assurance, fret), qui comprend le prix du produit, plus le transport et l'assurance du point d'embarquement au port ou à destination.

---

<sup>25</sup>ANDRÉ MALRAUX, Dictionnaire de Français Larousse : « Définitions : Importation- », Edition Larousse, Paris 1901-Créteil 1976



Le processus d'importation doit accomplir diverses procédures telles que le dédouanement, le transport et le paiement. Ces opérations peuvent être réalisées par la société importatrice, mais sont généralement gérées par un transitaire, commissionnaire de transport, ou tout autre intermédiaire agréé.<sup>26</sup>

### 1.2 Les avantages d'importation

Lorsqu'on parle d'importer, en termes d'échanges, on se réfère à l'achat de produits ou de services d'un autre pays. Ces produits ou services sont ensuite proposés par l'entreprise ou le particulier importateur aux clients élargissant ainsi leur choix d'achat. Cependant, ce n'est pas le seul avantage de l'importation ; il y en a bien d'autres à considérer <sup>27</sup> :

- Fourniture de nouveaux produits de haute qualité sur le marché ;
- Réduction des coûts ;
- Achat à moindres coûts, à l'étranger, de matières premières dont le pays ne dispose pas, nécessaires à l'activité économique ;
- Nécessité d'importer des produits lorsque les savoir-faire ne sont pas ou plus disponibles ;
- Importation inéluctable en raison de la délocalisation de certaines industries pour des raisons économiques ;
- Ouverture du marché en important, ce qui implique aussi manifester du caractère réciproque de l'échange.

### 1.3. Le processus d'importation

Nous allons donc voir dans cette partie les différentes étapes du processus de mise en place d'une activité d'importation<sup>28</sup>.

#### 1.3.1. Choix du produit à importer :

Avant d'entamer toutes démarches concernant son projet d'importation, l'entreprise doit évaluer ses besoins. C'est-à-dire qu'elle doit définir quel bien sera le plus adapté pour sa production et doit donc évaluer son coût, la quantité nécessaire, le niveau d'innovation nécessaire, le besoin d'un service après-vente ou non, sa qualité en fonction du positionnement du produit.

Lorsqu'elle aura identifié ses besoins et choisi quel bien sera importé, elle doit entamer une

<sup>26</sup> -Corinne Pasco, « commerce international » 4<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris 2002, P21

<sup>27</sup> HUBERT MARTINI, « techniques de commerce international » DUNOD 2017, p 04

<sup>28</sup> Madeleine NGUYEN-THE, « importer », édition d'organisation, 2<sup>ème</sup> édition, paris, 200, p.8-9

analyse de marché afin de définir la source de son importation, à savoir quel pays peut répondre à ses besoins en prenant en compte les réglementations et contraintes douanières associées. En effet, l'importance accordée au produit dans le processus de production et son positionnement sur le marché influencent le choix du produit à importer pour assurer la bonne qualité de ce dernier.

### 1.3.2. Choix d'un marché international

La nature et les caractéristiques du produit choisi pour l'importation délimiteront le nombre de pays qui peuvent répondre à son besoin. Plus le produit sera spécifique moins l'acheteur aura de choix ; à contrario, pour un produit standard, il aura un choix plus important de pays disposés à le satisfaire

Si l'entreprise accorde de l'importance à la qualité du produit, ou encore si elle est dans une stratégie de réduction de coûts, elle privilégiera les pays où les coûts de production sont moindres.

Aussi, dans le cas d'achats récurrents auprès d'un même fournisseur ou d'un même pays, l'entreprise doit bien choisir le marché avec qui elle veut faire affaire, c'est donc un choix stratégique qui s'inscrit dans le processus d'internationalisation de l'entreprise.

### 1.3.3. Choix du fournisseur étranger

Toujours en fonction de la nature et des caractéristiques du produit, le choix du fournisseur va porter sur un nombre plus ou moins important de possibilités. Il est aussi nécessaire de s'assurer que la quantité voulue par l'importateur est réalisable par le fournisseur en fonction de sa capacité de production afin de prévenir d'éventuelles ruptures de stock, et de pouvoir répondre à sa propre demande.

Rechercher un ou des fournisseurs est pour toute entreprise une démarche primordiale. Des fournisseurs retenus dépendront en effet la qualité des produits, leur disponibilité, et donc l'image de marque véhiculée. Mais la sélection d'un fournisseur s'inscrit au-delà de cette approche ; c'est toute une vision stratégique de l'entreprise qui est concernée. L'importateur doit diversifier ses sources d'approvisionnement, rechercher des fournisseurs à l'étranger et procéder ensuite à leur sélection.

### 1.4. Les motivations d'importation

Dans ce point, nous présentons les motivations de la décision d'importation pour l'entreprise. Afin d'initier le processus d'importation, une entreprise peut être motivée par des facteurs internes et des facteurs externes.

### 1.4.1. D'origine interne

Le choix d'importation peut être motivé par le produit, les caractéristiques de l'acheteur et le coût de revient du produit.

#### A. Produit

Envisager de s'approvisionner à l'étranger peut offrir à une entreprise de nombreuses opportunités d'améliorer la qualité de l'approvisionnement et les marges bénéficiaires. Dans certains cas, cela peut représenter un défi de taille pour l'entreprise, notamment si les opérateurs locaux ne sont pas en mesure de livrer le produit en raison de ses caractéristiques techniques ou technologiques. L'entreprise peut également décider d'acheter à l'étranger parce que le produit présente un avantage par ses caractéristiques, sa qualité ou son prix.

La stratégie d'approvisionnement est souvent une condition préalable importante au développement de la différenciation des produits, lorsqu'elle peut être utilisée pour obtenir des produits qui ne sont pas disponibles ou qui sont plus innovants que ceux disponibles au niveau national. Lorsque les produits connaissent une phase de déclin caractérisée par un effondrement des ventes. Cette étape fait référence à l'obsolescence du produit ou au fait que l'offre surpasse l'offre plus attractive et innovante du concurrent.<sup>29</sup>

Donc l'entreprise devra agir face à cette crise par l'innovation du produit. Le degré d'innovation de l'entreprise a une incidence directe sur le type de produit recherché. En effet, l'importance accordée au produit dans le processus de production et son positionnement sur le marché influent sur la décision d'importation pour assurer la bonne qualité du produit.<sup>30</sup>

#### B. Les caractéristiques de l'acheteur

Chaque dirigeant dans une entreprise a une vision personnelle du marché dans laquelle l'entreprise évolue, des perspectives à envisager et des opportunités à saisir pour se développer en fonction de ses valeurs et de ses idées. Ainsi, d'une part, certains acheteurs peuvent prendre la décision de recourir seulement aux produits locaux afin de faire fonctionner le marché local et/ou national. D'autre part ; s'ils sont plus ouverts à l'international, en raison de leurs expériences passées, ils pourraient prendre aisément la décision de recourir à l'internationalisation d'une ou plusieurs activités de l'entreprise.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup>LAURIE EBERT-WALKENS, « *les motivations et obstacles à l'importation pour les pme du Québec* », mémoire master, université du Québec à Trois-Rivières, promotion 2013.

<sup>30</sup>HELA SASSI, « *stratégie de l'innovation et sémiotique du positionnement marketing* », thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université de Limoges, Paris, promotion 2007

<sup>31</sup> Isabelle Jehan, « Comment caractériser les compétences du " bon " acheteur et leurs formes d'apprentissage ?

L'implication dans les activités d'importation des dirigeants est aussi primordiale pour assurer la fiabilité de l'entreprise auprès de ses potentiels ou actuels fournisseurs. Il sera aussi plus facile de détecter les opportunités de marchés, les risques et les obstacles si tous les services et le personnel de l'entreprise participent au processus d'internationalisation. Cette implication, facilitera la diffusion et la collecte d'informations.

L'entreprise qui pratique une activité internationale considérera et abordera la mise en place d'une autres activité plus facilement car le possédera déjà les connaissances nécessaires pour sa mise en place en se basant sur son expérience. La connaissance des marchés, des réglementations et des besoins résultent de la mise en place en premier lieu de l'une ou l'autre des activités internationales.<sup>32</sup>

### **C. Le coût de revient de produit**

Pour certaines entreprises, l'approvisionnement à l'étranger est essentiellement motivé par une réduction des coûts des matières premières, de biens intermédiaires ou de produits finis. Certains objectifs de l'entreprise, en instaurant un processus d'importation, ne peuvent être comblés simultanément. Dans certains cas, en fonction du type de produit ou d'intrant recherché, en s'approvisionnant dans les pays à bas coûts, l'entreprise devra sans doute revoir son objectif concernant la qualité.

Toutefois, les entreprises importatrices qui développent un avantage concurrentiel basé sur la qualité et qui doivent répondre à certaines normes devront étudier avec attention leurs fournisseurs et choisir le meilleur rapport qualité/prix en fonction de la technologie.

Le prix apparaît comme une motivation importante et souvent primordiale dans la décision d'importation, dans le choix du pays et le choix du fournisseur. L'étude de Birou et Fawcett (1993) concernant le rôle et l'implication de l'importation dans le degré de compétitivité de l'entreprise a montré que le prix est la principale motivation concernant la décision d'approvisionnement international.

La réduction des coûts, la non-disponibilité du produit sur le territoire et la recherche de la qualité et de l'innovation semblent être les trois piliers de l'achat international.<sup>33</sup>

---

», Thèse Pour obtenir le grade de Docteur, Université de Pau et des Pays de l'Adour, promotion 2012

<sup>32</sup>LAURIE EBERT-WALKENS, 2013 op.cit, 2013.

<sup>33</sup>Idem

### 1.4.2. D'origines externes

D'origine externe, on peut distinguer trois motivations d'importer pour l'entreprise.

#### A. Accroissements de la concurrence

Les pressions de l'environnement sur l'entreprise affectent les stratégies d'internationalisation (import et export) notamment par un accroissement de la concurrence. Le nombre de compétiteurs, qu'ils soient locaux ou étrangers, aura un effet sur les prix, la demande et la stratégie de l'entreprise. L'ouverture des frontières, les regroupements économiques et l'abaissement des barrières douanières et des réglementations ont engendré une augmentation de la concurrence avec l'arrivée des entreprises étrangères sur leur territoire. L'offre de produits s'en trouve donc multipliée et oblige les entreprises locales à revoir leurs stratégies.

Dans un tel contexte, les entreprises qui souhaitent rester compétitives afin de proposer des produits disposant du meilleur rapport qualité/prix, devront changer leur stratégie d'approvisionnement en allant chercher des fournisseurs hors de leurs frontières, qui pourraient proposer des prix plus bas et faire baisser leur coût de revient.<sup>34</sup>

#### B. Les caractéristiques du fournisseur

Que ce soit dans le commerce extérieur ou intérieur, les fournisseurs affectent directement ou indirectement le succès de l'entreprise commerciale, quelle que soit sa taille. Tout d'abord, parce que la satisfaction et le retour du client dépendent de la qualité du produit qui à son tour dépend du fournisseur. Ensuite, les prix des produits du fournisseur ont un impact direct sur les prix proposés sur le marché donc sur les profits de l'entreprise.<sup>35</sup>

On peut aussi déterminer s'il est possible de s'appuyer sur les engagements et examiner si le fabricant ou le grossiste est fiable et ponctuel sur la livraison, si les marchandises sont emballées et conditionnées correctement, si les contenus envoyés sont conformes aux documents d'expédition appropriés. Outre cela, il faut aussi évaluer le comportement de ce dernier en cas d'imprévu, d'une demande de garantie ou de réclamation et voir jusqu'où se limite sa fiabilité lors d'une perturbation. En bref, la recherche de fournisseur n'a rien de compliqué, cependant l'évaluation de leurs qualités requiert des implications très

---

<sup>34</sup> Laurie ebert-walkens, op.cit, 2013.

<sup>35</sup> Karl miville de chene, « commerce international », édition eyrolles, paris, 2009, p.03.

personnelles.<sup>36</sup>

### C. Réduction de la dépendance envers les fournisseurs locaux

L'acheteur peut vouloir réduire sa dépendance auprès des fournisseurs de son marché local et ainsi accroître son pouvoir de négociation et sa compétitivité, en recherchant des fournisseurs étrangers.

L'entreprise qui veut réduire sa dépendance envers ses clients se tournera vers les marchés internationaux afin de diversifier sa clientèle et accroître son pouvoir de négociation en multipliant les clients potentiels. Ainsi, dans la même logique que pour l'exportation, la spécificité du produit recherché peut amener l'acheteur à faire appel à des fournisseurs étrangers qui pourront lui procurer le même produit que celui proposé par son fournisseur local.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'extension d'approvisionnement sur un marché étranger permet de réduire la dépendance envers les fournisseurs locaux.

### 1.5. Les effets de l'importation sur l'entreprise et son marché :

La pratique des activités d'importation se reflétera à court, moyen et long terme. Cependant, divers termes ont des implications au sein de l'entreprise. Aussi dans son environnement. Les impacts liés aux importations peuvent être La principale motivation de l'entreprise, ou une retombée de la mise en œuvre Le lieu de cet événement. Nous verrons cinq de ces effets

#### 1.5.1 Accroissement de la compétitivité

Les importations peuvent améliorer la compétitivité d'une entreprise de deux façons : en réduisant les coûts de production grâce à des importations en provenance de pays à bas coûts, ce qui permet de proposer des prix plus bas que les concurrents, et en favorisant l'innovation en permettant l'importation de machines ou de technologies qui différencient le produit sur le marché. Cela bénéficie notamment aux entreprises industrielles, innovantes et produisant des biens de consommation courante.<sup>37</sup>

#### 1.5.2. Transfert de technologies

Les échanges internationaux favorisent le transfert de technologies entre les entreprises, mais comportent également le risque d'imitation par les pays moins industrialisés. L'importation, en lien avec les réseaux, permet le partage de savoirs, compétences et produits technologiques entre les entreprises. Le transfert de technologie englobe divers types de flux,

<sup>36</sup>André Marchal, « marketing achat », édition ellipses, Paris, 2007. p25.

<sup>37</sup>Laurie Ebert-Alkens, op.cit, mai 2013

tels que les composants, produits, processus de production, gestion innovante, ainsi que les connaissances tacites et le savoir-faire. Par le biais de l'importation, une entreprise peut accéder au savoir-faire, aux produits innovants et aux processus de production de son partenaire commercial, constituant ainsi une source d'externalités technologiques.

Il apparaît alors que la plupart des pays moins développés tiennent leur savoir-faire et leur technologie de l'étranger et dans certains cas de l'importation.

### 1.5.3. Développement du réseau national et international

Comme nous l'avons abordé dans les deux parties qui précèdent, La pratique d'une activité internationale implique l'interaction entre différents acteurs, tant sur le territoire national que dans le pays cible. Utiliser un réseau existant permet à une entreprise de trouver de nouvelles sources d'information et de partenaires étrangers. Grâce à ses contacts, l'entreprise peut découvrir de nouveaux fournisseurs et clients potentiels, favorisant ainsi l'échange d'idées et de technologies pour développer ou améliorer ses produits. Les relations entre les acteurs évoluent en fonction de la nature, de la fréquence et des produits échangés, et l'entreprise étend son réseau et multiplie les échanges d'information en se lançant à l'international.<sup>38</sup>

### 1.5.4. Amélioration du processus de production

L'importation de biens d'équipements et de biens intermédiaires peut être une décision stratégique pour les entreprises, en fonction de leur besoin d'innovation ou en raison de la rareté du bien importé. L'achat de produits importés de qualité peut conférer un avantage concurrentiel en améliorant le processus de production grâce à des machines ou composants de qualité supérieure. Dans les secteurs où la concurrence est forte, il est important de maîtriser les coûts tout en développant des produits innovants. L'achat d'équipements performants contribue à l'accroissement de la productivité en améliorant les délais de fabrication et la qualité des produits, ce qui facilite la vente au niveau national et international en répondant aux normes de qualité plus strictes de certains pays.<sup>39</sup>

### 1.5.5. Meilleures connaissances et expériences des marchés étrangers

L'internationalisation d'une entreprise nécessite une recherche d'informations sur les pays cibles et les fournisseurs potentiels, afin de soutenir le développement international futur et l'expansion du réseau de l'entreprise. Une connaissance approfondie du marché étranger est essentielle pour comprendre la culture, les pratiques commerciales, les comportements et

---

<sup>38</sup>«The relationship of a firm in a domestic network can be used as bridges to other network in other countries» (Hollensen, 2007, p. 71)

<sup>39</sup>Boutary et St-Pierre, Impact de l'importation d'équipements sur le processus d'internationalisation des PME. Paper presented at the 1<sup>ère</sup> conférence annuelle d'Atlas/AFMI (Association francophone de management International) à Paris en Mai 2011, p. 17

évaluer les risques auxquels l'entreprise pourrait être confrontée. L'accès à des ressources informationnelles sur le marché étranger est un facteur clé de réussite dans toutes les dimensions de l'internationalisation (exportation, importation, sous-traitance, etc.). Les fluctuations constantes des marchés, des technologies et des pratiques commerciales rendent cette dimension encore plus cruciale pour les projets internationaux. Plus le réseau de l'entreprise est étendu, plus la densité d'informations nécessaires sera importante.<sup>40</sup>

### Section 2 : Le rôle des incoterms dans une opération d'importation

Dans cette section, nous examinerons en détail le rôle fondamental des incoterms dans les opérations d'importation, en mettant en évidence leur importance, leur fonctionnement et leur impact sur les différentes étapes du processus d'importation. Nous explorerons également les principaux Incoterm utilisés dans les transactions internationales et leurs implications pratiques pour les entreprises importatrices.

#### 2.1. Définition des incoterms

Par définition le terme Incoterm désigne : « *International Commercial TERM* », qui sont les conditions de vente internationale créés en 1936 par la Chambre de Commerce Internationale (CCI), dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges. Ils sont périodiquement révisés pour tenir compte en particulier de l'évolution des modes de transport.

Il s'agit donc de conditions de vente liées à l'acheminement de la marchandise. Ils précisent le point de transfert des coûts, des risques et des responsabilités lors d'une vente internationale entre le vendeur et l'acheteur.

« *Les incoterms sont représentés par trois lettres suivies du lieu (bien souvent le nom de la ville de transfert des frais), qui précisent, dans le cadre d'une vente internationale, la répartition des frais et des risques entre acheteur et vendeur, pour l'acheminement de la marchandise (de son point de départ à son d'arrivée) ainsi que la liste des documents dus par le vendeur.* »<sup>41</sup>

Ils répondent donc aux questions suivantes :

- À partir de quel lieu les risques sont-ils encourus par l'acheteur et non plus par le vendeur (dégradations, perte, vol, retard .....) ?
- À partir de quel lieu les frais sont-ils supportés par l'acheteur et non plus par le vendeur ? (Frais de transport, de dédouanement, de chargement /déchargement, droits de douane, assurance, taxes...) ?

<sup>40</sup>laurie ebert-walkens, op.cit, mai 2013

<sup>41</sup> Madeleine NGUYEN-THE, « importer », édition d'organisation, 2ème édition, paris, P.49



## Chapitre 2 : le management logistique dans une opération d'importation

- Quels documents sont requis dans le cadre de l'acheminement (documents douaniers, assurance...)?

### 2.2 : Présentation des incoterms

Les modifications applicables, Entrée en vigueur le 1er janvier 2020, la nouvelle version, comme la précédente, est composée de 11 Incoterms, toujours classés en deux groupes en fonction du mode d'acheminement des marchandises

La répartition des frais et des risques liés au transport de la marchandise est une source de conflit potentielle. Pour éviter toute ambiguïté sur les termes de l'accord, le contrat de vente doit se référer à un langage codifié les incoterms (**international commercial terms**).

*Ils définissent de façon uniforme les points de transfert de frais et les points de transfert de risques. Ils rappellent utilement les documents qui sont dus par le vendeur à l'acheteur au nombre de onze Ils sont répertoriés en trois catégories en fonction du mode de transport utilisé».*<sup>42</sup>

#### Transport maritime

FOB: free on board (Francoboard) VD	CIF: cost Insurance and freight (cout assurance et fret) VD
FAS: free alongside ship (franco le long du navire) VD	CFR: cost and freight (coutet fret ) VD

#### Transport multimodal

EXW: Ex Works Paid to (a l'usine)	DAP: Delivered at Place (Rendu au lieu de destination)
--------------------------------------	---

<sup>42</sup>Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, « gestion des opérations import-export », Paris 2008, P10

VD	
FCA: Free Carrier (Franco transport) VD	DPU : Delivered at place Unloaded Livré au lieu convenu décharger
CPT: Carriage Paid To ( port payé jusqu'à) VD	DDP: Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés ) VA
CIP: Carriage and Insurance (port payé assurance comprise) VD	

### 2.3. Le choix de l'incoterm

Le choix de l'incoterm résulte de la négociation entre les intéressés mais aussi de facteurs extérieurs (habitudes du marché, pratique des entreprises concurrentes) et de la capacité de l'entreprise à mettre en œuvre une politique logistique. En fait, le choix de l'incoterm a des conséquences juridiques (obligations qui en découlent pour le vendeur et l'acheteur) et pratiques.<sup>43</sup>

Pour le bon transfert de la marchandise entre l'acheteur et le vendeur, chacun d'entre eux peut choisir l'incoterm convenable, soit selon l'ordre croissant des obligations du vendeur, soit selon le type de vente, ou selon le mode de transport.

#### ➤ Selon l'ordre croissant des obligations du vendeur

- **Groupe «E»** : EXW : L'obligation est minimale pour le vendeur. Le transfert des risques et des frais a lieu dans les locaux de vendeur.

- **Groupe «F»** : Le vendeur n'assume pas les risques du transport principal. On y trouve les incoterms suivants : FCA, FAS et FOB : la mise au transporteur met fin aux obligations du vendeur

-**Groupe «C»** : dans cette famille d'incoterms, le vendeur assume les frais du transport principal, mais n'assume pas les risques de perte ou de dommage. On y trouve les incoterms suivants : CFR, CIF, CPT et CIP : le vendeur paie dans tous les cas le transport quelques fois l'assurance mais ne supporte en aucun cas les risques liés au transport.

<sup>43</sup>Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, « gestion des opérations import-export », Paris 2008, P 10

## Chapitre 2 : le management logistique dans une opération d'importation

- **Groupe «D»:** dans ce groupe, le vendeur assume les risques et les frais du transport principal. On y trouve les incoterms suivants. DPU- DAP- DDP

### ➤ Selon le type de vente

On distingue les incoterms de vente de départ et les incoterms de vente à l'arrivée.

Incoterms de vente au départ (VD)	Incoterms de vente à l'arrivée (VA)
-EXW -FCA / FAS / FOB -CFR / CIP / CPT / CIP	-DPU / DAP / DDP

### 3. Le choix des solutions de transport

La politique logistique de l'entreprise conduit à rechercher des solutions transport faisant intervenir un mode de transport, des techniques et des contraintes spécifiques.

#### 3.1. Les différents modes de transport

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminant dans le choix de solution transport.

##### 3.1.1. Le transport maritime

Le transport maritime est le premier mode de transport à l'international. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances. Le transport maritime est, ainsi, le mode le plus important pour le transport de marchandises.

#### ➤ Caractéristique et technique :

- Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés).
- Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances.

#### ➤ Représentatif des avantages et inconvénients du transport maritime

##### A- Les Avantages :

- Taux de fret avantageux sur certaine destination.
- possibilités de stockage dans les zones portuaires.
- tous les points du globe peuvent être desservis

### B- Les Inconvénients :

- Délais importants.
- encombrement portuaire de certaines zones.
- certaines lignes ne sont pas conteneurisées.
- Ruptures de charge et manutention source d'avaries.
- Assurance plus élevée et emballage plus onéreux

### 3.1.2 Le transport aérien :

Le transport aérien de marchandises a connu un très fort développement durant les trente dernières années grâce à l'agrandissement des soutes à bagages des avions et surtout avec l'apparition des gros-porteurs « *cargo* » et des « *combis* ». Ce mode de transport de marchandises est devenu le deuxième dans les échanges internationaux en valeur de fret transport.<sup>44</sup>

#### ➤ Caractéristique et technique :

- Appareils mixtes et tout cargo.
- Chargement en ULD (igloos palettes conteneurs)

#### ➤ Représentatif des avantages et inconvénients du transport aérien<sup>45</sup>

### A- Les avantages :

- Rapidité, sécurité pour la marchandise (manutention horizontale).
- Emballage peu coûteux.
- Frais financiers et de stockage moindres

### B- Les inconvénients :

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur.
- Capacité limitée.
- Interdit à certains produits dangereux.
- Rupture de charge

<sup>44</sup>BELOTTI, Jean « *Transport d'international marchandise* » 2ème éd. Edition Vuibert. 2002. p.55

<sup>45</sup> Source : Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, « *gestion des opérations import-export* », Paris 2008,

### 3.1.3. Le transport routier

Le transport par route est très utilisé dans les pays équipés d'un bon réseau routier, il permet de réaliser des expéditions en porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable des autres moyens de transport. Le transport routier est adapté aux distances et tonnages moyens.<sup>46</sup>

➤ **Caractéristique et technique :**

Pratique de la conteneurisation et possibilité de combiner

➤ **Représentatif des avantages et inconvénients du transport routier<sup>47</sup>**

**A- Les Avantages :**

- Service en porte à porte, sans rupture de charge
- Délais relativement rapides

**B- Les Inconvénients**

- Sécurité et délais fonction des pays parcours et des conditions climatiques
- Développé surtout sur l'Europe continentale pour les distances moyennes

### 3.1.4. Le transport ferroviaire :

Le transport ferroviaire est un transport terrestre qui présente l'avantage d'une plus grande sécurité dans l'acheminement et les délais, et cela est d'autant plus vrai que la distance à parcourir est grande. Cependant il est moins souple que son concurrent direct le transport routier.<sup>48</sup>

➤ **Caractéristique et technique :**

- Diversité des types de wagons et autre services que le ferroutage.
- Embranchement particulier permettant le transport de porte-à- porte.

➤ **Représentatif des avantages et inconvénients du transport ferroviaire**

**A- Les Avantages :**

- Plus économique, moins polluant et plus sécurisé que la route.

<sup>46</sup>Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, « *gestion des opérations import-export* », Paris 2008, P 40

<sup>47</sup> Idem

<sup>48</sup>Madeleine NGUYEN-THE, « importer », édition d'organisation, 2ème édition, paris, 2005, P 96

- Adapté aux transports de masse
- On peut recourir au transport de porte à porte.
- bien adapté aux longues distances.
- Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions.

### **B- Les inconvénients :**

- Plus lent que la route.
- Plusieurs ruptures de charge pour les petits colis
- Les services des chemins de fer méritent de gagner en fiabilité

### **3.1.5. Le transport fluvial**

Le transport fluvial c'est tout le transport effectué par des bateaux (et non des navires) sur une voie d'eau et circulant à l'intérieur des terres. Le transport fluvial relève donc techniquement de la navigation intérieure et juridiquement du droit des transports terrestres.<sup>49</sup>

#### ➤ **Représentatif des avantages et inconvénients du transport fluvial<sup>50</sup>**

### **A- Les Avantages**

- Sécurité du transport
- Respect de l'environnement écologique
- Coût est faible
- Très bonne capacité d'emport (entre 300 et 2500 tonnes) selon les convois.
- Désengagement des routes

### **B- Les inconvénients :**

- Rigidité des axes de circulation
- Deux ruptures de charge pour les entreprises situées dans les terres.
- Le mode de transport le plus lent et le moins réactif compte tenu de la faible rotation des porte-conteneurs dans certains ports fluviaux (en cours de développement toute fois)

## **Section 03 : Les risques et les garanties liés au transport de la marchandise**

Vol, perte, dégradation, de nombreux risques pèsent sur les marchandises lors de leur acheminement. Tantôt ordinaires (accident, incendie...) tantôt extraordinaires (grève, vol...),

<sup>49</sup>Maini. p, venturelli. n, « transport logistique », édition génie des glaciers, 8eme édition, p 85

<sup>50</sup> Madeline. nguyen-the, « importer », édition d'organisation, 2eme édition, Paris, 2005, p 98

ces risques peuvent être couverts par la responsabilité civile du transporteur, mais aussi par un contrat d'assurance souscrit par l'expéditeur qui fait appel à ses services. En effet, compte tenu des exonérations et des limitations de responsabilité des entreprises de transport, le chargeur a tout intérêt à assurer ses marchandises.

### 3.1 Les notions de base de l'assurance transport

L'assurance du transport de marchandises concerne d'une part, l'entreprise de transport, d'autre part, son client ; l'expéditeur. Le transporteur est généralement assuré, (RC professionnelle, assurance flotte de véhicules...), mais il existe des cas d'exonération et sa responsabilité est limitée et encadrée. Ainsi, en cas de sinistre, l'indemnisation du chargeur est restreinte aux obligations fixées par des conventions internationales.

Concrètement, lorsque la responsabilité du transporteur est établie, le montant de l'indemnisation peut être inférieur à la valeur des biens perdus ou endommagés. C'est pourquoi la plupart des entreprises faisant appel à des sociétés de transport pour l'acheminement de leurs marchandises, d'autant plus si elles sont à forte valeur ajoutée, souscrivent une assurance pour garantir leurs envois.<sup>51</sup>

Pour mieux comprendre l'assurance de transport de marchandises, quelques notions doivent être définies.

- **L'assuré** : c'est la personne ou entreprise qui souscrit à une police d'assurance en vue d'assurer des marchandises contre des risques déterminés à l'avance.
- **L'assureur** : Correspond à la personne physique ou morale auprès de laquelle est souscrit un contrat d'assurance
- **Le sinistre** : ce terme sert à désigner le risque qui se réalise, l'évènement qui va faire jouer les garanties du contrat : le sinistre c'est l'incendie, le vol, l'accident...etc.
- **La prime d'assurance (ou cotisation)** : c'est la contribution qui verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée.

### 3.2 Les types d'assurance

En fonction du mode de transport, on distingue plusieurs assurances :

#### 3.2.1. Assurance maritime

Une assurance maritime peut couvrir les navires et les marchandises des risques d'avaries communes (événements mettant en péril l'expédition et nécessitant des sacrifices financiers comme le largage d'une partie de la cargaison), d'avaries particulières (vol, casse, perte...),

<sup>51</sup><https://www.supplychaininfo.eu/assurance-transport-marchandises/>

des dommages liés aux conditions de transport et/ou des chargements et déchargement) et les risques de guerres et assimilés et ce, sur l'ensemble du transport.

### 3.2.2. Assurance terrestre

Dans le cadre du transport ferroviaire ou du transport routier de marchandises, celles-ci sont garanties de magasin à magasin.

### 3.2.3. Assurance aérienne

Là aussi, les biens sont couverts lors du transport par avion, mais aussi lors des transports complémentaires, terrestres, maritimes ou fluviaux.

### 3.2.4 Assurance fluviale

Les marchandises sont garanties depuis le point de départ du bateau jusqu'à la mise à terre dans les magasins du destinataire.

## 3.3 Les différents types de polices d'assurances

La police d'assurance est un document écrit, signé par l'assureur et l'assuré, qui constitue un montant de la prime qui paie l'assuré et, d'autre part, la nature et la limite des risques couverts et le capital assuré.<sup>52</sup>

Différentes polices d'assurance du transport de marchandises existent sur le marché

### 3.3.1 Au tiers chargeur

Cette police d'assurance est souscrite par le transporteur pour le compte de son client. Elle couvre la marchandise et, en cas de dommage, c'est le transporteur qui constitue un dossier de réclamation. Toutefois, en cas de sinistre, sa responsabilité reste encadrée et limitée.

### 3.3.2 Au voyage

Elle est dédiée aux voyages occasionnels. Cette assurance est souscrite par le chargeur pour chaque expédition et selon des risques définis.

### 3.3.3 A alimenter

Souscrite par le chargeur, elle couvre plusieurs expéditions de biens de même nature. La valeur totale des marchandises, la date d'envoi et le mode de transport doivent être communiqués avant chaque expédition à la compagnie d'assurances.

### 3.3.4 D'abonnement (ou police « flottante »)

Le contrat couvre la totalité des expéditions du chargeur sur une période prédéfinie, le plus souvent annuelle.

## 3.4 Les différents types de garanties

On distingue plusieurs types de garanties, elles diffèrent selon le moyen de transport choisi :

<sup>52</sup> Jammal NAJI, « commerce international : théorie, techniques et applications », édition ERPI, Québec, 2005, p 313.



### 3.4.1. La garantie FAP (franc d'avaries particulières)

Cette garantie ne couvre que les risques d'avarie commune. Elle s'applique au transport maritime. Le taux de prime est très bas.

### 3.4.2. La garantie « FAP sauf» Ou « Franc d'Avaries Particulières sauf» :

Cette formule correspond à une assurance restreinte aux seules causes de dommages énumérées au contrat. La garantie « FAP sauf... » Est généralement associée au transport maritime et concerne alors des risques tels qu'un abordage, un échouement... En matière de transport terrestre ou aérien, on parle davantage de garantie « Accident caractérisé ».

### 3.4.3. La garantie « Tous Risques »

Elle couvre tous les risques « de magasin à magasin » et s'applique à tous les modes de transport (aérien, maritime, terrestre).

### 3.4.4. La garantie « Risques de guerre et assimilés »

Des risques tels que le sabotage, des actes de piraterie, le torpillage... sont couverts séparément des autres risques et font l'objet de primes plus élevées.

### 3.5. Les risques assurables

La souscription d'une assurance de transport de marchandises permet de limiter les conséquences financières d'un dommage survenu pendant leur acheminement. Un tel contrat permet également de définir la responsabilité de chaque partie, client(s) et entreprise(s) de transport. Dans le cadre d'un transport multimodal, il est en effet toujours difficile d'établir la responsabilité d'un dommage. L'assurance de transport de marchandises est ainsi un élément essentiel de la stratégie logistique. Il faut distinguer les avaries particulières, des avaries communes : <sup>53</sup>

#### 3.5.1. Les avaries particulières

Les pertes et avaries particulières concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manques sur les marchandises elle-même qui proviennent soit d'événement majeurs survenant au cours du transport (nauffrage, accidents de la route, déraillement, ...etc.) soit d'événement concernant uniquement la marchandise (chute, perte...etc.).

#### 3.5.2. Les avaries communes

C'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 les propriétaires de la cargaison,

---

<sup>53</sup>G.LEGARD, H. MARITIME, « Commerce international : gestion des opérations Import-export », Edition DUNOD, paris, 2008.

proportionnellement à la valeur de chaque expédition, ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer

### 3.6. La mise en place d'une assurance de transport de marchandises

L'assurance de transport de marchandises est un élément clé dans une stratégie de logistique. Pour la mettre en place, il est possible de s'adresser à une compagnie d'assurances généraliste ou spécialisée. Dans tous les cas, il convient de définir différents critères, à savoir :

- Les principaux risques encourus
- La nature de la marchandise
- Le mode d'emballage
- Les modes de transports, principaux et accessoires
- Le nombre de colis, le poids des marchandises expédiées
- Le voyage à assurer
- La valeur d'assurance
- Les points de destination des marchandises

## Conclusion

Dans ce chapitre, notre travail s'est basé sur l'explication du management logistique dans une opération d'importation dans ses moindres détails. Les importations se développent du jour en jour au niveau mondial cela grâce à la diversité des échanges sans oublier les motivations qui contribuent à l'enrichissement de ce processus.

on déduit que l'importation est un itinéraire d'une série d'étapes cohérentes, partant de la fonction d'achat, en passant par l'expression de la demande, jusqu'au paiement des biens importés, en passant par la logistique et le transport vers l'international. Cette dernière ne se limite pas au mode de transport mais comprend également d'autres éléments clés qu'il faut maîtriser, à savoir, les Incoterms qui expliquent les règles générales régissant un contrat international entre le vendeur et l'acheteur, les assurances et les risques et garanties liés au transport de la marchandise.

C'est la combinaison de tous ces éléments et l'acheminement de toutes ces étapes qui permettent de réussir l'élaboration et la gestion d'une opération d'importation.

### Introduction

En appui au travail théorique que nous avons présenté dans les deux chapitres précédents, nous allons analyser le processus logistique d'une opération d'importation au sein de Cevital agroalimentaire Bejaia, où nous avons effectué notre stage pratique, d'une période d'un mois. Pour faire notre analyse, nous allons prendre un cas réel processus logistique d'une opération d'importation d'une matière première (sucre roux) en exposant les étapes de la logistique liées à cette opération.

Dans ce chapitre, nous allons présenter, en premier lieu, le complexe agroalimentaire CEVITAL à travers la première section. La seconde section, nous allons nous intéresser à la partie essentielle de notre travail qui est ; analyse du processus logistique lié à l'opération d'importation d'une matière première : le sucre roux.

### Section 1: Présentation de l'organisme d'accueil du groupe CEVITAL

Dans cette section nous présentons le complexe CEVITAL, sa situation géographique, ses différentes filiales sa structure organisationnelle, et les principales missions de ses différentes directions.

#### 1.1 Présentation du complexe CEVITAL

CEVITAL est une entreprise privée créée par l'entrepreneur ISSAD REBRAB le 02 mai 1998, avec un capital privé 68,76 milliards de dinars, c'est une société par actions ( SPA) dans les actionnaires principaux sont M<sup>r</sup> Issad REBRAB et fils (Omar, Malik, Linda, Yacine et Salim), elle est implantée à l'extrême Est du port de BEJAIA, elle est l'un des fleurons de l'industrie agroalimentaire en Algérie qui est constituée de plusieurs unités de production, équipées de la dernière technologie et qui poursuit son développement par divers projets en cours de réalisation.

CEVITAL Agro-industrie est le plus grand complexe privé en Algérie et le leader en Afrique et dans le bassin méditerranéen dans l'industrie du sucre et l'huile végétale. Elle exporte ses produits dans plusieurs pays, notamment en Europe, Numidie, au Moyen Orient et en Afrique de l'Ouest.

#### 1.2 Historique

Le Groupe CEVITAL est Groupe familial bâti sur une histoire, est la première entreprise privée algérienne à avoir investi dans des secteurs d'activités diversifiés, elle a traversé d'importantes étapes historiques pour atteindre sa taille et sa notoriété actuelle.

### 1.2.1 Étapes historiques du Groupe

- 1998 créations de cevital SPA: Industriel agroalimentaire
- 2000 Création de NOLIS : Transport maritime
- 2005 Acquisition de Lalla Khadîdja: Unité d'eau minérale plate et gazeuse et de soda
- 2006:
  - Acquisition de COJEK, filiale d'ENAJUC: jus et conserves
  - Création numidis : Grande distribution
- 2007:
  - Création du groupe cevital
  - Création de MFG: industrie de verre
  - Acquisition de BATICOMPOS: industrie de fabrication d'éléments de construction préfabriquée.
  - Création de SAMAH: assemblage et distribution de produit électronique et électroménagers de marque SAMSUNG électronique en Algérie.
- 2008 :
  - Création de MFG Europe; commercialisation de verre plat en groupe
  - Création de COGETP: Engins de travaux publics VOLVO
  - Création de CEVIAGRO: Agriculture
- 2010 : Création de sodi Auto motive
- 2011: Création de PCA-Création de Sierra Cevital
- 2013: Acquisition de l'entreprise d'électroménager FAGOR BRANDT
- 2014: Acquisition de l'entreprise italienne spécialisée en acier

### 1.3 La situation géographique

Cevital est l'une des plus grandes entreprises de l'Algérie, et le leader du secteur agroalimentaire. son complexe de production se situe dans arrière port de Bejaia à 3km sud-ouest de la ville. Cette situation géographique de l'entreprise lui profite bien étant donné qu'elle lui confère l'avantage de la proximité économique et maritime

En effet, elle se situe très proche du port et de l'aéroport de Bejaia. Le complexe s'étend sur une superficie de 45000 m<sup>2</sup> .il a une capacité de stockage de 182000 tonnes/an (Silos portuaire),et un terminal de déchargement portuaire de 200 000 tonnes/heure (réception de matière première). Comme elle possède un réseau de distribution de plus de 52 000 points de vente sur tout le territoire national

### 1.4 Missions et objectifs

L'entreprise a pour mission principale de développer la production et d'assurer la qualité des produits (huiles, des margarines et du sucre a des prix nettement plus compétitifs, et cela dans le but de satisfaire le client et de le fidéliser. Les objectifs visés par Cevital peuvent se présenter comme suit :

- ✓ Élargissement de sa gamme de produits.
- ✓ L'extension de ses produits sur tout le territoire national.
- ✓ L'implantation de graines oléagineuses pour l'extraction directe des huiles brutes.
- ✓ L'encouragement des agriculteurs par des aides financières pour la production locale de graines oléagineuses.
- ✓ La modernisation de ses installations industrielles pour augmenter le volume de sa production.
- ✓ Positionner ses produits sur le marché international par leurs exportations.

### 1.5. Les Activité

Les activités de Cevital sont réparties entre les trois unités de production : Bejaia, El-kseur et Tizi-Ouzou

#### **Bejaia:**

Au niveau de la commune de Bejaia, l'entreprise Cevital entreprend une activité diversifiée, mais dans la même branche d'activité (l'industrie agro-alimentaire), cette activité comprend;

- La production de la margarinerie
- Le raffinage du sucre
- Le raffinage des Huiles alimentaires

#### **El-kseur:**

C'est une unité de production de jus de fruits COJEK. A été mise en exploitation en 1978 sous l'égide de SOGEDIA puis reprise par ENAJUC en 1982, par cession d'actif au moins novembre 2006 .sa capacités de production est de 14400 tonnes ans.

#### **TIZI OUZOU:**

Au cœur du massif montagneux du Djurdjura qui culmine à plus de 2300 mètres. Cevital détient une unité de production et de conditionnement des Eaux Minérales (Lala Khedidja), cette unité est inaugurée en juin 2007

### 1.6 Les produits de Cevital

## Chapitre 3 :la logistique d'une opération d'importation : Cas de Cevital

Le complexe agroalimentaire est composé de plusieurs unités de production: huiles végétales, margarinerie et graisse végétales, sucre blanc, sucre liquide, silos portuaire et les boissons.\*

### ➤ Les huiles végétales

Les huiles de Cevital sont des produits dont le système qualité de fabrication est certifié ISO22000 par le bureau VERITAS certification. Cevital produit deux types d'huile de table de différentes qualités et différentes appellations (logos) à savoir :

- Fleuriel : 100 % tournesol sans cholestérol, riche en vitamine (A, D, E) et en acides gras essentiels
- Elio : c'est un huile 100% végétale et sans cholestérol, contient la vitamine F, Elles sont issues essentiellement de la graine de soja , conditionnées dans des bouteilles de diverses contenances allant de 1 à 5 litres, après qu'elles aient subis plusieurs étapes de raffinage et d'analyse.

### ➤ Margarinerie et graisses végétales

L'entreprise produit une gamme variée de margarine riche en vitamine A, D et E. Certaines margarines sont destinées à la consommation directe comme la marque MATINA, elio, la beurre gourmande et FLEURIAL. D'autres sont spécialement pour des industriel ou traditionnelle.

### ➤ Sucre

Il est issu du raffinage du sucre roux de canne et qui est riche en saccharose. Le sucre raffiné est conditionné dans des sachets de 50 kg et aussi commercialisé en détail dans des boites ou des sachets de 1KG.

Le sucre blanc de Cevital confère une sécurité a toutes les étapes de fabrication et garanti un sucre qui répond a toutes les exigences de qualité. D'autre part, Cevital produit aussi du sucre sous la forme liquide pour les clients industriels soucieux de la rentabilité de leur affaire et de la qualité des produits finis.

### ➤ Boissons (Eau minérale et Jus) :

L'eau minérale LALLA KHEDIJA pure et naturelle est directement captée a la source au cœur du massif montagneux du DJURDJURA. Grâce a un savoir faire considérable, Cevital offre aux consommateurs des boissons fruitées à la pulpe d'orange avec une teneur en fruit jusqu'à 25% et bénéficie d'un site de production équipé d'une ligne de production de dernière génération.

**Tableau N°1 : les différents produits de Cevital et leur production**

Produit	production
Huiles végétales	570000 T/an
Margarine et graisse végétales	180000 T/an
Sucre blanc	2000000 T/an
Sucre liquide	210000 T/n
Eau minérale	3000000 bouteilles/jour
Jus de fruits TCHINA	600000 bouteilles/jour
Conserverie	80 T/jour

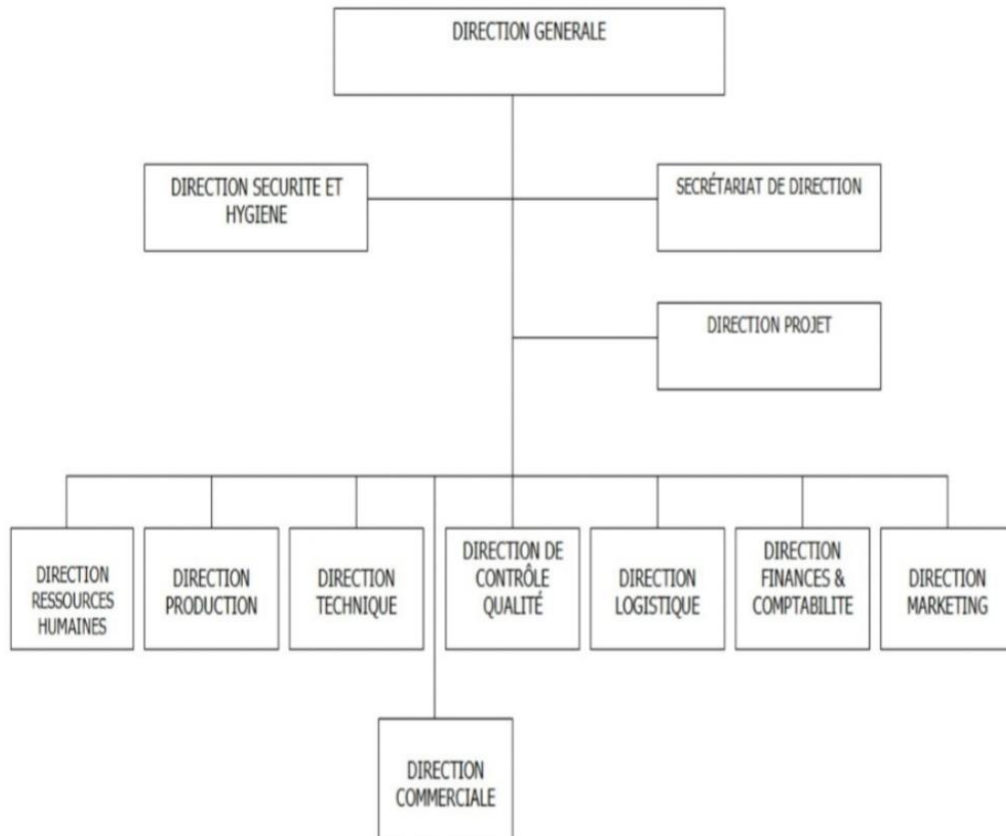
Source : document interne de CEVITAL

### 1.7 La structure organisationnelle de Cevital

Cevital est hiérarchisée selon différentes structures et dirigée par un directeur général qui veille à la sécurité et la gestion optimale de ses ressources. Pour assurer une telle mission, le directeur général est subordonné par deux directions assistantes : le secrétariat de la direction et la direction d'hygiène et de sécurité

L'ensemble des directions assistantes et le directeur général forme la direction générale du complexe. Elle assure la coordination entre les autres directions. La décomposition de sa structure organisationnelle est présentée dans la figure suivante.

Figure n° 02: Organigramme du complexe CEVITAL



Source : document interne à l'entreprise

### ➤ La direction générale

Elle est sous la tutelle d'un directeur général, d'un directeur adjoint, d'un secrétariat chargé de s'assurer du bien-être de son personnel, ainsi que de leurs efforts et de leurs sérieux. Sa mission est de combiner entre les différentes directions, de motiver le personnel, gérer, contrôler et décider.

#### ➤ Direction de ressource humaine :

- **Service paie et sociale** : Ce service a pour mission d'établir les salaires du personnel, de transmettre leurs dossiers médicaux, et d'assurer l'application de la législation en matière d'assurance sociale, de retraite d'allocation familiale et d'accident du travail.
- **Service moyens généraux** : Ce service fournit des prestations d'hôtellerie, il approvisionne les restaurants et cantine du complexe Cevital.
- **Service personnel** : Est chargé du suivi et de la gestion des carrières professionnelles, il s'occupe également de l'élaboration du plan de carrière.



En plus de ses trois services, la D.R.H est responsable d'une cellule informatique qui s'occupe de l'administration du réseau locale, ainsi que de l'administration et de la gestion des bases de données du parc informatique.

### ➤ **Direction marketing**

Nouvellement créée, dans le cadre des préoccupations stratégiques du groupe d'adopter de mieux en mieux ses politiques et ses objectifs pour satisfaire le marché cible, cette direction devrait alors établir une politique de marketing. Elle permettrait au complexe d'ajuster et de mieux maîtriser ses politiques de produit, de prix, de communication et de distribution. Cette direction permettra de renforcer sensiblement l'efficacité du réseau de distribution des produits. L'interface avec la direction commerciale devrait être judicieusement identifiée.

### ➤ **Direction commerciale**

Elle gère toutes les relations avec l'environnement de l'entreprise, ainsi elle assure la commercialisation des produits finis et le suivi des clients qui sont repartis principalement à travers le territoire national et de certains pays étrangers. Cette direction est répartie en deux services, service vente et service exportation.

### ➤ **Direction système d'information**

Elle s'occupe de l'installation et de la maintenance des équipements informatique de l'entreprise dans le but d'informatiser le système administratif et les ateliers de production.

### ➤ **Direction finance et comptabilité**

Elle collecte, traite et interprété les informations relatives aux faits matériels, juridiques et économique ayant une incidence patrimoniale pour l'entreprise. Elle a pour mission de mesurer le résultat global obtenu par l'entreprise pour d'écrire sa situation patrimoniale à l'instant final de l'exercice.

### ➤ **Direction industrielle**

Chargée de l'évolution industrielle des sites de production et d'finis, avec la direction générale, les objectifs et le budget de chaque site. Ainsi, elle analyse le dysfonctionnement sur chaque site et recherche les solutions techniques ou humaines pour améliorer en permanence la productivité, la qualité des produits et des conditions de travail. De même, qu'elle anticipe les besoins en matériel et supervise leur achat. Elle est responsable de la politique environnementale et s'sécuritaire et participe dans l'élaboration des études de faisabilité des nouveaux produits.

Cette direction comprend les départements suivants:

➤ **Département des silos**

La direction des silos sert au déchargement des matières premières arrivées par navire ou camion vers les points de stockage, leur stockage dans les conditions optimales, les expéditions et le transfert vers les différents utilisateurs de ses produits dont l'alimentation de raffinerie de sucre et l'entretien, ainsi que le maintien en état du service des installations des unités silos.

➤ **Département QHSE (Qualité, Hygiène, Sécurité et Environnement)**

Depuis sa mise en place, maintient et améliore les différents systèmes de management pour se conformer aux standards internationaux. Ainsi, elle veille au respect des exigences réglementaires des produits, environnement et sécurité des personnes et la pérennité des installations

➤ **Département des boissons:**

Le pôle Boissons et plastiques comprend trois unités industrielles situées en dehors du site de Bejaia:

Unité LALLA KHEDIDJA domiciliée à Tizi-Ouzou a pour vocation principale la production d'eau minérale et de boissons carbonatées à partir de la célèbre source de LLK

Unité plastique; installée dans la même localité, assure la production des boissons en emballages pour les produits de margarine et les huiles et à terme des palettes, des étiquettes etc.

Unité COJEK, implantée dans la zone industrielle d'El-kseur, cojek et une SPA filiale de cevital et qui pour vocation la transformation des fruits et légumes frais en jus, Nectars et conserves. Le groupe ambitionne d'être leader dans cette activité après la mise en œuvre d'un important plan de développement.

➤ **La direction corps Gras:**

Le pôle corps gras est constitué des unités de production suivantes: une raffinerie d'huile de 1800T/J, un conditionnement d'huile de 2200T/J, une margarinerie de 600T/J qui sont toutes opérationnelles et une unité inter estérification -Hydrogénation-pâte-chocolatière-utilités actuellement en chantier à El-kseur. Notre mission principale est de raffiner et de conditionner différentes huiles végétales ainsi que la production de différents types de margarines et beurre, tous nos produits sont destinés à la consommation d'où notre préoccupation est de satisfaire le marché locale et celui de l'export qualitativement et quantitativement.

### ➤ Département pôle sucre

Le pôle sucre est constitué de 4 unités de production: une raffinerie de sucre solide 3000T/J, une affinerie de sucre solide de 3500T/J, une unité de sucre liquide 600T/J, une unité de conditionnement de sucre 2000T/J qui sera mise en service en mars 2010. Sa vocation est de produire du sucre solide et liquide dans le respect des normes de qualité, de la préservation du milieu naturel et de la sécurité des personnes. Nos produits sont destinés aux industriels et aux particuliers et ce pour le marché local et à l'export.

### ➤ Département Maintenance et travaux neufs:

Elle est chargée de :

- La mise en place et l'intégration de nouveaux équipements industriels et procédés ;
- La planification et l'assurance de la maintenance pour l'ensemble des installations;
- La gestion et déploiement avec le Directeur industriel et les Directeurs de Pôles les projets d'investissement relatifs aux lignes de production, bâtiments et énergie/utilité (depuis la définition du processus jusqu'à la mise en route de la ligne ou de l'atelier).
- La rédaction des cahiers des charges en interne.

### ➤ Direction approvisionnement

Sa fonction principale est d'établir un lien entre l'environnement interne et externe afin de rechercher des sources d'approvisionnement. Son travail consiste à la réception des commandes et au suivi quotidien des états des stocks et de façon à éviter leurs ruptures. Cette direction étudie la prospection des marchés d'approvisionnement et établit également les états comparatifs en tenant compte de plusieurs paramètres, tels que : la qualité, les prix et les délais.

### ➤ Direction logistique

La direction logistique a été créée en janvier 2003. Elle est considérée comme le pilier de l'entreprise, car elle joue le rôle de support pour les autres directions en leur fournissant les ressources matérielles, financières et d'information nécessaire. Elle est subdivisée en quatre services:

- **Service approvisionnement** : Sa mission est d'assurer l'approvisionnement en matières premières ; il constitue également un soutien logistique et technique pour les

autres structures, puisqu'il les approvisionne en fournitures de bureau et d'équipements.

- **Service magasinage** : Il s'occupe du stockage et du magasinage des produits consommables et fournitures, ainsi que des matières premières.
- **Service expéditions** : Il est chargé de :
  - ✓ l'expédition des huiles, de la margarine, du sucre et prochainement des céréales.
  - ✓ La gestion des fichiers
  - ✓ L'établissement des bons de consignment.
  - ✓ La restitution des palettes.
  - ✓ L'achat de nouvelles palettes et intercalaires.
- **Service transit et transport** : Ce service est chargé de transporter la marchandise et d'assurer le transport du personnel. Il joue également un rôle au niveau des exportations puisqu'il garantit l'acheminement des produits jusqu'à l'acheteur.

### Section 2: stratégie d'importation de cevital.

Grâce aux données communiquées par l'entreprise cevital nous allons présenter l'ensemble des produits importés précisément les matières premières, les fournisseurs, et aussi l'évolution des importations du sucre roux brut durant les cinq dernières années en terme de quantité et de valeur

#### 2.1. Les principaux produits importés (matières premières):

Cevital importe plusieurs produits (matières premières) destinée au raffinage. Parmi ces matières premières on cite:

##### 2.1.1. Sucre Roux Brut

Le sucre roux brut est une matière première utilisée dans l'industrie alimentaire pour produire du sucre roux raffiné. Il est généralement obtenu à partir de la canne à sucre.

##### 2.1.2. Huile de Tournesol Brut

Également connue sous le nom d'huile de tournesol vierge ou non raffinée, est une huile végétale extraite à partir des graines de tournesol. Contrairement à l'huile de tournesol raffinée, qui subit un processus de raffinage pour éliminer les impuretés et les saveurs indésirables, l'huile de tournesol brut conserve une partie de ses caractéristiques naturelles.

##### 2.1.3. Huile de soja brut

L'huile de soja brut, également connue sous le nom d'huile de soja vierge, est une huile végétale extraite des graines de soja, sans subir de processus de raffinage supplémentaire. Elle est considérée comme une huile non raffinée et conserve donc ses caractéristiques naturelles.

### 2.1.4. Huile de palmier brut:

L'huile de palmier brut, également connue sous le nom d'huile de palme brute ou d'huile de palme rouge, est une huile végétale extraite de la pulpe du fruit du palmier à huile. Contrairement à l'huile de palme raffinée, l'huile de palmier brut n'a pas subi de processus de raffinage supplémentaire et conserve ses caractéristiques naturelles.

Il est important de noter que l'huile de palmier brut est souvent soumise à un processus de raffinage pour éliminer les impuretés et les composés indésirables avant d'être utilisée dans de nombreux produits alimentaires et non alimentaires.

### 2.1.5. Huile de colza brut

L'huile de colza brut, également connue sous le nom d'huile de colza vierge, est une huile végétale extraite des graines de colza sans subir de processus de raffinage supplémentaire. Elle est considérée comme une huile non raffinée et conserve donc ses caractéristiques naturelles.

Il est important de noter que l'huile de colza brut peut différer de l'huile de colza raffinée en termes de goût, de couleur et de stabilité à la chaleur. L'huile de colza raffinée subit un processus de raffinage pour éliminer les impuretés et obtenir une huile plus claire et plus neutre en saveur, qui est souvent préférée pour les usages culinaires courants.

## 2.2. Les principes fournisseurs de CEVITAL.

### 2.2.1. Fournisseur ALVEAN

En tant que fournisseur, ALVEAN se concentre sur le commerce des divers produits sucriers, tels que le sucre brut, le sucre roux, le sucre liquide et d'autres produits dérivés du sucre. Le fournisseur travaille en étroite collaboration avec des producteurs et des transformateurs du sucre dans le monde entier pour répondre à la demande croissante de sucre sur le marché mondial.

ALVEAN offre des services de négoce, de logistique, de financement et gestion des certaines risques.

### 2.2.2. Fournisseur WLMAR

WILMAR International Limited est une société basée à Singapour et l'un des principaux acteurs mondiaux dans les secteurs de l'agroalimentaire et de l'agro-industrie. WILMAR est impliqué dans la production, la transformation, la négociation et la distribution de produits agricoles, tels que les huiles végétales, les produits céréaliers, le sucre et bien d'autre.

### 2.2.3. Antei International

En tant que fournisseur, ce concentre sur des divers produits de matières premières et de

## Chapitre 3 :la logistique d'une opération d'importation : Cas de Cevital

produits finis agroalimentaires. Elle offre des services de négociation, de logistique, achat, de gestion.

Le fournisseur travaille en étroite collaboration avec des producteurs et des transformateurs du dans le monde entier pour répondre à la demande croissante de sucre sur le marché mondial.

### 2.3. L'évolution des importations du sucre roux brut, entre 2018 et 2022:

Notre étude du processus d'importation c'est basée su le sucre roux.

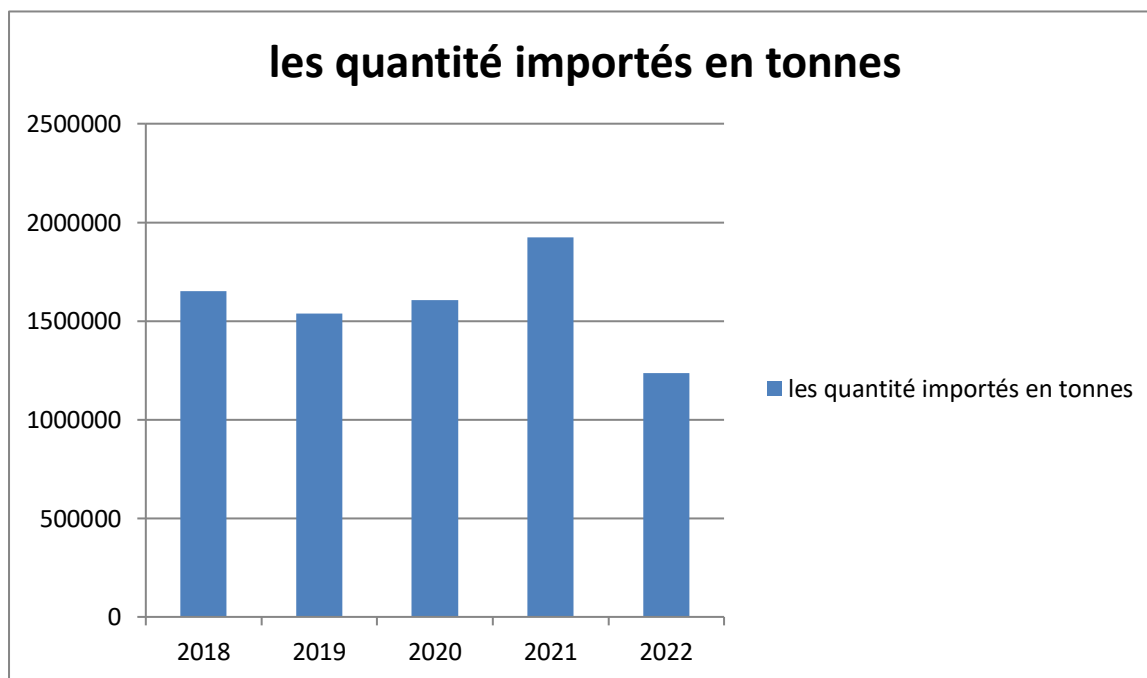
Nous allons présenter dans ce qui suit quelques statistiques relatives à cette matière première, Cevital a importé des quantités variables du sucre roux brut durant les cinq dernières années.

**Tableau N°2: Les quantités et les valeurs importées par cevital entre 2018 et 2022**

Années	2018	2019	2020	2021	2022
Les quantités emportées Milliard/tonne	1.650.380	1.538.140	1.605.000	1.925.040	1.237.050
En valeur USD/T	270-340	290-310	260-345	310-450	450-510

Source : élaboré par nous même à partir des données collectées

**Figure N°3: l'évolution de quantités importées entre 2018 et 2022**



Source : établie sur la base de donnés du tableau N°2

### Observation

Selon la figure fournie, les importations de sucre roux brut ont connu des fluctuations au cours de cette période :

- En 2018, les importations de sucre roux brut étaient de 1 650 380 tonnes.
- En 2019, les importations ont diminué pour atteindre 1 538 140 tonnes, ce qui représente une baisse par rapport à l'année précédente.
- En 2020, les importations ont légèrement augmenté pour atteindre 1 605 000 tonnes.
- En 2021, les importations ont augmenté de manière significative pour atteindre 1 925 040 tonnes, marquant une augmentation substantielle par rapport à l'année précédente.
- En 2022, les importations ont diminué de manière significative pour atteindre 1 237 050 tonnes, marquant une baisse notable par rapport à l'année précédente.

Cette analyse met en évidence des changements dans les importations de sucre roux brut au cours de cette période, avec des augmentations notables en 2021 et des baisses importantes en 2022. Les facteurs qui ont influencé ces variations pourraient inclure des facteurs économiques, des changements de demande et d'offre sur le marché.

En valeur, les matières importées ont connu des fluctuations au cours de cette période :

- En 2018 les valeurs des importations se situaient entre 270 USD/T et 340 USD/T. cette fourchette de prix indique une variation des coûts.
- En 2019 Les valeurs des importations étaient relativement stables.
- En 2020 cette année a connu une plus grande variation des prix, avec une fourchette plus large
- En 2021 les valeurs a connu une augmentation des prix par rapport a des années précédentes
- En 2022 les valeurs a connu une nouvelle hausse des prix.

Ces fluctuations dans les valeurs des importations de sucre roux brut au cours de cette période peuvent être influencés par divers facteurs économique, des changements de demande et l'offre sur le marché, et d'autres facteurs variables qui influencé ces valeurs.

### Section 3: Etude de cas : suivi le processus logistique dans l'importation d'importation du sucre roux Brut

La logistique concerne essentiellement les approvisionnements, stockage, transport, dédouanement et assurances.

Cette section, est consacrée au cas pratique de notre travail. Elle fait objet d'une analyse approfondie du processus logistique suivi par l'entreprise Cevital dans le cadre d'importation d'une matière première.

Notre travail est élaboré en deux étapes principales. La première étape trace le processus d'achat d'une matière première importée. La deuxième étape analyse le processus logistique de cette opération d'importation depuis le lancement de la commande auprès du fournisseur étranger.

#### 3.1 Processus d'achat

La procédure d'importation définit les règles et dispositions à respecter pour tout acte d'achat. Chaque opération d'importation passe par plusieurs étapes importantes.

Toute entreprise de production procède, pour accomplir son travail, à l'achat de divers produits et matières qui doivent être de bonne qualité, en quantités suffisantes et acquises au moindre coût et dans les meilleurs délais.

Dans ce cadre, Cevital donne une importance primordiale au choix de ses fournisseurs de matière première.

##### 3.1.1. Expression du besoin

L'expression des besoins est l'élément déclencheur d'une opération d'importation. Cette étape se fait au niveau des trois unités de production. Les besoins sont exprimés par le service production, et le responsable de stock procède à définir les besoins d'achats après la vérification des stocks, en tenant compte des stocks restants en magasins de stockage.

Le service production analyse les objectifs tracés par le service commercial sur lesquels il se base pour établir un programme d'approvisionnement dans lequel il définit :

- Les produits et matières dont il aura besoin
- Les quantités exactes
- Les délais

Une fois le besoin est exprimé en termes de chiffres, la quantité exprimée sera transférée directement au département trade. L'intervention des traders qui font un travail de veille et prospection afin de savoir l'offre dans chaque pays, et les traders cherchent la meilleure offre (meilleure prix, meilleure qualité).



Dans le cas traité, le service production de l'unité de production de Bejaia a exprimé besoin de Sucre Roux de **47 250** Tonnes. Ce besoins a été directement transmis au département Trade au niveau de la Direction Générale de Alger.

### 3.1.2. L'étape de la prise de commande

Une fois le besoin de l'unité de production envoyé au service Trade, ce dernier procède à la recherche et sélection de fournisseurs pour une prise de commande.

#### A. Recherche et choix fournisseur

A la réception de l'ordre d'achat envoyé par l'unité de production, le service approvisionnement procède à la recherche des fournisseurs qui répondent aux besoins et aux critères de l'entreprise en matière de qualité/prix et de livraison.

La sélection tient compte de plusieurs caractéristiques qui sont:

- ✓ fournisseurs qui rependant toujours aux besoins de l'entreprise à l'import quelle situation
- ✓ fournisseurs qui respectent les dates de livraison
- ✓ fournisseurs qui proposent une meilleure qualité à bons prix
- ✓ fournisseurs avec lesquelles il y'a un échange de confiance.

Une fois le choix est effectué, le service contacte le fournisseur afin d'envoyer une facture provisoire contenant le prix unitaire du produit en question, ensuite, il négocie les prix et les différentes clauses administratives et techniques telles que le mode de transport, l'incoterm, la technique de paiement, la date et le lieu d'expédition.

Par la suite, les traders commandent la quantité demandée par le service production au fournisseur choisi.

Dans l'exemple d'opération d'importation traité dans notre cas (besoin en « Sucre Roux Brut » exprimé par l'unité de Bejaia), le service Trade a choisi un fournisseur.

Les coordonnées se fournisseur :

- nom : WILMAR
- code de fournisseur : 00011270

#### B. Établissement le bon de commande

Le service achat établit le bon de commande dans lequel il détaille la matière commandée et toutes les conditions utiles à la bonne exécution de la commande. Après avoir opté pour un

fournisseur, cevital entame la rédaction d'un bon de commande sur lequel il mentionne les clauses suivant (**Voir l'annexe 01**).

➤ **L'identité de l'entreprise**

- Le nom de l'entreprise : CEVITAL SPA
- Adresse : Nouveau Quai Port de Bejaia
- Cod postal : 06000
- N° commande : CAF 23006579
- Date commande : 27/01/2023

➤ **Les désignations des produits, leur prix unitaire, et la quantité :**

- Désignation: Sucre roux bruts en vrac
- Quantité : 47250 T
- montant à payer : 22476352,5 USD

➤ **Les conditions de livraison :**

- Incoterm CFR : Santos, Brésil
- Port de déchargement : Bejaia, Algérie
- Date d'arrivée : 02/02/2023

➤ **Les conditions de règlement**

- Remise documentaire à vue.

Une fois le bon de commande établi et signé, le service achat le transfère au fournisseur lequel à son tour envoie une facture, nécessaire à l'ouverture d'un Remise documentaire.

### 3.2 Suivi le processus logistique dans l'opération d'importation du « sucre roux Brut »

Dans ce qui suit, nous allons suivre le processus logistique de la commande du « sucre roux brut » effectuée auprès du fournisseur Brésilien. Nous allons suivre les étapes de réception, transport, dédouanement déchargement et stockage de cette matière importée.

#### 3.2.1 Avis d'aliment

Avant l'expédition de la marchandise, le fournisseur informe l'acheteur des différentes informations sur la marchandise à expédier. (**Voir annexe 02**)

- La valeur de l'expédition : 22476352,5 USD
- poids de la marchandise: 47250 T
- Nom du navire: M/V Agios Nikolas
- Port d'embarquement : Santos port, Brazil

- port débarquement : Bejaia port, Algérie

Cevital a procédé à l'établissement d'un « *avis d'aliment* », l'assurance a été signée et établie le 07/01/2023 avec la compagnie d'assurance SAA pour se couvrir des éventuels risques qui peuvent arriver pendant le voyage et pour assurer la marchandises.

### 3.2.2 Le transport

L'incoterm choisie par cevital est l'incoterm CFR. Le contrat a été signé par la compagnie maritime Cargill. L'expédition sera faite sur le navire **M/V AGIOS NIKOLAS** à destination du port de Bejaia (**voir l'annexe 03**).

Cela signifie que l'exportateur doit livrer dès que les marchandises ont passé le bastingage du navire au port d'embarquement. L'exportateur (Fournisseur) doit payer les coûts et fret nécessaires pour acheminer la marchandise jusqu'au port de destination convenue (port de Bejaia).

Mais les risques de perte et aussi tous les frais supplémentaires survenant après la livraison sont transférés de l'exportateur à l'importateur (Cevital).

### 3.2.3 L'avis d'arrivée des marchandises

Une fois que le bateau arrive, le consignataire établie et transmet à Cevital un avis d'arrivée des marchandises (**voir l'annexe 04**).

L'avis d'arrivé contient les informations suivantes :

- le port de départ: Santos, Brazil
- le Nom du navire: Agios Nikolas
- la date de l'arrivée : 02/02/2023
- désignation des marchandises: nouveau quai port de Bejaia, Algérie
- numéro d'article:05
- quantité : 47 250 T en 3 BL (6 750 T, 30 000 T, 10 500 T)

### 3.2.4 Le dédouanement

Le dédouanement se fait en deux étapes : déclaration en détail et constitution du dossier.

#### A) La déclaration en détail

Après avoir reçu l'avis d'arrivée des marchandises, le transitaire procède à l'ouverture d'un dossier dans le système informatique et de gestion automatisé des douanes (SIGAD) qui dispose des informations et des pièces nécessaires.

Parmi ses informations (**voir l'annexe N°05**)

- déclarant : Cevital SPA Nouveau Quai port de bejaia
- Désignation des marchandises: destines au raffinage (Sucre roux En vrac)

- poids net : 47 250 T
- Nom de navire : Agios Nikolas
- Date d'arrivée : 02-02-2023
- Code de fournisseur:00011270

### Les pièces jointes

- 610 : la facture
- 620: Registre commerce
- 648: Bill of lading (le connaissement)
- 655: carte fiscal
- 630: Assurance
- 910: Autorisation d'importer le produit
- 902: certificat d'entrée de produit

Après la saisie et la validation de la déclaration en détail, le déclarant imprime trois exemplaires :

- Un exemplaire pour la douane
- Un exemplaire pour le déclarant
- Un exemplaire pour la banque

### B). La constitution des dossiers par le transitaire

Cette étape consiste à réunir tous les documents que le déclarant possède afin de les mettre dans les dossiers à construire pour dédouaner la marchandise. Il s'agit d'un dossier destiné à la DCP et d'un dossier pour la douane.

#### ➤ Dossier DCP

- déclaration d'importation le produit (**voir l'annexe N°06**)
- Attestation de dépôt des comptes sociaux
- Registre de commerce
- une copie de facture commerciale (**voir l'annexe 07**)
- une copie de bill of lading (**le connaissement**)
- certificat d'origine (**voir l'annexe N°08**)
- certificat de conformité (**voir l'annexe N°9**)
- certificat de contrôle qualité (**voir l'annexe N°10**)
- certificat de poids (**voir l'annexe N°11**)
- certificat d'analyse physico-chimique (**voir l'annexe N°12**)

## Chapitre 3 :la logistique d'une opération d'importation : Cas de Cevital

- certificat radioactivité (voir l'annexe N°13)
- certificat phytosanitaire (voir l'annexe N°14)
- certificat sanitaire (voir l'annexe N°15).

Après vérification des documents, la DCP délivre un certificat d'entrée de la marchandise.  
(Voir l'annexe N°16)

### ➤ Dossier douane

- Avis d'arrivée des marchandises
- la déclaration en détail
- deux copies Bill of lading (le connaissement)
- Avis d'aliment
- deux copie facture commercial
- Certificat d'entrée de produit.

Une fois le transitaire a pris soin de remettre aux autorités concernées les documents cités, ce dernier s'est rendu au port de Bejaia afin d'assister à la visite en douane et constater l'état de la marchandise en présence de service douane, le déclarant, service DCP.

Après contrôle de la marchandise reçue, le transitaire de cevital remet un chèque à la douane afin d'acquitter le paiement des droits et taxes. La douane remet un accusé de chèque qui prouve que les droits et taxes sont payés.

### 3.2.5 Déchargement et Stockage de la marchandise

La dernière étape du processus logistique d'importation de la matière première est le déchargement et le stockage de cette dernière.

Le transitaire de cevital s'est rendu à nouveau au quai port de Bejaia, afin d'assister au dépotage de la marchandise. Après le déchargement, la matière première importée (sucre roux) est transportée sur des transporteurs à tapis (l'un des installations les plus performances) qui sont liés directement au hangar qui se trouve à l'intérieur de l'entreprise Cevital.

### Conclusion

Le stage que nous avons effectué au sein de Cevital, plus précisément dans le service «*transit*» nous a permis de mieux comprendre les étapes clés de la logistique dans une opération d'importation matière première (sucre roux brut).

Au cours de ce chapitre, nous avons conclu que l'entreprise Cevital est considérée comme une entreprise importatrice de plusieurs produits, notamment le sucre roux brut.

Ce dernier passe par plusieurs étapes logistiques qui viennent successivement, qui assure la bonne fonction d'une opération d'importation.

## Conclusion générale

Le but de ce travail était d'analyser le processus logistique d'une opération d'importation au sein d'une entreprise.

Au terme de ce travail, nous avons réussi à conclure que le processus logistique est devenu une préoccupation majeure des entreprises.

En effet, Aujourd'hui une entreprise doit avoir une bonne maîtrise du processus logistique pour gérer et acheminer de façon organisée et rentable une opération de commerce international.

La logistique moderne repose sur des processus complexes et interconnectés, comprenant des activités telles que la planification, l'approvisionnement, le transport, le dédouanement, et le stockage.

Afin qu'elle puisse réussir sa démarche d'importation, l'entreprise doit connaître et maîtriser la logistique, Pour s'assurer la marchandise de point de départ jusqu'à le point d'arrivée.

À travers le stage pratique au sein du complexe agroalimentaire CEVITAL de Bejaia, plus précisément au département logistique, nous avons recueilli les informations nécessaires, pour mieux comprendre le processus logistique suivi par l'entreprise CEVITAL dans ses opérations d'importation.

Nous avons constaté que ce processus passe par plusieurs étapes, dans l'exemple étudié qui est l'importation du sucre roux brut en provenance du Brésil, l'opération a suivi le processus suivant:

- ✓ Expression de besoin
- ✓ Choix du fournisseur
- ✓ Établissement du bon de commande
- ✓ Avis d'aliment
- ✓ Le transport
- ✓ Avis d'arrivée des marchandises
- ✓ Le dédouanement
- ✓ Déchargement et stockage de la marchandise

On a vu que la marchandise arrive dans le délai prévu et au bon endroit. A la fin de notre travail, nous avons constaté que la logistique est très importante pour le fonctionnement d'une opération d'importation et une structure exigée pour une entreprise importatrice.

## Table des matieres

---

Remerciements	
Dédicaces	
La liste des figures	
La liste des tableaux	
La liste des abréviations	
Introduction générale .....	01
Chapitre 1 : concepts de base sur la logistique .....	04
Introduction : .....	04
Section 1 généralités sur la logistique .....	04
1.1 Historique.....	04
1.2 Définition de la logistique .....	05
1.3 La logistique internationale.....	06
1.4 Les types de la logistique.....	07
1.4.1 La logistique interne .....	07
1.4.2 La logistique externalisée .....	08
1.4.3 La logistique industrielle .....	08
1.4.4 La logistique de distribution .....	08
1.4.5 La logistique des transports .....	08
1.5. Les activités de la logistique .....	08
1.6. Les domaines de compétences de la logistique.....	09
1.6.1 Entreposage et magasinage : gestion informatique et physique des stocks.....	09
1.6.2 Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques.....	09
1.6.3 Gestion des projets : Planification des opérations logistiques.....	10
1.6.4 Gestion des flux logistiques : Approvisionnement, Distribution et transport.....	10
1.7- Les objectifs de la logistique .....	10
Section 02 : La gestion de la chaîne logistique .....	11
2.1. Définition de la chaîne logistique .....	11
2.2. Les flux de la chaîne logistique .....	12
2.2.1 Le flux d'information.....	12
2.2.2 Le flux physique.....	12
2.2.3 Le flux financier.....	13
2.3 Les fonctions de la chaîne logistique.....	13
2.3.1 L'approvisionnement .....	13
2.3.2 La production.....	14
2.3.3 La distribution.....	14
2.3.4 La vente .....	14
2.4. Les différents types de structure de la chaîne logistique.....	14



## Table des matieres

---

2.4.1 Dyadique .....	14
2.4.2 Série .....	14
2.4.3 La structure divergente .....	15
2.4.4 La structure convergente .....	15
2.4.5 La structure réseau .....	15
2.5. Planification d'une chaîne logistique.....	15
2.6 La Gestion de la chaîne logistique.....	15
2.6.1 Définition de la gestion de la chaîne logistique .....	16
2.6.2. Les enjeux du supply Chain management .....	16
2.6.3 Le processus de prise de décision dans la chaîne logistique .....	17
2.7 Les taches dédiées au service SCM .....	17
2.7.1 La gestion des stocks et de l'entreposage.....	17
2.7.2La distribution .....	18
2.7.3 Le transport .....	18
2.7.4 L'import /export :.....	18
2.8 Les apports de la gestion des chaînes logistiques .....	18
2.8.1 Les apports sur la coordination.....	18
2.8.2 Les apports financiers .....	19
2.8.3 Les apports opérationnels.....	19
2.8.4 Les apports sur le service clientèle.....	19
Conclusion.....	19
<b>Chapitre 2 : le management logistique dans une opération</b>	
<b>d'importation.....</b>	<b>20</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>20</b>
<b>Section 1 : La démarche d'importation.....</b>	<b>20</b>
1.1. Définition .....	20
1.2.Les avantages de l'importation .....	21
1.3 Le processus d'importation.....	21
1.3.1. Choix du produit à importer .....	21
1.3.2. Choix d'un marché international .....	22
1.3.3. Choix du fournisseur étranger.....	22
1.4. Les motivations d'importation.....	22
1.4.1. D'origine interne .....	23

## Table des matieres

1.4.2. D'origines externes .....	25
1.5. Les effets de l'importation sur l'entreprise et son marché.....	26
1.5.1 Accroissement de la compétitivité.....	26
1.5.2. Transfert de technologies.....	26
1.5.3. Développement du réseau national et international.....	27
1.5.4. Amélioration du processus de production .....	27
1.5.5. Meilleures connaissances et expériences des marchés étrangers .....	27
Section 2 : Le rôle des incoterms dans une opération d'importation .....	28
2.1. Définition des incoterms.....	28
2.2 : Présentation des incoterms .....	29
2.3. Le choix de l'incoterm .....	30
3. Le choix des solutions de transport .....	31
3.1. Les différents modes de transport .....	31
3.1.1. Le transport maritime .....	31
3.1.2 Le transport aérien .....	32
3.1.3. Le transport routier .....	33
3.1.4. Le transport ferroviaire .....	33
3.1.5 Le transport fluvial.....	34
Section03: Les risques et les garanties liés au transport de la marchandise.....	35
3.1 Les notions de base d'assurance transport .....	35
3.2 Les types d'assurance .....	35
3.2.1. Assurance maritime .....	35
3.2.2. Assurance terrestre .....	36
3.2.3. Assurance aérienne.....	36
3.2.4. Assurance fluviale .....	36
3.3 Les différents types de polices d'assurances.....	36
3.3.1 Au tiers chargeur .....	36
3.3.2 Au voyage .....	36
3.3.3 A alimenter .....	36
3.3.4 D'abonnement (ou police « flottante ») .....	36
3.4 Les différents types de garanties.....	37
3.4.1. La garantie FAP (franc d'avaries particulières).....	37
3.4.2. La garantie « FAP sauf» Ou « Franc d'Avaries Particulières sauf».....	37

## Table des matieres

3.4.3. La garantie « Tous Risques » .....	37
3.4.4. La garantie « Risques de guerre et assimilés » .....	37
3.5. Les risques assurables .....	37
3.5.1. Les avaries particulières .....	37
3.5.2. Les avaries communes .....	37
3.6. La mise en place d'une assurance de transport de marchandises.....	38
Conclusion .....	38
<b>Chapitre 3 : La logistique d'une opération d'importation : Cas de Cevital.....</b>	<b>39</b>
Introduction.....	39
Section 1: Présentation de l'organisme d'accueil groupe CEVITAL.....	39
1.1 Présentation du complexe CEVITAL.....	39
1.2 Historique.....	39
1.2.1 Étapes historiques du Groupe.....	40
1.3 La situation géographique.....	40
1.4 Missions et objectifs.....	41
1.5 Les Activité .....	41
1.6 Les produits de Cevital.....	41
1.7 La structure organisationnelle de Cevital.....	43
Section 2: stratégie d'importation de cevital.....	48
2.1. Les principaux produits importés (matières premières).....	48
2.1.1. Sucre Roux Brut.....	48
2.1.2. Huile de Tournesol Brut .....	48
2.1.3. Huile de soja brut.....	48
2.1.4. Huile de palmier brut.....	49
2.1.5. Huile de colza brut.....	49
2.2. Les principes fournisseurs.....	49
2.2.1. Fournisseur ALVEAN.....	49
2.2.2. Fournisseur WLMAR .....	49
2.2.3. Antei International.....	49
2.3.évolution des importations du sucre roux brut, entre 2018 et 2022.....	50
Section 3: Etude de cas : suivi du processus logistique dans d'importation du sucre roux .....	52
3.1 Processus d'achat.....	52
3.1.1. Expression du besoin.....	52

## Table des matieres

---

<b>3.1.2. L'étape de la prise de commande.....</b>	<b>53</b>
<b>3.2 Suivi du processus logistique dans l'opération d'importation du « sucre roux Brut »</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	
<b>3.2.1 Avis d'aliment .....</b>	<b>54</b>
<b>3.2.2 Le transport.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2.3 L'avis d'arrivée des marchandises.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2.4 Le dédouanement.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2.5 Déchargement et Stockage de la marchandise .....</b>	<b>57</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>58</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>59</b>

## Bibliographie

---

### OUVRAGES

1. André MARCHAL, « Marketing achat », Edition Ellipses, paris, 2007.
2. BELOTTI, Jean « *Transport d'international marchandise* » 2ème éd. Edition Vuibert. 2002.
3. Corinne Pasco, « commerce international » 4ème édition, Dunod, Paris 2002.
4. Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, « *gestion des opérations import-export* », Paris 2008.
5. Ghislaine Legrand et Hubert martini Management des opérations de commerce international, importer-exporter, 8eme édition.
6. HUBERT MARTINI, « techniques de commerce international » DUNOD 2017.
7. Karl MIVILLE DE CHENE, « Commerce international », Edition Eyrolles, Paris, 2009.
8. Madeleine NGUYEN-THE, « importer », édition d'organisation, 2ème édition, paris, 2005.
9. Madeleine NGUYEN-THE, « importer », édition d'organisation, 2ème édition, paris, 2008.
10. MAINI. P, VENTURELLI. N, « Transport Logistique », édition Génie des Glaciers, 8ème édition.
11. Noumen R, Les éléments de base de la logistique internationale, Paris, Année 2004.
12. PHILIPPE VALLIN, la logistique (modèles et méthodes du pilotage des flux),4émé édition, année2001.
13. Rémy Le Moigne, « Supply chain management : achat, production, transport, vente », Dunod, Paris, édition 2013,
14. The relationship of a firm in a domestic network can be used as bridges to other network in other countries» Hollensen, 2007.
15. Yves pimor et Michel fender, logistique, ed DUNOD, 5éme édition 2008.

### MEMOIRES ET THESE

1. Abbas Sonia, La chaine logistique et la gestion des stocks d'une entreprise, mémoire fin de cycle, Année 2018, , In Marchal «Logistique Global»,édition2006.
2. Fethi Boudahri, conception et pilotage d'une chaîne logistique Agroalimentaire, thèse de doctorat, université abou-bekr belkaid -tlmecen, année 2013.

## Bibliographie

---

3. HELA SASSI, « *stratégie de l'innovation et sémiotique du positionnement marketing* », thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université de limoges, paris, promotion 2007.
4. Ismahane belkacem bouzida, le rôle des systèmes d'informations logistiques dans l'optimisation de la chaîne logistique, thèse de doctorat, université de bejaia, année 2022.
5. Isabelle Jehan, « Comment caractériser les compétences du " bon " acheteur et leurs formes d'apprentissage ? », Thèse Pour obtenir le grade de Docteur, Université de Pau et des Pays de l'Adour, promotion 2012.
6. JAOUHER MAHMOUDI, simulation et gestion des risques en planification distribuée de chaînes logistiques: application au secteur de électronique et des télécommunications, thèse de doctorat, école national supérieure de l'aéronautique et de l'espace, année 2006.
7. Lamine Mouzaia, Etude et amélioration de la chaine logistique agro-alimentaire du groupe de cevital, mémoire fin d'étude, école supérieure en science appliquées, année 2020.
8. LAURIE EBERT-WALKENS, « *les motivations et obstacles à l'importation pour les pme du Québec* », mémoire master, université du Québec à Trois-Rivières, promotion 2013.
9. M. Julien FRANCOIS Planification des chaînes logistiques : Modélisation du système décisionnel et performance, thèse de doctorat, l'université bordeaux, année 2007.
10. Omar Kallel, L'impact des relations contractuelles entre donneurs d'ordres et sous traitants sur la performance d'une chaîne logistique équitable, Thèse de doctorat, université de Toulouse, année 2012. Planification des chaînes logistiques, Modélisation du système décisionnel et performance, thèse de doctorat, l'université bordeaux, année 2007.
11. Taleb Rabéa, La gestion de la chaine logistique, mémoire fin de cycle, Université Tizi-Ouzou, année 2019.

### Sites internet

[www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Fournisseur-recherche.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Fournisseur-recherche.htm)

<https://www.supplychaininfo.eu/assurance-transport-marchandises/>

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm> consulter le 22-03-2015

<http://www.logistiqueconseil.org/metiers.htm>

## Liste des annexes

---

**ANNEXE 01:** Bon de commande

**ANNEXE 02:** Avis d'aliment

**ANNEXE 03:** Bill of lading (le connaissement)

**ANNEXE 04:** Avis d'arrivé des marchandises

**ANNEXE05:** déclaration en détail

**ANNEXE06:**déclaration d'importation le produit

**ANNEXE07:** facture commerciale

**ANNEXE08:**certificat d'origine

**ANNEXE09:**certificat de conformité

**ANNEXE10:**certificat de contrôle qualité

**ANNEXE 11:**certificat de poids

**ANNEXE 12:**certificat d'analyse physico-chimique

**ANNEXE 13:**certificat radioactivité

**ANNEXE 14:**certificat phytosanitaire

**ANNEXE 15:**certificat sanitaire

**ANNEXE 16:**certificat d'entrée de produit délivrer par le service DCP



1 a C Ach 2



Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA

# BON DE COMMANDE

**CEVITAL SPA**

Adresse : Nouveau Quai Port de Bejaïa 06000

BEJAIA RP Algérie

Fax : +213 (0)021984555

Tél : +213 (0)021984555

N° RC : 98B00038020600

N° NIS : 099806010706436

N° NIF : 099806000380297

N° AI : 06010108900

N° Commande: CAF23006579  
 Date Commande: 27/01/2023  
 Date livraison: 02/02/2023  
 Mode de paiement: Remise documentaire à vue  
 Incoterm : Coût et fret  
 Ville Incoterm : BEJAIA ALGERIA

Nom de l'approvisionneur : Hassina IGHOUD  
 Tél./Fax : /

Code fournisseur: 00011270  
 Nom fournisseur: [REDACTED]  
 Adresse: [REDACTED]  
 Emirats Arabes Unis  
 N° Tel : N° Fax :

N°	Article	Désignation	Unité	Qté	Qté tarifé	P.U.Brut	Montant Brut	Rem%	Rem.Mt	P.U.Net	Montant Net	TVA	Montant TTC
1	B9850Y0011	SUCRE ROUX BRUTS	T	47 250,00	47 250,00	475,69	[REDACTED]	0,00	0,00	[REDACTED]	[REDACTED]	TEXO	[REDACTED]

TVA	Base	Tax	Montant



Montant HT	[REDACTED] USD
Montant TVA	0,00000 USD
Montant TTC	[REDACTED] USD
Acompte	0,00000 USD
Reste à payer	[REDACTED] USD

Accusé de réception fournisseur

Directeur Général du complexe

L'accusé de réception de la présente commande est à retourner daté et signé

Le N° de la commande doit figurer impérativement sur le colis et sur la facture. A défaut celle-ci sera retournée

Imprimé le :27/01/2023 par Hassina IGHOUD

[Handwritten signature]





الشركة الوطنية للتأمين  
Société Nationale d'Assurance  
Direction Régionale Sétif  
Bd Kouider Chehlihi Cité des finances BP. 100-Sétif  
Tél: 036 91 40 80 / 81 Fax: 036 91 40 77 / 40 82

0000102

# AVIS D'ALIMENT FACULTE MARITIME

ETABLI LE 07/01/2023

Com/imp/4/2023

3201 3437000038

Succursale: *Nouveau port de Bejaia* Bejaia ASSURE: *Cevital SPA*

EN APPLICATION DE LA POLICE N°

Agence: 3201

MODE DE CHARGEMENT: CALE OU PONTEE

Marques et Numéros	NBR DE COLIS	Nature des Marchandises et de l'Emballage	VOYAGE		VIA (1)	NAVIRE	EMBARQUEMENT DU	VALEURS ASSUREES (2)	RISQUES A COUVRIR (3)	TAUX EN %	MONTANT DE LA PRIME
			DE	A							
						Santos port, Brazil		ETS: 14/01/2023			
						Bejaia port, Algeria		ETA: 07/01/2023			
						MV AGIOS NIKOLAS					
						Expedition de 14/01/2023					
		47 250,00 MT of Brazilian raw cane Sugar in bulk									
		Contract: [REDACTED]									
		Invoice: EOL 027/23									
								CFR Ammont USD: [REDACTED]			
								CFR Ammont DZD: [REDACTED]			
								Taux: 137,206			

Rue d'Alger



CACHET SUCCURSALE OU AGENCE

Cachet et signature de l'assuré,



TOTAL PRIME NETTE

TAXES

PRIME GLOBALE

[REDACTED]

Indiquer le port d'embarquement et la monnaie  
Ne pas omettre de préciser les conditions d'Assurance  
NB: Une copie de cet avis d'aliment sera exigible, par l'Assureur, en cas de sinistre

Imprimerie des Assurances tél/fax 023 15 20 17



Shipper

**BILL OF LADING**  
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No. **02**

Reference N°

Consignee  
TO ORDER

**ORIGINAL**

Notify address  
CEVITAL SPA  
NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA  
BEJAIA, ALGERIA

Vessel  
MV AGIOS NIKOLAS

Port of loading  
SANTOS PORT, BRAZIL

Port of discharge  
BEJAIA PORT, ALGERIA

Shipper's description of goods  
6,750.000 MT BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK  
'CLEAN ON BOARD'

Net / Gross Weight

'FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY'  
APPLICANT'S FISCAL IDENTIFICATION NUMBER (NIF) 099806000380297

(of which **NIL** on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per  
CHARTER-PARTY dated 23 March 2021

FREIGHT ADVANCE  
Received on account of freight.

Time used for loading ..... days ..... hours

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at  
AS PER CHARTER PARTY

Place and date of issue  
SANTOS, BRAZIL, JANUARY 14TH, 2023

Number of original Bs/L

Signature

3 (THREE)



WILLIAMS (SERVICOS MARITIMOS) LTDA  
AS AGENTS FOR AND ON BEHALF OF  
CAPT. LOPEZ ERNESTO SEFULAN  
MASTER OF MV AGIOS NIKOLAS



Shipper  
~~QUAI PORT DE BEJAIA~~

**BILL OF LADING**  
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No. **03**

Reference N°

Consignee  
TO ORDER

**ORIGINAL**

Notify address  
CEVITAL SPA  
NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA  
BEJAIA, ALGERIA

Vessel  
MV AGIOS NIKOLAS

Port of loading  
SANTOS PORT, BRAZIL

Port of discharge  
BEJAIA PORT, ALGERIA

Shipper's description of goods  
10,500.000 MT BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK

Net / Gross Weight

'CLEAN ON BOARD'

'FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY'  
APPLICANT'S FISCAL IDENTIFICATION NUMBER (NIF) 099806000380297

(of which **NIL** on deck at Shipper's risk, the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per  
CHARTER-PARTY dated 23 March 2021

FREIGHT ADVANCE  
Received on account of freight:

Time used for loading..... days ..... hours

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at  
AS PER CHARTER PARTY

Place and date of issue  
SANTOS, BRAZIL, JANUARY 14TH, 2023

Number of original Bs/L

Signature

3 (THREE)



WILLIAMS (SERVICIOS MARITIMOS) LTDA  
AS AGENTS FOR AND ON BEHALF OF  
CAPT. LOPEZ ERNESTO SEFULAN  
MASTER OF MV AGIOS NIKOLAS



## AVIS D'ARRIVEE

Récépionnaire : CEVITAL SPA	Date Edition : 01/01/2023
Adresse : NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA 06000 ALGERIE	

NAVIRE : AGIOS NIKOLAS	Port : Santos, Brésil	ETA : 02/02/2023
Voyage : AGN1001-23	Lieu de livraison : Béjaia, Algérie	
N° B/L : 02		

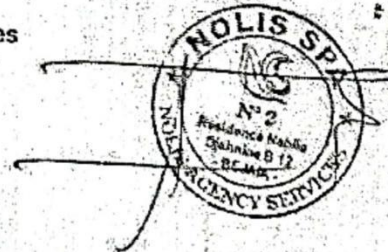
Article	Libellé rubriques	Qte	NB colis	Poids KG	Tare	Vol.
2	SUCRE ROUX EN VRAC	0	1	6 750 000,00	0	

Type rubrique	Libellé rubrique	Montant H.T	Montant T.V.A	Montant T.T.C
DEBOURS	PEAGE		0,00	
	TIMBRE B/L	1 000,00	0,00	1 000,00
Total Montant :				

Type rubrique	Libellé rubrique	Montant H.T	Montant T.V.A	Montant T.T.C
PRESTATIONS	FRAIS D'INTERVENTION D'AGENCE	1 500,00	0,00	1 500,00
	FRAIS DE DOCUMENTATION	1 000,00	0,00	1 000,00
Total Montant :		2 500,00		2 500,00

Total Montant H.T	
Total T.V.A	
Total Montant T.T.C	

Arrêté le présent Avis à la somme de :  
Cent Vingt-neuf Mille Quarante-sept Dinars et Quatre-vingt-dix-huit Centimes





## AVIS D'ARRIVEE

Réceptionnaire : CEVITAL SPA	Date Edition : 01/01/2023
Adresse : NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA 06000 ALGERIE	

NAVIRE : AGIOS NIKOLAS	Port : Santos, Brésil	ETA : 02/02/2023
Voyage : AGNI001-23	Lieu de livraison : Béjaia, Algérie	
N° B/L : 03		

Article	Libellé rubriques	Qte	NB colis	Poids KG	Tare	Vol.
3	SUCRE ROUX EN VRAC	0	1	10 500 000,00	0	

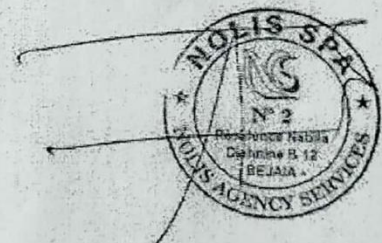
Type rubrique	Libellé rubrique	Montant H.T	Montant T.V.A	Montant T.T.C
DEBOURS	PEAGE		0,00	
	TIMBRE B/L	1 000,00	0,00	1 000,00
Total Montant :				

Type rubrique	Libellé rubrique	Montant H.T	Montant T.V.A	Montant T.T.C
PRESTATIONS	FRAIS D'INTERVENTION D'AGENCE	1 500,00	0,00	1 500,00
	FRAIS DE DOCUMENTATION	1 000,00	0,00	1 000,00
Total Montant :		2 500,00		2 500,00

Total Montant H.T	
Total T.V.A	
Total Montant T.T.C	

Arrêté le présent Avis à la somme de :

Cent Quatre-vingt-dix-huit Mille Sept Cent Quatre-vingt-seize Dinars et Quatre-vingt-cinq Centimes





1 DECLARATION CODE 1000		2 LIBELLE IMPORTATION DEFI 0001 0001		3 FEUILLET		4 total articles		EXEMPLAIRE DOUANE		5			
7 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL SPA CEVITAL Nouveau Port De Bejaia Che				5 ENREGISTREMENT N° 2023-002240 (VALIDEE) DATE - HEURE 2023-02-02 19:08 CODE - BUREAU 79 BEJAIA-PORT				CACHET DU BUREAU					
8 S.J. 17 code fiscal		9 099506000380297-0000		10 16000		11 TYPE D'OPERATION PRODUCTION		17 FINANCEMENT 1		13 COND.LIV CFR		14 NAT.TRANS 4	
15 FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL [REDACTED]				16 PRIX TOTAL FACTURE NET (P.L.F.N) MONNAIE USD				17 AUTRES FRAIS MONTANT [REDACTED]					
20 PAYS ACHAT VENUE CODE 331				21 PAYS DEST.DEF CODE 213		22 RELAT VENUE / ACHAT		23 COEF.AJUST		24 SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.N)		25 TAUX DE CHANGE 135,78200	

26 DECLARANT CEVITAL SPA BEJAIA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJA 06000		N° AGREMENT 1999/771014		LIG-REP 38		27 VALEUR EN DA [REDACTED]		28 DOMICILIATION BANCAIRE 161/304 [REDACTED] / US	
29 CODE MANIFESTE M 2023/171		30 N° DOCUMENT 1		31 LIGNE SOMMER DATE 02/02/2023		32 N° Total (Colis Declarés) 1			
32 NATION AGIOS NIKOLAS		33 MODE 30000000.00		34 NATION AGIOS NIKOLAS		35 MODE 30000000.00		36 PAYS PROVIEN DEST CODE	
37 REGIME FISCAL 213		39 ORIGINE 1701141000		40 CODE STATISTIQUE 30000000.00		41 POIDS NET 30000000.00		42 VALEUR EN DA [REDACTED]	
43 TAR.PREF NON		44 QUANT.COMPLE 30000000		45 CODES PIECES A JOINDRE 902 910					

ARTICLE N° 0001		DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) Destines au raffinage 01 LOT DE SUCRE ROUX EN VRAC		37 REGIME FISCAL 213		39 ORIGINE 1701141000		40 CODE STATISTIQUE 30000000.00		41 POIDS NET 30000000.00	
ARTICLE N°		DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS)		37 REGIME FISCAL		39 ORIGINE		40 CODE STATISTIQUE		41 POIDS NET	
				42 VALEUR EN DA		43 TAR.PREF		44 QUANT.COMPLE		45 CODES PIECES A JOINDRE	

46 PIECES JOINTES: 610-620-630-648-655-902-910-				47 LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES ADMISES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE																			
48 CODE		N° DECL		REGIME DOUANIER PRECEDENT DATE		CODE		49 DELAI		50 TAUX.SUSP		51 MONNAIE		PLUS-VALUE		MONTANT							
52 MARQUE				GENRE				INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERES				ANNÉE				53 MONTANT CAUTION :				54 MONTANT REMISE :			

LIQUIDATION	55 CODE TAXE	56 QUOTITE	57 ASSIETTE	58 MONTANT	55 CODE TAXE	56 QUOTITE	57 ASSIETTE	58 MONTANT
	D.D	5,0019	[REDACTED]	35				
	T.C.S	2,0019	[REDACTED]					
	T.V.A	19,0020	[REDACTED]					

59 MODE DE PAIEMENT				60 TRANSIT / SCHEMETS APPOSEES		AUTORISE PAR :		61	
COMPTANT		CONSIGN		EVS.A.PAYER		N° CREDIT		N° : DU	
X								OBSERVATIONS	
D.D		[REDACTED]		DATE (LIMITE)		62 BUR.FRONT		63 BUR.DEST	
T.C.S		[REDACTED]						ENGAGEMENTS SOUSCRITS A	
T.V.A		[REDACTED]						A. Je soussigné, sollicite sous les peines de droit mettre sous le présent régime douanier les marchandises décrites dans cette déclaration.	
R.U.S		720,00		65 QUITTANCE CONSIGNATION		N° : DU :		64	
R.P.S		1.500,00		N° : DU :		N° : DU :		65	
TOTAL				66 QUITTANCE PENALITES		N° : DU :		66	
				67 CONSIGNATION PENALITES		N° : DU :		67	
				SIGNATURE DU CASSIER					



1 DECLARATION CODE 1000		2 LIBELLE IMPORTATION DEFI 0001 0001		3 FEUILLET 4 total / articles 0001		5 EXEMPLAIRE DOUANE ENREGISTREMENT		6	
7 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL SPA CEVITAL Nouveau Port De Bejaia Cne				11 TYPE D'OPERATION PRODUCTION		12 FINANCEMENT 1		13 COND.LIV CFR	
15 FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL [REDACTED]				16 PRIX TOTAL - FACTURE NET (P.T.F.N.) MONTANT USD [REDACTED]		17 MONNAIE AUTRES FRAIS MONTANT		14 NAT.TRANS 4	
20 PAYS ACHAT VENTE CODE 331		21 PAYS DEST.DEF CODE 213		22 RELAT VENTE / ACHAT 1		23 COEF AJUST 1		24 SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.A.) 135,78200	
26 DECLARANT CEVITAL SPA BEJAIA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJA 06000				27 N° AGREMENT 1999/771014		28 LG-REP 40		25 TAUX D'IMPOT 161/304/2023/1/10/00163 USD	
ARTICLE N° 0001 DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) - - - Destines au raffinage 01 LOT DE SUCRE ROUX EN VRAC				37 REGIME FISCAL 213		38 ORIGINE 7701141000		39 POIDS NET 10500000,00	
ARTICLE N° DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS)				37 REGIME FISCAL		38 ORIGINE		39 POIDS NET	
46 PIECES JOINTES: 610-620-630-648-655-902-910-				47 LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES ADMISES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE		48		49	
52 MARQUE GENRE INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERES ANNÉE				53 MONTANT CAUTION :		54 MONTANT REMISE :		50 DELAI	
55 CODE TAXE D.D T.C.S T.V.A				56 QUOTITE 5,00 2,00 19,00		57 ASSIETTE [REDACTED]		58 MONTANT	
59 MODE DE PAIEMENT COMPTANT X D.D T.C.S T.V.A R.U.S R.P.S				60 TRANSIT, SCHEMETS APPOSES NOMBRE MARQUES		61 AUTORISE PAR : N° : DU :		62 OBSERVATIONS manifeste annote GLOBAL	
LIQUIDATION RECAPITULATIVE TOTAL				63 BUR.FRONT 64 BUR.DEST		65 ENGAGEMENTS SOUSCRITS A		66	
67 CONSIGNATION PENALITES				68		69		70	

DOUANES ALGERIENNES

ENGAGEMENTS





1 DECLARATION CODE 1000		2 LIBELLE IMPORTATION DEFI 0001 0001		3 FEUILLET 0001		4 total / articles 0001		EXEMPLAIRE DOUANE				5 ENREGISTREMENT N° 2023-002241 (VALIDEE) DATE - HEURE 2023-02-02 19:11 CODE - BUREAU 79 BEJAIA-PORT		CACHET DU BUREAU			
7 IMPORTATEUR / EXPORTATEUR REEL SPA CEVITAL Nouveau Port De Bejaia Cne								11 TYPE D'OPERATION PRODUCTION		12 FINANCEMENT 1		13 COND.LIV CFR		14 NAT.TRANS 4			
15 FOURNISSEUR / DESTINATAIRE REEL								16 MONNAIE PRIX TOTAL FACTURE NET (P.T.F.N) MONTANT USD		17 MONNAIE [REDACTED]		18 MONNAIE FRET MONTANT		19 MONNAIE ASSURANCES MONTANT DZD 314556,82			
20 PAYS ACHAT VENTE CODE 331		21 PAYS DEST.OE CODE 213		22 RELAT VENTE / ACHAT 1		23 COEF AJUST		24 SOLDE AUTRES ELEMENTS ET (P.T.F.N)		25 TAUX DE CHANGE 135,78200		26 DECLARANT CEVITAL SPA BEJAIA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJA 06000					
27 N° AGREMENT 1999/771014				28 LIG-REP 39				29 VALEUR EN DA [REDACTED]		30 LIGNE SOMMER DATE 161/304		31 COMPTABILISATION BANCAIRE [REDACTED]					
32 MANIFESTE N° DOCUMENT M 2023/171		33 N° DOCUMENT 2		34 DATE 02/02/2023		35 POIDS TOTAL BRUT 7		36 TRANSPORT DE VERS L'ETRANGER IDENTIFICATION AGIOS NIKOLAS		37 LOCAL SATION M/DES [REDACTED]		38 PAYS PROVIEN DEST CODE 6750000,00					
39 NATION MODE		40 NATION MODE		41 TRANSPORT INTERIEUR IDENTIFICATION		42 LOCAL SATION M/DES		43 PAYS PROVIEN DEST CODE		44 POIDS NET 6750000,00		45 QUANT.COMPLE 6750000					
ARTICLE N° 0001		DESIGNATION DES MARCHANDISES (NOMBRE, NATURE, MARQUES, N° CONTAINER ET N° DES COLIS) --- Destines au raffinage 01 LOT DE SUCRE ROUX EN VRAC						37 REGIME FISCAL 213		39 ORIGINE 1701141000		40 CODE STATISTIQUE		41 POIDS NET 6750000,00			
42 VALEUR EN DA [REDACTED]		43 TAR.PREF		44 QUANT.COMPLE 6750000		45 CODES PIECES A JOINDRE 902 910		46 REGIME FISCAL 213		47 ORIGINE 1701141000		48 CODE STATISTIQUE		49 POIDS NET 6750000,00			
42 VALEUR EN DA [REDACTED]		43 TAR.PREF		44 QUANT.COMPLE 6750000		45 CODES PIECES A JOINDRE 902 910		46 REGIME FISCAL 213		47 ORIGINE 1701141000		48 CODE STATISTIQUE		49 POIDS NET 6750000,00			
46 PIECES JOINTES: 610-620-630-648-555-902-910-								47 LIEUX D'UTILISATION OU D'ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES ADMISES SOUS LE COUVERT D'UN REGIME SUSPENSE									
48 CODE N° DECL REGIME DOUANIER PRECEDENT DATE CODE				49 DELAI				50 TAUX.SUSP				51 MONNAIE PLUS-VALUE MONTANT					
52 MARQUE GENRE INDICATIONS VEHICULES PARTICULIERES ANNEE				53 MONTANT CAUTION :				54 MONTANT REMISE :									
55 CODE TAXE		56 QUOTITE		57 ASSIETTE		58 MONTANT		55 CODE TAXE		56 QUOTITE		57 ASSIETTE		58 MONTANT			
D.D 5,00		[REDACTED]		[REDACTED]		0		T.C.S 2,00		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]			
T.V.A 19,00		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]			
59 MODE DE PAIEMENT				60 TRANSIT / SCHEMETS APPOSES				61 AUTORISE PAR :									
COMPTANT		CONSIGN		ENG.A.PAYER		N° CREDIT		NOMBRE		MARQUES		N° : DU :					
X		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		DATE (LIMITE)		OBSERVATIONS manifeste annote GLOBAL		65					
D.D		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		62 BUR.FRONT		63 BUR.CEST		64 ENGAGEMENTS SOUSCRITS A					
T.C.S		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		65 QUITTANCE CONSIGNATION		A. Je soussigné, sollicite sous les peines de droit mettre sous le présent régime douanier les marchandises décrites dans cette déclaration		66					
T.V.A		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		65 QUITTANCE CONSIGNATION DROITS ET TAXES		N° : DU : 79 02.02.23		67					
P.U.S		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		65 QUITTANCE CONSIGNATION DROITS ET TAXES		N° : DU : 380,00		68					
P.P.S		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		65 QUITTANCE CONSIGNATION DROITS ET TAXES		N° : DU : 1.500,00		69					
TOTAL		[REDACTED]		[REDACTED]		[REDACTED]		66 QUITTANCE PENALITES		N° : DU : [REDACTED]		69					
67 CONSIGNATION PENALITES				68 SIGNATURE DU CAISSIER				69									

DOUANES ALGERIENNES

ENGAGEMENTS



Service Homogene



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التجارة

مديرية التجارة لولاية

مفتشية الحدود:



نموذج (ت. 01 م)

تصريح بإستيراد المنتج

رقم / المؤرخ /  
[Redacted] / [Redacted]

المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 05-467 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1426 الموافق 10 ديسمبر سنة 2005

- |                                 |                         |   |
|---------------------------------|-------------------------|---|
| المستورد (1):                   | سيغال شركة دك انيم      | (1) اللقب والإسم أو إسم شركة المتعامل                 |
| رقم وتاريخ س.ت:                 | 06/05/2005 - 05/10/2005 | (2) العنوان الحقيقي للمتعامل المعني                   |
| العنوان (2):                    | الرصيف المرسطية بجاية   | (3) بين الطبيعة الحقيقية للمنتوج                      |
| تعيين المنتج (3):               | سكريني حاتم             | (4) بين كيفية عرض المنتج                              |
| معرض في (4):                    | يلو ترينيتا             | (5) بين عدد الطرود                                    |
| الكمية (6):                     | 47.2 كغ                 | (6) الكمية بالأطنان                                   |
| رقم التعريف (7):                | 1701141000              | (7) التعريف الجمركية بـ 8 أرقام                       |
| فاتورة الشراء (8):              | [Redacted]              | (8) بين الرقم و التاريخ                               |
| الصانع (10):                    | انظر خلف الورقة         | (9) القيمة بالدينار الجزائري                          |
| مكان المصدر (11):               | البرازيل                | (10) اللقب والإسم أو إسم شركة المنتج                  |
| رقم الحصا (12):                 | [Redacted]              | (11) بين البلد الأصلي للمنتوج أو مكان التصنيع         |
| إشهاد المنتج (13):              | شهادة المنشأ            | (12) علامات التعريف و المعلومات المتعلقة بشفرة المنتج |
| المراقبات التي تعرض لها المنتج: | مصادرة في ليل مطيرة     | (13) مرجع الإشهاد المحتمل للمنتوج                     |
| مرجع النقل (14):                | AGIOS NIKOLAS           | (14) مرجع وسائل النقل                                 |
| وثائق النقل (15):               | 14/10/2005              | (15) مرجع الوثائق المرفقة بالمنتوج                    |
| الإنتلاق (16):                  | البرازيل                | (16) بين المكان و التاريخ                             |
| العبور (16):                    | لوصول                   |   |



التاريخ

02 FEV. 2005





1 Row DCD  
2 Row Doname

# COMMERCIAL INVOICE



Everything from everywhere  
At the SPA NATIXIS ALGERIE Immeuble Le Ksar, Lot 34/35 Zone d'Affaires, Mercure 16312 Bab Ezzouar ALGER - ALGERIE  
To the right place AGENCE BABEZZOUAR

**DOMICILIATION IMPORT**

[Redacted]

BAB EZZOUAR 01-02-2023 SIGNATURE

Invoice No EOL 027/23  
Invoice Date 14-Jan-23

Incoterms CFR Bejaia Algeria  
Vessel Name MV AGIOS NIKOLAS  
BL Number 01-03 -  
BL 1 Date 7-Jan-23  
BL 2 & 3 Date 14-Jan-23  
Loading Port Santos port, Brazil  
Discharge Port Bejaia port, Algeria  
Shipment Period January 2023  
Contract Number PCRS21027  
Origin Brazil

Bill To:  
CEVITAL SPA  
NOUVEAU QUAI, PORT DE BEJAIA  
BEJAIA  
ALGERIA

Natixis Algérie  
KAKHLOUF Inane Yasmine  
Gestionnaire Opérations

Applicant's fiscal identification number (NIF) 099806000380297  
Contract Number PCRS21027  
Origin Brazil

Product	Quantity	Unit Price	Amount in USD
Brazilian raw cane sugar in bulk of the current crop year Polarization: Minimum 99.00, maximum 99.47 degrees Colour Maximum 1200 Icumsa Moisture: Maximum 0.15% Ashes: Maximum 0.15% Sulphite: Maximum 1,00 mg/kg Starch: Maximum 200,00 mg/kg Dextran: Maximum 200,00 mg/kg Insoluble Matter: Maximum 500,00 mg/kg	47,250.00	[Redacted]	[Redacted]



Natixis Algérie  
KAKHLOUF Inane Yasmine  
Gestionnaire Opérations

FOB Price: \$ [Redacted] per MT = [Redacted]  
Freight: \$ [Redacted] per MT = 1,382,062.50

Amount to pay: 22,476,352.50 USD - Twenty-two million four hundred seventy-six thousand three hundred fifty-two US Dollars and fifty cents

Payment method: 100% cash against document through bank

Please make payment by wire transfer to:

Authorized representative


Account name: [Redacted]

Bank name: Masreq Bank  
Account branch: Sheikh Zayed Branch  
Account number: 019100139110  
IBAN: AE43033000019100139110  
SWIFT code: BOMLAEAD

Please mention the Invoice Number in the payment



THANK YOU FOR THE BUSINESS

<b>Exporter:</b> المصدر : 1 COOP. S.A. BRASIL S.A. RUA DO GENERAL GETULIO DE ABREU DO VALLE, 1000 13080-000 SÃO CARLOS - SÃO CARLOS DO SUL - SP		Certificate of Origin Number: 571/2023-RJ	
<b>Importer:</b> المستورد : 2 CEVITAL SPA, NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA, BEJAIA, ALGERIA		<b>CERTIFICATE OF ORIGIN</b> <b>شهادة المنشأ</b> The undersigned authority certifies that the goods shown below are السلطة الموقعون يشهد على أن البضاعة هو مبين أدناه	
<b>Consignee:</b> المرسل إليه : 3 TO ORDER			
<b>Method of transport / Destination:</b> أسلوب النقل / الوجهة : 4 MARITIME From: SANTOS PORT, BRAZIL To: BEJAIA PORT, ALGERIA		<b>Country of Origin:</b> نشأت في : 5 Brazil / البرازيل	
		 <b>CHAMBER OF COMMERCE, INDUSTRY AND SERVICES OF BRAZIL</b> <b>CISBRA</b> غرفة التجارة والصناعة البرازيل CÂMARA DE COMÉRCIO, INDÚSTRIA E SERVIÇOS DO BRASIL	
<b>Marks and Numbers:</b> 6 علامات وأرقام :	<b>Quantity and kind of Packages:</b> 7 الكم والنوع من الأحزمة :	<b>Description of Goods:</b> 8 وصف البضائع :	<b>Weight (Gross and net):</b> 9 الوزن (الإجمالي الصافي) :
	IN BULK	BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK VESSEL NAME: MV AGICS NIKOLAS NOT FY PARTY : CEVITA - SFA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA, ALGERIA WE CERTIFY THAT THE GOODS ARE OF BRAZILIAN ORIGIN  BILL OF LADING NUMBER: 01 DATED: January 7th 2023	Gross Weight: 30,000.000 METRIC TONS Net Weight: 30,000.000 METRIC TONS
Rio de Janeiro, RJ, Brazil 2023-01-07  Place and Date of Issue: مكان وتاريخ القضية :		 <b>Chamber of Commerce, Industry and Services of Brazil</b> غرفة التجارة والصناعة البرازيل Issuing Authority صدر لسلطة	

Rua da Assembléia, 77 – 3th Floor - Centro  
 20011-001 - Rio de Janeiro - RJ – Brazil

Phone/Fax: (55 21) 2252-4100  
 comercioexterior@clsbra.org.br  
 www.clsbra.org.br

Member of the International Chamber of Commerce - ICC  
 عضو في غرفة التجارة الدولية





1542

CÂMARA DE COMÉRCIO  
E INDÚSTRIA DO BRASIL  
Fundada em 1896




Certificate of Origin  
CERTIFICADO DE ORIGEM  
( Certificat d'Origine )

ADDRESS:  
Av. Graça Aranha, 145 - 8º andar  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil  
CEP 20030-003  
Tel./Fax (021) 2533-3772  
E-mail: ccib@hotmail.com

CHAMBER OF COMMERCE AND  
INDUSTRY OF BRAZIL  
Founded in 1896

The Chamber of Commerce and Industry of Brazil in Rio de Janeiro ' State based on authentic documents

produced by TROPICAL BIOENERGIA S.A.  
residing at RODovia BR-410, KM 51 A ESQUERDA, S/Nº, FAZENDA GUARANDA, ZONA RURAL, CEI 75940-000 - EDÉIA/GO - BRASIL  
confirms that the following goods discriminated below and shipped on the MV AGIOS NIKOLAS  
SANTOS PORT, BRAZIL to BEJAIA PORT, ALGERIA  
Consigned to ORDER  
are products of Brazilian origin.

Trade mark and number	Quantity and class of packages	Discrimination of goods	Net Weight	Value
	IN BULK	VESSEL NAME: MV AGIOS NIKOLAS DESCRIPTION: 6,750.000 MT BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK LOAD PORT: SANTOS PORT, BRAZIL DISCHARGE PORT: BEJAIA PORT, ALGERIA NOTIFY PARTY: CEVITAL SPA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA, ALGERIA WE CERTIFY THAT THE GOODS ARE OF BRAZILIAN ORIGIN 	6,750.000 MT	

Autenticado nesta data

Rio de Janeiro 31 de Janeiro de 2023

Rio de Janeiro, JANUARY 14TH, 2023

*D. D. Oliveira*

CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DO BRASIL Signature of firm

Inadmissible:  
Erasures, emendations or interlineations

*[Signature]*  
TROPICAL BIOENERGIA S.A.  
Rodovia BR-410, Km 51 A - Edéia/GO

Nº 1941

**CÂMARA DE COMÉRCIO  
E INDÚSTRIA DO BRASIL**

Fundada em 1896

CHAMBER OF COMMERCE AND  
INDUSTRY OF BRAZIL  
Founded in 1896



**Certificate of Origin  
CERTIFICADO DE ORIGEM  
( Certificat d'Origine )**

ADDRESS:  
Av. Graça Aranha, 145 - 1º andar  
Rio de Janeiro - RJ - Brazil  
CEP 20000-003  
Tel./ Fax (021) 2533-3772  
E-mail: ccb@ccim.com.br

The Chamber of Commerce and Industry of Brazil in Rio de Janeiro State based on authentic documents

produced by GUARIROBA BIOENERGIA LTDA  
residing at FAZENDA GUARIROBA - ZONA RURAL - RUA DO SOL - JARDIM GUARIROBA - GUARIROBA - RJ

confirms that the following goods discriminated below and shipped on the MV AGIOS NIKOLAS  
SANTOS PORT, BRAZIL to BEJAIA PORT, ALGERIA

Consigned to ORDER

are products of Brazilian origin.

Trade mark and number	Quantity and class of packages	Discrimination of goods	Net Weight	Value
	IN BULK	<p>VESSEL NAME: MV AGIOS NIKOLAS</p> <p>DESCRIPTION: 10,500,000 MT BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK</p> <p>LOAD PORT : SANTOS PORT, BRAZIL</p> <p>DISCHARGE PORT: BEJAIA PORT, ALGERIA</p> <p>NOTIFY PARTY: CEVITAL SPA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA ALGERIA</p> <p>WE CERTIFY THAT THE GOODS ARE OF BRAZILIAN ORIGIN</p>	10,500,000 MT	

Autenticado nesta data

Rio de Janeiro 24 de Janeiro de 2023

Rio de Janeiro, JANUARY 14TH, 2023

Indica Lete  
Signature of firm

GUARIROBA BIOENERGIA LTDA

Inadmissible:  
Erasures, emendations or interlineations

Paulo Cesar dos Santos

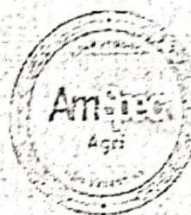






Certificate No. AGRI/BR/ST50980/2022

Page 1 of 2

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I**CERTIFICATE OF QUALITY CONTROL**

NAME OF THE VESSEL : MV [REDACTED]  
 B/L NO AND DATE : 01 DATED JANUARY 07TH, 2023 AND 02 TO 03 DATED JANUARY 14TH, 2023  
 B/L QUANTITY : 47,250.000 MT  
 GOODS DESCRIPTION : BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK  
 PORT OF LOADING : SANTOS, BRAZIL  
 PORT OF DISCHARGE : BEJAIA PORT, ALGERIA  
 NOTIFY PARTY : CEVITAL SPA  
 NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA  
 BEJAIA, ALGERIA

**Original**A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I**RESULT OF INSPECTION:**

We, AmSpec Agri, first class independent supervision company and SAL affiliate member, herewith confirm that upon instructions received from our Principals, we have attended loading of a parcel described as "BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK" loaded into "MV AGIOS NIKOLAS" at CLI Terminal from January.03.2023 to January.06.2023 and at Tiplam Terminal from January.12.2023 to January.14.2023.

**SAMPLING**

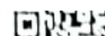
SAMPLES OF THE CARGO WERE TAKEN PER SUBLOT OF 2,000 METRIC TONS THROUGHOUT THE ENTIRE LOADING, JOINTLY WITH OTHER SUPERVISION COMPANIES.  
 ONE SAMPLE OF EACH SUBLOT WAS USED TO CONSTITUTE A SET OF TWELVE COMPOSITE SAMPLES OF CARGO LOADED PER EACH TERMINAL

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

PER TERMINAL: ONE REMITTED TO AMSPEC LABORATORY IN SANTOS, TWO REMITTED TO MASTER OF THE VESSEL, FOUR RETAINED BY AMSPEC IN CUSTODY AND FIVE TO CONSTITUTE PROPORTIONALITY A SET OF SIX COMPOSITE SAMPLES OF THE WHOLE CARGO LOADED INTO VESSEL.

COMPOSITE SAMPLE OF VESSEL: MARKED "0423489, 0423435, 0423467, 0423485, 0423500 AND 0423423" BY AMSPEC AND DISTRIBUTED AS FOLLOWS:  
 ONE REMITTED TO AMSPEC LABORATORY IN SANTOS, TWO REMITTED TO EXTERNAL LABORATORIES AND THREE RETAINED BY AMSPEC IN CUSTODY.

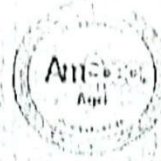
This document is issued by the Company subject to the Terms and Conditions at <http://www.amspecgroup.com/terms-conditions>. Any holder of this document is advised that information contained herein reflects the Company's findings at the time and place of its intervention only and within the scope of the Client's instructions. The Company's sole responsibility is to its Client and the Company disclaims any liability to third parties. Any alteration, forgery or falsification of the content or appearance of this document is unlawful.







Certificate No.: AGRI/BIQ/150380/2023  
Page 1 of 1



A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

### CERTIFICATE OF WEIGHT

NAME OF THE VESSEL : MV **[REDACTED]**  
 B/L NO AND DATE : 01 DATED JANUARY 07TH, 2023 AND 02 TO 03 DATED JANUARY 14TH, 2023  
 B/L QUANTITY : 47,250.000 MT  
 GOODS DESCRIPTION : BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK  
 PORT OF LOADING : SANTOS, BRAZIL  
 PORT OF DISCHARGE : BEJAIA PORT, ALGERIA  
 NOTIFY PARTY : CEVITAL SPA  
 NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA  
 BEJAIA, ALGERIA

**Original**

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

#### RESULT OF INSPECTION:

We, AmSpec Agri, first class independent supervision company and SAL affiliate member, herewith confirm that upon instructions received from our Principals, we have attended loading of a parcel described as "BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK" loaded into "MV AGIOS NIKOLAS" at CLI Terminal from January.03.2023 to January.06.2023 and at Tiplam Terminal from January.12.2023 to January.14.2023.

#### WEIGHT

THE WEIGHING CARRIED OUT ON OFFICIALLY APPROVED ELECTRONIC SCALES WAS ATTENDED THROUGHOUT THE ENTIRE LOADING.

BASED ON THIS, THE TOTAL WEIGHT OF THE GOODS LOADED ON BOARD OF THE VESSEL WAS FOUND TO BE: 47,250.000 METRIC TONS.

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

ISSUED BY AMSPEC AGRI  
ON JANUARY 25TH, 2023  
AT LOAD PORT SANTOS, BRAZIL

*[Signature]*  
**AmSpec**

This document is issued by the Company subject to the Terms and Conditions of Access: [www.amspecgroup.com/terms-conditions](http://www.amspecgroup.com/terms-conditions). Any holder of this document is advised that information contained herein reflects the Company's findings at the time and place of its intervention only and within the scope of the Client's instructions. The Company's sole responsibility is to its Client and the Company disclaims any liability to third parties. Any alteration, forgery or falsification of the contents or appearance of this document is unlawful.





# AmSpec

Certificate No.: AGR/BR/150980/2023  
Page 1 of 1



## CERTIFICATE OF PHYSICO-CHEMICAL ANALYSIS

NAME OF THE VESSEL : MV ~~AGIOS NIKOLAS~~  
B/L NO AND DATE : 01 DATED JANUARY 07TH, 2023 AND 02 TO 03 DATED JANUARY 14TH, 2023  
B/L QUANTITY : 47,250.000 MT  
GOODS DESCRIPTION : BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK  
PORT OF LOADING : SANTOS, BRAZIL  
PORT OF DISCHARGE : BEJAIA PORT, ALGERIA  
NOTIFY PARTY : CEVITAL SPA  
NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA  
BEJAIA, ALGERIA

Original

### RESULT OF INSPECTION:

We, AmSpec Agri, first class independent supervision company and SAL affiliate member, herewith confirm that upon instructions received from our Principals, we have attended loading of a parcel described as "BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK" loaded into "MV AGIOS NIKOLAS" at CLI Terminal from January.03.2023 to January.06.2023 and at Tiplam Terminal from January.12.2023 to January.14.2023.

QUALITY  
BASED ON ANALYSIS OF A COMPOSITE SAMPLE PERFORMED BY AN AMSPEC LABORATORY, QUALITY RESULTS FOUND ARE AS FOLLOWS:

PARAMETER	ANALYSIS METHOD	SPECIFICATION	RESULT	UNITS
POLARISATION	ICUMSA GS 1/2/3/9-1 (2007)	MIN 99 DEG / MAX 99.47 DEG	99.37	%Z
COLOUR	GS 1/3-7 (2002)	MAX 1200 UNITS	880	IU
MOISTURE	GS 2/1/3/9-15 (2007)	MAX 0.15 PCT	0.10	%
ASHES	GS 1/3/4/7/8-13 (1994)	MAX 0.15 PCT	0.118	%
SULPHITE (SO2)	GS 2/1/7-33 (2005)	MAX 1 MG/KG	<1	mg/kg
STARCH	GS 1-16 (2013)	MAX 250 MG/KG	214	mg/kg
DEXTRAN	GS 1/2/9-15 (2011)	MAX 200 MG/KG	26	mg/kg
INSOLUBLE MATTER	GS 2/3/9-19 (2007)	MAX 500 MG/KG	187	mg/kg

Unless indicated otherwise, results are expressed on an as is ("wet") basis.

The tests were performed on general composite sample and these results reflects the quality of the total cargo loaded at CLI - Tiplam Terminal

Based on analysis performed, we are attesting that raw sugar is fit for human consumption after refining

ISSUED BY AMSPEC AGR  
ON JANUARY 25TH, 2023  
AT LOAD PORT SANTOS, BRAZIL





Certificate No.: AGRI/BR/STSC980/2022  
Page 1 of 1



A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

### RADIOACTIVITY CERTIFICATE

NAME OF THE VESSEL	: MV <del>AGIOS NIKOLAS</del>
B/L NO AND DATE	: 01 DATED JANUARY 07TH, 2023 AND 02 TO 03 DATED JANUARY 14TH, 2023
B/L QUANTITY	: 47,250.000 MT
GOODS DESCRIPTION	: BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK
PORT OF LOADING	: SANTOS, BRAZIL
PORT OF DISCHARGE	: BEJAIA PORT, ALGERIA
NOTIFY PARTY	: CEVITAL SPA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA, ALGERIA

*Original*

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

### RESULT OF INSPECTION:

We, AmSpec Agri, first class independent supervision company and SAL affiliate member, herewith confirm that upon instructions received from our Principals, we have attended loading of a parcel described as "BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK" loaded into "MV AGIOS NIKOLAS" at CLI Terminal from January.03.2023 to January.06.2023 and at Tiplam Terminal from January.12.2023 to January.14.2023.

BASED ON ANALYTICAL REPORT NO. 23AMS042 ISSUED ON JANUARY 20TH, 2023, WE, AMSPEC AGRI AS A FIRST CLASS INTERNATIONAL SUPERVISION COMPANY, ATTEST THAT THE LEVEL OF RADIOACTIVITY OF THE CARGO IS UNDER THE INTERNATIONAL AUTHORIZED LIMITS AND BASED ON ANALYSES PERFORMED WE, ATTEST THAT RAW SUGAR IS FIT FOR HUMAN CONSUMPTION AFTER REFINING.

ISSUED BY AMSPEC AGRI  
ON JANUARY 25TH, 2023  
AT LOAD PORT SANTOS, BRAZIL

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

**AmSpec**







Certificate No.: AGRI/BR/SIS0980/2022  
Page 1 of 1



A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

### PHYTOSANITARY CERTIFICATE

NAME OF THE VESSEL	: MV <b>AGIOS NIKOLAS</b>
B/L NO AND DATE	: 01 DATED JANUARY 07TH, 2023 AND 02 TO 03 DATED JANUARY 14TH, 2023
B/L QUANTITY	: 47,250.000 MT
GOODS DESCRIPTION	: BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK
PORT OF LOADING	: SANTOS, BRAZIL
PORT OF DISCHARGE	: BEJAIA PORT, ALGERIA
NOTIFY PARTY	: CEVITAL SPA NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA BEJAIA, ALGERIA

**Original**

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

### RESULT OF INSPECTION:

We, AmSpec Agri, first class independent supervision company and SAL affiliate member, herewith confirm that upon instructions received from our Principals, we have attended loading of a parcel described as "BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK" loaded into "MV AGIOS NIKOLAS" at CLI Terminal from January.03.2023 to January.06.2023 and at Tiplam Terminal from January.12.2023 to January.14.2023.

BASED ON ANALYSES PERFORMED, WE, AMSPEC AGRI AS A FIRST CLASS INTERNATIONAL SUPERVISION COMPANY, ATTEST THAT RAW SUGAR IS FIT FOR HUMAN CONSUMPTION AFTER REFINING.

With reference to IFIA bulletin 12-01, this document is not an Official Phytosanitary Certificate as defined by ISPM 12 and is issued only for documentary purposes without any liability in relation to the Phytosanitary aspect of the goods.

A  
M  
S  
P  
E  
C  
A  
G  
R  
I

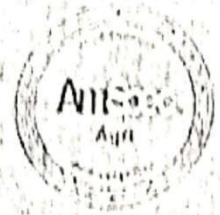
ISSUED BY AMSPEC AGRI  
ON JANUARY 25TH, 2023  
AT LOAD PORT SANTOS, BRAZIL

*[Signature]*  
**AmSpec**





Certificate No : AGRI/BR/SA/50980/2022  
Page 1 of 1



### SANITARY CERTIFICATE

NAME OF THE VESSEL : MV **[REDACTED]**  
 B/L NO AND DATE : 01 DATED JANUARY 07TH, 2023 AND 02 TO 03 DATED JANUARY 14TH, 2023  
 B/L QUANTITY : 47,250,000 MT  
 GOODS DESCRIPTION : BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK  
 PORT OF LOADING : SANTOS, BRAZIL  
 PORT OF DISCHARGE : BEJAIA PORT, ALGERIA  
 NOTIFY PARTY : CEVITAL SPA  
 NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA  
 BEJAIA, ALGERIA

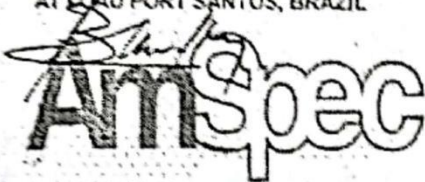
*Original*

#### RESULT OF INSPECTION:

We, AmSpec Agri, first class independent supervision company and SAL affiliate member, herewith confirm that upon instructions received from our Principals, we have attended loading of a parcel described as "BRAZILIAN RAW CANE SUGAR IN BULK" loaded into "MV AGIOS NIKOLAS" at CLI Terminal from January.03.2023 to January.06.2023 and at Tiplam Terminal from January.12.2023 to January.14.2023.

BASED ON ANALYSES PERFORMED, WE, AMSPEC AGRI AS A FIRST CLASS INTERNATIONAL SUPERVISION COMPANY, ATTEST THAT RAW SUGAR IS FIT FOR HUMAN CONSUMPTION AFTER REFINING.

ISSUED BY AMSPEC AGRI  
ON JANUARY 25TH, 2023  
AT LOAD PORT SANTOS, BRAZIL





Paul Douane

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التجارة و ترقية الصادرات

نموذج (ر.د.م)

Nº 015329

الرقم التسلسلي

رخصة دخول المنتج

رقم: [redacted] / الموزع: [redacted] / 072427/2003

(القاعدة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 05-467 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1426 الموافق 10 ديسمبر سنة 2005)

(1) المستورد: [redacted] رقم وتاريخ من ت: 02/11/02 / 06/10/05 / 05/08/02 / 03/05/02

(2) العنوان: [redacted]

(3) تعيين المنتج: [redacted]

(4) معرض في: [redacted] مكون من (5) منتج

(6) الكمية: [redacted] رقم التعريف: 170014/0007

(8) فاتورة الشراء: [redacted] E.O.A. القصة (9) [redacted]

(10) الصانع: [redacted] A:

(11) مكان المصدر: [redacted]

(12) رقم الحصص: [redacted]

(13) رقم و تاريخ ت.إ.م: [redacted]

(14) رقم و تاريخ م.م.م: [redacted]

المراقبات المنجزة: [redacted]

نتائج المراقبات: [redacted]

- 1/ اللقب والاسم واسم شركة الصانع
- 2/ العنوان الحقيقي للشعاع للمنتج
- 3/ الطبيعة الحقيقية للمنتج
- 4/ رقم كمي من المنتج
- 5/ تاريخ عقد الشراء
- 6/ الكمية بالطن
- 7/ التعريف المبرمج (8 ارقام)
- 8/ رقم الرقم والتاريخ
- 9/ القصة بالنتج المراد
- 10/ اللقب واسم الشركة وعنوان المنتج
- 11/ رقم البلد الاصل للمنتج لو كان الصانع
- 12/ علامات العنبر والعلامات المتعلقة بتميز المنتج
- 13/ رقم تاريخ الصانع بالتميز للمنتج
- 14/ رقم وتاريخ منح الرخصة بملف المنتج

المراقبة المنجزة على المنتج المذكور اعلاه لم تظهر أي عدم مطابقة. يسمح بدخوله لأجل وضعه رهن الاستهلاك.

رئيس مفتشية ترويج والتجارة و مراقبة الجودة و مراقبة الصادرات  
 على مستوى الحدود - طباعة بحماية  
 رئيس مفتشية الحدود  
 [Signature]



## **Résumé**

L'objet de notre travail consiste en l'analyser et suivi du processus logistique lié aux opérations d'importation au sein de l'entreprise CEVITAL dans le but de déterminer les différentes étapes logistiques dans une opération d'importation des matières premières.

Cette étude a été effectuée grâce au stage pratique effectué au niveau de cette entreprise, nous permettant de collecter les données et les informations nécessaires pour mener notre analyse.

Les résultats de cette analyse nous permettent de conclure que la réussite de toute opération d'importation implique la mise en place et la maîtrise d'un processus logistique adapté aux besoins de l'entreprise, afin de permettre à l'entreprise de recevoir la marchandise dans les délais et les meilleures conditions.

## **Abstract**

The purpose of our work consists of analysing and covering the logistics process related to the import operation within the CEVITAL Company in order to determine the different logistics stages in a raw materials import operation.

This study was carried out thanks to the practical externships carried out at the level of this company, which allowed us to obtain the data and information needed to carry out our analysis.

The findings of this study allow us to conclude that the necessity of any importation operation entails the establishment and management of a logistical process tailored to the needs of the company in order for the company to receive goods in the best possible conditions.

