



UNIVERSITE ABDRAHMANE MIRA DE BEJAIA

**SCIENCES ECONOMIQUES, DE GESTION ET
COMMERCIALES.**

Département des sciences Commerciales

Mémoire de fin de cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Commerce Internationale et Logistique

Thème :

**Commerce extérieur du Mali : Essai d'Analyse de Quelques
indicateurs de performances logistique**

Réalisé par :

Encadreur : Mr. NASREDINNE. B

ABOUBACRINE AG ALHALIFA

Membre du jury :

Président : Mr. ZORELI

Examineur : Mr. MOUSSAOUI

Année Universitaire 2023/2024

Dédicace

Je dédie ce travail à mes parents qui ont toujours été présents dans les bons moments comme dans les mauvais, à ma grande mère qui m'a toujours soutenu dans mes décisions et à mon oncle qui m'a élevé.

Remerciement

Je remercie premièrement mes parents qui m'ont soutenu durant mon cursus et qui m'ont donné la force d'aller de l'avant, mon encadrant qui m'a enseigné et aidé dans mon travail de recherche, mes amis et camarades.

Liste de tableaux

Tableau 1 : Résultats commerciaux annuels, Service et biens(en pourcentage)	12
Tableau 2 : Résultats annuels à l'exportation par région (en pourcentage)	13
Tableau 3 : Variation mensuelle moyenne des exportations des marchandises, janvier 2006- juillet 2009(en pourcentage)	16
Tableau 4 : Indicateur du commerce extérieur durant l'Année 2019 a 2023 (en millions de dollars et en pourcentage)	61
Tableau 5 : principaux partenaires en 2019 (en pourcentage).....	62
Tableau 6 : principaux produits échangés en 2019 (en pourcentage).....	63

Liste de Figures

Figure 1 Evolution du commerce mondial selon la valeur de 1950-2022 en milliards de dollars américain.	9
Figure 2 Evolution du commerce mondial selon le volume de 1950-2022	10
Figure 3 Statistiques trimestrielles des importations du mali par zone géographique et par pays : valeur en CAF (millions de FCFA)	68

Introduction Générale :

Le commerce extérieur joue un rôle crucial dans l'économie d'un pays, et le Mali ne fait pas exception. En tant que pays enclavé situé en Afrique de l'Ouest, le Mali dépend fortement de ses échanges commerciaux avec d'autres pays pour stimuler sa croissance économique et améliorer le niveau de vie de sa population. Cependant, le commerce extérieur du Mali est confronté à de nombreux défis, notamment en ce qui concerne les performances logistiques.

La logistique, qui englobe la gestion des flux de marchandises, des transports, des entrepôts et des opérations douanières, joue un rôle essentiel dans le commerce extérieur. Pour évaluer et améliorer ces performances logistiques, il est crucial d'utiliser des indicateurs appropriés. Ces indicateurs permettent d'identifier les forces et les faiblesses de la chaîne d'approvisionnement, de mesurer les performances et d'orienter les décisions stratégiques.

L'économie du pays est strictement concentré sur trois secteurs : l'agriculture reste le principal secteur, le pays cultive des produits de matières sachant que pour le coton, il est le premier producteur en Afrique, le pays exporte aussi de l'or, dans ce secteur industriel il est premier producteur en Afrique de l'Ouest et 3^{ème} en Afrique, le secteur tertiaire reste par contre faible par rapport aux autres secteurs.

L'infrastructure et le transport sont cependant des points qu'il faut corriger pour permettre au commerce international de se développer dans le pays avec les autres pays.

Nous allons poser une problématique qui nous aidera à mieux cerner la recherche dans notre travail sur le pays qui est le Mali.

Quels sont les principaux défis au Mali et comment les indicateurs de performance logistique peuvent ils contribuer à les surmonter?

Entre autre nous poserons des questions secondaires:

- La question sécuritaire au Mali affecte t il le commerce international?
- La sorti de la CEDEAO (communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest) affectera t'il l'efficacité de la logistique du pays?
- Quels sont les freins ou les entraves que rencontrent les plateformes logistiques

Nous poserons quelques hypothèses de recherche :

- La présence d'une crise sécuritaire, politique au mali joue sur les échanges internationaux du pays.

- Les plateformes logistiques présentent au Mali des défis que le pays doit surmonter.
- Les plateformes logistiques font face à plusieurs défis qui empêchent l'efficacité du transport et de la logistique.

Pour bien examiner notre problématique de recherche et apporter des éléments de réponse aux interrogations précédemment formulées, nous nous sommes appuyés d'abord, sur un travail de recherche sur une démarche descriptive en consultant des documents, revues, mémoires, thèses, sites et articles pour la conception de la partie théorique. Et après sur un travail pratique qui nous mènera vers une transparence des défis majeurs sur mon pays qui est le Mali.

Plan de recherche

Afin de bien mener notre travail, nous l'avons divisé en trois chapitres. Dans le premier chapitre, nous nous sommes intéressés au concept du commerce international et de la logistique de manière générale. Le second chapitre est basé sur les indicateurs de performances logistiques. Alors que le dernier chapitre est dédié au commerce extérieur et performance logistique au Mali.

Chapitre I: Commerce international et logistique : Quelques aspects théoriques

Introduction

Aussi bien pour l'importateur que pour l'exportateur, il est indispensable d'optimiser le processus d'achat et de vente. Par ailleurs, des impacts comme le coronavirus ou les réglementations de chaque région peuvent rendre l'expédition plus complexe. La logistique est un facteur clé de la réussite du commerce international qui demande beaucoup d'outil et d'accompagnement à la réalisation.

Le commerce international est l'échange des marchandises entre plusieurs pays, ce flux économique passe plusieurs moyens de transport comme le port maritime, aérien, terrestre ou fluvial, il faut savoir que le moyen maritime est le plus utilisé à l'international en raison de ses atouts d'exporter ou importer plus de quantité et à moindre coût.

La logistique et le commerce international sont deux domaines étroitement liés. La logistique concerne la gestion de la chaîne d'approvisionnement, le transport des marchandises et la coordination des activités liées au commerce. Le commerce international, quant à lui, englobe les échanges commerciaux entre pays, Ces deux domaines sont essentiels pour faciliter les échanges commerciaux à l'échelle mondiale.

Nous assistons à une explosion du commerce mondiale durant ces 30 dernières années, les pays développés ont augmentés leurs exportations des produits industrialisés vers les pays du tiers monde. Il existe dans ce processus une division internationale du travail, les pays du Nord qui se spécialise dans la transformation et l'exportation des produits manufacturés quant aux pays du Sud ils exportent des matières premières. Les grandes entreprises appartiennent aux pays développés. Le commerce international a vu des nombreux complexes ces 30 dernières années, dans cette section nous allons aborder la définition, l'évolution et quelques points importants.

Du commerce international

1 Définition

Le commerce international est l'échange des marchandises entre les différents fournisseurs et clients des différents pays. Il est aussi l'achat et la vente des marchandises au delà des frontières nationales.

Le commerce international comprend tous les échanges commerciaux de marchandises et de services entre des pays étrangers. Il peut agir sur toutes les activités de production, de commercialisation, d'exportation ou encore d'importation.

2 Evolution

Le volume du commerce mondiale en 2022 est d environ 45 fois supérieurs que celui enregistré par le GATT en 1950, cette explosion est du certainement a l'industrialisation et au moyens de transport plus efficace et fiable sans oublie les moyens de paiement.

La valeur du commerce international s'est envolé et aujourd'hui atteint près de 45 fois plus élevée qu'en 1950.

En 2022, on constate que le volume et la valeur du commerce mondial ont augmenté respectivement de 4% et 6% en moyenne depuis 1995, année de création de l'OMC.

Les graphiques 1 et 2 montrent que le volume et la valeur du commerce progressent rapidement depuis la création de l'OMC en 1995.

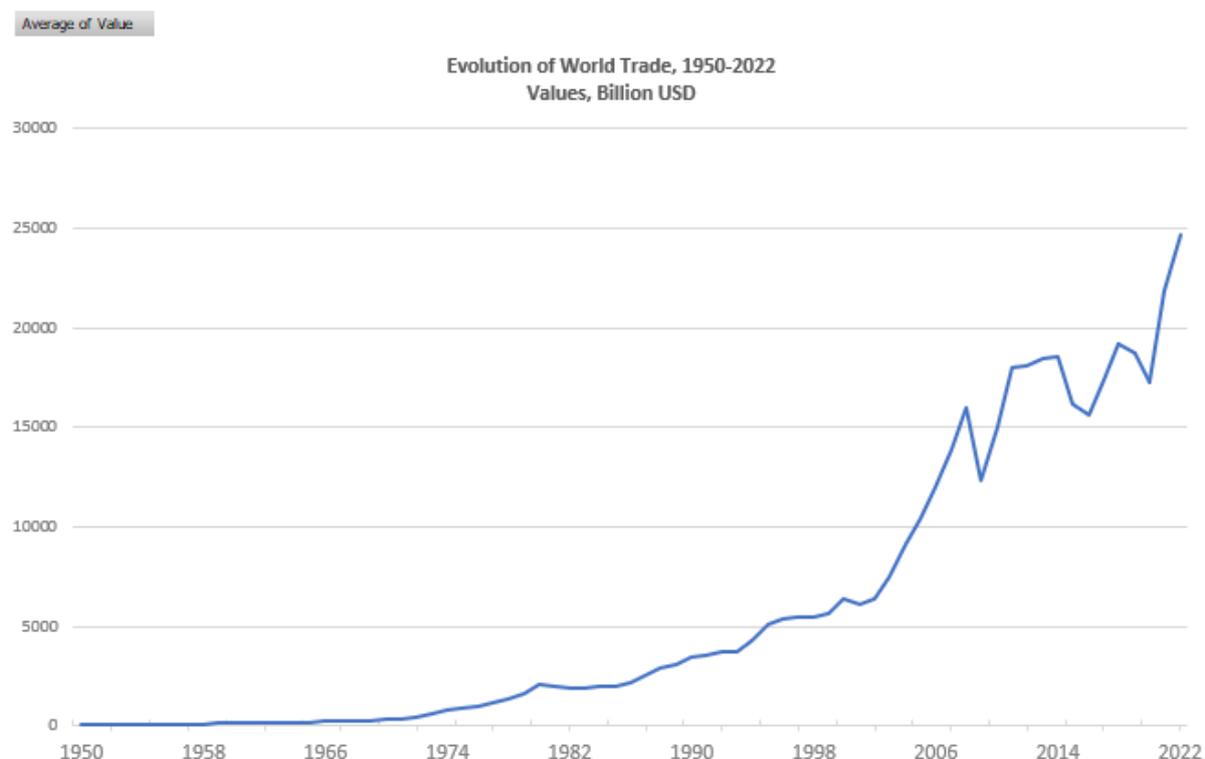
Le développement des moyens de transport de personnes et de marchandises a conduit le commerce mondial à croître plus vite que le produit intérieur brut (PIB) dès le 19^e siècle. Le développement de la flotte à vapeur, l'ouverture du canal de Suez, la multiplication des réseaux de communication et des installations bancaires et commerciales ainsi que l'élargissement de l'espace colonial (où les colonies sont devenues un territoire vers lequel les produits finis de la métropole sont vendus et les matières premières achetées) qui passe de 25 à 51 millions de kilomètres carrés ont fait que le volume du commerce International a triplé entre 1876 et 1913. Le volume des exportations rapporté au produit intérieur brut réel, a atteint un sommet en 1913, avant de redescendre entre les deux guerres mondiales⁵. Depuis 1950, le commerce mondial a recommencé à croître plus vite que le PIB : entre 1950 et 2010, le volume des exportations mondiales a été multiplié par 33 quand le PIB réel mondial augmentait d'un facteur 8,6. La crise bancaire et financière de l'automne 2008 a conduit à une forte baisse des exportations en 2009, de plus de 12 % en volume, mais celle-ci a été annulée par un rebond d'ampleur équivalente l'année suivante.

2 Evolution selon la valeur des échanges

Après près de 20 années de croissance stable, le commerce international affiche depuis peu une faiblesse inhabituelle. Ce ralentissement fait suite à une longue période de forte croissance qui s est achevée de manière soudaine en raison de la crise mondiale de 2008-

2009. Sous l'effet de politiques favorables, d'innovations technologiques et de modèles économiques réduisant le coût des transactions internationales, la valeur du commerce international de biens et services a augmenté de plus de 15 000 milliards de dollars de 1990 à 2008, passant d'environ 4000 milliards de dollars en 1990 à environ 20 000 milliards de dollars en 2008. Cette augmentation résulte de la réduction du coût des transactions internationales due aux progrès technologiques et aux politiques de libéralisation, ainsi que de la croissance économique soutenue, en particulier dans les pays émergents. Suite à la grande récession de 2008-2009, le commerce international a connu une croissance atone, qui a ralenti en 2015. Le PIB mondial indicateur supplétif de l'interdépendance économique globale a stagné aux alentours de 30% entre 2011 et 2014 (niveau atteint pour la première fois en 2007) avant de perdre 4 points de pourcentage en 2015.

Figure 1 Evolution du commerce mondial selon la valeur de 1950-2022 en milliards de dollars américain.



Source : Banque mondiale

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Commerce_international. Consulté en février 2024

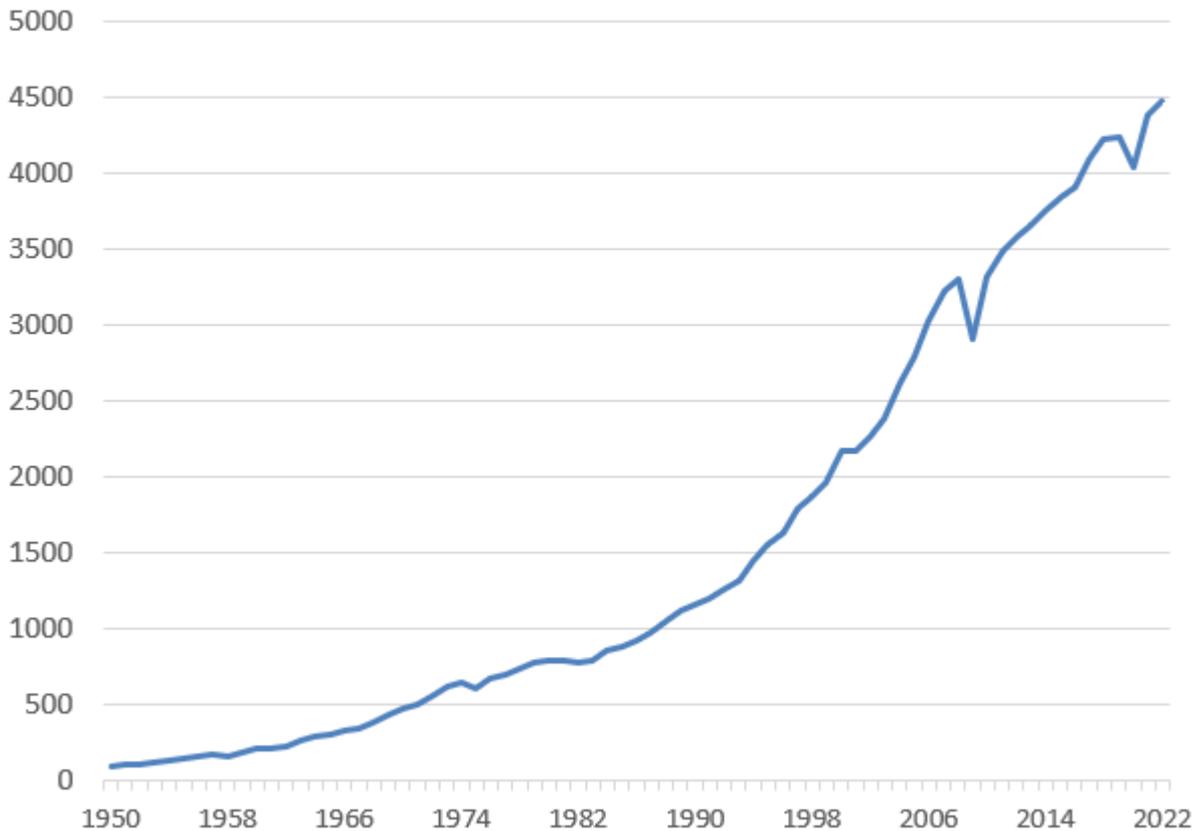
²3 Evolution selon le volume des échanges :

les chiffres récents ne témoignent pas tous d'une contraction du Commerce international la croissance globale du volume du commerce international est restée positive en 2015, mais n'a été que de 1,5%. Durant la période de 2005 à 2015 le volume des échanges mondial ont connu une importante augmentation mais la période de 2008 a enfreigné les échanges avant de prendre l'équilibre vers la hausse. Pour les pays en développement en particulier, si le volume des échanges a augmenté de plus de 10% par an au cours des dix dernières années, en 2015 sa croissance a été proche de zéro et a aussi été inférieure à la croissance économique mondiale, ce qui ne s'est produit que rarement au cours des dernières décennies, et seulement en temps de ralentissement économique. Les pays en développement restent plus élevés en terme d'échange durant cette période même s'ils ont connu aussi un ralentissement en 2008. Comme nous pouvons le voir dans le graphique² le commerce mondial s'est multiplié par 30, durant cette période de 1950-2022, cela est le fruit d'une forte industrialisation des matières, la facilitation des moyens de paiements et des transports, les plateformes d'assurance donnent aux importateurs une fiabilité pour les encourager à acheminer leurs marchandises depuis l'extérieur.

Graphique 2 Evolution du commerce mondial selon le volume de 1950-2022

² https://fr.wikipedia.org/wiki/Commerce_international. Consulté en février 2024

Evolution of world trade, 1950-2022
Volume index, 1950=100



Source : Banque mondiale

4 Evolution depuis le début de la crise financière de 2008

La valeur des exportations mondiales s'est effondrée dès que la crise financière est devenue manifeste (en septembre 2008). Entre le début de la crise et juillet

2009, la baisse mensuelle des exportations mondiales a été en moyenne de 3 pour cent. Alors que la croissance des exportations des PMA était supérieure à la moyenne mondiale avant le début de la crise, l'impact de cette dernière a été plus fort sur les PMA (la baisse mensuelle du commerce des PMA entre septembre 2008 et juillet 2009 a été en moyenne de 4 pour cent). La situation générale a commencé à s'améliorer à la fois pour le commerce mondial et pour celui des PMA après mars 2009. Le recul observé en août est dû à des facteurs saisonniers et la croissance a repris en septembre. Le redressement des exportations des PMA a été plus marqué que la moyenne (9 pour cent contre 5 pour cent pour le commerce mondial entre avril et juillet 2009). Cela s'explique en particulier par la hausse du prix international des combustibles et des minéraux, qui avaient fortement chuté au plus fort de la crise.

5 Les types de biens

Plusieurs facteurs ont contribué à la croissance des échanges du commerce international avant la grande récession, dont la forte progression de services est d'environ 15 pourcent par an et la hausse des prix des produits de base après 2003, qui a fait augmenter la valeur du commerce des biens primaires plus de 20 pourcent par an environ. Le développement du commerce des biens intermédiaires et des biens d'équipement (comme le matériel et l'outillage) a également eu part à la croissance globale des échanges, bien que dans une moindre mesure (+ 12% par an environ), tandis que la valeur du commerce des biens de consommation a progressé chaque année d'environ 10%. Après 2008, le commerce international a commencé à perdre de la vitesse et a carrément reculé en 2015. Le ralentissement enregistré en 2012-2014 et le recul de 2015 ont touché tous les types de biens, dont certains plus que d'autres. L'affaiblissement de la demande et la diminution des prix des produits de base ont fait chuter de plus de 30% la valeur du commerce des biens primaires. La demande s'est également contractée pour d'autres types de biens, mais moins que pour les biens primaires; elle a reculé de 4% pour les biens de consommation et les biens d'équipement et de près de 10% pour les biens intermédiaires. En 2015, la valeur du commerce des services a pour sa part perdu environ 8%.

Tableau 1 : Résultats commerciaux annuels, Service et biens(en pourcentage)

	2003-2008	2009-2011	2012-2014	2015
Biens de consommation	9,8	3,5	2,8	-3,7
Biens intermédiaires	12,7	3,5	1,3	-9,4
Produits primaire	20,7	5,5	0,7	-32,7
Biens d'équipement	12,2	2,9	1,9	-3,9
Services	15,7	3,8	4,0	-8,1

Source : Calculs de la CNUCED, d'après les bases de données UNCTAD stat et COMTRAD.

6 Les pays en développement

Durant les années 1990-2000 les bons résultats du commerce international sont dus à l'intégration progressive des pays en développement au commerce mondiale, après la décennie perdue de 1980. De l'année 1990 à 2008 le commerce extérieur des pays en développement a enregistré une croissance annuelle moyenne d'environ 11 pourcent contre 7 pour les pays développés. Les pays en développement ont joué un rôle plus important dans le commerce

mondiale durant les années 1990-2000. On peut dire que leur part dans le commerce mondiale des biens s'est accru moins de 30 pourcent en 1990 et près de 50 pourcent en 2015.

En ce qui concerne le service les pays développés détiennent 1/3 du commerce mondial contre moins de 20 pourcent en 1990. Il faut savoir pour les services et les biens, les pays en développement sont au quasi point mort depuis 2012 et l'évolution suit son rythme dans les pays en développement et dans les pays développés.

7 Différences Régionales

Bien que les échanges commerciaux n'aient pas évolué de la même manière dans tous les pays en développement, les taux de croissance nominaux ont en moyenne été nettement inférieurs à ce qu'ils étaient avant la crise (tableau2). Dans les pays en développement, le ralentissement du commerce a frappé toutes les régions, y compris les pays d'Asie et les pays d'Afrique subsaharienne. Depuis la Grande Récession, le taux de croissance des exportations est quasiment nul dans la plupart des pays d'Amérique latine, d'Asie du Sud et d'Afrique subsaharienne. Il est relativement plus élevé dans les pays développés et les pays d'Asie de l'Est, d'Asie occidentale et d'Afrique du Nord, mais il reste bien inférieur à son niveau d'avant la crise (tableau2). Après le ralentissement consécutif à la récession la progression du commerce est devenue négative en 2015, sous effet de l'effondrement de la valeur des exportations dans toutes les régions. En moyenne, ce sont les pays exportateurs de produits de base dont le commerce a le plus reculé et ceux dont les exportations étaient plus diversifiées qui ont été moins pénalisés. Par exemple, les exportations ont diminué d'environ 3,5% dans les pays d'Asie de l'Est et ont chuté d'environ 11% dans les pays développés.

Tableau 2 : Résultats annuels à l'exportation par région (en pourcentage)

	2003-2008	2009-2011	2012-2014	2015
Pays développés	11,2	0,7	0,7	-10,9
Asie de l'Est	15,4	4,2	3,1	3,5
Amérique latine	14,7	-0,3	1,0	-14,6
Asie du sud	20,4	1,1	0,5	-17,2
Afrique subsaharienne	17,9	-1,5	0,1	-28,4
Pays en transition	21,1	-1,9	-0,5	31,1
Asie occidentale/Afrique du Nord	18,9	3,0	2,8	21,7

Source : Calculs de la CNUCED, d après les bases de données UNCTAD stat et COMTRAD.

8 Commerce sud-sud

Les pays en développement sont de plus en plus interdépendant ces 20 derniers années, sachant que (le commerce sud-sud) était de 5000 milliards de dollars contre moins de 2000 milliards de dollars durant l'année 2003. Le commerce des pays en développement a progressé bien à un rythme supérieur à celui du commerce global pendant la période 2003-2011, ce phénomène ne peut être l'origine de deux facteurs : l'apparition des pays émergents qui ont stimulé la demande de produit de base et l'augmentation de prix de ces produits (on qualifie souvent la période 2003-2011 de supercycle de produit de base) à cause de cette demande accrue, qui a renforcé les capacités d'importation de produit de base grâce à des termes de l'échange favorables. La part des pays de la rive sud de la méditerranée dans le commerce international n'a pas progressé au cours des dernières décennies.

En 2019, la région représentait seulement environ 0,08 pourcent des exportations de marchandises au niveau mondial et 1 pourcent des importations.

Les trente dernières années, on a assisté à une augmentation régulière de la part des pays en développement dans le commerce mondial, due au succès des stratégies de croissance extraverties, en particulier en Asie de l'Est. En 2006, les exportations des pays du Sud ont atteint une valeur totale de 4 500 milliards de dollars, soit 37 % du commerce mondial, battant leur record de 1950. Ce taux d'expansion commerciale sans précédent se caractérise notamment par la forte accélération des échanges entre pays en développement, dont le rythme a été plus rapide que la moyenne mondiale. En 2007, la valeur totale des exportations Sud-Sud a dépassé les 2 500 milliards de dollars³, soit 15 % du commerce mondial, contre 11 % en 1995. Autre caractéristique méritant d'être notée: le positionnement de grands pays en développement à croissance rapide, en particulier la Chine, en tant que principaux partenaires commerciaux d'un nombre croissant de pays en développement. L'importance et la répartition du commerce Sud-Sud sont très inégales d'une région à l'autre. La majeure partie des échanges se fait au niveau intra-régional, et ne concerne qu'un nombre relativement faible de pays d'Asie de l'Est et du Sud-est (CNUCED, 2009). Toutefois, en termes d'expansion commerciale, les exportations africaines à destination d'autres pays du Sud ont progressé plus rapidement que celles de toutes les autres régions entre 1995 et 2005, même si leur part dans le volume total du commerce Sud-Sud reste inférieure à 5 %. Ces grandes tendances dans les

³ Banque Mondiale

échanges commerciaux Sud-Sud conduisent à deux constats importants. Premièrement, le commerce Sud-Sud a créé des débouchés pour l'écoulement des excédents, permettant aux pays d'exploiter des facteurs jusqu'alors sous-utilisés pour accroître leur production. C'est ce qu'ont fait, par exemple, les exportateurs de produits de base d'Afrique et d'Amérique latine. Deuxièmement, le commerce Sud-Sud a permis aux pays d'Asie de l'Est d'augmenter leur productivité grâce aux gains de spécialisation, aux économies d'échelle et aux possibilités d'apprentissage résultant de l'expansion des réseaux de production dans un petit nombre de secteurs manufacturiers, en particulier le secteur des appareils électriques et électroniques, mais aussi les secteurs du vêtements et de l'automobile.

9 Pays les moins avancés

L'essoufflement du commerce international a des répercussions considérables sur l'intégration des pays pauvres dans l'économie mondiale. La part des PMA dans les exportations mondiales de marchandises a progressé rapidement avant 2008, mais elle a plafonné à environ 1,2% dans les années qui ont suivi. Si les PMA ne sont pas bien intégrés dans l'économie mondiale, ce n'est pas seulement à cause de la relative faiblesse de leur poids économique, mais également parce que leur commerce est généralement bien inférieur à ce que leur taille pourrait laisser penser. Cette participation limitée s'explique par les difficultés qu'ils rencontrent en matière d'offre lorsqu'ils cherchent à se diversifier en proposant des produits autres que des produits de base essentiels, ainsi que par les coûts commerciaux élevés que leurs exportations manufacturières doivent absorber pour rester compétitives sur le marché mondial, et ce malgré le faible coût de la main d'œuvre. Le problème est encore plus grave en ce qui concerne les services qui représentent une part croissante du PIB de ces pays mais sont fortement sous représentés dans leurs exportations.

En moyenne, le ratio exportations/PIB des PMA environ 25% est très inférieur à celui des pays en développement environ 35%. Surtout, il est clairement en baisse depuis 2011, ce qui laisse penser que beaucoup de PMA ont encore des difficultés à se faire une place sur les marchés mondiaux. Cette situation a des conséquences directes sur la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, des objectifs de développement durable et du Programme d'actions en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020. L'objectif de développement durable 17 consiste à faciliter l'intégration des pays pauvres dans l'économie mondiale, notamment en doublant la part des PMA dans les exportations mondiales d'ici à 2020. Après 2011, plusieurs facteurs ont contribué à la diminution des exportations des pays les moins avancés. Certains de ces facteurs incluent la

crise économique mondiale, les fluctuations des prix des matières premières, les conflits politiques, les barrières commerciales et les problèmes d'infrastructures. Ces facteurs ont eu un impact négatif sur les économies des pays les moins avancés et ont entravé leurs capacités à exporter leur produits.

4¹⁰ Evolution du commerce des pays les moins avancés

Les PMA ont de tout temps été fortement tributaires de quelques produits, comme les matières premières ou les services touristiques, pour lesquels ils bénéficient d'un avantage comparatif naturel. Même dans les cas où les PMA ont pu se diversifier dans d'autres domaines, comme les produits manufacturés, la gamme des produits exportés ne concerne généralement que quelques industries à forte intensité de main-d'œuvre, comme les textiles et les vêtements. Depuis le début de l'An 2000 en cours, les exportations des PMA ont principalement eu pour moteur les hydrocarbures et les minéraux, dont les prix internationaux élevés ont attiré davantage d'investissement étranger direct dans le secteur, ce qui a entraîné une augmentation à la fois en valeur et en volume. Grâce à la hausse des prix du pétrole et des minéraux, et au fait qu'ils ont progressé sur les marchés des pays en développement, les PMA ont vu leur part du commerce mondial des marchandises augmenter au cours des dernières années. Les PMA représentent 1,1 pourcent du commerce mondiale des marchandises en 2008 contre 0,6 en 2000.

Tableau 3 : Variation mensuelle moyenne des exportations des marchandises, janvier 2006- juillet 2009(en pourcentage)

	Janvier2006- Aoute2008	Septembre2008- Mars2009	Avril-juillet 2009
Monde : Exportations totales de marchandise	1,4	-5,7	4,7
PMA : Exportations totales des marchandises	2,9	-9,1	9,0
Produits agricole	0,8	-3,1	2,0
Produits alimentaire	1,0	-1,1	4,1
Combustibles et produits miniers	3,7	-12,3	11,4
Produits manufactures	0,8	-2,5	6,2

https://fr.wikipedia.org/wiki/Commerce_international. Consulté en février 2024

Note : résultats préliminaires. Les données mondiales concernent les 70 principales nations commerçantes; les données relatives aux PMA se fondent sur les statistiques de plusieurs pays développés et en développement importateurs et sur des estimations du Secrétariat de l'OMC.

Source : OMC

Conclusion

Le commerce mondial a vu une forte augmentation depuis que les pays développés ont révolutionnés les moyens de transports plus rapides et les moyens de paiements, cela a donné une fuite plateformes logistiques qui exportes et importes des marchandises venues de plusieurs pays dans le monde.

De la logistique

La logistique joue un rôle très important dans le commerce international, ce processus se poursuit de l'acheminement des marchandises qui commence à l'usine de fabrication jusqu'au client final, la logistique est plus large que le transport car ce dernier est n'en représente qu'un segment.

⁵1Evolution du concept logistique

La logistique vient du mot grec qui signifie l'art du raisonnement et du calcul. La logistique dans le contexte militaire, c'est tout ce qui est nécessaire (physiquement) pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques (transports, stocks, fabrication, achats, manutention) (Pons, 1996). La logistique d'entreprise est venue après la deuxième guerre mondiale, notamment avec la reconversion dans les entreprises des spécialités militaires en logistiques. À l'époque la logistique concernait les activités opérationnelles de transport, de manutention et de stockage des matières et des produits. Le concept de logistique a évolué depuis, avec les évolutions des marches et des systèmes industriels. C'est pourquoi le terme de logistique recouvre aujourd'hui des interprétations très diverses selon les industriels auxquels on s'adresse. Dans son acceptation la plus simple, la logistique reste synonyme de transport et de manutention. Dans son acceptation la plus large, la logistique est devenue une science interdisciplinaire combinant ingénierie, micro-économie et théorie des organisations et dont le champ d'application couvre les achats, la planification, la production et la commercialisation. Dans les faits il s'avère que le regard porte sur la logistique dépend étroitement du contexte industriel dans lequel on se place, et plus spécifiquement des facteurs

⁵ Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise à travers l'analyse financière), 2017

environnementaux de l'entreprise : type de relation avec les clients, rapport de force avec la concurrence, étendue des marchés, cadres réglementaires, etc.

La première définition de la logistique, qui date de l'année 1948, a été formulée par le comité des définitions de l'American Marketing Association : « La logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation. ». Comme on peut le constater dans cette définition, la logistique ne concerne que les activités physiques dans la phase de distribution.

Définition 2: En 1962, le NCPDM (National Council of Physical Distribution Management) a proposé cette définition de la « logistique » : « Terme employé dans l'industrie et le commerce pour décrire le vaste spectre d'activités nécessaires pour obtenir un mouvement efficace de produits finis depuis la sortie des chaînes de fabrication jusqu'au consommateur, et qui dans quelques cas inclut le mouvement des matières premières depuis leurs fournisseurs jusqu'au début des chaînes de fabrication. Ces activités incluent le transport des marchandises, l'entreposage, la manutention, l'emballage, le contrôle des stocks, le choix des emplacements des usines et des entrepôts, le traitement des commandes, les prévisions de marché et le service offert aux clients ». Par rapport à la définition précédente, en plus de l'élargissement des tâches physiques, cette définition inclut les prévisions de marché, le service offert aux clients et la localisation des usines et des entrepôts qui est une décision stratégique.

Définition 3: En 1968, Magee (Magee, 1968) a défini la logistique comme suit: « Technique de contrôle et de gestion des flux des matières et des produits depuis leur source d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation ». Cette définition, par rapport aux définitions précédentes, englobe clairement les flux d'approvisionnement et l'aspect gestion dans la logistique.

Définition 4: En 1972, le NCPDM a proposé une autre définition pour le concept de logistique : « Terme décrivant l'intégration de deux (ou de plusieurs) activités dans le but de planifier, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficace de matières premières, de produits semi-finis et de produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure, sans que la liste soit limitative, le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matières, le traitement des commandes, le service après vente et des pièces détachées, le choix des emplacements d'usines et d'entrepôts, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation des éléments récupérables ou mis à la ferraille, l'organisation du transport et le transport effectif des

marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage». Par rapport à la définition de 1962 du même NCPDM, on peut constater clairement la prise en compte de l'aspect de management (planification et contrôle). En plus, elle englobe la phase d'approvisionnement et de recyclage dans la logistique.

Définition 5 : En 1996, Ratliff et Nulty (Ratliff, 1997) ont défini le mot logistique comme suit : « La logistique est une collection d'activités relatives à l'acquisition, au mouvement, au stockage et à la livraison des pièces et des marchandises dans une chaîne logistique. La logistique inclut les fonctions de transport, de distribution, d'entreposage, de management des matières et des stocks. Elle est liée à la fabrication et au marketing».

Définition 6 : Pour l'Association des Logisticiens d'entreprise² (ASLOG), la logistique est « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits, telles que: la localisation des usines et des entrepôts, l'approvisionnement, la gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage et la gestion des stocks, la manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées de livraison. » Cette définition ressemble à la définition du NCPDM (1972), mais elle ne couvre pas le service après vente et le recyclage du produit.

Définition 7 : L'"Institute of Logistics"³ propose deux définitions pour la logistique : « La logistique est le fait de positionner les ressources en fonction du temps », ou bien « La logistique est le management stratégique d'une chaîne logistique ». Ensuite, il définit la chaîne logistique comme suit: « La chaîne logistique est une séquence d'activités qui servent à satisfaire les clients. Elle peut contenir les activités d'approvisionnement, de production, de distribution et de gestion des déchets, avec le transport associé, le stockage et la technologie informatique». La logistique est ici le management stratégique des activités d'approvisionnement, de production, de distribution, de transport, de stockage, de recyclage et de gestion de l'information.

Définition 8 : La définition actuelle du «Council of Logistics Management⁴ » est la suivante:« La logistique est une partie des activités d'une chaîne logistique (supply chain). Elle concerne la planification, l'exécution et le contrôle du flux efficient et effectif du stockage de produits, de la gestion de l'information relative à ces fonctions du point d'origine au point de consommation pour satisfaire les besoins des clients ». Par rapport à l'ancienne

définition proposée par le NCPDM (1972), cette définition met l'accent sur l'aspect informationnel de la logistique.

Définition 9 : «The Logistics Institute» définit la logistique comme suit : « La logistique est un ensemble de fonctions relatives aux flux de marchandises, d'informations et de paiement entre fournisseurs et clients depuis l'acquisition des matières premières jusqu'au recyclage ou à la mise au rebut des produits finis ». Par rapport à d'autres définitions, TLI insiste clairement sur les flux des informations et les flux financiers.

La logistique consiste à piloter des flux physiques de produits à destination du client final en respectant un cahier des charges précis : dans les meilleurs délais, avec la meilleure qualité de service possible, tout en optimisant les stocks et les flux.

Cette gestion des flux passe par des outils innovants, offrant de la traçabilité ou une image du stock en temps réel.

Gérer les flux physiques/données, mettre à disposition les ressources nécessaires à l'atteinte des objectifs, maîtriser les coûts, sont autant de critères à prendre en compte pour optimiser sa stratégie logistique. La logistique est l'accompagnement du produit de l'usine de fabrication jusqu'au client final dans les bonnes conditions et dans les meilleurs délais.

La logistique rassemble divers services qui composent la chaîne logistique

- Transport Amont : organisation du flux allant du fournisseur à l'entrepôt, opérations douanières
- Réception : réception des marchandises à quai, tri puis envoi vers les racks
- Entreposage : rangement du stock vers un emplacement déterminé à l'aide d'outils de gestion intelligents
- Préparation : picking dans le stock de l'entrepôt puis préparation B2B ou B2C selon un processus spécifique à chaque marque et type de produit
- Expédition : commandes confiées au transporteur en charge d'assurer la mise à disposition de la commande vers le client final, qu'il s'agisse d'un magasin ou d'un client physique

2 Qu'est ce qui fait la différence entre les prestataires logistiques

Un bon prestataire logistique se différencie selon sa capacité à proposer la meilleure qualité de service possible avec une offre sur-mesure selon les besoins de son partenaire.

Être accompagné par un prestataire de confiance de par son expérience et ses connaissances s'inscrit comme une arme de compétitivité indispensable : tarifs avantageux sur le transport et les surfaces de stockage, conseil sur la gestion des stocks, outils de traçabilité en temps réel, mécanisation... Externaliser sa logistique et son transport a de nombreux avantages. D'un point de vue financier, il coûte souvent moins cher de faire appel à un prestataire de qualité qui répondra aux exigences du commerce, qu'à un prestataire moins cher.

3 Les acteurs de la logistique internationale

Les acteurs de la logistique internationale sont multiples, en effet on peut citer :

-Le transitaire

Un transitaire est une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit utiliser plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives s'y rapportant.

Le transitaire est l'intermédiaire le propriétaire de la marchandise et la douane.

Les transitaires internationaux ont des compétences supplémentaires leur permettant de prendre en charge la préparation des documents import-export, les démarches auprès des autres administratifs si nécessaire et le dédouanement des marchandises.

-Le manutentionnaire

Un manutentionnaire est un prestataire de services qui est autorisée au nom du transporteur à procéder à la réception du fret et à effectuer l'ensemble des opérations de manutention en vue de transporter la marchandise : déchargement, stockage, préparation, conditionnement, emballage, etc.

-Le transporteur

Un transporteur est une entreprise qui garantit l'acheminement vers un lieu donné de marchandise, à l'aide de plusieurs moyens de transport tels que des véhicules, des navires, de trains, avions ou de matériels spécifiques. Il effectue ce travail dans le cadre d'un contrat de transport. On distingue les différents moyens de transport aérien, terrestre routier, maritime et fluvial.

Il y a un transport combine, plurimodal ou multimodal si seulement le transporteur utilise plusieurs moyens de transport dans un seul contrat.

-Service de courrier express

Ce service s'occupe des petits paquets et colis, dans un délais rapide, d'un lieu de chargement décide par le transporteur a un lieu de livraison.

Les principales caractéristiques de ce type de transport sont la rapidité de livraison choisie par le client ainsi que la facilite de transport.

-Représentant en douane

Une entreprise établie dans la communauté économique du développement des Etats de l'Afrique de l'ouest(CEDEAO), qui importe ou exporte des biens au Mali ou qui utilise des régimes douaniers suspensifs peut déposer elle-même ses déclarations en douane.

Si cette dernière veut bénéficier du savoir faire d'un professionnel, elle a cependant la possibilité de travailler avec un représentant en douane agréé par l'Administration des douanes et accises. Le représentant en douane aussi appelé agent en douane dépose alors les déclarations douanières en son nom, mais pour le compte de l'entreprise (Le représentant en douane dite indirecte). Le représentant en douane et l'entreprise sont solidairement responsables du paiement de la dette douanière.

4 L'importance de la logistique internationale

La logistique a une très grande influence sur le commerce international qui d'ailleurs demande plus qu'un transport d'un point A a un point B, ce dernier suit la marchandise de l'usine de fabrication ou de transformation jusqu'au client final.

La logistique internationale joue un rôle essentiel dans le commerce mondial. Elle permet le transport, le stockage et la distribution des marchandises à travers le monde. Sans une logistique efficace, le commerce international serait grandement entravé, limitant ainsi le développement économique et la croissance des entreprises.

La logistique internationale englobe un large éventail d'activités, telles que le transport, le stockage, la gestion des stocks, la gestion des commandes et la coordination des flux de marchandises. Elle nécessite une planification minutieuse, une gestion efficace des ressources et une coordination étroite entre les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement.

⁶ Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise a travers l'analyse financière), 2017

L'un des principaux atouts de la logistique internationale est sa capacité à diminuer les coûts de transport. En regroupant les marchandises de différents fournisseurs et en les expédiant dans un même conteneur, il est possible de réaliser des économies d'échelle considérables. De plus, en optimisant les itinéraires de transport et en utilisant des moyens de transport adaptés, tels que le transport maritime pour les marchandises en vrac, il est possible de réduire les coûts de manière significative.⁷

La logistique internationale permet également d'améliorer la rapidité et l'efficacité des opérations commerciales. En utilisant des systèmes de suivi et de traçabilité, il est possible de suivre le mouvement des marchandises à chaque étape de la chaîne logistique. Cela permet de réduire les risques de perte, de vol ou de dommage des marchandises, et d'assurer une livraison rapide et précise aux clients.

De plus, la logistique internationale joue un rôle crucial dans la gestion des stocks. En utilisant des techniques de gestion des stocks telles que le stockage en entrepôt, la rotation des stocks et la prévision de la demande, il est possible de maintenir des niveaux de stocks optimaux. Cela permet d'éviter les ruptures de stock, d'améliorer la disponibilité des produits et de réduire les coûts liés au stockage.

La logistique internationale contribue également à la réduction de l'empreinte carbone des entreprises. En optimisant les itinéraires de transport et en utilisant des moyens de transport plus respectueux de l'environnement, tels que le transport ferroviaire ou maritime, il est possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre. De plus, en regroupant les marchandises dans des entrepôts stratégiquement situés à proximité des zones de consommation, il est possible de réduire les distances de transport et donc les émissions.

Logistique et commerce international

Le commerce international peut être plus efficace, mais cela est dû en raison de la présence d'une bonne chaîne logistique. La logistique est la clé de la réussite du commerce international, l'organisation d'une bonne chaîne logistique ne peut avoir que des effets positifs sur le commerce extérieur.

1 Définition

La logistique internationale concerne la gestion des processus et des activités liés à la circulation des biens, des services et des informations à travers les frontières. Le commerce

international correspond à l'ensemble des biens, services et capitaux faisant l'objet d'un échange entre au moins deux pays.

2 Les objectifs de la logistique internationale dans le commerce international

La logistique joue un rôle très important dans le commerce international qui de faire en sorte que les marchandises arrivent au client dans les bons conditions et le délai minimum. En cas des risques qui peuvent survenir sur le trajet convenu entre le fournisseur ou le client et le transporteur par rapport à l'incoterm choisi par ces derniers, une assurance doit être mise en place pour minimiser les risques.

La logistique joue un rôle clé dans la satisfaction client, notamment dans une entreprise de commerce international. L'objectif de ces métiers et services? Faire en sorte que les marchandises arrivent à bon port, en bon état et dans les délais prévus. Pour cela, les équipes en charge de l'exportation, de l'expédition ou encore du transport doivent suivre des processus stricts, qui garantissent qu'aucune étape n'est oubliée, mais également que les réglementations de chaque pays soient respectées. En effet, l'envoi d'un document non conforme peut mettre à l'arrêt les opérations d'export et créer du retard tout au long de la supply chain. Si la mondialisation de l'économie a décuplé le nombre de rivaux d'une entreprise, la mise en application d'un processus d'expédition et de livraison performant est une excellente solution pour rester compétitif. Chaque action logistique doit, par conséquent, être optimisée pour permettre à l'entreprise de répondre aux attentes de ses différents fournisseurs et clients, notamment si leur cible est internationale.⁸

La logistique joue un rôle crucial dans le commerce international en assurant la gestion efficace des flux de marchandises à travers les frontières. Elle englobe toutes les activités liées au transport, au stockage, à la gestion des inventaires et à la coordination des différentes étapes de la chaîne d'approvisionnement. L'un des objectifs clés de la logistique dans le commerce international est de garantir une livraison efficace et ponctuelle des produits. Cela implique de trouver les itinéraires les plus optimaux, de choisir les modes de transport appropriés et de planifier les délais de livraison en fonction des besoins des clients. En optimisant ces processus, les entreprises peuvent réduire les coûts de transport et améliorer la satisfaction des clients. Un autre objectif important de la logistique dans le commerce

⁸[tps://www.trade-easy.fr/fonctionnalites/gestion-commerciale/quel-est-le-role-de-la-logistique-dans-le-commerce-international/](https://www.trade-easy.fr/fonctionnalites/gestion-commerciale/quel-est-le-role-de-la-logistique-dans-le-commerce-international/). Consulté en février 2024.

international est de minimiser les délais d'attente aux frontières. Cela nécessite une coordination étroite avec les autorités douanières pour s'assurer que les formalités douanières sont remplies de manière efficace et conforme. Les déclarations en douane, les contrôles de sécurité et les inspections des marchandises font partie intégrante de ce processus. De plus, la logistique internationale vise à optimiser la gestion des stocks. Cela implique de trouver le bon équilibre entre la disponibilité des produits et les coûts de stockage. En utilisant des techniques telles que la gestion des stocks en juste-à-temps et l'optimisation des niveaux de stock, les entreprises peuvent réduire les coûts tout en maintenant un niveau de service élevé. En résumé, la logistique dans le commerce international vise à optimiser les opérations pour assurer le bon déroulement des échanges internationaux. Elle contribue à réduire les coûts, à améliorer la satisfaction des clients et à renforcer la compétitivité des entreprises sur le marché mondial.

3 Les incoterms et les moyens de transports dans le commerce international

Dans le transport du commerce international certains contrats facilitent la passation des frais et des coûts de risques qui peuvent arriver à la marchandise, alors pour cela nous allons décortiquer différents incoterms et moyens de transports possible pour l'acheminement de la marchandise jusqu'au lieu final. Les moyens de transports on peut citer : Le transport maritime, le transport aérien, fluvial, terrestre.

4 Les moyens de transport

***Le transport maritime** C'est un moyen pour exporter/importer des marchandises au port d'embarquement jusqu'au port de débarquement, ce moyen est le plus utilisé car il est le moins cher et peut prendre beaucoup plus de quantité que les autres. Il prend énormément du temps par rapport au transport aérien.

***Le transport Aérien** C'est un moyen utilisé dans les envois de colis et des marchandises mais ce cas n'est pas trop utilisé car il est énormément cher prend moins de quantité par rapport au maritime. Il est rapide et sécurisé c'est pour la raison que c'est cher.

***Le transport Terrestre ou Routier** c'est un moyen aussi utilisé dans le transport des marchandises, ce cas est préféré si le pays exportateur fait frontière avec le pays importateur.

***Le transport fluvial** Le moyen fluvial est utilisé sur des voies fluviales, qu'elles soient des cours d'eau navigable ou des canaux artificiels.

⁹5 Les incoterms

Les Incoterms, contraction des termes anglais «International Commercial Terms», constituent un ensemble codifié des dispositions contractuelles standards relatives au transport des marchandises. Les incoterms sont définis par la chambre de commerce international (CCI) révisés chaque les 10 ans afin de refléter l'évolution des pratiques du commerce international.

Ces règles d'usage définissent de manière codifiée les conditions de livraison des marchandises dans le cadre d'un contrat de vente. Plus précisément les incoterms déterminent les responsabilités, les frais et les risques entre les différentes parties contractantes. 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.

***Les incoterms multimodaux**

Applicables à tous les modes de transport, les 7 Incoterms dits «multimodaux» peuvent également être utilisés lorsque le contrat couvre plusieurs modes de transport, ce qui est notamment le cas lorsque les marchandises sont acheminées par conteneurs.

-Les incoterms EXW et FCA

EXW- Ex Works (A l usine) Règle qui impose le moins d'obligations au vendeur, dont l'unique responsabilité consiste à emballer les marchandises et à les mettre à disposition de l'acheteur dans ses propres locaux. En vertu de cette règle, l'acheteur supporte ainsi tous les frais et risques inhérents au chargement et au transport des marchandises jusqu'à leur arrivée à destination. Les formalités douanières à l'export étant à la charge de l'acheteur, celui-ci peut rencontrer des difficultés dans le pays du vendeur pour obtenir les justificatifs de sortie des marchandises. C'est pourquoi l'ICC recommande de réserver cette règle aux échanges nationaux ou régionaux n'impliquant pas l'exportation des marchandises et de privilégier la règle FCA en vertu de laquelle les formalités et coûts de dédouanement incombent au vendeur.

FCA- Free Carrier (Franco transporteur) Deux options sont possibles pour cet Incoterm en fonction du lieu de livraison :

⁹<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> Consulté en Mars 2024

-dans les locaux du vendeur, qui procède au chargement des marchandises sur le moyen de transport de l'acheteur (FCA «locaux du vendeur»)

-dans tout autre lieu: le vendeur organise l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu d'embarquement où elles sont mises à disposition du transporteur prêtes à être déchargées (FCA «autre lieu convenu»).

En vertu de cette règle, l'acheteur prend en charge la majeure partie du transport, mais lui permet d'être dispensé des formalités dans le pays d'exportation, qui incombent au vendeur.

-Les incoterms CPT et CIP

CPT-Carriage Paid To (port payé jusqu' a) Le vendeur supporte le coût du transport jusqu'au lieu de destination mais n'est plus responsable des marchandises, qui voyagent aux risques de l'acheteur. En effet, le transfert des risques intervient au moment de la livraison, dès que les marchandises sont remises au transporteur, tandis que le transfert des coûts à l'acheteur a lieu lorsque les marchandises arrivent à destination.

CIP-Carriage and Insurance paid To (Port payé assurance comprise jusqu'a) Le vendeur supporte les coûts de transport jusqu'au lieu de destination indiqué par l'Incoterm. Règle fréquemment utilisée, notamment pour le transport conteneurisé, le CIP permet de maîtriser l'acheminement des marchandises jusqu'à un point donné. De même que pour le CPT, les frais de déchargement au lieu de destination convenu ne sont à la charge du vendeur que si le contrat de transport le prévoit. En revanche, à la différence du CPT, le vendeur a l'obligation de souscrire une assurance couvrant les risques liés au transport des marchandises jusqu'au lieu de destination.

¹⁰**-Les incoterms DAP, DPU et DDP**

DAP-Delivered At Place (rendu au lieu de destination) Cet Incoterm signifie que les marchandises sont considérées comme livrées lorsqu'elles sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport arrivant, sans être déchargées. En vertu de cette règle, le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, dans le pays de destination. Ainsi, sauf si le contrat de transport en dispose

¹⁰<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> Consulté en Mars 2024

autrement, c'est à l'acheteur qu'incombent les formalités douanières, le paiement des droits et taxes dus en raison de l'importation et le déchargement des marchandises à destination.

DPU-Delivered at Place unloaded (rendu au lieu de destination decharge) Le DPU remplace le DAT 2010 et devient une nouvelle règle des Incoterms 2020. Cette règle signifie que les marchandises sont considérées comme livrées, une fois déchargées du moyen de transport et mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu (terminal ou autre).

Dans cette règle Incoterm, la livraison et l'arrivée à destination interviennent au même point. Le vendeur assume donc tous les risques et coûts liés au transport des marchandises et à leur déchargement jusqu'au lieu désigné. Le DPU est la seule règle Incoterms qui oblige le vendeur à décharger les marchandises à destination.

DDP-Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés) Règle Incoterm qui confère le niveau maximal d'obligations au vendeur, qui assume tous les risques et frais, y compris de dédouanement, jusqu'au lieu convenu. Ainsi, en vertu de cet Incoterm, les marchandises sont livrées dédouanées, prêtes à être déchargées au lieu de destination. Seuls les frais d'assurance et de déchargement à destination sont à la charge de l'acheteur.

***Les incoterms maritimes**

Les 4 Incoterms sont dits «maritimes» car ils sont destinés à être utilisés lorsque le vendeur place les marchandises à bord (ou dans le cas du FAS, à proximité) d'un navire, dans un port maritime ou fluvial. C'est à cet endroit que le vendeur est réputé avoir livré les marchandises à l'acheteur. En pratique, les Incoterms maritimes sont réservés au transport de marchandises en vrac et au transport maritime conventionnel, l'acheminement en conteneurs étant spécifiquement régi par les Incoterms multimodaux.

¹¹-Les incoterms FAS et FOB

FAS-Free Alongside Ship (Franco le long du navire) Les frais (et risques) sont transférés à l'acheteur lorsque les marchandises sont placées le long du navire (par exemple sur un quai) au port d'expédition désigné. L'acheteur supporte ainsi tous les coûts relatifs aux

¹¹<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> Consulté en Mars 2024

marchandises à partir du moment où elles ont été livrées (chargement, transport maritime et déchargement du navire).

FOB-Free on Board (Franco a bord du navire) Le transfert des frais (et des risques) intervient dès que les marchandises sont chargées à bord du navire désigné par l'acheteur, au port d'embarquement convenu. Ainsi, à la différence du FAS, le chargement du navire incombe au vendeur.

-Les incoterms CFR et CIF

CFR-Cost and Freight (Cout et fret) tout comme les règles C multimodales, le transfert de risques et de frais est dissocié.

Les risques sont transférés à l'acheteur au port de départ lorsque les marchandises sont livrées à bord du navire, alors que les coûts sont supportés par le vendeur, en vertu du contrat de transport, jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de destination convenu, déchargement non compris. Ainsi, par principe, les coûts de déchargement du navire incombent à l'acheteur, de même que les frais de manutention qui en découlent, excepté lorsque le contrat de transport en dispose autrement.

CIF-Cost Insurance and Freight (Cout, assurance et fret)

Équivalent du CIP multimodal, le CIF maritime s'en distingue par le niveau de couverture d'assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du CIP.

Néanmoins, l'assurance doit couvrir au minimum le prix de la marchandise majoré de 10 pourcent.

Les principaux changements des incoterms 2020

¹²Connaissance avec mention de mise a bord (nouvelle option de la règle FCA)

La version 2020 a ajouté une option permettant aux parties de répondre aux exigences des banques dans le cadre d'un crédit documentaire (ou lettre de crédit). Cette nouvelle option permet au vendeur d'obtenir la remise du document de transport attestant du chargement à bord. Il sera désormais possible de convenir avec l'acheteur la remise d'un connaissance maritime (ou tout autre document de transport) avec la mention «on board» ou «reçu pour expédition». Cette option a été créée afin de se conformer à la législation de certains

¹² : <https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> consulté mars 2024

exportateurs qui exigent le crédit documentaire et ne reconnaissent que les documents de transport classiques (CMR, LTA, connaissance maritime).

Différenciation de niveau de couverture d'assurance entre le CIF et le CIP

La version 2010 imposait au vendeur un niveau de couverture minimale identique pour les deux règles. La règle Incoterm CIP impose désormais une obligation de couverture « tous risques », qui augmentent le niveau d'assurance et donc le coût de la prime à la charge du vendeur.

Le DAT 2010 devient DPU 2020

Il s'agit de l'évolution ayant l'impact le plus significatif en termes d'évaluation en douane. Dans les règles Incoterms 2010, la seule différence entre DAT et DAP résidait dans le fait que pour le DAT, le vendeur livrait les marchandises une fois déchargées du moyen de transport se présentant sur le terminal, tandis que pour le DAP, les marchandises étaient considérées comme livrées une fois mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport sans être déchargées.

Dans la version 2020, l'ICC a décidé de procéder à une double mise à jour des règles DAT et DAP:

- l'ordre dans lequel apparaissent les deux Incoterms® a été inversé: le DAP, où la livraison intervient avant le déchargement des marchandises à destination, arrive à présent avant l'ancien DAT;
- l'appellation DPU (Delivered a Place Unloaded – livré au lieu déchargé), remplace la règle DAT (rendu au Terminal), dans la mesure où le lieu de destination n'est pas seulement un terminal;
- l'intégration de dispositions relatives à la sécurité: intrinsèquement liés aux exigences de transport, une rubrique spécifique aux impératifs de sûreté-sécurité a été intégrée dans la version 2020, ainsi que les coûts inhérents à ces impératifs.

Conclusion

Le commerce international s'est favorablement multiplié ces 30 dernières années ce qui explique qu'il y a une forte industrialisation, les moyens de règlement sont devenus plus faciles. La logistique cependant reste indispensable pour les échanges des marchandises à l'international. Les accords commerciaux ont donné une grande ouverture aux frontières et cela facilite les échanges commerciaux entre États.

Introduction

Les indicateurs de performance logistique sont des outils clés utilisés pour mesurer et évaluer l'efficacité des opérations logistiques dans un pays. Ils permettent de quantifier et d'analyser des aspects tels que la qualité du service, les délais de livraison, les coûts de transport, la productivité, etc. Ces indicateurs aident les compagnies de transport à prendre des décisions éclairées pour optimiser leur chaîne logistique et offrir un meilleur service à leurs clients. En surveillant et en analysant régulièrement ces indicateurs, les compagnies logistiques peuvent identifier les domaines d'amélioration et mettre en place des actions correctives pour optimiser leur performance logistique.

Ces indicateurs peuvent varier en fonction des besoins spécifiques de chaque pays, mais certains indicateurs couramment utilisés incluent le taux de livraison à temps, le taux de satisfaction client, le taux de rotation des stocks, le coût de la logistique par unité, et bien d'autres encore. Ces indicateurs aident les compagnies à évaluer leur efficacité opérationnelle, à identifier les domaines d'amélioration et à prendre des décisions stratégiques pour optimiser leur performance logistique. Il est important de choisir les indicateurs pertinents en fonction des objectifs et des besoins spécifiques de chaque compagnie.

De nos jours, les chaînes de valeur mondiales ont des effets qui ont rendus les échanges internationaux de plus en plus complémentaires, une logistique confiante et plus précieuse que jamais. La Banque mondiale analyse le lien qui existe entre la logistique, le commerce et la croissance, grâce à un indicateur qu'on appelle l'indice de performance logistique.

L'objectif de ce dernier est d'aider les pays à prendre des décisions bien réfléchies et avancées sur le plan de la logistique commerciale sur la base de critères clés :

Les autorités de dédouanement et de contrôle, la compétence logistique, la qualité de l'infrastructure des échanges, le coût des expéditions à l'internationales et la rapidité de livraison à temps.

¹³La performance en général

La question de performance peut être interprétée de manière très différente. Effectivement ce concept englobe un vaste champ de définition et de pratique multiples ; la performance fait le plus souvent allusion à la notion d'évaluation.

1 Définitions de la performance

La performance est définie de plusieurs manières. Dans ce qui suit nous présentons quelques unes :

Selon PESQUEUX Y. (2004) la performance est « À la fois accomplissement d'un processus, d'une tâche avec les résultats qui en découlent et le succès que l'on peut y attribuer ».

La définition du concept de la performance se confond en général avec le concept d'efficacité et d'efficience. En distinguant la performance individuelle de la performance organisationnelle **TURCOTTE P.** (1997) considère que cette dernière « diffère de la productivité qui concerne la valeur d'une unité de biens et de services par rapport à son coût de production. Elle se différencie de l'efficacité qui est la capacité d'atteindre des objectifs ainsi que l'efficience qui rend compte de la capacité d'être efficace au niveau de la fabrication, peu importe si les produits se vendent bien ou non ».

PERSON H. (2008) Suggère que « La performance est au carrefour de l'organisation, de la production et de l'homme. Il ne s'agit donc pas d'accroître la production au détriment du risque que peut prendre l'individu en exécutant sa tâche ».

Pour WEISS W. (1988) « La performance pour un salarié, pour un chef d'entreprise, peut-être pour une équipe direction, le résultat global, le profit apprécié sur une ou plusieurs années, mesurant objectivement l'efficacité de la gestion ».

Si on considère l'étymologie latine du mot performance, on s'aperçoit qu'elle renvoie au concept de la perfection. La performance suggère alors, en plus de l'action et le résultat, l'existence de qualités exceptionnelles. Par contre, le verbe anglo-saxon « to perform »

¹³Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise à travers l'analyse financière), 2017

indique l'expression d'un exploit, ou d'un rendement. Il implique également l'accomplissement d'une action.¹⁴

2Evolution de la performance :

A partir du XIXe siècle, le terme « performance » fait référence aux résultats obtenus par un cheval lors d'une course ensuite ceux d'une équipe sportive ou bien d'un athlète. Au moment du XXe siècle, cette notion montre également les indications calculées expliquant les options d'une machine.

Tout au long du XXe siècle, la notion de performance a évolué, elle s'est améliorée pour tenir compte d'un plus grand compartiment de pratiques dans les entreprises et les autres organisations. Le rapprochement entre le monde sportif (la performance de l'équipe sportive) et le monde économique (la performance organisationnelle dans l'entreprise) a été souligné par une école de sociologie du sport et renverser la vision (demander au sport d'allumer l'économie) conduit à accentuer les points suivants :

* La performance organisationnelle est la fonction des objectifs de l'entreprise et de ses agents orienteurs internes ou externes, tout comme la performance sportive s'estime par référence aux objectifs de l'athlète. La performance est le produit d'un rapprochement rapide, c'est un concept actif et un état toujours temporaire ;

*La performance organisationnelle, tout comme la performance sportive, affirme de la capacité de l'individu à améliorer grâce à des efforts persévérants, constants et logiques ;

La notion de la performance a connu une évolution très apparente au long du XIXe et du XXe siècle. Cette évolution lui a permis de couvrir plusieurs concepts et plusieurs domaines

¹⁴ Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise à travers l'analyse financière), 2017

LORINO Philips, « méthode et pratique de la performance » Edition les éditions d'organisations, Paris, 2003, P5.

KHEMAKHEM, (A) : « la dynamique de contrôle de gestion », Edition DUNOD, Paris, 1992, P311.

GRANSTED, (I) : « l'impasse industrielle », Edition du seuil, 1980, P33.

dont le concept de la performance organisationnelle. Cette dernière est devenue le centre d'intérêt de diverses études et un pivot incontournable des sciences de gestion.¹⁵

3 Les composantes de la performance

Dans un contexte global, la performance est la concomitance de l'efficacité et l'efficience ; la pertinence et l'économie, autrement dit, une entreprise est performance si et seulement elle a appliqué ces notions.

1.1 L'efficacité

L'efficacité de manière générale. L'efficacité peut être définie comme la capacité d'atteindre un résultat souhaité de manière optimale, en utilisant les ressources disponibles de manière efficace. Cela signifie accomplir une tâche ou atteindre un objectif de la manière la plus efficace possible, en minimisant les pertes de temps, d'argent ou d'autres ressources. Par exemple, dans le domaine de la gestion d'entreprise, l'efficacité peut être mesurée par la productivité, la rentabilité et la satisfaction des clients. En résumé, l'efficacité consiste à¹⁶ maximiser les résultats positifs tout en minimisant les ressources utilisées.

D'une manière plus simple nous pouvons définir l'efficacité par la formule suivante :

Efficacité = Résultats atteints / objectifs visés

1.2 L'efficience

L'efficience, c'est un concept similaire à l'efficacité, mais avec une légère nuance. L'efficience se concentre sur la capacité à atteindre un résultat souhaité en utilisant le moins de ressources possible. Cela signifie trouver le meilleur équilibre entre les résultats obtenus et les ressources investies. Par exemple, dans le domaine de la production, l'efficience peut être mesurée en termes de quantité de produits fabriqués par rapport aux matières premières utilisées ou à la

¹⁵ Adouane Ziane et Kheloufi Nabil (Les plateformes logistiques comme outils de diversification des exportations en Algérie), 2020

¹⁶ Adouane Ziane et Kheloufi Nabil (Les plateformes logistiques comme outils de diversification des exportations en Algérie), Mémoire de fin d'année en vue d'obtention en sciences économiques, de gestion et commerciales, option commerce internationale et logistique, promotion 2019-2020

main-d'œuvre employée. En résumé, l'efficacité vise à maximiser l'utilisation des ressources pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

D'une façon brève on peut résumer l'efficacité par la formule suivante :

Efficacité = Résultats atteints/ moyens mis en œuvre

1.3 La pertinence

La pertinence, c'est la qualité d'être approprié, approprié ou significatif dans un certain contexte. Cela signifie que quelque chose est pertinent s'il est directement lié ou utile à une situation donnée. Par exemple, dans la recherche académique, la pertinence se réfère à la relation entre une étude ou une information et son application potentielle dans le domaine d'étude. Lorsque quelque chose est pertinent, cela signifie qu'il a une valeur ou une importance dans un certain contexte.

La notion de pertinence reste très subjective et difficile à mesurer. Toutefois, on pourra admettre que la pertinence est la conformité des moyens et des actions mis en œuvre en vue d'atteindre un objectif donné. Autrement dit, être atteint efficacement et d'une manière efficace l'objectif fixé.

1.4 Typologie de la performance

Il y a des années de cela, la performance tend à être abordée dans une logique plus générale que la seule appréciation pour le profit de l'entreprise ou pour l'investisseur. La performance de l'entreprise résulte aussi de son intégration dans un milieu donc il importe de comprendre et de maîtriser les règles du jeu, on peut faire référence à trois différentes performances.

1.5 Performance organisationnelle

La performance organisationnelle concerne la manière dont l'entreprise est organisée pour atteindre ses objectifs et la façon dont elle parvient à l'atteindre, il y a quatre facteurs de l'efficacité organisationnelle :

- Le respect de la structure formelle,
- Les relations entre les composants de l'organisation (logique d'intégration organisationnelle),
- La qualité de la circulation d'informations,
- La flexibilité de la structure.

Dans cette conception, la performance de l'entreprise résulte de la valeur de son organisation. Cette dernière est déterminante et c'est elle qui impose ses exigences au système social. Elle

structure l'emploi et l'ensemble des postes, lesquelles déterminent à leur tour les requis professionnels.

1.6 La performance stratégique et la performance concurrentielle

Contrairement aux visions à court terme de la performance guidée par l'appréciation boursière de la valeur de l'entreprise, certaines entreprises ont tout misé sur la performance à long terme, pour garantir de leur pérennité. Les sociétés qui sont arrivées à un leadership global au cours des vingt dernières années ont toutes débuté avec des ambitions qui étaient sans proportion avec leurs ressources et capacités. Mais elles ont utilisé une obsession de gagner à tous les niveaux d'organisation et elles ont entretenu cette obsession au cours des dix ou vingt ans au cours desquels elles ont conquis ce leadership global. La performance est alors celle du maintien d'une « distance » avec les concurrents à travers une logique de développement à long terme entretenue par une forte motivation (base du système de récompense) de tous les membres de l'organisation.

La performance peut être à la fois l'exploitation d'un potentiel existant (qui permet de conserver une position favorable) et le développement de nouvelles formes d'avantages concurrentiels par anticipation / construction des règles du jeu qui prévaudront dans l'avenir. La performance concurrentielle dépend largement de l'analyse stratégique des règles du jeu Concurrentiel.

1.7 Les formes de la performance

1.7.1 La performance clients

La satisfaction des clients assure une certaine pérennité de secteur industriel ou commercial de l'entreprise. Cette satisfaction passe par une importante mobilisation de l'ensemble des ressources de l'entreprise sur un temps assez important. Les entreprises ont bien compris que pour être compétitive elles doivent déployer des efforts cohérents pour capter et conserver les parts de marché. Ces efforts, concrétisent par l'anticipation des attentes des clients et aussi à la recherche de les fidéliser.

1.7.2 La performance actionnaire

L'accès au capital est devenu un enjeu stratégique pour l'entreprise en raison de plusieurs développements interdépendants, notamment, on peut citer la croissance des besoins en capitaux, liée aux évolutions technologiques et plus récemment, un retour en force des actionnaires et un accroissement du rôle des investisseurs institutionnels. En plus la nécessité

d'expansion des entreprises, les a poussés à rechercher continuellement des capitaux afin de soutenir leur croissance économique. Selon les marchés financiers la performance de l'entreprise est mesurée par la création de la richesse pour l'actionnaire.

1.7.3 La performance personnelle

Pour innover et servir mieux le client, il est nécessaire pour l'entreprise de motiver leurs employés de manière à ce que chaque employé se sente impliqué et responsable de l'avenir de ¹⁷cette entreprise. Depuis, la concurrence pour un savoir-faire particulier oblige des entreprises à fidéliser efficacement leur capital humain. Par ailleurs, si ces dernières ont pu réussir à maintenir une bonne performance en management des ressources humaines elles auront alors compris du rapport de confiance entre employé et entreprise.

1.7.4 La performance partenaires

Aujourd'hui les entreprises confient de plus en plus d'activités à forte valeur ajoutée aux partenaires. Ses activités, comme par exemple la conception ou le transport, représente un impact stratégique important dans la chaîne de valeur des entreprises. L'optimisation de la chaîne de valeur devient en partie dépendante de l'efficacité du fournisseur (partenaire) en question. Ainsi, le rapport entre entreprise et fournisseur ne se limite pas à un simple accord contractuel mais d'une relation stratégique à long terme. Par conséquent la gestion stratégique est la recherche d'un échange permanent d'information entre les partenaires ce qui permet d'économiser des coûts importants qui font la différence par rapport à la concurrence. Cette relation entre les entreprises et le partenaire est sources de synergies au sein d'une même chaîne de valeurs.

1.7.5 La performance sociale

Pour être performante, l'entreprise d'aujourd'hui doit avoir une vision stratégique qui soit partagée par tous, collaborateurs et dirigeants. Autrement dit, il n'est pas possible pour l'entreprise de réussir en privilégiant que l'aspect économique sans tenir compte de l'aspect social. Par ailleurs, la mondialisation de l'information et les pressions de la société environnante ont rendu l'activité des entreprises de plus en plus complexe, car, pour évaluer dans leur environnement social plusieurs variables telle que : l'environnement, les droits du travail, sont devenues parties intégrantes des stratégies des entreprises. Donc, il ne suffit plus de minimiser les coûts sans tenir compte de la valeur du risque social encouru par l'entreprise.

¹⁷ Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise à travers l'analyse financière), 2017

1.8 Les indicateurs de performance

1.8.1 Définition

Un indicateur est un fait mesurable et déterminée par un calcul qui identifie de façon qualitative ou quantitative une amélioration ou une dégradation du comportement du procédé soumis à examen au regard d'objectifs stratégiques.

1.8.2 Les différents types d'indicateurs

Nous pouvons définir et citer les indicateurs suivants :

***Indicateur d'alerte** C'est un indicateur signale un état inhabituel du système sous contrôle nécessitant une intervention, immédiate ou non. Un franchissement de seuil critique par exemple entre dans cette catégorie d'indicateur.

***Indicateur d'équilibrage** Cet indicateur étroitement lié aux objectifs est la boussole du décideur. Il informe sur l'état du système sous contrôle en relation avec les objectifs suivis.

***Indicateur d'anticipation** Un bon tableau de bord est un instrument de prospective, il permet d'anticiper et d'envisager avec une meilleure assise la situation actuelle.

Le plus délicat n'est pas de définir ce que l'on souhaite piloter mais bien comment on souhaite le piloter.

Une autre classification des catégories d'indicateurs :

***Les indicateurs de résultats** Il montre le résultat auquel nous pouvons parvenir.

Exemple : La quantité produite d'un élément fabriqué par l'entreprise.

***Les indicateurs de processus** Ils permettent d'exprimer la manière d'obtenir un résultat. (Exemple : pour un indicateur de résultat comme la quantité produite, on aura des indicateurs de processus comme le nombre d'incidents, le nombre de pièces rebutées, le niveau de qualité des composants utilisés...)¹⁸

Conclusion

La présence de plusieurs indicateurs de performance facilite pour l'entreprise une vision plus transparente de ces services logistiques, Cela est probablement dû à une avancée de la technologie.

¹⁸ Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise à travers l'analyse financière), 2017

De la performance Logistique

La performance logistique détermine l'efficacité des services logistiques pour permettre à certains décideurs de prendre des mesures qui aideront les échanges commerciaux à aboutir dans un environnement donné.

1 Définition

La performance logistique est définie comme la mesure de l'efficacité et de l'efficience des opérations logistiques afin de permettre aux opérateurs de voir sur quel mesure à miser afin d'accélérer les échanges entre eux. Une performance logistique élevée se traduit par une livraison rapide, fiable et économique des produits, une gestion efficace des stocks et une satisfaction élevée des clients. En d'autres termes, la performance logistique vise à maximiser la valeur ajoutée tout en minimisant les coûts et les délais.

C'est une mesure utilisée pour évaluer à quel point une entreprise gère efficacement ses opérations logistiques. Cela inclut des éléments tels que la gestion des stocks, la planification des transports, la gestion des entrepôts, et bien plus encore. Ces indicateurs aident à évaluer la productivité, la rentabilité et la satisfaction client dans le domaine de la logistique. En utilisant ces mesures, les entreprises peuvent identifier les domaines d'amélioration et prendre des décisions stratégiques pour optimiser leurs opérations logistiques.

¹⁹2 Intérêt de l'indice de performance

L'indice de performance logistique (IPL) se partage à la fois de mesure quantitative et qualitative, et contribue à établir des profits réels et actualisés de la logistique pour les pays.

Il calcule la performance de la chaîne logistique dans un pays et offre deux intérêts différents : national et international.

- **L'IPL National** Résume les épreuves qualitatives et quantitatives d'un pays par des professionnels de la logistique qui travaillent à l'intérieur de ce pays. Il comprend des informations plus complexes sur l'environnement de la logistique, le processus de la logistique essentiels, les institutions et la performance en temps et en coût. L'indice de performance logistique fait intervenir l'expérience des professionnels de la logistique dans le monde et essaie de mettre en place, pour saisir la complexité des chaînes logistiques et d'approvisionnement, des indicateurs qui soient comparables à travers les pays.
- **L'IPL International** Permet de donner une analyse qualitative d'un pays dans six éléments avec ses partenaires commerciaux et professionnels de la logistique exerçant à l'extérieur de ce pays. L'IPL International est un indicateur synthétique de la performance de base en une

¹⁹ OCDE/OMC Panorama de l'aide pour le commerce 2017 : Promouvoir le commerce, l'inclusion et la connectivité pour un développement durable, OMC, Genève/Edition OCDE, 2017.

seule mesure globale : les douanes, les infrastructures, le transport international, la qualité de la compétence logistique, le suivi et la traçabilité, et les détails de livraison.

L'IPL fourni aux différents intervenants dans les échanges commerciaux et de la logistique, les chercheurs et les universitaires, des informations utiles à leur travail enfin de mettre en œuvre les politiques qui seront nécessaires pour la planification des infrastructures, la fourniture de services et la facilitation du commerce et transport international.

²⁰**3 Les critères qui déterminent l'indice de performance**

En effet les critères qui déterminent l'IPL sont plusieurs et nous pouvons dire que durant ces quatre éditions (2012-2014-2016-2018) l'Allemagne arrive en tête du rapport. Les pays à revenu élevé qui dominent les chaînes d'approvisionnement sont les mieux classées. Les pays les moins performants sont en générale, ceux qui sont pauvres, isolés, fragiles ou en situation de conflit. Parmi les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure. D'après le dernier rapport paru en 2018 ce sont les grandes économies comme l'Inde et l'Indonésie, des économies émergentes telles que le Viet Nam, ou encore pour l'Afrique la Côte d'Ivoire, qui affichent les meilleurs résultats. Parmi les critères on cite :

²¹**3.1 L'efficacité du processus du dédouanement**

La procédure douanière améliore la transparence et la communication, réduit les délais nécessaires au dédouanement des biens et optimisent la collecte des recettes douanières. Les systèmes intégrés de gestion des douanes ont été adoptés pour soutenir le processus d'exportations et d'importation, pour accélérer les échanges et pour réduire les coûts liés au commerce extérieur.

Il fait en sorte que l'amélioration aux exigences juridiques qui régissent le commerce extérieur et de faciliter une meilleure coopération dans les domaines suivants :

*Procédures douanières ;

*Transit et présentation ;

*Communication électronique et impression de documents ;

Les procédures de gestion du risque assurent la conformité, la sécurité et la facilitation du commerce.

Le fait de se baser sur des choix aléatoires des passagers et des marchandises pour les vérifications, un dédouanement et un enlèvement plus rapide sont possibles. Les marchandises et les passagers considérés à bas risque d'après le profil de risque minimal de la douane peuvent être traités rapidement. Cela permet en outre au personnel des douanes de centraliser leurs efforts et leurs ressources sur une quantité de marchandises ciblées et réduites.

*Bonne exploitation des ressources humaines ;

²⁰ CHRISTOPHER M., « Supply Chain Management Créer des réseaux à forte valeur ajoutée », Edition Village Mondial, Paris, 2005, P54.

²¹ MAADANI M., SAID K Management et pilotage de la performance. Edition Hachette. Paris. 2009. P27.

- *Multiplication des recettes ;
- *Temps de dédouanement réduit ;
- *coopération forte entre les opérateurs et les douanes ;
- *Coûts des transactions réduits ;
- *Conformité aux lois et réglementation en vigueur ;

La mise en place des systèmes de gestion de douanes, permet aux douanes de se dessaisir de leurs responsabilités en termes de contrôle et de fiscalité plus efficacement. Sachant qu'un système de gestion automatisé n'assure pas à lui seul l'élimination des contraintes liées aux procédures, du manque de transparence et des processus de dédouanement incohérents.

3.2 La qualité des infrastructures

Les services d'infrastructure sont d'une grande importance sur le commerce de marchandise et des services de manière complexe. Sachant que premier point la qualité des infrastructures et le service affecte les activités commerciales et logistiques en raison de l'effet du coût des transactions transfrontières.

En effet le second point, du fait que d'autres secteurs différents dans leur intensité d'utilisation des services d'infrastructure, la qualité et le coût de ces services affectent aussi les types d'avantage comparés et de spécialisation internationale. Dernièrement, le commerce des services d'infrastructures peut améliorer la qualité et la rentabilité de ces services et, lorsque c'est le cas, il stimule le commerce dans d'autres secteurs par le biais du coût des transactions. Des services d'infrastructure fiables et rentables sont, par exemple, plus importants pour le commerce dans le cadre de réseaux de production internationaux concernant des industries avancées que pour le commerce de produits non périssables.

Des infrastructures faibles ou bien des services logistiques inefficaces se traduisent par des échanges par les délais de livraison plus longue et coûteuse. Une amélioration de ces services peut aider à réduire certains coûts logistiques. L'efficacité et la qualité des infrastructures et des services de transport influent considérablement sur le niveau des coûts.

L'accès à des réseaux de transport opérationnels assure la fluidité des flux commerciaux en limitant les frais d'exploitation comme les frais de stockage et de manutention, les coûts de transactions ainsi que le coût de transport.

3.3 Le transport international

La présence de plusieurs compagnies de transport facilite les échanges internationaux. Le transport international varie en fonction de quantité de produits expédiées, de la distance de la zone géographique, du moyen utilisée pour exporté les marchandises en dehors du territoire. Les pays développés ont des grands avantages par rapport au pays en développement sur le transport à l'international, l'expédition des marchandises coûte moins chère que celui des pays en développement.

Le Montant des échanges internationaux est impacté par le cout de transport, pour l'alléger , plusieurs solutions sont proposés, telle que l'harmonisation et la normalisation des documents ,l'utilisation de nouvelles technologies de l'information qui sert de lien pour une interconnexion entre le port et les aéroports, incorpores des interfaces d'expéditions pour le suivit et le traçage des marchandises tout au long de la chaine logistique et enfin se confirmer au respect des chartes et conventions internationales édictés par des institutions et organismes internationales comme l'organisation mondiale des douanes et l'organisation international de transport.

3.4 La compétence et la qualité des services logistiques

Une relation a longtemps existe entre qualité et logistique, ces derniers ont toujours cohabité mais sans ce fréquenté. Actuellement ces deux concepts partagent quelques caractéristiques et plusieurs objectifs.

Les 3 constituants du triptyque qualité/cout/délais sont indissociablement lies, ce qui se comprend aisément dabs un contexte de juste a temps, tout en restant valides de manière générale.

- Si la qualité servie par la production n'est pas conforme, on ne peut livrer ni par conséquent tenir les délais ;
- Si la livraison est en retard, s'il manque des pièces ou des produits, le client formulera une réclamation pour défaut ;
- Si les exigences du client ne sont pas respectés : le créneau horaire de livraison attribué n'a pas été respecté, la livraison a été faite au mauvais endroit, c'est encore un défaut de qualité ;
- Chaque contre-mesure a un problème de qualité ou de délai entrainera un surcout, voire des pénalités qui grignoteront une rentabilité déjà mise a mal par la lutte concurrentielle.

²²3.5 Les capacités de suivre et de tracer les flux

Celui permet de retracer qualitativement le parcours des produits. Il sert la localisation et a la détermination des destinations et des origines. On peut distingués deux type de traçabilité :

- La traçabilité descendante qui correspond a la capacité de retrouver la localisation des produits a partir de critères.
- La traçabilité ascendante qui désigne la capacité a retrouvé l'origine et les caractéristiques d'un produit a partir de critères.

D'un autre point de vu, la définition de la traçabilité est le fait de suivre les produits qualitativement et quantitativement.

²² REYNAULD E., « Développement durable et entreprise : vers une relation symbiotique ? » CNRS, 2003, P9.

La capacité de suivre et de tracer les flux est un élément essentiel pour la profession de la logistique. Manque de ces éléments entraîne une coupure des flux logistique.

²³ 3.6 La ponctualité des livraisons et des arrivées de marchandise

Livrer à temps constitue un service primordial pour les clients. Pour se démarquer de la concurrence il est essentiel de respecter ce point. Pour cela il est objectif de réduire les stocks, les commandes de plus en plus tardives et des clients qui ne veulent plus patienter, c'est toute l'organisation interne de l'entreprise qui doit s'adapter pour viser le aucun retard.

Pour une bonne gestion des flux logistiques il est d'une importance de prendre le temps de livraison pour un point clé de la réussite de cette dernière. Le transit de marchandise dans des entrepôts intermédiaires ou les processus de douane qui dure crée un retard sur la livraison des marchandises.

3.7 Quelques indicateurs de performance Logistiques

En effet nous pouvons citer quelques indicateurs de performance logistique,

Ponctualité des livraisons C est un indicateur qui mesure la capacité de la logistique à respecter les délais de livraison prévus, ce qui est crucial pour satisfaire les clients et maintenir une bonne réputation.

Taux de service client C est un indicateur qui évalue la capacité de la logistique à répondre aux besoins des clients en termes de disponibilité des produits, de rapidité de livraison et de gestion des retours.

Coûts logistiques C est un indicateur qui mesure les coûts associés aux opérations logistiques, tels que le transport, l'entreposage, la gestion des stocks, etc. Il permet d'identifier les opportunités d'optimisation des coûts pour améliorer la rentabilité.

Précision des stocks C est un indicateur qui évalue la précision des données de stock, en comparant les quantités réelles aux quantités enregistrées dans le système. Une gestion précise des stocks est essentielle pour éviter les ruptures de stock ou les surstocks.

Productivité des opérations C est un indicateur qui mesure l'efficacité des opérations logistiques, telles que la préparation des commandes, le chargement des camions, etc. Une productivité élevée permet de traiter un plus grand volume de commandes en moins de temps.

²³ LEBAS M. « Oui, il faut définir la performance », Revue française de comptabilité, juillet 1995, pp. 66-71.

Taux de rotation des stocks C est un indicateur qui mesure la vitesse à laquelle les stocks sont utilisés ou vendus. Il permet de déterminer si les stocks sont gérés efficacement et s'ils sont adaptés à la demande.

Taux de satisfaction des clients C est un indicateur qui évalue le niveau de satisfaction des clients par rapport aux services logistiques fournis, tels que la qualité de la livraison, la communication et le service après-vente.

Niveau de flexibilité logistique C est l'indicateur qui mesure la capacité de la logistique à s'adapter aux fluctuations de la demande, aux changements des conditions du marché ou aux demandes spécifiques des clients.

3.8 Comment améliorer la performance

C'est en améliorant la performance globale de la chaîne que chaque entreprise améliore sa propre performance (et non l'inverse), mais cela suppose que l'entreprise coordonne efficacement avec ses partenaires. A ses propos, en plus de l'idée de coordination, vient se greffer la justification stratégique des chaînes logistiques, qui est d'établir entre elles un rapport gagnant-gagnant aux entreprises partenaires. En somme, la mise en place d'un système de performances traduit implicitement un désir de contrôle et d'amélioration des performances, ce qui s'applique tout aussi bien au contexte de la réingénierie du système considéré qu'à son exploitation.

²⁴3.9 Approche de la performance logistique

Ces dernières années, plusieurs approches ont été mises à l'avant pour mesurer la performance logistique. On présente certaines applications et approches en résumant leurs principales caractéristiques.

WCL : World Class Logistiques

➤ Définition

Le modèle WCL Model (World Class Logistiques), élaboré en 1995, a pour caractéristique de proposer une grille de lecture synthétique d'une chaîne logistique efficace et efficiente où sont entremêlés quatre domaines de compétences qui s'articulent à l'intérieur d'un environnement spécifique et qu'il est difficile pour les concurrents de dupliquer.

²⁴ https://unctad.org/system/files/official-document/tdb64d5_fr.pdf Consulté

➤ **Caractéristiques de l'approche**

- Elaborer par Michigan State University.
- S applique a la performance de la chaine logistique.
- Evalue le degré d intégrations des acteurs de la chaine logistique
- Evalue la maîtrise des concepts caractérisant la chaine logistique
- Benchmarking externe par rapport aux 20 entreprises mondiales les plus performantes en gestion de la chaine logistique

ASLOG : Association française pour la logistique

➤ **Définition**

L ASLOG, L association française pour la logistique est une organisation neutre et indépendante. Multisectorielle, elle est aujourd'hui la seule association qui couvre l ensemble des activités au sein de la chaine logistique global. Sa mission est de soutenir les entreprises dans leur recherche de performance logistique et de compétitivité.

➤ **Caractéristiques de l'approche :**

- Questionnaire référentiel sous forme de scorecard ;
- Benchmarking interne mais pas externe ;
- Evalue les procédures logistiques ;
- Analyse des points forts et des points faibles de ces procédures.

SCOR : Supply Chain Opération Référence

➤ **Définition :**

La méthode SCOR (Supply chain Operations Référence model) est une méthode d analyse de la logistique de l entreprise, créée en 1996 par le supply chain council. Le modèle SCOR doit permettre de décrire de manière standardisée les différents constituants de la chaine logistique. Au delà de la description, il doit alors amener à établir des indicateurs de performance permettant de comparer les résultats de l entreprise avec ceux d autres entreprises.

➤ **Caractéristiques de l'approche :**

- Evalue les processus clés de la gestion de la chaine logistique
- Evaluations tant stratégiques qu'opérationnelles
- Benchmarking externe par rapport aux meilleures pratiques

- Identifie les améliorations souhaitables
- Procure une cartographie des logiciels permettant l'atteinte des meilleures pratiques.

TBP : Tableau de bord prospectif

➤ **Définition :**

Est un outil de gestion stratégique qui permet aux organisations de mesurer et de suivre leurs performances à partir de différentes perspectives. Cela inclut les finances, les clients, les processus internes et l'apprentissage et la croissance.

Qui est caractérisé par les points suivants :

- Indicateurs permettant de cibler l'amélioration de la performance
- Plutôt d'identifier les déterminants de l'amélioration de la performance à long terme
- Evalue tant les résultats financiers que les clients internes et l'apprentissage organisationnel.

SPM : Stratégie Profit Model

➤ **Définition :**

Est une composante clé de la stratégie d'une entreprise. Il s'agit de la manière dont l'entreprise génère des revenus et réalise des bénéfices. Le modèle de profit peut varier en fonction de l'industrie, du marché cible et des produits ou services offerts. Certains modèles de profit courants incluent la vente de produits physiques, les abonnements, les publicités, les licences, etc.

Elle est caractérisée par les points suivants :

- Permet une investigation visant à relier la performance aux variations de la valeur des actions
- Analyses par ratios
- Fait le lien entre les niveaux stratégiques et opérationnels par le biais des ratios financiers
- Benchmarking externe par le biais des ratios financiers
- Base sur la décomposition des mesures de retour sur les actifs et de retour sur la valeur nette.

FLR : Framework for Logistics Research

➤ **Définition :**

Est un cadre pour la recherche logistique d'une entreprise.

Qui est caractérisé par les points suivants :

- S'applique aux niveaux organisationnel et stratégique

-Stipule que le niveau de performance atteint dépend de l'adéquation entre l'organisation de la logistique et la stratégie concurrentielle de l'entreprise.

3.10 Les dimensions de la performance logistique

Definition de l'IPL L'indice de performance de la logistique mesure l'efficacité de la logistique commerciale des pays.

Le Calcul de l'indice de performance Logistique :

L'indice de performance logistique (LPI) compare plusieurs pays sur 6 dimensions à savoir la capacité de suivre et de retrouver les envois; compétence et qualité des services logistiques; efficacité du processus de dédouanement; facilité d'obtenir des prix compétitifs sur les expéditions; fréquence à laquelle les expéditions atteignent leur destinataire dans les délais fixés; qualité de l'infrastructure commerciale et des transports. L'IPL est obtenu en multipliant les scores de chacune des 6 composantes par les coefficients de corrélation dérivés de l'ACP. (L'indice est initialement distribué sur un intervalle de 1 à 5. Les valeurs s'élèvent avec le niveau de qualité). Score de performance de 0 à 100. Le score le plus élevé traduit la meilleure situation. Pour plus de détails se rapporter à la définition en anglais de l'indicateur.

Le tableau ci dessous retrace les scores de la banque des différents pays :

Pays	Afrique du sud	Algérie	Benin	Brésil	Chine	Egypte	Mali	Nigeria	Tunisie	Togo
score	85	25	45	60	100	49	35	31	33	26

Source : Banque mondiale, World Développement Indicateurs 2015.

Le taux de service

Le contrat avec l'acheteur est une promesse qu'il est nécessaire de respecter convenablement pour l'image de l'entreprise fournisseur. Il est essentiel de livrer le client dans les conditions prévues en fonction de la demande.

Le taux de service est le premier indicateur logistique. Il est l'objectif principal de toute entreprise soucieuse du respect de ses engagements envers ses clients. Le taux de service mesure la proportion des produits livrés à temps par rapport à tous ceux que les clients ont demandé à une date donnée (ou le nombre de commandes qui ont été honorées en quantité, qualité et délai par rapport au nombre total de commandes reçues).

Le calcul de cet indicateur de base est donc:

Taux de service= $T = \frac{\text{Quantité totale de produits livrés à temps}}{\text{Quantité commandée}} (\text{en}\%)$

L'indicateur de niveau de service reste cependant et avant tout un outil de gestion qui doit permettre à une entreprise de se positionner par rapport à la concurrence, par rapport aux

exigences de la clientèle et enfin par rapport à elle-même (le niveau de service a-t-il évolué positivement ou négativement depuis plusieurs mois ?).

Ce dernier peut se décliner tout au long de la chaîne logistique, chacun ayant des fournisseurs et des clients avec qui les relations de livraison peuvent se mesurer par des taux de service. Une fois que l'on a « construit » cet indicateur et que l'on peut le suivre régulièrement, on peut se fixer des objectifs d'amélioration, mais aussi analyser les mauvais résultats, en rechercher les causes et faire en sorte que cela ne se reproduise plus.

Cet indicateur peut donc être utilisé tout le long de la chaîne logistique pour le suivi :

- Des commandes que l'on expédie aux clients extérieurs,
- Des commandes internes à l'entreprise,
- Des commandes reçues en provenance des fournisseurs.

Pour améliorer l'efficacité du service clientèle, une méthode peut être utilisée : la méthode ABC qui a été développée initialement pour une cohérence à certaines données comptables en²⁵ les reliant entre elles autour du concept d'activité. La méthode consiste à éclater les activités de l'entreprise en tâches individuelles et coûts élémentaires, avec évaluation des ressources estimées pour chacune, puis à faire des regroupements selon des logiques de processus.

Ainsi, le domaine couvert par le supply chain, par nature transversal, se prête bien à cette démarche. Par exemple, il est très pertinent d'évaluer un coût total de traitement d'un client depuis la demande d'information initiale jusqu'à la phase poste-livraison et après-vente.

La logistique de cette approche tient dans le fait que certains produits sont plus rentables que d'autres. Par conséquent, l'entreprise doit maintenir les plus hauts niveaux de service clientèle pour les combinaisons les plus rentables de produits et/ou clients.

De même, pour évaluer le niveau de service que fournit une entreprise et déterminer des repères, il est intéressant de réaliser un audit du service clientèle (interne et externe).

Les délais

²⁵ LORINO Philips, « méthode et pratique de la performance » Edition les éditions d'organisations, Paris, 2003, P5.

Le délai est très important pour le vendeur comme pour le client, il est indispensable à respecter. En effet, non seulement les clients attendent un produit de qualité à un coût intéressant mais qui sera livré dans un délai optimal.

Suivant les produits, les secteurs, les pays, cette dimension du délai peut prendre une part prépondérante dans le choix qu'un client fait de son fournisseur.

Il existe le temps de réactivité, qui correspond au délai entre la demande de livraison et la livraison réelle.

Le temps d'écoulement quant à lui représente le temps de traversée des produits du point d'entrée au point de sortie d'un site.

C'est indispensable de définir et de mesurer ces temps.

Les coûts de stocks

Les stocks permettent la disponibilité des produits pour assurer les besoins des clients. Ces stocks sont multiples, ils sont constitués par l'ensemble des marchandises, des matières ou fournitures, des déchets, ils sont des produits finis, des produits en cours et des emballages commerciaux.

Toute fois, ces stocks présentent de graves inconvénients : ils sont à l'origine de coûts importants, et, de plus, ils ont des effets secondaires ennuyeux : ils rendent plus compliqués la gestion, et la détection des problèmes de qualité.

On ignore l'exactitude des coûts de stockage. En effet, il y a le coût des surfaces, des bâtiments utilisés pour le stockage, l'entretien de ces bâtiments, la main d'œuvre de manutention des stocks, les impôts, les risques de détérioration pendant le stockage.

Il y a tout d'abord : les coûts de détention des stocks comprenant d'une part, les frais de gestion des stocks avec :

- **Les coûts directs** : les immobilisations des locaux donnent lieu à des loyers ainsi qu'à des frais d'entretien ; le fonctionnement de l'entrepôt nécessite des services extérieurs (chauffage, éclairage, assurance, taxes...), les salaires et charges du personnel employé à la tenue des stocks, les coûts générés par la casse, les dégradations dues à l'usure du temps et aux conditions de stockage (humidité de l'entrepôt).

- **Les coûts indirects** : liés à l'intervention du service informatique pour les logiciels de gestion des stocks, du service comptable pour la tenue des comptes, du service du personnel pour le suivi des carrières des salariés des entrepôts.

Enfin, il y a également les coûts de rupture étant l'ensemble des conséquences dues à l'absence du produit au moment voulu. Ils peuvent être chiffrés par :

- Le manque à gagner engendré par la perte de chiffre d'affaires,
- Les pénalités de retard payées au client,
- Le surcoût de l'approvisionnement d'urgence,
- Le coût de la désorganisation, voire de l'arrêt des chaînes de fabrication.

Il est important de minimiser les stocks tout en évitant les ruptures.

Pour éviter une rupture de stock, qui serait dommageable au fonctionnement des chaînes de fabrication et à la livraison des clients, il faut prévoir un stock minimum ; c'est-à-dire la quantité de matières nécessaires pour ne pas connaître de rupture pendant la durée du réapprovisionnement.

Ce stock minimum se calcule de la manière suivante :²⁶

Stock minimum = consommation journalière du produit * (délai de livraison + délai de passation d'une commande).

Il existe deux méthodes afin de gérer des stocks avec efficacité :

***la méthode PARETO ou ABC**

C'est une méthode de classification des stocks en catégories A, B, C... la première étape est le tri des produits par niveau de chiffres d'affaires ou de préférence par leur contribution à la rentabilité de l'entreprise si les données sont disponibles. La seconde étape consiste à vérifier la différence entre articles à faible ou haut volume de transaction.

Il peut ainsi en découler par exemple que pour certains articles (A), leurs niveaux de stock doit être revu journallement ou en continu car ils constituent un gros pourcentage des ventes ; que pour d'autres (B) une revue hebdomadaire sera suffisante...

²⁶ KHEMAKHEM, (A) : « la dynamique de contrôle de gestion », Edition DUNOD, Paris, 1992, P311.

Dans le domaine de la gestion des stocks, on peut affirmer qu'environ 20% des articles en stock représente 80% de la valeur monétaire de ce même stock. Il s'agira alors de grouper les articles selon leur importance.

***L'analyse prévisionnelle**

La prévision des ventes de chaque produit est un élément important de la gestion des stocks. Plusieurs approches existent : envoi de questionnaires, réalisation d'interviews téléphoniques et personnelles pour pressentir les intentions d'achat de la clientèle, faire appel à des experts, des vendeurs de terrain... Toutefois, la plupart des entreprises prévoient leurs ventes sur base des données du passé.

Le coût des flux

Il s'agit de coût de manutention, de gestion administrative, de flux de marchandises... On peut distinguer les flux amont, les flux aval.

Il y a tout d'abord les coûts d'approvisionnement qui correspondent aux frais engagés pour :

-Négocier auprès du fournisseur

La mise au point des spécifications techniques et des conditions financières de la commande nécessite d'y consacrer du temps : frais de manutention. Il est donc important de déterminer les frais moyens de passation d'une commande.

-Le cycle de commande

Celui-ci correspond au temps écoulé à partir de la passation de commande par le client

Jusqu'au moment où il prend livraison complète du produit. Il y a donc 6 étapes :

Préparation de la commande, réception et enregistrement de la commande, processus de préparation, entreposage, manutention, emballage, transport de la commande, livraison et déchargement de la commande entre les mains du client. Le cycle total prend en moyenne 13 jours (de 5 à 21 jours !). Cependant, cette variabilité du cycle de commande peut poser problème car elle implique une augmentation des stocks de sécurité ! Donc des frais.

Il est donc nécessaire pour chaque fournisseur de connaître la durée du cycle de commande et le pourcentage de commande complètement livrée par rapport à l'ensemble des commandes de chaque fournisseur : c'est le taux de performance des commandes.

-la réception de la marchandise

Il faut manutentionner et contrôler la conformité de la livraison.

C'est pourquoi des indicateurs doivent être définis pour les coûts de manutention.

Il y a ensuite les coûts d'expédition qui comprennent :

-frais de manutention

Ils représentent les coûts de préparation de commande à livrer (mise en colis, palettes) et de chargement des livraisons.

-les coûts de transport

Le taux de remplissage des unités de transport et le coût du transport en lui-même doivent être définis et mesurés.

Ces coûts de transport doivent être identifiés par segments : par fournisseur, par client, par mode de transport, par prestataire de service, par produit...

Vers l'excellence logistique

Pour évaluer les performances logistiques d'une entreprise, plusieurs composantes basiques doivent être sondées :²⁷

- L'établissement de liens solides avec les clients fondés sur la compréhension des besoins mutuels (nécessite de l'audit du service clientèle),
- La mise en œuvre d'un puissant partenariat fournisseur,
- L'existence d'une planification logistique à long terme,
- La mise en place de programmes d'amélioration continue de la qualité,
- L'implication et la mobilisation du personnel dans ces processus,
- L'utilisation de système d'information comme aide à la coordination intra et inter organisationnelle,
- Le recours actif à des indicateurs de performance au niveau des coûts et de la qualité de service.

Les entreprises leaders sur le plan logistique apparaissent plus réactives et en meilleure posture sur le marché pour deux raisons principales :

²⁷ KHEMAKHEM, (A) : « la dynamique de contrôle de gestion », Edition DUNOD, Paris, 1992, P311.

- Elles utilisent plus largement les techniques avancées de contrôle de gestion logistique (ABC...). De ce fait, elles connaissent la réalité de leurs coûts logistiques et sont capables de cibler leurs efforts et leurs plans de progrès.

- Bien plus que les autres, elles acceptent la remise en cause permanente de leur organisation.

Que ce soit en remettant tout à plat périodiquement ou en observant finement les pratiques et les performances de la concurrence ou des secteurs d'activités voisins (ce qui s'appelle faire du benchmarking).

Conclusion

L'utilité de ces indicateurs de performance est indispensable pour les opérations de la chaîne d'approvisionnement, de ce fait leur amélioration peut avoir des effets positifs. Les clients qui sont livrés à temps, dans le meilleur délai et à moindre coût, ceci est la raison qu'il y a une bonne qualité de logistique et des infrastructures, le commerce international est plus rapide dans les pays riches, c'est parce qu'il y a des moyens de transports plus efficaces et les routes ne sont pas dégradées et l'environnement est stable. Ils sont les clés de la réussite d'une chaîne logistique. Nous ne pouvons pas limiter la performance d'une chaîne logistique à un simple transport efficace car cela est plus large, alors que le transport est un atout parmi ceux de la logistique.

Chapitre3 : commerce extérieur et performance logistique au niveau du Mali

Introduction

Le commerce extérieur du mali a vu une forte évolution depuis son indépendance a nos jours du fait des nouveau moyen de transport et aussi les moyens de paiement qui existent sous divers formes , l intégration du pays a certains communautés économique et commerciale ont fait l explosion des exportations et importations des marchandises .

Le Mali est un pays très grands qui se situe au centre des échanges commerciaux ²⁸transsahariens du fait qu'elle fait frontière avec des pays qui bénéficie de la méditerranéen comme l Algérie, la Mauritanie, la guinée Conakry, le Sénégal, et aussi la cote d ivoire.

Depuis 1989, le commerce extérieur du Mali comprend deux régimes : le régime de la libéralisation des échanges et le régime de la prohibition. La libéralisation des échanges est maintenant considérée comme source de convergence et un élément clé pour l'élaboration de stratégies de développements. Il faut savoir qu'un nombre important d'organisations internationales incitent les pays à libéraliser leurs échanges commerciaux. Pour certaines d'entre elles, comme le Fond Monétaire International et la Banque Mondiale, la libéralisation des politiques commerciales est souvent une condition majeure à l'octroi d'aide financière ou d'assistance économique pour les pays en voie de développement.

Plusieurs pays d'Afrique sub-saharienne ont souscrits dans les années 1980 à de telles politiques dans le cadre des accords du GATT, des programmes d'ajustement structurel et d'accords régionaux. Afin de se prémunir contre la fragilisation commerciale et l'exclusion économique qui guettent tous les pays en développement pris isolément, le Mali a pris part à une politique de regroupement et d'intégration économique qui l'on conduit à adhérer à divers groupements dont notamment l'Union Économique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA), la Communauté Économique des États de l'Afrique de L'Ouest (CEDEAO), l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), les accords bilatéraux et multilatéraux de coopération.

Selon la banque Mondial le Mali a une économie transparente et ouverte auquel le commerce extérieur a un taux environ de 65% du produit intérieur brut (PIB) du pays. Les droits de douane sont relativement faibles (le taux de droit moyen appliqué est de 10 %) et il existe très

²⁸Amadou Diop et Abdoulaye Guindo, Analyse de l'évolution du commerce extérieur du mali , Maitrise en science économique option : Gestion, page7,2004-2009

peu d'obstacles juridiques ou réglementaires au commerce. Le Mali exporte principalement de l'or (72,9% des exportations totales en 2019, COMTRADE), du coton (11,6 %), des animaux vivants et des engrais ; important principalement des huiles de pétrole (27% des importations totales), du ciment (4%), des médicaments et des appareils électriques.

Le Mali a intégré les communautés économiques dont l'objectif est de réduire les barrières commerciales par la création d'un marché commun. L'un des premiers objectifs du Mali est d'atteindre l'autosuffisance en matière de production céréalière et d'être les principaux fournisseurs de céréales en Afrique de l'Ouest. Bien que les résultats à l'époque étaient satisfaisants mais le Mali n'est pas encore devenu exportateur net de céréales. Cependant la production du coton a augmenté au cours des dernières campagnes agricoles, permettant à mon pays de devenir le plus grand producteur de coton en Afrique. L'adoption de sanctions économiques par la CEDEAO et l'UEMOA début 2022, notamment un embargo commercial et financier et la fermeture des frontières, pourrait avoir un impact négatif sur le commerce. L'essentiel des exportations du Mali est destiné à l'Afrique du Sud (36,5 % des exportations totales), suivie de la Suisse (35,6 %), du Bangladesh (7,1 %), de la Côte d'Ivoire (4,2 %) et du Burkina Faso (2,8 %). Le Sénégal (qui représente 22,5 % des importations totales du Mali) est le principal fournisseur, suivi de la Chine (15,8 %), de la Côte d'Ivoire (10,6 %) et de la France (7,9 %) (Comtrade, dernières données disponibles).

La balance commerciale du Mali est structurellement déficitaire et largement dépendante des cours des matières premières. Selon les chiffres de l'OMC, en 2020, les exportations de marchandises du pays sont passées à 3,92 milliards USD (contre 3,68 milliards USD en 2019), tandis que les importations de marchandises ont diminué à 4,88 milliards USD (contre 5,13 milliards USD). Le Mali est également un importateur net de services : la valeur des importations de services commerciaux s'est élevée à 1,61 milliard USD, contre 542 millions USD pour les exportations. Selon le gouvernement malien, malgré une production de coton plus élevée attendue en 2022, la baisse des prix de l'or contribuera à la détérioration de la balance commerciale. La facture des importations restera importante, du fait de la reprise de la demande intérieure et des prix élevés de l'énergie (Coface).²⁹

²⁹ : <https://m.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/explorer/mali/profil> consulté en avril 2024

Du commerce international au Mali

Le Mali est très riche en sous sol bien évidemment il exporte des produits de nature première. Le Mali est le premier pays en Afrique concernant le coton ,troisième concernant l or, l élevage est très demandé dans le commerce extérieur du pays. Le Mali importe en retour des produits manufacturiers comme les automobiles, les électroménagers, etc....

1 La situation macroéconomique au mali

Le Mali est un pays d une superficie de 1 238 241 km² qui compte environ 22 millions d habitants en 2022 selon la banque mondiale, cette population est inégalement reparti sur le territoire ,Bamako la capitale compte elle seule compte près de 3 millions d habitants, nous voyons que la population est très concentre au Sud plus qu' au Nord cela est certainement du au manque des hôpitaux et des écoles au Nord de la région et du manque d'emploi puisque les entreprises industrielles et commerciales sont majoritairement au Sud du pays.

La croissance du PIB a été résiliente en dépit des nombreux chocs que le pays a subis en 2022 y compris les sanctions de la CEDEAO, l'inflation alimentaire et les attaques de parasites affectant la production cotonnière.

La banque mondiale estime que la croissance a atteint un niveau de 1,8 pourcentage en 2022(Ce chiffre reste inférieur à l'estimation de 3,7 pourcent de l'Institut national des statistiques. sur la base de cette estimation et de la croissance démographique du Mali, la Banque mondiale estime que le revenu par tête a baissé de 0.9 pourcent entraînant une hausse de la pauvreté tout en ralentissant le processus d'assainissement budgétaire.

La croissance résiliente a été soutenue par la reprise de l'agriculture vivrière en comparaison des niveaux exceptionnellement bas de 2021, ainsi que par la résilience des secteurs de l'or, du commerce et des télécommunications. En revanche, l'agriculture d'exportation : la production de coton a diminué de 30 pourcent à peu près, en raison d'infestations parasitaires et des effets combinés de l'embargo de la CEDEAO et de l'invasion de l'Ukraine par la Russie sur les coûts et la disponibilité des engrais.

L'inflation annuelle moyenne a augmenté pour atteindre 9,7 pourcent en 2022 (3.9 pourcent en 2021), principalement sous l'effet de l'inflation alimentaire, qui s'est accélérée pour atteindre 13,9 pourcent en raison de la crise sécuritaire qui a entraîné les déplacements des agriculteurs, des sanctions de la CEDEAO qui ont perturbé les réseaux commerciaux et des prix élevés des denrées alimentaires sur le marché mondial.

Pour contrer l'inflation dans l'ensemble des pays de l'UEMOA, la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) a relevé les taux d'intérêt directeurs de 75 points de base cumulés en 2022 (à 2,75 % pour les appels de fonds et à 4,75% pour la facilité de prêt marginal). Les réserves internationales de la BCEAO ont chuté à 4,4 mois d'importations à la fin de 2022, contre 5,8 mois à la fin de 2021. Dans le même temps, l'inflation dans la zone UEMOA a fortement augmenté pour atteindre 7 % (glissement annuel) en décembre 2022, sous l'effet des coûts des denrées alimentaires et de l'énergie. Pour ramener l'inflation dans sa fourchette cible de 1 à 3 % et ancrer les anticipations d'inflation, la BCEAO a relevé les taux directeurs trois fois à hauteur de 25 points de base plus précisément en juin, septembre et décembre.

Le déficit budgétaire s'est stabilisé à un niveau élevé de 5 % du PIB en 2022.

Après avoir diminué en raison des sanctions, les recettes fiscales se sont redressées au cours du second semestre 2022 et ont augmenté de 1 % sur l'année malgré les dépenses (allègements) fiscales (aux) sur le carburant (Allègements à hauteur d'1,9 % du PIB en forme d'abandon des droits d'accise sur le carburant et des recettes douanières sur les produits pétroliers). Dans le même temps, les dépenses liées aux salaires (8 % du PIB) et à la sécurité (6,2 % du PIB) ont augmenté en 2022, au détriment de l'investissement public (4,3 % du PIB). L'accès au financement extérieur étant limité, le déficit budgétaire a été principalement financé par des emprunts coûteux sur le marché régional (UEMOA Titre).

La mobilisation des recettes intérieures est entravée par des dépenses fiscales coûteuses et inefficaces. Les exonérations de TVA sur certains produits vont au-delà de celles autorisées par les directives de l'UEMOA. D'autres dépenses fiscales coûteuses comprennent des exonérations de TVA ad hoc par projet dans le cadre d'accords d'établissement ou des exonérations de taxes d'accise (TIPP) sur les importations de pétrole dans le secteur minier. La rationalisation de ces dépenses fiscales contribuera à augmenter les recettes tout en soutenant l'efficacité économique.

L'accumulation de la dette publique totale (pourcentage du PIB) s'est accélérée en 2022 en raison de l'augmentation des besoins de financement. À la fin de 2022, le stock total de la dette publique du Mali est estimé à environ 55,2 % du PIB contre 52 % du PIB à la fin de 2021. La dette publique extérieure a légèrement diminué, passant de 29,3 % du PIB à la fin de 2021 à 28,5 % du PIB à la fin de 2022, à la suite de la réduction des nouveaux financements extérieurs, tandis que la dette intérieure a atteint 26,7 % du PIB en 2022.

La dette intérieure a fortement augmenté ces dernières années et alimente les vulnérabilités de la dette avec des risques de refinancement. La dette intérieure a augmenté de 9,2 points de pourcentage du PIB entre 2020 et 2022, ce qui a entraîné une augmentation des coûts annuels du service de la dette (augmentation de 0,5 point de pourcentage du PIB en 2020–2022). Compte tenu des options limitées de financement extérieur à moyen terme, le Mali continuera à s'appuyer principalement sur le financement intérieur provenant du marché régional de la dette en 2023–2024. Le gouvernement a adopté en 2022 un programme ambitieux d'émissions d'instruments de financement à plus longue échéance, qui nécessitera de gros efforts de communication avec le marché.

La croissance est de 0,4 pourcent en 2023 sur l'ensemble de l'exercice, hors de l'agriculture nous enregistrons 1,6 pourcent malgré cela, elle reste positive ce qui signifie un bon signe pour l'économie du pays même si l'état de ce dernier est très critique. Nous espérons qu'elle atteindra un niveau supérieur que celui en 2024-2025 soutenue par une reprise de l'agriculture et des services.

La région du Sahel est l'une des plus vulnérables au changement climatique et présente des taux de pauvreté parmi les plus élevés au monde. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), la plupart des scénarios climatiques montrent que les températures au Sahel augmenteront d'au moins 2°C entre 2021 et 2040, tandis que les précipitations deviendront plus irrégulières. La CCDR Sahel (qui couvre le Burkina Faso, le Tchad, le Mali, la Mauritanie et le Niger) prévoit que d'ici 2050, le PIB annuel des cinq pays sera réduit de 7 à 12 % et que 13,5 millions de pauvres supplémentaires seront touchés par les chocs liés au changement climatique si des investissements urgents dans l'adaptation au climat ne sont pas réalisés. Le PIB annuel du Mali pourrait être réduit de 10,7 % en raison du changement climatique d'ici 2050.

Le Mali a déjà été sévèrement exposé aux sécheresses récurrentes, aux inondations et aux invasions acridiennes, avec des impacts économiques et sociaux majeurs.

Entre 1970 et 2020, le Mali a subi au moins 40 chocs majeurs. La sécheresse, par exemple, aurait touché environ 400 000 personnes par an et réduit les revenus agricoles liés

Aux récoltes de 9,5 millions de dollars par an. Les infestations acridiennes de 1985–1988 et 2003–2005 ont détruit des millions d'hectares de cultures, mais l'impact sur les populations n'a pas été mesuré.

Les sanctions économiques et financiers imposés par la CEDEAO et UEMOA sur le Mali en début juillet 2022 n'ont eu que des effets négatifs sur le commerce extérieur car le pays s'approvisionne en transport maritime par ces pays voisins qui font partie de ces communautés économiques, le seul pays qui est resté ouvert était la Mauritanie qui ne fait pas partie de la CEDEAO et de l'UEMOA. Malgré que le pays soit un territoire enclavé, il reste ouvert au commerce international. Le pays exporte divers produits : les produits miniers vers les pays comme la France et les émirats, sans oublier qu'avant l'arrivée de la transition l'or du Mali était exploité et raffiné par une société française, les parts de partage étaient de 75/100 pour la société et 15/100 pour le gouvernement malien. Mais aujourd'hui avec la société malienne c'est 50/50 pour deux parts. L'or est l'une des principales sources de revenu du gouvernement.

L'agriculture est très exploitée sur le territoire car le pays en dépend même s'il ne satisfait pas la demande totale du pays : le Mali cultive divers produits tels le riz, le mil, le maïs, le sorgho, le haricot, la mangue etc..... Surtout il faut savoir que la mangue est très demandée à l'extérieur pour une transformation industrielle car le pays manque d'usine de transformation même si il y a quelques usines qui transforment la mangue mais ces dernières n'arrivent pas à satisfaire la demande totale de la population.

L'élevage dans le pays est très divers mais le bétail reste la principale dans ce secteur même s'il existe beaucoup, depuis la crise de 2012 l'élevage a connu des difficultés par rapport au terrorisme car les éleveurs se sont déplacés vers les grandes villes par peur de mépris envers eux et leur bétails.

Le Nord du pays qui est confronté au problème de terrorisme importe et exporte des produits vers l'Algérie plus précisément la région de Tamanrasset où le troc se fait entre les produits Algériens et Maliens. Nous pouvons dire cette région n'est pas totalement affectée par les sanctions de la CEDEAO car les produits viennent de l'Algérie. De ce fait le Nord et le Sud y a une grande distance en plus le manque d'infrastructure sur le trajet vers le Nord et l'insécurité qui règne sur la route, les commerçants ont très peur, c'est pour cela il existe une liaison entre Tamanrasset et le Nord du Mali.

2La situation politique au Mali

Depuis la crise de 2012 le Mali a connu des moments difficiles dans sa politico-social, cependant l'accord d'Alger de 2015 qui a été signé en faveur du gouvernement et des mouvements armés à amener un cessez le feu, le pays a connu trois gouvernements avant la transition, donc un élu démocratiquement.

La mesure de suspension des activités des partis politiques intervient dans un contexte marqué³⁰ par le débat politique sur la fin de la Transition.

Les autorités avaient proposé un chronogramme de 24 mois à partir du 26 mars 2022 pour organiser une présidentielle afin de transmettre le pouvoir aux civils.

Dans une déclaration signée le 31 mars, un regroupement de partis politiques et d'acteurs associatifs annonce avoir acté la fin de la Transition conformément au décret présidentiel du 06 juin 2022 et lance un appel pour un retour à l'ordre constitutionnel.

Ce décret fixait la durée de la Transition à 24 mois, à compter du 26 mars 2022, après des négociations intenses avec la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Certains acteurs de la vie politique malienne ont proposé une transition civile qui devrait aboutir à une élection présidentielle consensuelle.

D'autres ont demandé à la Cour constitutionnelle de constater cette situation et d'en tirer toutes les conséquences.

3Evolution du commerce extérieur du Mali durant l'année 2019 a 2023

Durant cette année le commerce du pays a connu une croissance parmi les trois premiers trimestres, ils sont évalués en centaine de milliards de FCFA.

Le commerce extérieur du Mali a progressivement augmenté durant cette période malgré l'arrivée de Covid19 qui a fermé certaines frontières à certains pays. En 2019 il représentait 64 pourcent du PIB contre 69% en 2022. L'importation et l'exportation des biens ont considérablement évolué, l'exportation des biens représentait 5134 Millions de dollars contre 8364 millions de dollars et l'importation des biens s'élevait à 2246 millions contre 2205 millions en 2022. L'importation des service durant la période 2019 a 2022 est passé de 2246 a 2205 millions et les exportations sont passées de 767 a 371 a cette période. Cependant la balance commerciale est négative en 2019, elle représentait -638 millions avant qu'elle atteint 504 million en 2020 et se décline de plus à un niveau négatif de 305 millions de dollars en 2021(Tableau4).

³⁰ <https://www.bbc.com/afrique/articles/crgy5jvy5wvo.amp> consulté le 14 Avril 2024 ;

Tableau 4 : Indicateur du commerce extérieur durant l'Année 2019 a 2023 (en millions de dollars et en pourcentage)

Indicateur du commerce extérieur	2019	2020	2021	2022	2023
Importation des biens (millions USD)	5.134	5.107	6.296	8.456	8.364
Exportation des biens (millions USD)	3.675	4.794	4.858	5.046	5.321
Importation des services (millions USD)	2.246	2.049	2.433	2.205	n/a
Exportation des services (millions USD)	767	402	523	371	n/a
Importation des biens et services (millions USD)	6	-3	14	4	n/a
Exportation des biens et services (millions USD)	2	0	-1	4	n/a
Balance commercial, hors services (millions USD)	-638	504	-305	n/a	n/a
Commerce extérieur (en pourcentage)	64	67	67	69	n/a
IMP des B/S (en pourcent)	38	36	39	40	n/a
Exportation des biens et services(en pourcentage)	26	31	28	29	n/a

Source : OMC-Organisation Mondial du Commerce ; Banque Mondial

Le Mali échange avec plusieurs pays dans le tableau ci-dessous nous allons citer certains partenaires principaux avec lequel le Mali a des échanges commerciaux. Ce commerce au delà des frontières fait entrer et sortir divers produits dans le pays, cela peut être des produits

Minéraux, alimentaires, ou encore manufactures. Le Mali importe des marchandises à travers ces pays : L’Afrique du sud, Suisse, Bangladesh, Cote d’ivoire, Burkina Faso. Il exporte aussi des marchandises vers ces pays : Sénégal, Cote d’ivoire, Chine, France, Inde (Tableau7).

Tableau 5 : principaux partenaires en 2019 (en pourcentage)

Principaux clients	2019
Afrique du sud	36,5
Suisse	35,6
Bangladesh	7,1
Cote d’ivoire	4,2
Burkina Faso	2,8

Principaux fournisseurs	2019
Sénégal	22,5
Chine	15,8
Cote d’ivoire	10,6
France	7,9
Inde	3,1

Source : Comtrade

Durant l’année 2019 le Mali a échangé divers produits sur lequel se base sa balance commerciale, cette dernière demeure déficitaire au cours de ces années passées. Les produits tel que l’Or qui occupe une grande place dans les produits exportés depuis 2019, le Coton qui occupe la deuxième place, Il expédie aussi des Animaux vivant de l’espèce bovine etc.(Tableau8).

Le Mali importe des produits tels qu'huile de pétrole qui fait de la première place, ciment hydraulique et des médicaments etc.....(Tableau8).

Tableau 6 : principaux produits échangés en 2019 (en pourcentage)

3,6 milliards de produits exportés	2019
Or, y.c. l'or platiné, sous forme brutes ou.....	72,9
Coton, cardé, peigné	11,6
Animaux vivant de l'espèce bovine	4,1
Animaux vivant des espèces ovine ou caprine	1,6
Engrais minéraux ou chimiques contenant deux ou.....	1,2

5,1 Milliards de produits importés	2019
Huile de pétrole ou de minéraux bitumineux.....	27,0
Ciments hydrauliques, y.c les ciments non-pulv...	4,0
Médicaments (a l'excl. des produits du num 3002,...	3,8
Postes téléphoniques d'usagers, y.c. les tel	2,1
Froment (blé) et méteil	1,9

Source : Comtrade

³¹3.1Exportation et importation durant³² le 1^{er} trimestre 2023 et le 4eme trimestre 2022

Les exportations globales sont ressorties à 550,780 milliards FCFA au 1er trimestre 2023 contre 747,205 milliards FCFA au 4eme trimestre 2022, soit une diminution de 26,29%. Cette contraction est due principalement à la baisse d'exportation des : Autres produits semi-

³¹ https://www.instat-mali.org/laravel-filemanager/files/shares/pub/cmex-ctci1t23_pub.pdf consulté le 14 Avril 2024 ;

³² Institut national de la statistique(INSTAT), 1^{er} trimestre 2023, publiée en juillet 2023.

manufacturés (-55,90%), Machines et matériel de transport (-51,51%), Textiles (-42,38%), Combustibles et produits des industries extractives (-38,27%), Articles et transactions non classés ailleurs dans la CTCI (-31,21%), Fer et acier (-0,81%).

Par division, les principaux produits exportés, au cours du 1er trimestre 2023 sont : Or, à usage non monétaire (à l'exclusion des minerais et concentrés d'or) 459,099 milliards de FCFA, soit 83,35% du total, Animaux vivants autres que ceux figurant dans la division 03 35,867 milliards de FCFA avec une part de 6,51%, Engrais (autres que ceux du groupe 272) 6,743 milliards de FCFA, soit 1,22% de l'ensemble, Pétrole, produits dérivés du pétrole et produits connexes 5,894 milliards de FCFA avec une part de 1,07%.

Les principaux pays clients du Mali selon la part dans les exportations totales du 1er trimestre 2023 sont : l'Afrique du Sud (38,55%), la Suisse (34,40%), l'Australie (9,35%), la Côte d'Ivoire (3,96%), le Sénégal (3,49%), Burkina Faso (2,09%).

S'agissant du classement des principales zones de destination des exportations du Mali, la SADC vient en tête avec 212, 226 milliards de FCFA, suivie de la CEDEAO avec 62 ,555 milliards de FCFA, de l'UEMOA (53, 629 milliards de FCFA) de l'Union Européenne (10,774 milliards de FCFA), de l'ALENA (Accord de Libre-échange Nord-Américain) (2,109 milliards de FCFA) et de la CEMAC (0,19 milliard de FCFA).

Au 1er trimestre 2023, les importations sont évaluées à 852,510 milliards de FCFA contre 999,041 milliards au 4eme trimestre 2022, soit une diminution de 14,67%. Cette baisse est imputable surtout au reflux des importations de Fer et acier (- 40,16%), de Produits agricoles (-38,36%), de Machines et matériel de transport (-35,85%), de Vêtements (-32,13%), d'Autres produits semi-manufacturés (-27,18%), d'Autres articles manufacturés (-26,61%), de Produits chimiques (- 0,64%). Les principaux produits importés par division au cours du 1er trimestre 2023 sont : Pétrole, produits dérivés du pétrole et produits connexes d'une valeur de 277,830 milliards de FCFA, soit 32,59% du total des importations, Articles minéraux non métalliques manufactures, n.d.a. 56, 155 milliards de FCFA, soit 6,59%, Engrais (autres que ceux du groupe 272) d'une valeur de 55,046 milliards de FCFA (6,46%).

En ce qui concerne les importations de denrées de première nécessité entre le 1er trimestre de l'année 2023 et celui du 4eme trimestre 2022, elles ont connu une diminution imputable à la baisse d'importation de Céréales et préparations à base de céréales (-27,65%), de Produits laitiers et œufs d'oiseaux (-27,44%), de Sucres, préparations à base de sucre et miel (- 17,88%).

Les principaux pays fournisseurs du Mali selon la part dans les importations totales du 1er trimestre 2023 sont : le Sénégal (21,60%), la Cote d'ivoire (19,36%), la Chine (12,75%), la France (5,57%) ; l'Inde (5,03%) ; la Finlande (3,80%).

Les principales zones d'approvisionnement du Mali sont : la CEDEAO avec 396,315 milliards de FCFA dont l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) avec 376,998 milliards de FCFA, les pays membres de l'Union Européenne (141,143 milliards de FCFA) , l'ALENA (Accord de libre-échange nord-américain) avec 25,796 milliards de FCFA ; la SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe) (14,868 milliards de FCFA), la CEMAC (Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale) avec 0,74 milliard de FCFA.

³³**3.2 Exportation et importation durant le 2eme trimestre 2023**

Au deuxième trimestre 2023, les importations sont évaluées à 995,784 milliards de FCFA contre 846,474 milliards au premier trimestre de la même année, soit une variation de 17,64%. Les importations ont augmenté principalement grâce à un fort relèvement de part de certaines divisions (l'Accord sur l'agriculture de l'Organisation Mondiale du Commerce) comme Combustibles et produits des industries extractives 33,98% ; Machines et matériel de transport 17,63% ; Produits chimiques 16,32%, Produits agricoles 14,18%, Autres produits semi-manufacturés 9,49% et Autres articles manufacturés 3,47%.

Les principales divisions de la CTICI de produits importés au cours du deuxième trimestre de l'année 2023 ont été : Pétrole, produits dérivés du pétrole et produits connexes 32,93% du total des importations ; Céréales et préparations à base de céréales 6,74% ; Articles minéraux non métalliques manufactures, n.d.a. 6,07% ; Engrais (autres que ceux du groupe 272) 4,98% ; Véhicules routiers (y compris les véhicules à coussin d'air) 4,88%.

Concernant les denrées de première nécessité, entre le deuxième et le premier trimestre de l'année 2023, les importations ont augmenté de 29,94% en Céréales et préparations à base de céréales et elles ont diminué de moins 39,89% en Sucres, préparations à base de sucre et miel.

Les principaux pays fournisseurs du Mali durant le deuxième trimestre 2023 sont : le Sénégal 221,067 milliards de FCFA, la Cote d'ivoire 164,436 milliards de FCFA, la Chine 134,200 milliards de FCFA, la France 67,349 milliards de FCFA.

³³ https://www.instat-mali.org/laravel-filemanager/files/shares/pub/cmex-ctci2t23_pub.pdf consulte le 14 Avril 2024

Les exportations globales sont ressorties à 550,735 milliards au deuxième trimestre 2023 contre 550,454 milliards au premier trimestre de la même année, soit une variation de 0,05%. La division Articles et transactions non classés ailleurs domine les exportations avec une part de 85,96%. Elle est suivie respectivement des Produits chimiques 4,14%, Machines et matériel de transport 3,67% et des Produits agricoles 3,09%.

Les principales divisions de la CTCI de produits exportés au cours du deuxième trimestre 2023 ont été : Or, à usage non monétaire (à l'exclusion des minerais et concentrés d'or) 85,91% % du total des exportations ; Engrais (autres que ceux du groupe 272) 3,25% ; Légumes et fruits 1,92% ; Machines et appareils spécialisés pour industries particulières 1,20% %.

Les principaux pays clients du Mali durant le deuxième trimestre de 2023 sont : l'Afrique du Sud 252,952 milliards de FCFA, la Suisse 160,195 milliards de FCFA l'Australie 53,008 milliards de FCFA, Burkina Faso 17,192 milliards de FCFA, la Côte d'Ivoire 10,134 milliards de FCFA. S'agissant des principales zones d'intégration fournies par le Mali, ACP est la première avec une part de 33,42%, suivie respectivement de la SADC 28,97%, l'AELE 18,13%, de la CEAP 6,95%, de la CEDEAO 4,16%, et de l'UEMOA 3,73%.

Au deuxième trimestre 2023, le solde commercial s'est détérioré passant de -296,02 milliards à -445,049 milliards. Le taux de couverture est passé de 65% au premier trimestre 2023 à 55% au deuxième trimestre de la même année.

³⁴**3.3Exportation et Importation durant le trimestre 3 de l'année 2023**

Au troisième trimestre 2023, les importations sont évaluées à 953,927 milliards de FCFA contre 995,784 milliards au premier trimestre de la même année, soit une variation négative de 4,20%. Les Combustibles et produits des industries extractives dominent les importations avec une part de 32,65% suivi les Machines et matériel de transport 21,17%.

Les principales divisions de la CTCI de produits importés au cours du troisième trimestre de l'année 2023 ont été : Pétrole, produits dérivés du pétrole et produits connexes 31,35% du total des importations ; Articles minéraux non métalliques manufactures, n.d.a. 6,68% ; Machines et appareils électriques, n.d.a., et leurs parties et pièces détachées électriques (y compris les équivalents non électriques, n.d.a., de machines et appareils électriques à usage

³⁴ https://www.instat-mali.org/laravel-filemanager/files/shares/pub/cmex-ctci3t23_pub.pdf consulte le 14 Avril 2024

domestique) 5,66% ; Céréales et préparations à base de céréales 5,56% ; Machines et appareils spécialisés pour industries particulières 5,12%

Concernant les denrées de première nécessité, entre le troisième et le deuxième trimestre de l'année 2023, les importations ont diminué de 20,97% en Céréales et préparations à base de céréales et elles ont augmenté en Sucres, préparations à base de sucre et miel.

Les principaux pays fournisseurs du Mali durant le troisième trimestre 2023 sont : la Côte d'Ivoire 226,422 milliards de FCFA, le Sénégal 154,752 milliards de FCFA, la Chine 137,515 milliards de FCFA, la France 64,197 milliards de FCFA.

Les exportations globales sont ressorties à 621,276 milliards au troisième trimestre 2023 contre 550,735 milliards au deuxième trimestre de la même année, soit une variation de 12,81%. La division des Articles et transactions non classés ailleurs dans la CTCI domine les exportations avec une part de 77,99%. Elle est suivie respectivement des, Machines et matériel de transport 8,64%, des Produits agricoles 6,38%, des Combustibles et produits des industries extractives 3,34% et des produits chimiques 2,15%.

Les principales divisions de la CTCI de produits exportés au cours du troisième trimestre 2023 ont été : Or, à usage non monétaire (à l'exclusion des minerais et concentrés d'or) 77,32 % du total des exportations ; Véhicules routiers (y compris les véhicules à coussin d'air) 5,67% ; Animaux vivants autres que ceux figurant dans la division 03 (4,27%) ; Pétrole, produits dérivés du pétrole et produits connexes 2,74% ; Machines et appareils spécialisés pour industries particulières 1,57%.

Les principaux pays clients du Mali durant le troisième sont : l'Afrique du Sud 252 ,952 milliards de FCFA, la Suisse 160, 195 milliards de FCFA l'Australie 53,008 milliards de FCFA, Burkina Faso 17,192 milliards de FCFA, la Côte d'Ivoire 10,134 milliards de FCFA.

S'agissant des principales zones d'intégration fournies par le Mali, ACP est la première avec une part de 36,50%, suivie respectivement de la SADC 25,47%, l'AELE 12,58%, de la CEDEAO 9,48%, de l'UEMOA 7,85% et de la CEAP 4,67%.

Les exportations globales sont ressorties à 621,276 milliards au troisième trimestre 2023 contre 550,735 milliards au deuxième trimestre de la même année, soit une variation de 12,81%. La division des Articles et transactions non classés ailleurs dans la CTCI domine les exportations avec une part de 77,99%. Elle est suivie respectivement des, Machines et matériel de transport 8,64%, des Produits agricoles 6,38%, des Combustibles et produits des industries extractives 3,34% et des produits chimiques 2,15%.

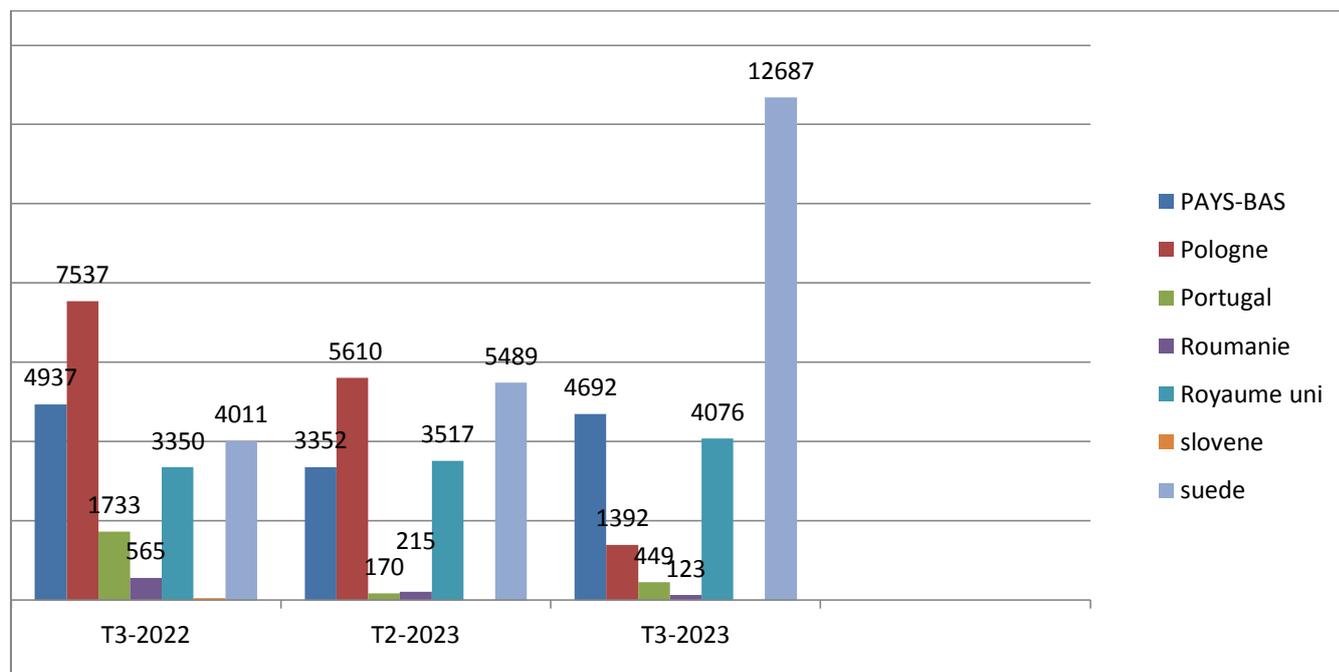
Les principales divisions de la CTCI de produits exportés au cours du troisième trimestre 2023 ont été : Or, à usage non monétaire (à l'exclusion des minerais et concentrés d'or) 77,32 % du total des exportations ; Véhicules routiers (y compris les véhicules a coussin d'air) 5,67% ; Animaux vivants autres que ceux figurant dans la division 03 (4,27%) ; Pétrole, produits dérivés du pétrole et produits connexes 2,74% ; Machines et appareils spécialisés pour industries particulières 1,57%.

³⁵Les principaux pays clients du Mali durant le troisième trimestre de 2023 sont : l'Afrique du Sud 252 ,952 milliards de FCFA, la Suisse 160, 195 milliards de FCFA l'Australie 53,008 milliards de FCFA, Burkina Faso 17,192 milliards de FCFA, la Côte d'Ivoire 10,134 milliards de FCFA.

S'agissant des principales zones d'intégration fournies par le Mali, ACP est la première avec une part de 36,50%, suivie respectivement de la SADC 25,47%, l'AELE 12,58%, de la CEDEAO 9,48%, de l'UEMOA 7,85% et de la CEAP 4,67%.

Au troisième trimestre 2023, le solde commercial s'est détérioré passant de -445,049 milliards à -332,651 milliards. Le taux de couverture est passé de 55% du deuxième trimestre 2023 à 65% au troisième trimestre de la même année.

Figure 3 Statistiques trimestrielles des importations du mali par zone géographique et par pays : valeur en CAF (millions de FCFA)



³⁵ Institut national de statistique (INSTAT), 3eme trimestre publie en février 2024

Source : institut national de la statistique (MALI), (INSTAT), trimestre 3 de l'année 2023, page 40

4. Quelques indicateurs de performances logistiques au Mali

4.1 Indice de développement des infrastructures et des transports

Le Mali partage plus de 7200km avec 7 pays voisins dont: le Sénégal de l'ouest, la Guinée, et la Côte d'Ivoire au sud, le Burkina Faso et le Niger a l'Est et l'Algérie et la Mauritanie au nord.

Le Mali comprend 8 régions administratives plus un district (Bamako) et se caractérise par son double enclavement (intérieur et extérieur) qui rend son développement socio-économique de transports de marchandises tributaire. Bamako, la capitale économique et politique du pays, est situé à près de 1000km de Conakry, le port maritime le plus proche. Il est totalement enclavé et a sept frontières.³⁶La partie désertique couvre environ les 2/3 de la superficie totale. Ce qui pose d'énormes difficultés de voie de communication. L'économie est ainsi fortement tributaire de transport en général qui présente de nombreuses contraintes.

Le Mali ne disposait à l'indépendance que d'un réseau routier d'une longueur d'environ 4 000 km dont 370 km de routes bitumées et 3 630 km de pistes mal entretenues et difficilement praticables en toutes saisons. Actuellement, le réseau routier recensé est de 18 709 km avec 3 397 km de routes bitumées, 11 148 km de routes en terre et 4 164 km de pistes. Le Chemin de Fer relie seulement Koulikoro à Dakar via Bamako la capitale. La voie fluviale n'est pas navigable pendant toute l'année, et est aussi entrecoupée de rapides par endroits (Sotuba et Tossaye).Le transport maritime connaît de nombreux problèmes sur les différents corridors d'approvisionnement du pays. Le transport aérien au Mali évolue dans un contexte marqué sur le plan régional par la décision de Yamoussoukro relative à la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique qui est entrée en vigueur en 2002. Sur le plan national, il est marqué par la libéralisation du transport domestique. Malgré les réalisations notables dans le domaine du transport aérien, quelques insuffisances persistent encore. Par ailleurs, l'accessibilité des zones rurales (productrices) vers les zones urbaines (consommatrices) est très difficile et ne favorise pas l'accroissement du revenu des populations rurales souvent

³⁶[https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB - Mali](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB_-_Mali)

[_Note sur le secteur des transports.pdf](#) document publiée par la banque de développement du Mali, Page 9, 13 consulté le 20 Avril 2024

contraintes à l'agriculture de survie, faute de transport de qualité. En dehors des communes rurales situées le long des principaux axes routiers, les autres sont dans une position d'enclavement quasi totale, par manque de routes praticables en toutes saisons. Ces constats amers constituent des facteurs qui influent négativement sur les efforts de développement du pays. Cette situation a amené le Gouvernement à adopter une politique nationale en matière de transport.

4.2 Processus de dédouanement

4.2.1 A l'importation

Des que la marchandise entre sur le territoire douanier, elle est soumise à un contrôle. Le code de douane, dans son article 64, toute les marchandises introduites sur le territoire douanier, même celles destiné à être réexportés doit être soumis au contrôle douanier, Elle doit être couverte par une déclaration sommaire et être présentée en douane.

Le processus de dédouanement s'établit en trois (03) phases : la conduite en douane ; mise sous douane et le dédouanement.

4.2.1.1 Conduite en douane : elle consiste en un dépôt de déclaration sommaire de la marchandise au bureau de douane le plus proche. Les modalités de conduite dépendent du mode de transport.

- **Transport terrestre :**

Les marchandises qui arrivent par les frontières terrestres doivent être conduites au plus proche bureau de douane (article 69).

- **Transport par voie aérienne**

Les aéronefs qui effectuent un parcours international doivent, pour franchir la frontière, suivre la route qui leur est imposée (article 71).

Dès l'arrivée de la marchandise au bureau de douane, le transporteur doit remettre à l'agent la liste de colisage. Peuvent être considérés comme déclaration sommaire, le manifeste maritime, la lettre de voiture, la lettre de transport aérien et le titre de transport routier.

4.2.1.2 la mise en douane des marchandises

La mise en douane est l'opération qui complète la conduite en douane. Elle s'effectue dans les bureaux frontières et affecte aux marchandises un régime de transit jusqu'au bureau intérieur ou jusqu'à leur passage à l'étranger.

Actuellement, l'informatisation du système avec l'avènement de SYDONIA WORLD, un clic suffit de générer le T1 qui constitue le document de transit.

4.2.1.3 Opérations de dédouanement

C'est la partie de la finalisation pour dédouaner une marchandise, deux procédures s'offre a l'opérateur ou le propriétaire de la marchandise:

*** procédure de droit commun**

Le dépôt de la déclaration sommaire est effectué :

- Soit par la personne qui a introduit la marchandise sur le territoire douanier ou par la personne qui prend en charge le transport après introduction des marchandises ;
- Soit la personne au nom de laquelle les personnes susvisées au point précédent ont agi.

*** déclaration en détail**

La déclaration en détail a un caractère obligatoire et doit être faite :

- Soit par écrit sur des imprimés spéciaux ;
- Soit en utilisant un procédé informatique.

4.2.2 A l'exportation

Les marchandises qui vont être exportées doivent obligatoirement être conduites à un bureau de douane ou dans les lieux désignés l'administration des douanes, pour y être déclarées en détail. Article 76 du code de douanes.

Elles se font et suivent la même procédure que les importations, à la différence des importations elles ne sont pas soumises au paiement des droits et taxes.³⁷

4.3 Le délai d'expéditions des colis ou de marchandise Tout le Mali est connu sous son territoire enclavé mais malgré cela elle restait ouvert avec les pays de la CEDEAO avant l'arrivée de la transition, ceci lui donne l'avantage d'expédier ses colis par port ou par aéroport. Il existe plusieurs sociétés de transport y compris la poste du Mali. Le délai d'expédition de marchandise ou de colis est de 5 sur l'indicateur de la banque mondial.

4.4 La compétence et la qualité des services logistique

L'accompagnement des plateformes logistique joue positivement dans les services logistique, ce qui fait que les produits arrivent au destinataire souvent dans le délai prévu ,mais ces acteur

³⁷ <https://douanes.gouv.ml/dedouanement> consulté le 20 Avril 2024

malgré leur courage et leur engagement à compléter leur tâche à temps, il est essentiel de souligner que l'insuffisance de l'infrastructure entrave ce domaine qui souffre depuis des années, surtout la saison pluvieuse qui fait que les routes soient remplies d'eau et dégradées dans certaines zones géographiques. Le service logistique est la clé de la réussite d'une logistique à l'international, le produit doit être emballé, chargé, transporté, dédouané et tout ceci doit se faire à temps prévu pour qu'il arrive dans le délai prévu. La présence de plusieurs sociétés logistiques facilite les échanges commerciaux entre pays, ils offrent des services logistiques assez satisfaisants malgré les défis que traverse le pays dans les infrastructures, le processus de dédouanement passe par plusieurs parties mais cela reste le point essentiel d'une exportation des marchandises. Le service dans ce domaine souffre d'une main-d'œuvre très qualifiée et cela coïncide avec des routes mal construites, le transport routier est le principal moyen pour exporter ou importer des marchandises au-delà de ses frontières avec les pays voisins de l'Afrique.

Examen de l'Indice de performance logistique

L'indice de performance Logistique connu sous le nom IPL de la Banque mondiale détermine le niveau de rapidité du transport et des opérations logistiques dans le monde. Cette section est consacrée à l'examen de l'IPL du Mali.

1 Evolution de l IPL au Niveau MALI durant la période de 2007 à 2023

La performance logistique au Mali en 2023 se composait de 2,6 sur 5 à un rang de 88 pays sur 140. Cette performance a vu une progression successive durant la période 2007 à 2023. En 2007 nous elle enregistrait 2,29 sur un nombre de pays total de 150 dont le rang est de 109. La logistique du Mali n'a pas cessé d'avancer durant cette période, cela est dû certainement à un changement ou développement des infrastructures logistiques qui permettent une accélération des opérations logistiques. La période de 2012 a été remarquable par rapport à celles qui la précèdent, cette dernière se composait de 2,69 sur un total de 155 pays dont le rang est de 87 pays. La période de 2014 et 2016 enregistrait chacun un score de 2,5 sur un total de 163 pays à chaque période, ces deux derniers n'étaient pas très loin de celui de 2018 qui était de 2,59 sur un total de 163 dont 96^{ème}.

Tableau 1: IPL du Mali durant 2007 à 2023

Années	Score [0,5]	Rang	Nombre de pays examinés
2023	2,6	88	140

2018	2,59	96	163
2016	2,5	109	163
2014	2,5	119	163
2012	2,69	87	155
2010	2,53	109	155
2007	2,29	109	150

2 Comparaison de L'IPL du Mali avec quelques pays voisins

L'Algérie pays frontière avec le Mali enregistre 2,5 en 2023 sur un total de 140 pays dont il est le 99eme. Cependant durant la période de 2018 il était de 2,45 sur un total de 163 pays dont 117eme. L'évolution de L'IPL de l'Algérie a connu une progression peu différente durant les périodes 2007-2023. Le tableau ci-dessous nous éclaircis les points similaires ou différents du celui Mali.

³⁸**Tableau 2:Evolution de L'IPL de L'Algérie de 2007-2023**

Année	IPL Score	Rang	Nombre de pays examinés
2023	2,5	99	140
2018	2,45	117	163
2016	2,77	75	163
2014	2,65	96	163
2012	2,41	125	158
2010	2,36	130	155
2007	2,06	140	153

Source : Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

La Mauritanie est un pays qui a de frontières avec le Mali ,Il se composait de 2,3 sur un total de 140 pays dont 123 eme en 2023.En 2018 ce pays enregistrait 2,33 sur un total de 163 dont 135eme , le Niger , le Sénégal et le Burkina Faso qui font parti de la CEDEAO et UEMOA se composait de 2,07 pour le Niger et 2,25 pour le Sénégal , 2,62 pour le Burkina Faso. Cependant 141eme place pour le Sénégal, 157emepour le Niger et 91eme pour Burkina.

En 2014 L'IPL de la Mauritanie était de 2,23 avec un rang de 148 sur 163 pays, le score du Niger qui s'élevait à 2,39 avec une place de 100, celui du Sénégal qui est de 2,62 avec une place de 101. En 2012 le pays du Sahara(Mauritanie) enregistrait 2,40 sur un rang de 127,

³⁸ Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

celui du Sénégal était de 2,49 sur un rang de 110, le Niger se composait de 2,69 a la 87eme place et la cote d'ivoire avec un score de 2,73 et qui se plaçait a la 83eme place sur un total de pays de 158.

Dans les tableaux ci-dessous nous allons enregistrer les données de l'année 2007 et 2010

Tableau 3: IPL durant l'année de 2010 des pays (cote d'ivoire, Sénégal, Niger, Burkina Faso)

2010	Score	Rang	Total de pays examinés
Cote d'ivoire	2,53	109	155
Sénégal	2,86	58	155
Niger	2,54	106	155
Burkina Faso	2,23	145	155

Source : Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

Tableau 4: IPL durant l'année de 2007 des pays (cote d'ivoire, Niger, Burkina Faso)

2007	IPL score	Rang	Pays examinés
Cote d'ivoire	2,36	102	150
Niger	1,97	143	150
Burkina Faso	2,24	121	150

Source : Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

3 L'évolution des sous indices de performance logistiques au Mali durant 2007 a 2023

³⁹L'IPL de la banque mondiale concernant le Mali connaît une progression remarquable depuis des années jusqu'aujourd'hui. De ce fait nous allons aborder les points importants de l'évolution de L'IPL. Le Mali est un pays très enclavés par les pays de l'Afrique de l'ouest mais cela a plus d'Avantages que des points négatifs, les marchandises importés passe par plusieurs ports et Aéroports avant d'arriver a destination. On peut citer quelques ports par lequel les produits transitent : Le port de Conakry, le port de Nouakchott, le port de Dakar, le port d'Abidjan.

Le processus de dédouanement n'a pas eu une histoire très remarquable depuis 2007, car il est passé de 0,14 a 2,60 en 2023 cela est certainement du a un environnement qui a peu d'influence sur les opérations de douanes a l'extérieur comme a l'intérieur. Il faut savoir que

³⁹ Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

ce point est très important au niveau national car les dépenses du gouvernement dépendent particulièrement de ce dernier pour les couvrir, l'Etat doit améliorer ce service pour permettre aux opérateurs une facilitation de dédouanement et des passations des marchandises.

Les délais avant l'exportation qui est un cas médian en jour est très en avancé par rapport aux autres, celui est déterminé de 5 durant cette période d'examen, cela donne une avance aux exportateurs de bien se préparer pour faire parvenir leur marchandises dans les meilleurs conditions.

La qualité des infrastructures commerciale et des transports sont a un niveau moins convaincant par rapport a la banque mondiale durant l'année 2007 a 2023, leur valeur est de 1,92 a 2,00.ce chiffre n'est pas trop étonnant pour un pays en développement. Pour une exportation des marchandises les opérateurs passent par les transporteurs ou les transitaires pour faire parvenir les marchandises dans des différents ports cité au dessus, le moyen le plus utilisé est le transport routier, mais ce dernier n'échappe pas a l'infrastructure qui est n'est pas a la hauteur des attentes des transporteurs. Celui met beaucoup en retard l'expédition des marchandises en raison des pluies ou des inondations qui ravagent les routes.

La compétence et qualité des services logistiques sont pas aussi loin de la valeur des transports et de la qualité des infrastructures, leur valeur est de 2,21 durant la période de 2007 et 2,13 durant 2010 de ce fait nous pouvons dire qu'il y a une corrélation entre ces deux indicateurs de performance logistiques. Les transporteurs et tous les membres d'accompagnement des marchandises à l'extérieur manque d'un atout d'expérience dans les services logistiques pour acheminer ces derniers dans les meilleures conditions.⁴⁰

L'indice de performance logistique du Mali se caractérise par plusieurs sous indices qui sont la raison de son évolution. Le tableau ci dessous retrace les sous indices du Mali de l'Année 2007 à 2023.

⁴¹Tableau 5:IPL des sous indices du Mali de 2007 à 2023

Année	Score global(0,5)	Rang global	Douane		Infrastructure		Compétence logistique		Délais		Nombre de pays examinés
			Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	
2023	2,6	88	2,6	74	2,0	131	2,5	103	3,1	76	140
2018	2,59	96	2,30	63	2,30	130	2,45	107	2,83	119	163
2016	2,5	109	2,28	85	2,30	109	2,46	105	2,93	106	163

⁴¹ Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

2014	2,5	119	2,22	79	2,20	129	2,20	142	2,90	106	163
2010	2,53	109	1,92	92			2,13	138	2,90	129	155
2007	2,29	109	0,14	106	1,90	132	2,21	114	2,88	93	150

Source : Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

Malgré l'évolution des moyens logistiques plus sophistiqués certains indices n'ont pas beaucoup évolué dans le temps, les indices du Mali gardent une transparence similaire que ceux du passé.

Conclusion

Le Mali reste un territoire vaste et enclavé, malgré ceci il y a des nombreux avantages sur son commerce extérieur, du fait qu'il partage la frontière avec plusieurs pays qui sont dans le transport maritime, ce pays a un grand avantage sur le commerce international mais le coût de l'infrastructure met les bâtons dans les roues ce qui empêche la présence de certains produits dans certaines zones géographiques, le gouvernement doit investir dans l'infrastructure et le transport du pays pour faciliter l'échange avec les autres pays.

Conclusion Générale

Depuis la révolution industrielle le commerce extérieur d'une manière générale n'a cessé d'accroître et les pays en développement en particulier, l'importation des produits industrialisés augmente de plus en plus, ces derniers voient leur balance commerciale déficitaire. Les pays Nord se spécialisent en générale dans la transformation et l'exportation des produits semi-finis ou finis tandis que ceux du Sud dans l'exportation des matières premières. Rien ne peut expliquer cela si ce n'est l'avance dans une technologie bien développée au côté des pays industrialisés.

Le Mali qui est un pays en développement et fortement dépendant de l'importation des autres pays industrialisés, les Accords commerciaux et économiques ont facilité les échanges et le transit des marchandises, par rapport à la situation du pays qui s'endette chaque année, le commerce international est très élevé dans ce pays même si le niveau de vie n'est pas très élevé.

Depuis que le pays est entré en guerre la situation économique se dégrade de plus en plus, de ce fait les banques limitent leur crédit accordée au commerçant pour leur faciliter l'importation de leur marchandise depuis l'extérieur, nous pouvons dire que c'est la réponse à l'hypothèse première. Plusieurs services de logistique et de transport existent pour pouvoir

surmonter certains défis logistiques enfin de simplifier aux importateurs l'arrivée de leur marchandise dans la zone économique, cela répond tout simplement à la deuxième hypothèse.

Malgré la présence de ses plateformes nous ne pouvons pas dire qu'il n'y a pas des obstacles qui empêchent la rapidité du transport et de la livraison des marchandises, ces défis sont repartis dans plusieurs domaines (processus de dédouanement, moyen de paiement, moyen de transport, infrastructure), ceci répond à la troisième hypothèse.

Toute fois comme tous les travaux de recherche, ce mémoire présente un nombre de limites dont :

L'absence des ouvrages qui traitent sur ce sujet à cause de la non présence sur le terrain au quel ce sujet s'intéresse ;

Le manque d'information et des statistiques concernant les montants des frais logistiques ;

Une faible documentation qui traite sur le sujet du Mali ;

Le manque de travaux sur le terrain (ministère du commerce et du transport, les acteurs logistiques, les transporteurs logistiques, mais surtout les exportateurs) sur la performance logistique au Mali et le commerce extérieur. De ma part même si je me suis basé sur les informations qui proviennent des documents en ligne cela ne m'a pas permis d'être sur le terrain.

Etant convaincu que les obstacles logistiques sont surmontables par l'instauration d'un environnement et économique favorable.

Le gouvernement doit investir dans ce domaine pour faciliter au commerçant les échanges entre pays ;

L'instauration d'une politique du prêt bancaire plus favorable au commerçant sera bénéfique ;

Un environnement stable économiquement, politiquement, sécuritaire peut être plus favorable au commerce extérieur.

Liste des Abréviations

PIB : Produit Intérieur Brut

OMC : Organisation Mondial du Commerce

CCI : Chambre du Commerce International

BM : Banque Mondial

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

UEMOA : Union Economique Monétaire Ouest Africaine

INSTAT : Institut National de la Statistique

BCEAO : Banque Centrale des Etats de L'Afrique de L'Ouest

Références Bibliographiques

LORINO Philips, « méthode et pratique de la performance », les éditions d'organisations, Paris, 2003.

KHEMAKHEM, (A) : « la dynamique de contrôle de gestion », Edition DUNOD, Paris, 1992.

GRANSTED, (I) : « l'impasse industrielle », Edition du seuil, 1980, P33

OCDE/OMC Panorama de l'aide pour le commerce 2017 : Promouvoir le commerce, l'inclusion et la connectivité pour un développement durable, OMC, Genève/Edition OCDE, 2017

CHRISTOPHER M., « Supply Chain Management Créer des réseaux a forte valeur ajoutée », Edition Village Mondial, Paris, 2005, P54.

MAADANI M., SAID K Management et pilotage de la performance. Edition Hachette. Paris. 2009. P27.

REYNAULD E., « Développement durable et entreprise : vers une relation symbiotique ? » CNRS, 2003, P9.

LEBAS M. « Oui, il faut définir la performance », Revue française de comptabilité, juillet 1995, pp. 66-71.

Adouane Ziane, Kheloufi Nabil, Les plateformes logistiques comme outils de diversification des exportations en Algérie, Mémoire de master en commerce internationale et logistique, Université de Bejaia, 2020.

Saoua Ouanissa, Abbach khelaf, (L'appréciation de la performance de l'entreprise a travers l'analyse financière), 2017

Amadou Diop et Abdoulaye Guindo, Analyse de l'évolution du commerce extérieur du mali, Maitrise en science économiques option : Gestion, page7 , 2004-2009

Réalisation personnelle d'après les données de la Banque mondiale (2023)

https://www.wto.org/french/thewto_f/minist_f/min09_f/impact_fin_crisis_f.pdf

<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> consulté en février 2024

https://unctad.org/system/files/official-document/tdb64d5_fr.pdf

<https://m.tradesolutions.bnpparibas.com/fr/explorer/mali/profil> consulté en Avril 2024

https://www.instat-mali.org/laravel-filemanager/files/shares/pub/cmex-ctci3t23_pub.pdf consulté en Mai 2024

https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB_-_Mali

[_Note sur le secteur des transports.pdf](#) document publié par banque de développement du Mali page 9, 13 consulté le 20 Avril 2024

<https://douanes.gouv.ml/dedouanement> consulté le 20 Avril 2024

¹https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB_-_Mali

[_Note sur le secteur des transports.pdf](#) document publiée par la banque de développement du Mali, Page 9, 13 consulté le 20 Avril 2024

Sommaire

Chapitre I: Commerce international et logistique : Quelques aspects théoriques.....	7
Introduction	7
Du commerce international	7
1 Définition	7
2 Evolution.....	8
2 Evolution selon la valeur des échanges	8
3 Evolution selon le volume des échanges :.....	10
4 Evolution depuis le début de la crise financière de 2008	11
5 Les types de biens.....	12
6 Les pays en développement	12
7 Différences Régionales.....	13
8 Commerce sud-sud.....	14
9 Pays les moins avancés.....	15
10 Evolution du commerce des pays les moins avancés.....	16
De la logistique	17
1 Evolution du concept logistique	17
2 Qu'est ce qui fait la différence entre les prestataires logistiques.....	20
3 Les acteurs de la logistique internationale.....	21
Les acteurs de la logistique internationale sont multiples, en effet on peut citer : ...	21
4 L'importance de la logistique internationale.....	22
Logistique et commerce international	23
1 Définition	23
2 Les objectifs de la logistique internationale dans le commerce international	24
3 Les incoterms et les moyens de transports dans le commerce international.....	25
4 Les moyens de transport	25
5 Les incoterms.....	26
Conclusion	30
Chapitre2 : Les indicateurs de performances logistiques.....	31
Introduction	31

1	Définitions de la performance	32
2	Evolution de la performance :	33
3	Les composantes de la performance	34
1.4	Typologie de la performance.....	35
1.7	Les formes de la performance.....	36
1.8	Les indicateurs de performance	38
	De la performance Logistique	39
1	Définition	39
2	Intérêt de l'indice de performance	39
3	Les critères qui détermine l'indice de performance	40
3.1	L'efficacité du processus du dédouanement.....	40
3.2	La qualité des infrastructures.....	41
3.3	Le transport international.....	41
3.4	La compétence et la qualité des services logistiques	42
3.5	Les capacités de suivre et de tracer les flux.....	42
3.6	La ponctualité des livraisons et des arrivées de marchandise	43
3.7	Quelques indicateurs de performance Logistiques.....	43
3.8	Comment améliorer la performance.....	44
3.9	Approche de la performance logistique	44
3.10	Les dimensions de la performance logistique.....	47
	Le Calcul de l'indice de performance Logistique :	47
	Le taux de service.....	47
	Les délais.....	48
	Les coûts de stocks	49
	Le coût des flux.....	51
	Vers l'excellence logistique.....	52
	Conclusion	53
	Chapitre3 : commerce extérieur et performance logistique au niveau du Mali.....	54
	Du commerce international au Mali	56
1	La situation macroéconomique au mali.....	56
2	La situation politique au Mali.....	59
3	Evolution du commerce extérieur du Mali durant l'année 2019 a 2023.....	60
3.1	Exportation et importation durant le 1 ^{er} trimestre 2023 et le 4eme trimestre 2022	63

3.2	Exportation et importation durant le 2eme trimestre 2023	65
3.3	Exportation et Importation durant le trimestre 3 de l année 2023	66
4.	Quelques indicateurs de performances logistiques au Mali	69
4.1	Indice de développement des infrastructures et des transports	69
4.2	Processus de dédouanement	70
4.4	La compétence et la qualité des services logistique.....	71
	Examen de l'Indice de performance logistique	72
1	Evolution de l IPL au Niveau MALI durant la période de 2007 a 2023	72
2	Comparaison de L'IPL du Mali avec quelques pays voisins	73
3	L'évolution des sous indices de performance logistiques au Mali durant 2007 a 2023.....	74
	Conclusion	76
	Conclusion Générale	76
	Références Bibliographiques.....	79

Résumé

Ce travail de recherche se base sur le commerce extérieur du Mali : Essai d'Analyse de quelques indicateurs de performances logistiques. Dans l'introduction nous avons parlé du commerce extérieur d'une manière générale et posé une problématique qui va nous aider dans notre travail de recherche.

Notre problématique d'une manière générale pousse à connaître les obstacles que le commerce extérieur du Mali fait face pour arriver à les surmonter. Dans le développement nous avons répondu à cette problématique de façon générale.

Nos hypothèses répondent aux questions secondaires de la problématique, ils nous aident à mieux comprendre le sujet.

Durant ce travail nous avons utilisé plusieurs ouvrages bibliothèques, des sites internet, des Anciens mémoires pour évaluer notre travail de recherche. Les recherches que nous avons mises en action dans notre cas pratique, L'IPL du Mali de la Banque Mondiale.

Tout travail de recherche comprend une méthodologie pour cette raison notre processus de travail va d'abord s'intéresser dans un premier chapitre sur le commerce extérieur et logistique d'une manière globale, ceci ramène à expliquer les échanges mondiaux durant une période remarquable et aborder comment les échanges sont répartis entre les différentes zones géographiques. Dans le deuxième nous avons parlé des indicateurs de performances logistiques d'une manière générale. Le troisième nous parlerons du commerce extérieur et performance logistique au niveau du Mali, ce dernier chapitre va se spécialiser sur les échanges extérieurs du Mali et sur L'IPL du Mali donné par la Banque Mondiale chaque 2 Ans.

Le commerce extérieur du Mali a vu le jour en jour une forte accélération en raison des facteurs logistiques qui sont présents sur le territoire économique pour faciliter les échanges avec le reste du monde. Le domaine de la logistique et de l'infrastructure doit être une priorité pour l'investissement du gouvernement Malien en raison de sa cohérence avec les échanges extérieurs.