

École des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de Master
en sciences commerciales**

Option : Distribution & SCM

Thème :

**L'impact de l'incoterm choisi au niveau d'une
opération d'import et d'export**

Cas : ENAP

Élaboré par :

Mme BAIFOUH Wahiba

Encadré par :

Mme MESSAOUDI Naima

Maitre de conférences « A » EHEC

10^{ème} Promotion

2022/2023

École des Hautes Etudes Commerciales



**Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de Master
en sciences commerciales**

Option : Distribution & SCM

Thème :

**L'impact de l'incoterm choisi au niveau
d'une opération d'import et export**

Cas : ENAP

Élaboré par :

Mme BAIFOUH Wahiba

Encadré par :

Mme MESSAOUDI Naima

Maitre de conférences « A » EHEC

10^{ème} Promotion

2022/2023

Dédicaces :

Avec l'expression de ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail à ceux qui, quels que soient les termes embrassés, je n'arriverais jamais à leur exprimer mon amour sincère.

A l'homme, mon précieux offre du dieu, qui doit ma vie, ma réussite et tout mon respect :

*mon cher père **HALIM**.*

A la femme qui a souffert sans me laisser souffrir, qui n'a jamais dit non âmes exigences et qui n'a épargné aucun effort pour me rendre heureuse:

*mon adorable mère **BARKAT NOURIA**.*

*A mes très chers frères **BELKACEM SEGHIR , FAROUK , LINA, HANA** Puisse Dieu*

vous donne santé, bonheur, courage et surtout réussite.

*A toute ma famille **BAIFOUH, BARKAT** pour leur soutien tout au long de mon parcours universitaire*

Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant allégués, et le fruit de votre soutien infailible.

*A mon amis **DALAA FATIMA ZAHRA** qui m'as toujours encouragé, et à qui je souhaite plus de succès.*

A tous ceux que j'aime.

Merci d'être toujours là pour moi

Remerciement

Je souhaite adresser ici tous mes remerciements aux personnes qui m'ont apporté leur aide et qui ont ainsi contribué à l'élaboration de ce mémoire.

*Pour commencer, je tiens à exprimer mes vifs remerciements et ma profonde gratitude à la personne qui a accepté de superviser ce travail par ses précieux conseils et sa grande disponibilité mon encadrant pédagogique **Madame NAIMA MESSAOUDI***

*Je témoigne ma reconnaissance et ma gratitude au responsable de transit **MONSIEUR SAFRI AMINE** et toute l'équipe de transit, qui m'a permis de faire mes premiers pas dans le domaine professionnel, Je le remercie également pour ses conseils et pour l'expérience enrichissante qu'il m'a fait vivre durant mon stage.*

Je voudrai également exprimer ma reconnaissance envers tous mes enseignants de l'école des hautes études commerciales.

Enfin je tiens à témoigner toute ma gratitude aux membres du jury qui ont donné de leur temps et accepter d'évaluer ce travail.

Résumé

Les entreprises qui exercent leurs activités sur le marché mondial doivent être compétentes dans toutes les procédures d'importation et d'exportation, Particulièrement les opérations logistiques pour la réalisation d'une transaction commerciale internationale., Afin de garantir le bon fonctionnement et l'efficacité de la chaîne logistique internationale, l'entreprise doit considérer les trois éléments fondamentaux suivants :

- Le choix des intervenants.
- Le choix des incoterms qui définissent les droits et devoirs des acheteurs et des vendeurs impliqués dans les échanges internationaux.
- Le choix des solutions dans le domaine des transports.

Mots clés : la chaîne logistique internationale, importation, exportation, incoterm

Abstract

Companies operating in the global marketplace must be competent in all import and export processes. This includes logistics operations to complete an international commercial transaction. In order to ensure a well-functioning and efficient international supply chain, the company must take into account the following three fundamental elements:

- the selection of the parties involved.
- The choice of incotems which set out the rights and duties of buyers and sellers involved in international trade.
- the choice of transportation options.

Key words: international supply chain, import, export, incoterm

ملخص

يمكن تعريف التجارة الخارجية بأنها تبادل للسلع والخدمات الدولية، مقسمة إلى معاملات استيراد وتصدير، يتعين على الشركات المشاركة في سلسلة التوريد الدولية لغرض استيراد وتصدير مختلف السلع إتقان جميع إجراءات الاستيراد والتصدير، وعلى وجه التحديد العمليات اللوجستية لأداء معاملة تجارية دولية لكي تسير عمليات سلسلة التوريد الدولية بسلاسة وكفاءة، يجب على الشركة الاهتمام بثلاثة عناصر أساسية:

-اختيار أصحاب المصلحة

-اختيار انكوتارم

-اختيار حلول النقل

تعمل المصطلحات على تحديد حقوق وواجبات المشترين والبائعين المشاركين في البورصات الدولية والوطنية

الكلمات المفتاحية : سلسلة التوريد الدولية, التصدير, الاستيراد , الانكوتارم

La liste des tableaux

Numéro de tableau	Nom de tableau	Page
01	le transfert des risques	52
02	Classement des incoterms par groupe	55
03	les avantages et les inconvénients des incoterms	61
04	Présentation des incoterms selon la répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur (FOB , CFR ,CIF) .	61
05	: Présentation des incoterms selon la répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur (CPT,DDP ,DAP) .	63
06	classification de produits par secteur d'activité	84
07	les taxes payé dans la quittance à enlever (opération d'import N°01)	100
08	les taxes payé dans la quittance à enlever (opération d'import N°02)	105
09	les points commun et les points de différence entre l'incoterm FOB et l'incoterm CFR	108

La liste des figures

Numéro de figure	Nom de figure	Page
01	évolution des importations en Algérie	25
02	L'exportation indirecte	31
03	Exportation directe .	32
04	Exportation concertée	33
05	Exportation concertée	36
06	incoterm Ex works	43
07	Incoterm Free Carrier Alongside (FCA).	43
08	Incoterm Free Alongside Ship (FAS)	44
09	Incoterm Free on bord (FOB).	44
10	Incoterm cost and freight (CFR	45
11	Incoterm Cost insurance and freight (CIP)	45
12	Incoterm carriage paid to (CPT)	46
13	Incoterm carriage in paid to (CIP).	46
14	Incoterm Delivered duty paid (DDP)	47

15	les incoterms 2000	48
16	les incoterms 2010	49
17	Incoterm delivred at place (DAP	50
18	les incoterms 2020.	54
19	organigramme de ENAP	83
20	l'organigramme de la DAP	85
21	l'organigramme de l'unité de transit	86
22	présentation de processus d'importation à ENAP	95
23	présentation de processus d'exportation à ENAP	109
24	l'acheminement de la marchandise	111
25	l'opération de dédouanement .	114

Liste des abréviations

L'abréviation	Signification
ACS	Algeria Chemical Specialities
ADD	Assiette droit douane
ASS	assistante
BL	Bill of lading
CIF	Coste, Insurance and Freight
CNIS	Centre national d'information statistique
CIP	Carriage and Insurance paid to
CPT	Carriage Paid To
DAF	Delivered At Frontier
DAP	Direction des approvisionnement
DAT	Delivred at terminal
DCPS	Direction contrôle planification et système
DD	Le droit de douane
DDP	Delivered Duty Paid

DDU	Delivered Duty Unpaid
DEQ	Delivered Ex Quay
DES	Delivered Ex Ship
DFC	Direction des finances et comptable
DPT	Département
DRD	Direction de recherche et développement
DRHM	Direction de ressources humaines et moyens
DM³	décimètre cube
DMV	Direction marketing et vente
DTSP	Direction technique et suivi de production
ENAP	l'entreprise nationale des peintures
EXW	Ex Works
FCA	Free Carrier Along Side
FOB	Free On Board
GEPHAC	société de Gestion des Participations Chimie et Pharmacie

HSE	hygiène, sécurité ,environnement
ICC	International Chamber of Commerce
INCOTERMS	international commercial terms
IPS	inspecteur principale aux section
KG	Kilogramme
PDG	président directeur générale
PTFN	Prix total de la facture net
PU	Prix unitaire
SCI	société de commerce international
SIGAD	système informatique de gestion et de contrôle des opérations de dédouanement
SPA	Société par action
TCS	taxe complémentaire sur les salaire
RPS	Redevance pour prestation de service
RUS	Taxe sur le temps de saisie de déclaration
VGM	Vérified Gross Mass

SOMMAIRE

Introduction générale	2
Chapitre1 : Les opérations d'importation et d'exportation et la	5
Section1 : la chaine logistique internationale.....	7
Section2 : les opérations d'importation.....	19
Section 3 :les opérations d'exportation.....	27
Chapitre2 : Historique et état des lieux des Incoterms	40
Section1 :l'historique des incoterms	42
Section2 : cadre conceptuel des incoterms	58
Section3 : l'impact de l'incoterm retenu sur les couts de transport et sur le calcul des droits et taxes.....	68
Chapitre 3 :l'impact de l'Incoterm choisi sur les opérations d'importation et d'exportation. Cas ENAP.....	80
Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil Entreprise National des peintures.....	82
Section2 : présentation de l'étude qualitative et analyse des résultats.....	89
Section 3 : analyse d'une opération d'importation et une opération d'exportation.....	95
Conclusion générale	119
Bibliographie.....	122
Les annexes.....	127
Table des matières.....	151

Introduction générale

L'activité d'import et d'export est apparue en raison de la rareté de la richesse et des produits, qui ne sont pas disponibles à cause de la différence dans la répartition de la richesse entre les pays, ce qui a entraîné la nécessité de faire des échanges. Au-delà des frontières géographiques, linguistiques et religieuses. Parfois, c'était une question de survie. En effet, les ressources pour l'économie de certains pays, les produits de base et parfois la stabilité sociale, mais non disponibles localement, ont dû être transférés d'autres.

Depuis le début du XXIème siècle, les échanges extérieurs se sont développés progressivement à cause de la mondialisation des marchés et de la production d'une part et la diversification de technologie et de canaux de communication d'autre part conduit à une multiplication des relations commerciales internationales.

Cette évolution traduit une plus grande ouverture des économies nationales et donc une interdépendance accrue entre les pays, même si certains d'entre elles mettent des barrières à certains moments pour limiter les importations, mais aucune nation ne peut prétendre satisfaire la diversité de ses besoins de façon autonome, donc vivre en autarcie.

Pour mieux organiser toutes les opérations liées aux échanges des biens à l'international sans contraintes ou en les diminuant les spécialistes et praticiens ont vu l'importance de la mise en place d'un service logistique. Le terme logistique a connu récemment un développement très important.

La logistique internationale s'articule autour de la gestion des opérations d'importation et d'exportation. Elle a pour objectif ultime le transport transfrontalier de biens matériels, d'argent et d'informations. Les échanges sont organisés par le biais du transport international, tout en appliquant des méthodes logistiques reconnues. Elle offre aux opérateurs logistiques des solutions optimisées pour l'échange de marchandises entre différents pays.

En raison du grand développement qu'a connu la chaîne logistique internationale et de la multiplicité des opérations d'import et export, plusieurs problèmes sont survenus entre vendeurs et acheteurs en raison de l'absence d'accord sur la répartition des frais et risques entre eux, chaque partie à son propre langage de négociation et de réalisation de contrats et chaque partie doit défendre ses intérêts.

Et c'est pourquoi les incoterms sont apparus comme des 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 permettent de déterminer les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur, la répartition des coûts de transport, ainsi que le lieu de livraison

qui représente le point de transfert des risques du vendeur à l'acheteur.

Les Incoterms sont révisés tous les 10 ans afin de refléter l'évolution des pratiques du commerce international, cependant le processus de sélection d'incoterm approprié n'est pas une chose facile car il nécessite l'intervention de nombreuses parties utilisant plusieurs informations pour choisir l'Incoterm le moins coûteux et le plus rapide

Nous allons nous intéresser le long de ce travail à l'étude l'impact de l'incoterm choisi au niveau d'une opération d'import et export ,C'est ainsi que nous nous sommes posé la problématique suivante :

« Quel est l'impact de l'incoterm sélectionné sur une transaction d'import-export ? »

A partir de cette problématique découlent les interrogations suivantes :

- En quoi sont liées les opérations d'importation et d'exportation en Algérie ?
- Comment fonctionne le processus de sélection de l'incoterm approprié ?
- Quel est l'impact de l'incoterm choisi à l'échelle d'une opération d'importation et d'exportation dans le contexte algérien ?

Pour répondre aux interrogations nous avons formulé les hypothèses suivantes :

Hypothèse 01 : En Algérie, les importations et les exportations sont fortement encadrées par l'intervention des pouvoirs publics.

Hypothèse 02 : Le processus de sélection d'un incoterm approprié se déroule selon des règles spécifiques établies par la Chambre de commerce internationale.

Hypothèse 03 : l'incoterm adopté a des répercussions sur le fret et les droits et taxes.

Notre recherche a pour objectif général de démontrer l'influence de l'incoterm sélectionné sur une opération d'importation et d'exportation

Intérêt du choix du sujet :

nous avons jugé pertinent de choisir une thématique de recherche qui porte sur l'impact de l'incoterm choisi au niveau d'une opération d'import et export réalisée au sein de l'unité de transit ENAP oued-smart. Plusieurs raisons expliquent ce choix

- La volonté de consolider nos connaissances théorique
- Développer notre esprit d'analyse dans le domaine de la logistique international
- Approfondir nos connaissances dans le domaine de la logistique internationale.
- La découverte des méthodes de travail propres à ce métier

Pour répondre à notre problématique et confirmer ou infirmer nos hypothèses, nous avons adopté la démarche méthodologique suivante :

En ce qui a trait à la partie théorique, nous avons fait une recherche documentaire à l'aide de livres, de textes réglementaires, de dictionnaires, de sites Web, de recherches universitaires, Le volet pratique a fait l'objet d'une étude qualitative (voir annexe ...) et d'une analyse des cas inhérents aux transactions d'importation et d'exportation.

Dans le cadre de notre étude, nous avons organisé notre mémoire en trois chapitres :

Dans un premier chapitre, le champ d'investigation de notre étude se limitera exclusivement sur les opérations d'importation et d'exportation et la chaîne logistique internationale. Tout au long de ce premier chapitre nous aborderons la chaîne logistique internationale. Puis, nous entamerons les opérations d'importation. Enfin, nous nous intéresserons aux transactions internationales pour lesquelles nous avons retenu la méthode : descriptive, déductive, analytique.

Un second chapitre de notre étude examinera l'histoire et le statut des Incoterms, Puis, nous discuterons du cadre conceptuel des incoterms. Enfin, nous mettrons l'accent sur l'incidence de l'incoterm sélectionné sur les coûts de transport et sur le calcul des droits et taxes.

Le dernier chapitre s'intitule : « l'incidence de l'Incoterm choisi sur les opérations d'importation et d'exportation ». Il passera en revue la présentation générale de la société ENAP. Par la suite, nous présenterons l'approche méthodologique de l'étude qualitative et de recherche documentaire. En dernier lieu, nous examinerons l'analyse des résultats et les recommandations obtenues.

Chapitre 1

Les opérations d'importation et d'exportation et la chaîne logistique internationale

Introduction

Une des manifestations les plus évidentes des activités logistiques internationales est la croissance du transport de marchandises en raison de l'expansion du commerce mondial, la mondialisation de l'industrie notamment des activités d'approvisionnement, de fabrication et de commercialisation a abouti à une plus grande complexité du commerce et à un développement amplifié des réseaux de transport.

La logistique internationale permet de gérer l'ensemble des flux de matières et de produits, depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à la distribution des produits finis et la livraison au consommateur final. Ainsi, la logistique internationale au sens large recouvre les activités de transport.

A travers ce chapitre nous allons aborder la présentation de la chaîne logistique internationale en première section : ses spécificités, ses activités, ses différents intervenants, ses principales problématiques, une deuxième section est dédiée aux importations où on évoquera : sa définition, ses raisons, son processus et enfin les risques liés aux importations, une troisième section dédiée aux exportations où on évoquera sa définition, ses raisons, son processus et enfin les risques liés aux exportations.

Section 1 : la chaîne logistique internationale

La logistique est une fonction principale dans l'entreprise car elle regroupe l'ensemble d'activités qui consiste à mettre en disposition, dans les délais, les quantités souhaitées sur les lieux de production, de distribution ou de consommation (à l'endroit où la demande existe), pour assurer une meilleure qualité de service au moindre coût possible, la logistique ne se limite pas à la gestion d'organisation de transport (le choix de mode de transport, gestion d'organisation de tournée de livraisonetc), mais elle regroupe l'ensemble de techniques de contrôle de gestion des flux de matières premières et des produits depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'au point de consommation.

1/présentation de la chaîne logistique internationale

L'évolution de la fonction logistique dont ses différents intervenants à engendrer le concept de la chaîne logistique (supply chain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise, elle commence de fournisseur du fournisseur et se termine au client tout en passant par la fabrication et le stockage des produits en amont et en aval, Pour faire face à la concurrence, chaque entreprise donc se voit intéressée par la maîtrise de ce processus de façon à avoir toutes les informations nécessaires à la mise en place d'une politique commerciale, lui permettant de suivre la concurrence et préserver ses parts du marché.

1.1 définition de la chaîne logistique internationale :¹

« La logistique internationale, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international, Elle intègre les activités d'importation et d'exportation et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers ».

On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure les éléments qui l'accompagne : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport (transport, routier, maritime, aérien, ferroviaire) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée, la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement ».

¹CORINNE (Pasco), « commerce international », DUNOD, 4e édition, Paris, 2002, P65

1.2 Les spécificités de la chaîne logistique internationale² :

- **« Multiplicité des intervenants » :**

Il convient de bien organiser la circulation des informations et des marchandises, bon suivi des flux documentaires, bonne planification des opérations physiques.

- **Multi modalité des opérations de transport :**

Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballages utilisés, favoriser l'utilisation des unités de transport intermodal .

- **Diversité des textes réglementaires :**

Des conflits peuvent exister entre les réglementations nationales et internationales. Il convient de savoir quelle législation ou convention s'applique à chaque étape de l'acheminement international.

- **Maitrise de temps logistiques :**

Il faut optimiser les temps de traitements des flux (moins de ruptures des charges, gestion anticipé de certaines formalités administratives, inter modalité et accélération des temps de transbordement...).

- **Maitrise des coûts logistiques :**

Optimiser les coûts liés aux flux internationaux (coûts des prestataires, meilleure combinaison de moyens, déploiement des stratégies logistiques collaboratives, choix des régimes douaniers les mieux adaptés à chaque situation .

- **Maitrise des risques :**

Protection des marchandises, moins de manipulations assurance, respect des conditions de transport pour les denrées périssables ».

1.3 Les activités de la chaîne logistique internationale :³

La chaîne logistique internationale se compose de plusieurs activités qui commencent depuis l'approvisionnement jusqu'à la vente, et qui passent impérativement par plusieurs activités nécessaires à savoir : la production , le stockage , la distribution et le transport .

²COULIBALY (Fanta), Logistique internationale comme moyen d'optimisation des opérations du commerce international, Master en Sciences commerciales , Université Mouloud Mammeri De Tizi-Ouzou ,2020,P6

³ MELIANI (Katia) et MEGHOUFEL (Maïssa feriel) :L'exportation et la chaîne logistique internationale ,Master en Sciences commerciales ,Université Mouloud Mammeri De Tizi-Ouzou ,2020 P53-54-55

1.3.1 l'approvisionnement :

L'approvisionnement est une activité qui a pour but de répondre aux besoins de l'entreprise concernant les matières premières ou les services pour assurer bon fonctionnement des activités de sa production.

Elle constitue la fonction la plus en amont de la chaîne logistique, les matières et les composants approvisionnés constituent entre 60% à 70% des coûts des produits fabriqués dans la majorité d'entreprises, la réduction des coûts d'approvisionnement contribue à la réduction des coûts des produits finis, et ainsi à avoir plus de marges bénéficiaires, les délais de livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influent plus que le temps de production sur le niveau de stock ainsi que la qualité de service de chaque fabricant .

1.3.2 La production

La fonction de production est au cœur de la chaîne logistique, il s'agit là des compétences que détient l'entreprise pour fabriquer, développer et transformer les matières premières en produits finis ou services, elle détermine la capacité de la chaîne logistique à produire et donne ainsi un indice sur sa réactivité aux demandes fluctuantes du marché.

D'une part lorsque une partie de la capacité de production reste inactive engendre forcément des coûts et dépenses en plus et d'un autre part si la capacité de production est limitée, la chaîne logistique a du mal à être très réactive et donc peut perdre des parts du marché vu qu'elle n'est pas capable de répondre favorablement à certaines demandes, il faut par conséquent trouver un équilibre entre la réactivité et les coûts.

1.3.3 Le stockage

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stock de matières premières, le stock des composants, le stock des encours et finalement le stock des produits finis. Les stocks sont donc partagés entre les différents acteurs : les fournisseurs, les producteurs et les distributeurs. Ici aussi se pose la question de l'équilibre à trouver entre une meilleure réactivité et la réduction des coûts, Il est évident que plus on a de stocks, plus la chaîne logistique est réactive aux fluctuations des demandes sur le marché. Cependant, avoir des stocks engendre des coûts et des risques surtout dans le cas de produits

Périssables ou bien les produits de technologie moderne présente de l'obsolescence plus que d'autre domaine moins innovants.

Une meilleure gestion de cette fonction peut engendrer des économies importantes, l'expérience de DELL dans ce domaine est un exemple très connu. En outre, avec l'avènement des techniques de management dites de « juste à temps »(Just In Time) beaucoup d'entreprises tendent à avoir un stock nul, ou bien « juste » ce qu'il faut pour produire et satisfaire les commandes, Mais ceci n'est évidemment pas sans risques.

1.3.4 La Distribution et le transports :

La fonction transport intervient tout au long de la chaîne, le transport des matières premières, le transport des composants entre les usines, le transport des composants vers les centres d'entreposage ou vers les centres de distribution, ainsi que la livraison des produits finis aux clients, le rapport entre la réactivité de la chaîne et son efficacité peut être aussi vu par le choix du mode de transport, Les modes de transport les plus rapides comme par exemple les avions, sont très coûteux, mais permettent de réagir très vite et ainsi de satisfaire les demandes non prévisibles, les modes de transport par voies ferrées ou par camions sont plus efficaces du point de vue des coûts engendrés mais moins rapides, l'ensemble des partenaires peut choisir de combiner ces modes de transport et de les adapter à certaines situations selon l'importance de la demande et le gain total engendré, les problèmes liés à la distribution et au transport peuvent être vus sous plusieurs angles, on peut chercher à trouver les meilleures routes possibles pour visiter les points de collecte et/ou de distribution (Véhicule routing problème, problèmes de tournées des véhicules), ou bien, comme dit plus haut, chercher les meilleurs modes de transports, ou bien les quantités des produits qui doivent être transportées aux clients tout en minimisant le coût global des transports et des stocks.

1.3.5 La vente :

La fonction de vente est la fonction ultime dans une chaîne logistique, son efficacité dépend des performances des fonctions en amont, si on a bien optimisé pendant les étapes précédentes, alors on facilite la tâche du personnel chargé de la vente, car ils pourront offrir des prix plus compétitifs que la concurrence, sinon les marges seront très étroites et les bénéfices pas très importants, voire même engendrer des pertes.

1.4 les intervenants de la chaîne Logistique à l'international :

Il existe plusieurs intervenants dans la chaîne logistique internationale on peut les classer selon leur caractère ,donc on trouve :

1.4.1 Les intervenants à caractère financiers :⁴

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

1.4.1.1 Les Banques :

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

1.4.1.2 Les assurances :

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

1.4.2 Les intervenants à caractère administratif :

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

1.4.2.1 La douane ⁵:

L'administration des douanes, a notamment pour missions:

- De percevoir les droits, taxes et impôts dus à l'importation et à l'exportation des marchandises.
- Lutter contre la fraude et l'évasion fiscales.
- De contribuer à la protection de l'économie nationale et à garantir un climat de concurrence sain, préservé de toutes pratiques illicites .
- D'assurer l'établissement, l'analyse et la diffusion des statistiques du commerce extérieur.
- De veiller, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

⁴JEAN(Moulin), « lexique de gestion », DALLOZ, 6eme édition, Paris, 2003, p19

⁵ l'article 2 de la loi n° 17-04 du 16 février 2017

1.4.2.2 Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire :⁶

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

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au côté de la douane, il est pour but de vérifier la conformité des Marchandises suivant des normes nationales ou leur équivalent au plan international.

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

1.4.3 Les autres intervenants :

Parmi les autres intervenants , on trouve le transitaire , Le consignataire , l'acconier ,le courtier maritime et le mandataire.

1.4.3.1 Le transitaire :⁷

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires du transport, c'est un intermédiaire qui réalise la liaison entre deux modes de transports. L'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes démarches en formalités nécessaires relatives à la cargaison importée notamment, lorsque le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la marchandise, le transitaire intervient alors comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, de recevoir la marchandise du consignataire (s'il n'est pas lui-même consignataire), il est tenu d'accomplir des formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il a mandaté, au point de réception, il prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement, l'expédition des marchandises et leurs dédouanements constituent des actes complexes qui nécessitent une large connaissance du domaine en question, les

⁶ DJINNI(Reda)et BAKHOUCHE (Borhane eddine) : La logistique à l'international, diplôme de Master en Sciences Commerciales, Université Abderrahmane Mira De BEJAIA , 2015 ,p28

⁷El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises, édition DAHLEB, 1966

techniques et des pratiques du commerce international.

1.4.3.2 Le transporteur :

D'après l'article 27 de la loi 1966, le transporteur est défini comme suit : « Le transporteur est responsable des peines et dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas exceptés »⁸

1.4.3.3 l'aconier :⁹

Un aconier (écrit aussi acconier), est un entrepreneur préposé à l'aconage, c'est-à-dire à la manutention des marchandises : chargement et arrimage à bord d'un navire de commerce ou déchargement. Ce terme est surtout utilisé dans le sud de la France. Les ports de commerce de la mer du nord lui préfèrent celui de stevedore, ceux de l'Atlantique celui de manutentionnaire, ou d'entreprise de manutention.

1.4.3.4 Le consignataire :¹⁰

Une personne physique ou morale qui est chargée, soit à titre permanent, soit à titre occasionnel, d'effectuer au nom et pour le compte de son mandant, qui est un armateur pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même (loi du 3 janvier 1969, décret du 19 juin et article 51 du décret du 31 décembre 1966) :

- Au départ, il réceptionne la marchandise et émet les connaissements ; à l'arrivée, il la livre au destinataire.
- Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition, prépare l'escale, assiste le navire pendant l'escale, gère tous les problèmes consécutifs à l'escale.
- Il assure la gestion des supports ou unités de transport multimodaux de la marchandise (conteneurs, remorques routières, remorques esclaves...) Pour le compte de son armateur.
- Il reçoit tous actes judiciaires ou extra judiciaires destinés à l'armateur que le capitaine est habilité à recevoir.
- Il accomplit toute autre mission confiée par l'armateur.
- Il s'occupe de l'avitaillement du navire.

⁸Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien

⁹<https://fr.wikipedia.org/wiki/Aconier> (consulté le 17/02/2023 à 13h :00)

¹⁰loi du 3 janvier 1969, décret du 19 juin et article 51 du décret du 31 décembre 1966

- Il prend en charge certain opération de réparation de navire.
- Veille au respect des procédures (certain autorisation préalable).

1.4.3.5le courtier maritime :¹¹

Le courtier maritime est une société qui assure pour le compte de son armateur un certain nombre d'obligations administratives ,il est surtout l'intermédiaire commercial entre les chargeurs (entreprises ayant du fret à transporter),les transporteurs (armateurs ou navires). Il négocie aussi les contrats d'affrètement, c'est-à-dire de location de navires.

1.3.4.6le commissaire d'avarie :

est la personne physique qui s'occupe de déterminer les dommages, les pertes et avaries dans un navire et ses marchandises, il identifie les causes et prescrit les mesures conservatoires destinées à prévenir les dommages.

Une avarie désigne les dommages causés à des marchandises durant leur transport, elle résulte d'un accident survenu sur la marchandise elle-même ou par l'intermédiaire de son moyen de transport.

1.4.3.7 le mandataire :

Exécute ou fait exécuter pour le compte de son mandat, le chargeur ou un commissionnaire du transport, le déplacement des marchandises¹².

2/les principales problématiques dans la chaîne logistique internationale :

Pour rendre l'entreprise plus compétitive sur les marchés international et valoriser tout ces efforts plusieurs problèmes sont posée par la chaîne logistique international tel que le choix de l'incoterm, le choix de mode de transport Étc..

2.1les incoterms :

Incoterms c'est contraction de l'expression anglaise international commercial terms, ces termes indiquent la part que chacun des partenaires- vendeurs et acheteur prend dans l'acheminement des marchandises, ainsi que les risque qu'il supporte, la réglementation applicable est édictée et publiée par la la chambre de commerce international (« ICC » pour international chamber of commerce) à paris, la dernière réglementation, entrée en vigueur 1 janvier 2020.¹³

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du

¹¹<https://www.umeq.org/le-courtier-maritime>(Publié le : 07 Mai 2014, consulté 17/02/2023 à 14h:30min)

¹²<https://fr.wikipedia.org/wiki/Mandataire>(consulté le 17/02/2023 à 16h:00)

¹³ LAURENCE(Lucias) et Joselyne (Studer-Laurens) « vendre plus, acheter mieux à l'international » édition librairie vuibert- septembre 2003, paris, p45-47

vendeur et de l'acheteur, les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique, dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin¹⁴

2.2 Le transport :

Selon le dictionnaire le Robert, le transport est : « le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu, manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient¹⁵

Pour choisir un mode de transport ,plusieurs critères sont mise en œuvre pour effectuer le choix de mode le plus adapté à l'opération :

- Le prix : choisir le mode de transport le plus moins couteux .
- Les contraintes de marchandises :
 - Nature de marchandise : dangereuse , alimentaire ,chimique.
 - Le volume de marchandise.
 - Le conditionnement : palettes, colis.
 - La valeur de marchandises.
- Délais de livraison : un critère important pour le choix d'un mode de transport.
- La sécurité de marchandises : un facteur important qui doit être pris en compte pour le choix de mode de transport.
- La fréquence de livraison : c'est-à-dire le choix d'un transport le plus flexible.
- L'impact écologique du mode de transport.

2.2.1 Les modes de transport :

Le transport est un outil stratégique et crucial pour l'acheminer d'une marchandise ou d'un bien ou encore d'un produit donné, le domaine de transport comprend quatre modes à savoir les modes terrestres, aériens et maritimes.

2.2.1.1 Le transport aérien :

Le transport aérien permet de desservir beaucoup de destinations à travers le monde, il est

¹⁴Ghislaine (Legard) et Hubert (Martini) « Le petit export 2005-06 : logistique, contrats, risques, financements », édition DUNOD, paris2008, P 7.

¹⁵PETIT ROBERT : dictionnaire alphabétique et analogique de longue française, paris, dictionnaire le robert 1970.

approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour la marchandise, l'utilisation massive des ULD (Unit Load Devices) pour les opérations de chargement et déchargement qui facilitent la manipulation de la marchandise: ce sont en général des palettes, des igloos et des conteneurs. C'est un type de transport utilisé pour les expéditions lointaines, il offre l'avantage de la rapidité Le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (compagnie aérienne) et le chargeur qui peut être le transitaire, le contrat est matérialisé par la lettre de transport, la lettre de transport aérien peut être établie par la compagnie aérienne, l'expéditeur, ou le destinataire, la LTA est à la fois: la preuve du contrat de transport, la preuve de la prise en charge de la marchandise et le justificatif des prix. Comme nous pouvons le constater, le transport aérien utilise pour son transport: les avions mixtes et les avions cargo.¹⁶

2.2.1.2 le transport ferroviaire :

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs, il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde, ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances.¹⁷

2.2.1.3le transport maritime et fluviale :

Le transport de marchandises et de personnes par bateau est une activité historique qui s'est fortement développée au siècle dernier et qui se sépare par deux types de transport.

2.2.1.3.1le transport maritime :

On entend par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectué par mer .Le transport maritime est vital pour le commerce international et possède un quasi monopole pour les échanges massifs (notamment transports pétroliers) à longue distance pour lesquels il est sans conteste le mode le plus économique sinon le seul possible, il est aussi très important pour les échanges à courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers,¹⁸ Il représente 90 % des échanges mondiaux au début du XXI^{ème} siècle¹⁹.

2.2.1.3.2 le transport fluvial :

« Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de biens par voie d'eau (fleuve et canaux).C'est un mode de transport très économique car, il est peu couteux en énergie ; il

¹⁶ MERLIN. P , « le transport aérien », la documentation française, études de la PDF-économie, 2000, P43.

¹⁷<https://www.minilex.fr/a/quest-ce-que-le-transport-ferroviaire> (consulté le 17/02/2023 à 19h:00)

¹⁸<https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-maritime> (consulté le 17/02/2023 à 19h:40min)

¹⁹https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime (consulté le 19/02/2023 à 11h:00)

permet de transporter des tonnages très importants, ce qui en fait un moyen de transport massif et peu polluant, mais il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique en permettant d'économiser en frais d'entreposage ».²⁰

2.2.1.4le transport routier :

le transport routier de marchandises consiste à transporter des marchandises par le réseau routier généralement par camions ou véhicules utilitaires légers. ²¹

2.2.3l'emballage :

La qualité d'emballage un facteur clé pour supporter les risques durant le trajet de transport , de sorte que la marchandises arrive en bonne état à la destination finale

Le choix de l'emballage se fait en fonction de 3 facteur :

- La nature de marchandises : périssables , dangereuse....etc.
- Le mode de transport et le l'itinéraire : aérien , fluviale, maritimeetc.
- La sécurité de marchandise :la protection de marchandises contre le vol , casse, perte ...etc (protection physique), protection contre les choc et vibration (protection atmosphérique)....etc.

2.4.l'assurance :

L'assurance est, au sens de l'article 619 du code civil, un contrat par lequel l'assureur s'oblige moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profil duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat.²²

Les marchandises encourent des risques durant le stockage, manutention , transport tel que les voles, la casse,...etc , des risques particuliers qui peuvent s'ajouter tel que : les grèves , sabotage , conflits , l'assurance peuvent couvrir la totalité ou une partie de dommage subi par la marchandises.

2.5les moyens de paiement à l'international :

L'instrument de paiement est la forme matérielle qui sert de support au paiement. La technique, quant à elle, exprime la procédure suivie pour que le paiement puisse être réalisé, elle est donc couplée à l'instrument de paiement, certaines techniques permettent une sécurisation totale du paiement.

²⁰ ATSI (Nadjet) et AOUCHEMI (Sylia),Fonctionnement des activités de réception et de traitement des commandes chez un prestataire de transport, Master en Science Commerciales ,Université Abderrahmane Mira de Bejaia,2018,P20

²¹https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_routie_de_marchandises (consulté le 17/02/2023 à 20h:00)

²²Article 02 de l'ordonnanceN°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

2.5.1 Les instruments de paiement :

il existe plusieurs instrument de paiement à l'international tel que la lettre de change , le virement

2.5.1.1 l'effet de commerce : la lettre de change

La lettre de change peut être définie comme : « un acte solennel, en forme de lettre, par lequel le souscripteur (qu'on appelle tireur) mande à une personne résidant dans un autre lieu (qu'on a appelé tiré), de payer une certaine somme à celui au profit de qui la lettre est souscrite et qui en a fourni le montant (qu'on appelle preneur ou donneur de valeur), ou au cessionnaire de ce dernier (qu'on appelle porteur) ». ²³

2.5.1.2 le virement :

Le "Virement" est une technique bancaire par laquelle, par le débit de son compte, le titulaire donne l'ordre à l'établissement bancaire, dépositaire de fonds lui appartenant ou dont il peut disposer, par exemple en qualité de mandataire , de créditer le compte d'une tierce personne. Le virement peut avoir lieu entre comptes ouverts dans le même établissement ou entre établissements différents. Il peut aussi s'exécuter entre comptes différents appartenant à un même donneur d'ordre. ²⁴

²³YECHE.J.B : «Traité de la lettre de change », PARIS, 1846, P 278.

²⁴<https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/virement> (consulté le 18/02/2023 à 15h :00)

Section 2 : les opérations d'importation

La fonction d'achat a connu plusieurs évolutions depuis le 20^{ème} siècle autant sur le plan national ou mondial, aidé par le développement des entreprises et l'économie mondiale, mais surtout avec l'apparition des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Et sont devenues l'un des fondements de la croissance économique d'un pays

1/présentation de l'activité import :

Les achats à l'international représentent, généralement plus de la moitié du coût total des entreprises. La fonction achat devient stratégique et incontournable pour assurer la compétitivité de l'entreprise et réduire ses coûts. L'acheteur doit désormais posséder une vision globale des objectifs de l'entreprise et doit pouvoir répondre aux attentes spécifiques de ses différents départements : commercial, marketing, développement, production, logistique...etc. Il doit maîtriser l'ensemble des démarches relatives aux achats : depuis la définition des besoins jusqu'à la signature de contrat.

1.1 Définition de l'importation :

Le terme « importation » désigne l'action d'acheter à un pays étranger, qu'il s'agisse des biens destinés à la consommation ou des biens destinés à servir à l'investissement (biens destinés à la production)²⁵

Le terme « importation » désigne communément l'introduction de marchandise dans un territoire douanier ? Il désigne en économie l'ensemble des achats de marchandises à l'extérieur d'un pays, qu'il s'agisse de biens destinés à la consommation (biens de consommation) ou de biens destinés à servir pour l'investissement (biens de capitaux)²⁶

L'importance de ces biens ou services s'avère nécessaire par ce qu'ils ne sont pas produits localement, qu'ils relèvent d'un fabricant spécialisé bien déterminé ou dans le cadre d'un échange commercial international²⁷

Donc l'importation désigne l'entrée de marchandises dans un pays à la suite de l'achat de ces dernières auprès d'un agent économique établi à l'étranger.

²⁵<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/importation.html> (consulté le 21/02/2023 à 13h:00)

²⁶ELOUDJEDI TALET (Farah), « Le processus d'importation au niveau d'une entreprise industrielle », Technicien Supérieur en Commerce International, 2020, p30

²⁷ CORINE (Pasco), « Commerce International » 4^{ème} édition, Dunod, Paris, 2002, P21.

1.2 Les raisons d'importation :²⁸

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

- Ouverture du marché est important, ce qui implique un échange réciproque.
- Importation inéluctable en raison de la délocalisation de certaines industries pour des raisons économiques.
- Nécessité d'importer des produits lorsque les savoir-faire est limité.
- La réduction des couts : l'Achat des matières premières à moindre cout à l'étranger.
- Fourniture de nouveaux produits de haute qualité sur le marché.

2/processus d'importation :²⁹

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

2.1le besoin d'achat :

Le besoin c'est l'acte préalable à tout achat par lequel l'acheteur formalise l'expression de besoin opérationnelle dans le cahier des charges, la juste définition du besoin doit permettre, notamment.

2.1.1 Expression du besoin :

Lorsque l'utilisateur manque d'un bien quelconque il émet un besoin, et pour que ce dernier réponde aux attentes et objectifs fixés, il est indispensable a l'acheteur de bien définir son besoin avant de passer la commande.

Cette étape détermine le bon déroulement de la procédure achat, les risques encours si le besoin est mal défini sont nombreux. Les achats réalisés risquent d'être excessivement

²⁸ HUBERT (Martine), « Techniques de Commerce International », Dunod, Paris , 2017, P 04

²⁹ BROCLIN (de Thiery Leufeuve) et les autres « Gestion des opérations d'import/export », BTS 1ere et éme années 3éme éditions (français),Foucher,paris,2015 ,P43-P48

couteux par rapport à leur valeur ajoutée.

2.1.2) l'élaboration du cahier des charges :

Le cahier des charges se définit comme un acte, un document de référence qui permet à un dirigeant d'entreprise de préciser les conditions, les règles et les exigences d'une mission, d'une intervention, d'un travail à accomplir ou d'une tâche à exécuter par un consultant en management, en vue de résoudre un problème spécifique ou d'améliorer une situation donnée, tout en déterminant les résultats attendus.

Le cahier des charges est une demande de service détaillée, élaborée de façon à protéger les intérêts du dirigeant d'entreprise et à améliorer la qualité de l'offre présentée par le consultant. Il permet plus particulièrement de:

- Définir précisément le problème ou la situation à améliorer.
- Identifier clairement les besoins de l'entreprise.
- Préciser les objectifs de l'intervention et les résultats attendus.
- Établir les règles et les exigences de base pour la réalisation de l'intervention.
- Obliger la société-conseil et ses conseillers à préciser les services à fournir et les biens livrables.
- Présenter les éléments d'une entente pouvant lier les deux parties.
- Servir de document de référence pour éviter les problèmes d'interprétation et les outils.

- Définir les responsabilités et les rôles respectifs des parties engagées dans l'intervention.

- Déterminer les modalités de règlement en cas de litiges.

2.1.3) l'élaboration d'un Appel d'Offre :

L'élaboration d'un appel d'offres pour la réalisation d'un projet ou d'un mandat d'intervention dans une grande organisation est souvent considérée comme un processus long et pénible,

C'est l'inverse cependant qui se produit généralement dans les PME. En effet, le dirigeant de PME est souvent porté à agir rapidement dans l'identification du problème et dans le choix du conseiller négligeant de trancher les différentes étapes nécessaires pour réaliser un appel d'offre pratique et efficace, il se contente souvent d'une rencontre informelle avec le conseiller pour expliquer sa situation sans être suffisamment préparé laissant ainsi à ce dernier l'avantage de diriger la négociation.

L'appel d'offre constitue la condition préalable à la mise en concurrence des soumissionnaires, une évaluation des offres clairement compréhensible et permettant la comparaison.

Idée de base :

Le dossier d'appel d'offre est élaboré à un degré de détail suffisant pour que les offres puissent être évaluées de manière clairement compréhensible, à cet effet, les questions relatives aux critères d'évaluation sont consignées dans le catalogue des critères.

Le cahier des charges décrit les exigences des biens et services à acheter, Ainsi que la procédure d'achat, le dossier d'appel d'offres se compose de divers documents, à savoir le cahier des charges, le catalogue des critères, le projet de contrat le texte de l'appel d'offres, etc. le catalogue des critères de qualification, les spécifications techniques, les critères d'adjudication et le modèle d'évaluation.

S'il s'agit d'un appel d'offre public, le dossier d'appel d'offre doit remplir les exigences formelles prévues par la législation sur les marchés publics.

Les objectifs, exigences envers le système, concepts, études détaillées, spécifications précises, etc. élabore dans d'autres modules sont intégrés dans le cahier des charges sous forme de pièces jointes.

Le manque de rigueur dans l'élaboration d'un cahier des charges entraîne un risque élevé d'échec dans ses relations futures avec le consultant et une grande insatisfaction.

2.1.4 Les fichiers fournisseurs :

En général puisque l'importateur est une entreprise donc on suppose qu'il y a une organisation interne. Pour cela, il est recommandé que l'entreprise dispose dans son service achat d'un fichier fournisseur, ce dernier est un outil de travail très important, il permet aux responsables concernés de savoir où et comment acheter.

Le fichier fournisseur comporte des renseignements qui permette de s'informer où le matériel ou bien les produits désirés sont trouvés. Ainsi, le fichier fournisseur comporte au moins les renseignements suivants :

Le nom de l'entreprise exportatrice

- L'adresse
- La date de création
- Ses clients étrangers
- Le volume des ventes

- Ses chiffres d'affaires
- Ses pratiques commerciales
- Les prix pratiqués

2.2.l'appel d'offre international ouvert :

un appel d'offre est une procédure qui permet de faire le choix de l'entreprise (le soumissionnaire qui sera le fournisseur) la plus à même de réaliser une prestation de travaux,² fournitures ou services. Le but est de mettre plusieurs entreprises en concurrence pour fournir un produit ou un service.

Les appels d'offres sont devenus une pratique courante de tous les processus d'achat dès lors que leur montant est significatif. Ils traduisent le poids des directions des achats et l'intensité de la concurrence.

L'ouverture des plis :

L'ouverture des plis par la commission d'ouverture des plis (cop), doit se dérouler au lieu et à la date fixée par la structure contractante dans l'avis d'appel d'offres, les soumissionnaires seront invités à y assister.

Tout soumissionnaire peut désigner une personne dûment mandatée pour les représenter à la séance d'ouverture des plis.

pour le processus en une seule étape, les plis contenant les offres techniques et les offres financières seront ouverts en séance par la commission d'ouverture des plis (cop).

2.3le choix du soumissionnaire à retenir :

dans le cadre de la sélection de l'offre étrangère, la procédure devrait se terminer par le choix d'un seul soumissionnaire. Ainsi après avoir examiné toutes les rubriques du tableau comparatif des soumissionnaires, on arrive donc à l'ultime étape

Généralement le comité d'étude des offres peut se pencher sur le choix d'entreprise étrangère à retenir. D'abord le premier réflexe c'est de voir le côté financier, ici on voit le montant total de chaque offre (pour une bonne comparaison) cependant, chaque montant total étant exprimé dans une devise convertible, cette dernière est relative au pays du soumissionnaire, ce qui fait, pour avoir une idée sur l'importance du montant on convertit toutes les devises annoncées dans la monnaie locale

2.4.exécution du contrat :

une fois le contrat rédigé et signé par les deux parties il faut l'exécuter, cela correspond à la concrétisation de l'affaire, en fait chaque partie va faire ce sur quoi s'est engagé dans le contrat pour arriver à une bonne fin

3.les risques liée à l'importation : ³⁰

la prévention contre les risques a deux sens, car même l'acheteur doit se couvrir dans la mesure où il peut effectuer le paiement d'une marchandise non conforme ou recevoir une commande défectueuse ou invendable, il peut aussi trouver des difficultés dans la récupération des avances qu'il aura déjà versé à son fournisseur à cause des législations du Gouvernement, donc on remarque que le risque politique est omniprésent même chez l'acheteur. Maintenant, on va essayer de définir quelques risques que peut rencontrer l'acheteur

3.1 le risque de fabrication :

ce risque se présente sous la forme de l'incapacité du vendeur d'accomplir ses engagements, et fabriquer la commande selon les besoins de l'acheteur, cette interruption technique peut perturber l'importateur puisqu'il sera obligé de trouver un autre vendeur qui répond exactement à ses besoins, et aussi satisfaire les commandes de la clientèle non satisfaite et éviter le risque de rupture de stocks. Pour se prémunir contre ce risque, l'acheteur peut recourir aux garanties bancaires.

3.2 le risque commercial :

dans un contrat commercial, les deux parties peuvent se mettre d'accord sur le versement d'un acompte surtout s'il s'agit des biens d'équipement qui font l'objet d'un financement du crédit fournisseur ou acheteur.

Si le vendeur a des problèmes financiers, et il risque de tomber en faillite, donc il ne peut pas rembourser l'avance dont il a bénéficié. Pour se couvrir contre ce risque, l'acheteur est tenu de demander une garantie de restitution d'acompte qui lui permet de récupérer ses avances en cas de problème.

3.3le risque politique :

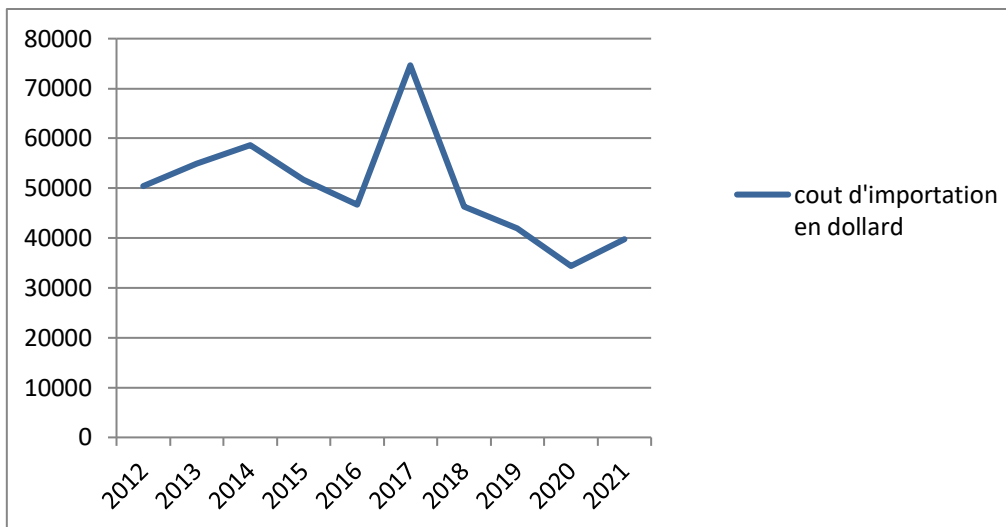
Ce risque provient au cas où le pays du vendeur déciderait de suspendre les relations avec les pays de l'acheteur, et aussi interdire tout transfert à destination de ce pays, si l'acheteur a déjà versé un acompte à son fournisseur, il risque de ne peut être remboursé.

³⁰ BROCLIN (de Thiery Leufeuvre) et les autres « Gestion des opérations d'import/export », BTS 1ère et 2ème années 3ème éditions (français), Foucher, Paris, 2015, P49

4/l'évolution des importations en Algérie

Le graphe ci-dessous nous fournis les informations nécessaires pour bien suivre et comprendre l'évolution des importations de l'Algérie durant la période de 2012 à 2021 :

figure N° 01 : évolution des importations en Algérie



Source: réalisé par moi-même à partir des données **CNIS**

- A partir de 2012, les importations ont connu une évolution, passant de 50,37 milliard de dollars en 2012 à 58,58 milliard de dollars en 2014.
- En 2015 : les importations ont subi une chute de 6,87 milliard de dollars par rapport à l'année 2014 passant de 58,58 à 51,70 milliard de dollars. Puis elles continuent de baisser en 2016 pour atteindre une valeur de 46,72 milliard de dollars.
- En 2017 :

Les importations ont subi une évolution de 27,92 milliard de dollars par rapport à l'année 2016 passant de 46,72 à 74,65 milliard de dollars.

- En 2018 :

Les importations ont subi une chute de 28,32 milliard de dollars par rapport à l'année 2017 passant de 74,65 à 46,33 milliard de dollars.

- En 2019 :

Les importations ont subi une chute de 4,4 milliard de dollars par rapport à l'année 2018 passant de 46,33 à 41,93 milliard de dollars

- En 2020 :

Les importations ont subi une chute de 7,55 milliard de dollars par rapport à l'année 2019

passant de à 41.93 à 34.38 milliard de dollars.

➤ En 2021 :

Les importations ont subi une évolution de 1.36 milliard de dollars par rapport à l'année 2019 passant de à 34.38 à 39.75 milliard de dollars.

Les fluctuations sont dues à plusieurs raisons économiques, politiques, sociales

- En 2015 : l'effondrement de la valeur monétaire, causé par la hausse de taux d'inflation par conséquent l'état décide de diminuer ses coûts.
- 2016-2017 : une baisse de prix de baril de pétrole, ce qui induit une baisse des recettes de l'état, par conséquent l'état décide de diminuer ses importations.
- En 2019 : le mouvement populaire (EL HIRAK), ce qui induit le gel de certaines activités économiques suite à l'arrestation de certains responsables politiques, cela a ralenti l'activité d'importation.
- 2020 : la pandémie (COVID-19), diminution de matière première à l'import, et l'augmentation de fret maritime ce qui a provoqué une diminution de l'importation.
- 2021 : suite à une décision des pouvoirs publics on remarque une nette diminution des importations et ce ont vu de promouvoir et booster la production locale.

Section 3 : les opérations d'exportation

Les exportations révèlent une importance primordiale dans l'économie nationale pour plusieurs raisons. D'abord, elles alimentent le pays en ressources en devises. Ensuite, elles offrent des emplois créés par les entreprises exportatrices et améliorent la croissance économique globale du pays. Compte tenu de ces atouts macro et micro économiques, les pouvoirs publics prennent des mesures incitatives, régulièrement réadaptées, en faveur des exportateurs

1/présentation de l'activité export :

L'exportation est le fait de céder des produits et/ou services destinée à être commercialisés et vendus sur le marché étranger, on distingue les sociétés totalement exportatrices dont la cession porte sur l'ensemble de sa production et les sociétés partiellement exportatrices dont la cession porte plutôt sur une partie de sa production.

1-1 Définition de l'exportation:

Selon la comptabilité nationale : les exportations notées E comprennent la valeur des biens neufs ou existants qui quittent définitivement le territoire économique, et les services rendus par les agents résidants aux agents non résidants, et en dehors des services consommés par les ménages non résidants sur le territoire économique.³¹

l'exportation est le fait de vendre des marchandises en dehors de leur pays de production, il s'agit donc d'un acte commercial réalisé sur le marché international.³²

Donc l'exportation est l'action de vendre à l'étranger une partie de la production de biens ou services d'un ensemble économique, pays ou région.

1.2 raisons d'exportation :³³

- Une source de richesse pour un pays (emplois, hausse des revenus).
- Un levier de croissance.
- Un avantage de résistance face aux chocs économiques.

2/ le processus d'exportation :

Le processus que doivent mener les entreprises pour pouvoir exporter leurs produits et les différentes étapes auxquelles elles sont confrontées.

³¹ RACHID (Boujemaa) , cours de comptabilité nationale, édition OPU, Alger, 2003, p18

³² <https://www.wizishop.fr/lexique-ecommerce/exportation> (Consulté le 28/02/2023 à 20h:00)

³³ <https://www.cci-paris-idf.fr/fr/entreprises/developpement/demarrer-export-> (consulté le 25/02/2023 à 22h:00)

2.1 le Diagnostic export SWOT :

Il permet d'identifier les forces sur lesquelles on pourra s'appuyer lors de notre démarche export ainsi que les faiblesses qu'il faudra combler. Des méthodes simples, à la portée de toute entreprise quelle que soit son expérience internationale, permettant de bâtir un raisonnement logique sur « ce qui est à la portée de l'entreprise et ce qui relève du rêve Immédiat ». ³⁴

Une méthode SWOT « forces-faiblesses-opportunités-menaces », permet de tracer le cadre des voies possibles en termes de développement international. ³⁵

2.1.1 Le diagnostic interne à l'entreprise (forces et faiblesses) : ³⁶

A partir de ce diagnostic, le dirigeant doit dégager l'ensemble des moyens qu'il faudra mettre en place pour le projet export.

L'étude de 4 fonctions, à savoir :

2.1.1.1 Fonction technique :

Cela consiste à étudier principalement :

- La capacité de production de l'entreprise par rapport à la demande (notation de seuil et taille critique de l'entreprise.).
- La capacité d'adaptation en terme qualitatif.
- La maîtrise des coûts de fabrication ainsi que la qualité des produits fabriqués.
- L'avancée technologique du produit pour savoir son avantage concurrentiel.
- L'aspect normatif de l'entreprise.

2.1.1.2 Fonction financière :

Vendre à l'étranger coûte plus cher (frais de déplacement, transport etc.). Il y a trois notions comptables :

- Capacité d'investissement de l'entreprise.
- Marge bénéficiaire de l'entreprise (quelles sont les charges d'exploitation supplémentaires et les marges que l'on pourra accorder à de nouveaux intermédiaires)
- Situation de trésorerie de l'entreprise (quels délais avant les premiers retours sur investissement).

³⁴ ZIDANI (Abdelhamid) et TERRAK(Abdelghani),« Exportation hors hydrocarbures, processus et contraintes »,Master en Science commerciale , Université Mouloud Mammeri DE TIZI-OUZOU,2018,p22

³⁵CHARLES (Croue), « Marketing international : Un consommateur local dans un monde global », De Boeck Supérieur, 2015, P120

³⁶ ZIDANI (Abdelhamid), TERRAK(Abdelghani),« Exportation hors hydrocarbures, processus et contraintes »,Master en Science commerciale , Université Mouloud Mammeri DE TIZI-OUZOU,2018,p22
A p23

2.1.1.3 Fonction humaine :

Évaluer l'ensemble des compétences humaines sur lesquelles on va s'appuyer dans cette démarche export.

Il s'agit de savoir si l'entreprise a l'habitude d'exporter (parité monnaies, douanes, etc.), ainsi que les compétences linguistiques du personnel. De plus, l'entreprise peut-elle embaucher un commercial.

2.1.1.4 Fonction commerciale

C'est la capacité de l'entreprise à s'attaquer à de nouveaux marchés, ce qui nécessite la mise en place d'une stratégie commerciale efficace et durable. Le moyen le plus couramment utilisé à cet effet est le 4P (Produit, Prix, Place, Promotion), illustration emblématique du marketing mix, abordée pour la première fois par Neil H. Borden (1964), présentant l'avantage appréciable d'être à la fois d'une grande cohérence et d'un emploi particulièrement agréable. Pour cela,

Le marketing mix ou le 4P considère quatre axes déterminants :

- La structure et l'organisation de l'offre (Product).
- Le prix (Price) .
- Les canaux de distribution et les systèmes de vente (Place).
- Les moyens promotionnels et publicitaires (Promotion).

2.1.2Le diagnostic externe à l'entreprise (menaces et opportunités) :³⁷

Il sert à évaluer les opportunités et les menaces qui existent pour l'entreprise sur le marché qu'elle vise.

Dans ce diagnostic, on étudie 3 aspects du marché étranger : l'environnement, la demande et l'offre.

2.1.2.1l'environnement

Il faut connaître tous les contextes du marché étranger, l'environnement politique, démographique, économique, technologique et savoir s'il ne va pas y avoir de frein majeur pour le développement du produit.

2.1.2.2La demande :

Il faut regarder l'aspect qualitatif et quantitatif.

Il faut définir :

- La demande pour le produit sur le marché étranger .

³⁷CHRISTOPHE (Chaptal) , « La chaîne de valeur de l'offre : Maîtrise des processus, stratégie, marketing, design et communication », de Boeck, 2015, P47.

- Le nombre d'acheteurs potentiels.
- Le chiffre d'affaires prévisionnel.
- Le type de consommateurs ainsi que l'offre dans le pays concerné.

Si on n'est pas présent dans le pays : Offre = Concurrence

2.1.2.3L'offre

Dans l'étude de l'offre, il faut mesurer notre position concurrentielle sur ce nouveau marché, cela par l'étude de différents paramètres :

- Caractéristiques des produits.
- Prévision des nouveautés technologiques.
- Place dans le cycle de vie des produits.

2.2Le choix du marché :

La seconde étape que l'entreprise doit franchir dans le cadre de son projet d'exportation est le choix du marché. Déterminer le pays cible ou le marché hôte pour ses activités n'est pas un choix à prendre à la légère, l'entrepreneur doit faire l'inventaire des marchés potentiellement intéressants.³⁸

Les aspects suivants peuvent être pris en compte :

- L'ampleur du marché visé.
- Les concurrents déjà sur place.
- Le système économique du pays .
- La circulation du capital.
- Les relations entre le pays producteur et le pays visé.
- Les politiques du pays visé (les barrières tarifaires et non tarifaires) .
- Les caractéristiques linguistiques et culturelles.

Le questionnement exhaustif du dirigeant sur les aspects énumérés ci-haut a pour but de définir plus clairement le ou les meilleurs marchés pour la distribution de ses produits.

Le plan d'exportation de l'entreprise doit d'abord viser le pays ayant le plus de chances de bien accueillir ses produits, en prenant en compte la proximité psychique, le pays le plus rapproché a le plus de chances d'être le premier marché étranger visé par une PME exportatrice. En ce qui concerne les entreprises algériennes, ce marché est probablement le

³⁸ CHARLES (Croue), « Marketing international et mondialisation : Effets sur le consommateur », De Boeck Supérieur, 2010, P60.

marché marocain ou tunisien.³⁹

2.3. La stratégie d'exportation :

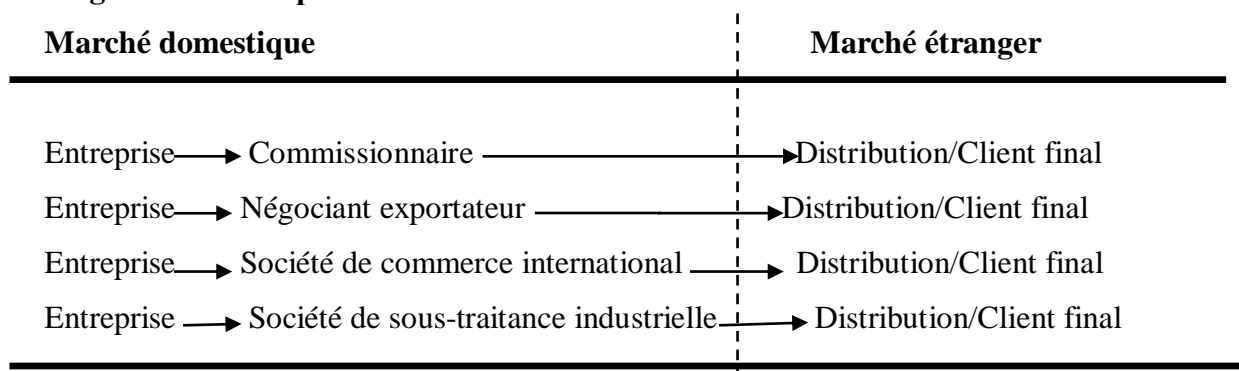
Pour acheminer les produits à un consommateur étranger, l'entreprise exportatrice doit choisir parmi les différents modes d'accès au marché, celui ou ceux qui seront le plus en adéquation avec sa situation et ses objectifs, en fonction de la nature du contrôle que l'entreprise souhaite exercer sur la commercialisation de ses produits et services, elle peut choisir l'exportation indirecte, l'exportation directe ou l'exportation concertée.

2.3.1 L'exportation indirecte :

Elle conduit l'entreprise à confier la vente de ses produits et services à des tiers, la fonction commerciale est dans ce cas « sous-traitée » à des intermédiaires qui sont localisés dans le pays d'origine de l'entreprise.⁴⁰

Cette forme d'exportation est peu coûteuse, mais elle implique un contrôle réduit des activités internationales. Elle est illustrée dans la figure suivante :

Figure 02 : 1L'exportation indirecte



Source : Adapté de MAYHOVER Ulrike, « Marketing international », éd Economica, Paris, 2004

2.3.1.1 Le commissionnaire :

Le commissionnaire est un intermédiaire dans le commerce, qui a pour mission de vendre et commercialiser les produits sous-nom d'une entreprise.⁴¹

2.3.1.2 Le négociant exportateur :

un commerçant dont le métier consiste à acheter des produit à l'étranger pour les revendre en

³⁹ ZIDANI (Abdelhamid), TERRAK(Abdelghani),« Exportation hors hydrocarbures, processus et contraintes »,Master en Science commerciale , Université Mouloud Mammeri DE TIZI-OUZOU,2018,p25

⁴⁰ ULRIKE (Mayrhofer), « Management stratégique », Bréal éditions, Paris, 2007, P106

⁴¹<https://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/web/reglementation/activites-reglementees/intermediaires-de-commerce/commissionnaire> (Consulté le 25/02/2023à 14h:00)

prenant une marge bénéficiaire.⁴²

2.3.1.3 Une société de commerce international (SCI) :

L'activité des sociétés de commerce international consiste en l'exportation et l'importation de marchandises et produits ainsi que dans tout genre d'opérations de négoce international et de courtage.⁴³

2.3.1.4 Le contrat de sous-traitance industrielle :

La sous-traitance industrielle est un contrat par lequel une entreprise qualifiée « donneuse d'ordres » délègue la réalisation d'une ou plusieurs opérations à une entreprise « sous-traitante ». Ces opérations peuvent concerner les différentes étapes du processus de fabrication d'un produit allant de sa conception jusqu'à la maintenance de ce dernier.⁴⁴

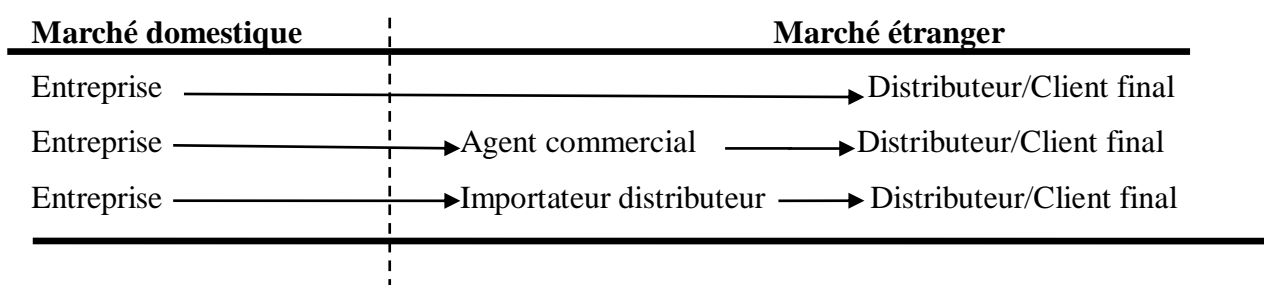
2.3.2 L'exportation directe :

L'exportation directe est le moyen pour l'entreprise qui s'internationalise, d'acquérir une première expérience sur les marchés étrangers, d'entrer en relation avec des clients locaux, de se familiariser avec les pratiques et réglementations commerciales internationales.

Ne supportons pas de coûts d'intermédiaires, l'exportateur réalise des marges plus élevées, ce qui donne ainsi la possibilité de consentir des baisses de prix pour gagner des parts de marché⁴⁵

Celle-ci peut choisir de vendre directement à ses clients, mais elle peut également confier la vente à des intermédiaires localisés à l'étranger (agent commerciale, importateur, distributeur). Elle est représentée comme suit :

Figure 03: Exportation directe



Source : Adapté de MAYHOFER Ulrike, « Marketing international », éd Economica, Paris,

⁴²<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/negoce-international.html> (Consulté le 25/02/2023 à 15h:00)

⁴³<http://www.tunisie-societe.com/index.php/fr/constitution-societe-en-tunisie/guide-de-linvestisseur/societe-commerce-international-importexport> (Consulté le 25/02/2023 à 16h:00)

⁴⁴<https://www.groupehyperforme.com/quest-ce-que-la-sous-traitance-industrielle> (Consulté le 25/02/2023 à 15:00)

⁴⁵ JEAN-LOUIS (Amelon), « Les nouveaux défis de l'internationalisation : Quel développement international pour les entreprises après la crise », de Boeck, 2010, P193.

2004

2.3.2.1 L'agent commercial :

L'agent commercial est un mandataire professionnel chargé de façon permanente de négocier et, éventuellement, de conclure des contrats de vente, d'achat, de location ou de prestation de services, au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels, de commerçants, ou d'autres agents commerciaux, sans être lié envers eux par un contrat de travail⁴⁶

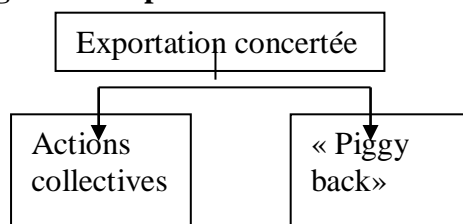
2.3.2.2 L'importateur distributeur :

L'importateur distributeur est un commerçant indépendant étranger qui achète ferme les produits de l'exportateur et qui ensuite les revend à son nom et pour son propre compte, donc à ses risques et profits. Il se rémunère en prélevant une marge bénéficiaire.⁴⁷

2.3.3. L'exportation concertée :

L'exportation concertée peut se traduire par des actions collectives à l'exportation ou un contrat de « Piggy back ». Elle permet de répartir les coûts et les risques entre les différents partenaires associés⁴⁸, Son mécanisme est le suivant

Figure04: Exportation concertée



Source : conception personnelle à partir de Ulrike (Mayrhofer), « Management stratégique », Bréal éditions, Paris, 2007,P108

2.3.3.1 l'action collective :

L'action collective correspond à l'action commune ou concertée des membres d'un groupe en vue d'atteindre des objectifs communs

L'action collective peut se dérouler dans de nombreux domaines dans le monde du travail bien sûr mais ailleurs aussi. Elle peut se faire dans un cadre local, limité comme dans une entreprise, mais aussi dans le cadre mondial avec les manifestations altermondialistes. Enfin, les acteurs de ces actions collectives peuvent être très organisés comme les syndicats ou au

⁴⁶Article 126 de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général

⁴⁷<http://commerceinternational.centerblog.net/3657583-Importateur-distributeur--concessionnaire> (Consulté le 25/02/2023 à 18h:00)

⁴⁸ Ulrike (Mayrhofer), « Management stratégique », Bréal éditions, Paris, 2007,P108

contraire être des collectifs éphémères comme les coordinations⁴⁹

2.3.3.2 Piggy back :

Le PiggyBack est une technique de distribution consistant à utiliser le réseau d'une entreprise concurrente plus développée pour améliorer son chiffre d'affaires. Cette technique considérée comme intrusive permet non seulement d'utiliser un réseau ou système performant par nature, mais aussi de réaliser d'importantes économies sur les dépenses en matière de distribution. La méthode du piggyBack est notamment utilisée dans le secteur de l'exportation et permet de se faire représenter dans un pays étranger par une société déjà installée sur place. Le terme PiggyBack peut parfois être employé pour désigner une juxtaposition entre deux spots publicitaires. On peut parler d'asile colis lorsque la technique est utilisée pour envoyer un document à une autre entreprise⁵⁰

2.4. La planification promotionnelle :

Selon les études, on estime qu'environ 50% des promotions organisées ne sont pas rentables, car elles ne permettent pas d'augmenter les ventes. Malgré cela les promotions représentent 20% des ventes en grandes surfaces. Face à cette situation paradoxale, il est légitime de se demander si les promotions représentent un risque ou une opportunité ? Bien que les actions promotionnelles puissent être une source importante de chiffre d'affaires, il est également vrai qu'une mauvaise conception et exécution de la promotion peut mettre en danger la santé économique d'une entreprise.

Il n'est pas facile de planifier efficacement les promotions en raison de la complexité de l'activité promotionnelle de nos jours : diversification des promotions, augmentation des canaux de distribution, ventes croisées... À cela s'ajoute la variabilité intrinsèque liée à la demande. Avec un scénario aussi complexe⁵¹

Selon Vigny (1998), les trois principaux moyens d'intervention de promotion sont :⁵²

- La publicité imprimée : comprend des annonces dans les journaux ou revues spécialisées, ou des messages publicitaires radiodiffusés ou télédiffusés
- La campagne de promotion directe : consiste à des envois postaux (dépliant, catalogues, lettres de vente) ou télémarketing

⁴⁹<https://ses.webclass.fr/notions/action-collective> (Consulté le 25/02/2023 à 19h:00)

⁵⁰<https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-du-marketing/1208158-piggyback-definition-et-traduction> (Consulté le 25/02/2023 19h :30)

⁵¹<https://www.journaldunet.com/ebusiness/commerce/1499571-planification-de-la-promotion-risque-ou-opportunit> (Consulté le 25/02/2023 à 20h:00)

⁵²VIGNY, GOERGES, « Comment gagner la course à l'exportation ? », Editions Transcontinental inc, 1998, P56

- La participation à des foires commerciales : ce moyen de promotion est le favori des propriétaires de PME. La foire est utilisée aussi bien pour présenter ses produits à l'étranger que pour découvrir et évaluer un marché d'exportation

2.5 Le financement :

Le volet financier est très important pour la réussite de l'exportation. Selon Leo, Monnoyer-Longé et Philippe (1990), les exigences du financement sont particulièrement critiques dans le domaine de l'exportation.

Effectivement, les délais qui s'écoulent entre l'expédition du produit et le moment où la facture est payée peuvent être longs. De plus, la distance entre les principaux intervenants est quelques fois une source de prétexte pour une banque pour ne pas honorer ses obligations⁵³

2.6 l'expédition :

L'expédition correspond à l'envoi physique d'un bien d'un point de départ à un point d'arrivée.⁵⁴

L'expédition est la dernière étape du processus d'exportation après le choix de mode de transport, et l'incoterm le plus adapté à l'opération.⁵⁵

3/ Les risques liés à l'export :⁵⁶

L'exportateur est souvent en face de 3 grands axes de risques : Le risque commercial, le risque politique ; le risque de change.

3.1 le risque commercial :

Ce risque provient de l'insolvabilité de l'acheteur et résulte soit de sa détérioration financière soit de son refus d'honorer Ses engagements, donc la gestion des risques joue un rôle très important pour l'entreprise car plus l'entreprise est petite, plus cette nécessité devient importante.

Les causes de défaillances d'entreprise sont multiples. Elles sont liées à l'état de la conjoncture économique et l'absence d'une politique préventive des risques, il faut ajouter aussi que la crise de trésorerie est l'une des causes de défaillances pour faire face à ce type de risque tout vendeur a le choix entre 3 alternatives :

⁵³ PIERRE-YVES (Leo), Monnoyer-Longé(Marie-Christine)et Philippe(Jean), « PME : Stratégies internationales », édition Economica, Paris, 1990, P122

⁵⁴<https://www.wizishop.fr/lexique-ecommerce/expedition> (consulté le 25/02/2023 à 23h:00)

⁵⁵ (Abdelhamid), TERRAK(Abdelghani),« Exportation hors hydrocarbures, processus et contraintes »,Master en Science commerciale , Université Mouloud Mammeri DE TIZI-OUZOU,2018,P33

⁵⁶ BROCLIN de (Thierry Leufeuve), « Gestion des opérations d'import/export » BTS 1re et eme années 3eme éditions (français),page 49

- Sous crise une assurance-crédit, ce type d'assurance donne au bénéficiaire la possibilité de suivre la situation financière de ses clients. L'indemniser en cas de l'insolvabilité de l'un ses clients.
- Le paiement par crédit documentaire ce genre de paiement permet de se couvrir complètement contre le risque ce que c'est la banque qui intervient dans le paiement.

3.2 Le risque politique :

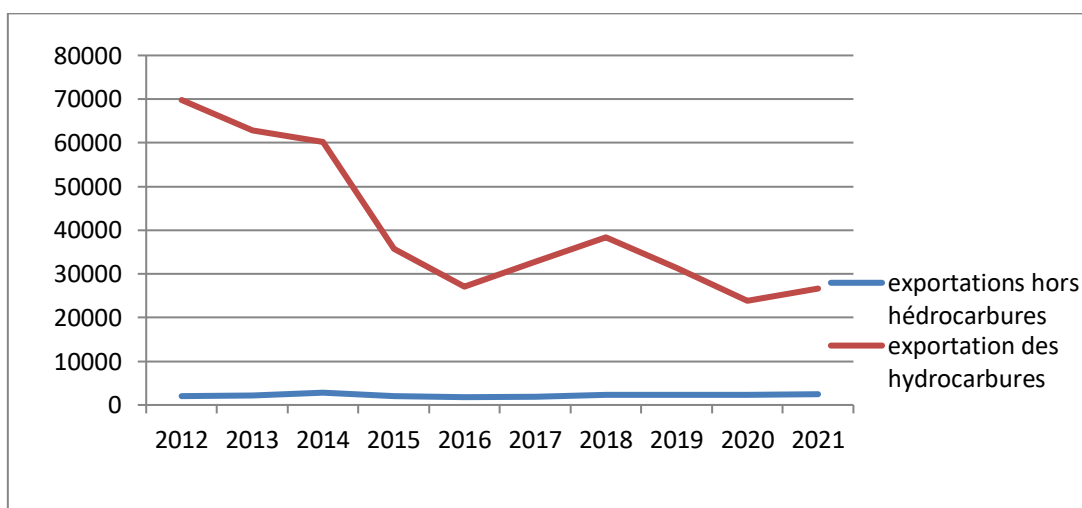
Ce risque est lié soit à une décision d'un état de suspendre tout transfert à destination d'un pays tiers à cause de la rupture des relations diplomatiques, la guerre, coup d'Etat soit d'une rupture des réserves de change du pays d'acheteur ce qui empêche la capacité du transfert

3.3 Le risque de change :

Le risque de change est lié à toute transaction internationale, surtout pour la partie qui ne traite pas dans sa propre monnaie, la plupart des exportations Algériennes reçoivent des fonds libellés en monnaies étrangères, ce qui pose pour eux un risque de change soit à la hausse, soit à baisse, d'où la nécessité de se couvrir et de se protéger, pour remédier ce problème, plusieurs techniques de protection contre le risque de change ont été mises en place comme l'instauration dans la salle des marchés qui donnent la possibilité aux deux parties de négocier le taux de change.

4/l'évolution des exportations en Algérie :

Figure N°5 :l'évolution des exportation en algerie



Source: réalisé par moi-même à partir des données CNIS

- A partir de 2012, les exportations des hydrocarbures ont connu une forte chute passant de 69.80 milliard de dollars en 2012 à 60,14milliard de dollars en 2014

- En 2015 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une chute de 747 million de dollars par rapport à l'année 2014 passant de 2.8 à 2.0 milliard de dollars.
 - les exportations des hydrocarbures ont subi une chute de 24.42 milliard de dollars par rapport à l'année 2014 en passant de 60.14 à 35.72 milliard de dollars.
- En 2016 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une chute de 282 million de dollars par rapport à l'année 2015 passant de 2.0 à 1.7 milliards de dollars.
 - les exportations des hydrocarbures ont subi une chute de 8.62 milliard de dollars par rapport à l'année 2015 en passant de 35.72 à 27.10 milliard de dollars.
- En 2017 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une évolution de 118 million de dollars par rapport à l'année 2016 passant de 1.7 à 1.8 milliards de dollars
 - les exportations des hydrocarbures ont subi une évolution de 5.76 milliard de dollars par rapport à l'année 2016 en passant de 27.10 à 32.86 milliard de dollars.
- En 2018 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une évolution de 386 million de dollars par rapport à l'année 2017 passant de 1.8 à 2.2 milliards de dollars
 - les exportations des hydrocarbures ont subi une évolution de 5.47 milliard de dollars par rapport à l'année 2017 en passant de 32.86 à 38.38 milliard de dollars.
- En 2019 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une évolution de 76 million de dollars par rapport à l'année 2018 passant de 2.2 à 2.3 milliards de dollars
 - les exportations des hydrocarbures ont subi une chute de 7.08 milliard de dollars par rapport à l'année 2018 en passant de 38.38 à 31.25 milliard de dollars .
- En 2020 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une chute de 101 million de dollars par rapport à l'année 2019 passant de 2.3 à 2.2 milliards de dollars

- les exportations des hydrocarbures ont subi une chute de 7.14 milliard de dollars par rapport à l'année 2019 en passant de 31.25 à 23.84 milliard de dollars.
- En 2021 :
 - les exportations hors hydrocarbures ont subi une évolution de 2.86 million de dollars par rapport à l'année 2020 passant de 2.2 à 2.5 milliards de dollars.
 - les exportations des hydrocarbures ont subi une évolution de 2.86 milliard de dollars par rapport à l'année 2020 en passant de 23.84 à 26.70 milliard de dollars.

fluctuations sont due à plusieurs raisons économiques , politiques et sociales.

- 2014-2015 :L'effondrement de la valeur monétaire ,causé par la hausse de taux d'inflation par conséquent l'état Décide de diminuer ses couts.
- 2016-2017 : une baisse de prix de baril de pétrole , ce qui induit une baisse des recettes des exportations.
- En 2019 : le Mouvement populaire (el Hirak) , ce qui induit le gel de certain activités économiques suite à l'arrestation de certain responsable politiques cella à ralenti l'activité d'exportation.
- 2020: la pandémie (Covid-19), diminution de matière première à l'import et l'augmentation de fret maritime ce qui à provoquer une diminution des exportations.
- 2021 : suite à une décision des pouvoir public on remarque une nette diminution des importations et ce ont vu de promouvoir et de booster la production local dans le but d'augmenter les exportations hors hydrocarbure.

Conclusion

Ce chapitre nous a permis d'une part de constater que la logistique est une fonction essentielle à l'entreprise, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international.

Elle intègre les activités de la chaîne logistique et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers, La finalité de la logistique internationale est d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais l'acheminement des marchandises.

D'une autre part, il nous a permis d'identifier les principales modalités d'import et d'export pour les entreprises, ainsi que les différents risques auxquelles elles sont confrontées.

En effet, l'activité import et export constitue une nécessité, une formidable opportunité de développement qu'une menace redoutable, sauf si, l'entreprise décide de se contenter du marché local.

Chapitre 2 :

Historique et états des lieux des inco
Historique et états des lieux des incoterms

Introduction

Le commerce mondial peut présenter des difficultés liées aux barrières linguistiques dans les contrats et la terminologie, c'est pour cette raison la Chambre de commerce internationale (CCI) a élaboré les Incoterms, un ensemble de règles établies et acceptées au niveau international dans les contrats de vente et d'expédition de marchandises dans le monde entier

Les Incoterms désignent qui est responsable du paiement de chaque partie du processus de transport mondial de marchandises et quelles parties sont responsables au cours de chaque partie.

Les Incoterms éliminent le défi que représentent les différentes langues et les différentes façons d'interpréter les contrats ,ces termes acceptés au niveau international permettent de faciliter le processus de commerce international.

A travers ce chapitre nous allons aborder l'historique des incoterms en première section : Incoterms version 2000,Incoterms version 2010, Incoterms version 2020, une deuxième section est dédiée aux cadre conceptuel des incoterms :la présentation des incoterms , les incoterms utilisé en Algérie et les critères de sélection des incoterms , une troisième section dédiée aux l'incidence de l'incoterms adopté au niveau d'une opération d'import et d'export : les procédures de dédouanement, le fret.

Section 1 : l'historique des incoterms

Le transport des marchandises à l'échelle internationale dans le cadre d'une transaction commerciale n'est pas en effet sans risque : livraison non réalisée, dommages, pertes peuvent survenir et entraîner des litiges entre les deux parties.

Les incoterms déterminent les responsabilités de chaque partie (acheteur /vendeur) dans le cadre d'un contrat commercial international.

Les incoterms sont des instruments pratiques et économiques utilisés universellement pour faciliter les procédures du commerce international.

1.1 l'évolution des incoterms :

L'incoterm a été rédigé pour la première fois en 1936 par la CCI qui a mis en place des règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux, le mot incoterms provient de "international commercial terms"; c'est une codification des termes de ventes et conditions de transport à l'international, qui est une véritable norme de commerce international, ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport (exemple : FOB Le Havre), les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison.⁵⁷

Les incoterms permettant d'harmoniser les pratiques en matière de contrats et de limiter des litiges entre vendeur et acheteur ,et aussi d'uniformiser les termes les plus utilisés dans le commerce international et faciliter leur interprétation ,afin d'éviter les malentendus générateurs de pertes de temps et d'argent.⁵⁸

1.1 «les incoterms version 2000 »:⁵⁹

Les incoterms de vente au départ :

- Les incoterms de vente au départ .
- Les incoterms de vente à l'arrivée .
- L'incoterm DAF.

⁵⁷GHIDLAIN (Legrand) et HUBERT (Martini), « petit export », Edition Dunod, Paris, 2009 p 123

⁵⁸GHIDLAIN (Legrand) et HUBERT (Martini),« Commerce international », Edition Dunod, Paris, 2008, p.8-p12.

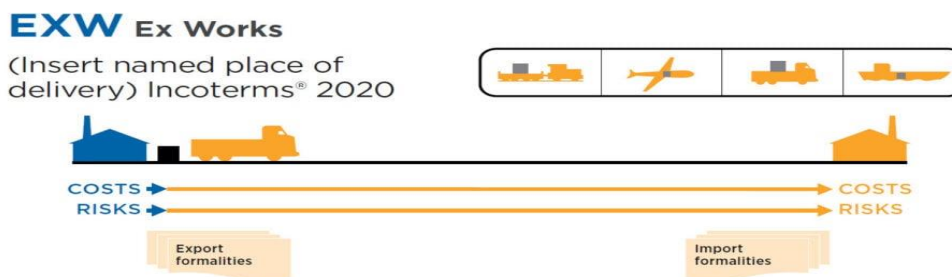
⁵⁹ JURA (Michel) , « Techniques financières internationales », Edition Dunod, Paris, 2001, P21-P22.

1.1.1 Les incoterms de vente au départ :

Le vendeur utilisait un de ces incoterms lorsque son entreprise n'avait pas la capacité organisationnelle pour prendre en charge le transport, ou si les conditions de prix ou de sécurité dans le pays de destination n'étaient pas satisfaisantes, l'acheteur qui ne dispose pas d'expérience en matière de transport les évitait quant à lui.

1.1.1.1 EXW (Ex Works ou à l'usine) :

Figure N°06 : incoterm Ex works

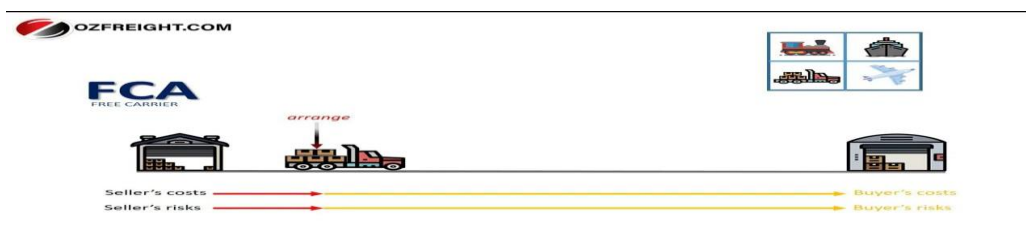


Source :ICC « incoterms 2020 », publication département ,paris,2019,P22

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement, l'acheteur supporte tous les frais et risques inhérent à l'acheminement des marchandises dans l'établissement du vendeur à la destination souhaité, ce terme présente une obligation minimale pour le vendeur, c'est un incoterm très utilisé par les entreprises débutantes à l'export ou lorsque la commande est d'un faible montant, c'est aussi le cas des acheteurs qui désirent grouper leurs commandes.

1.1.1.2 FCA (Free Carrier/ franco transporteur)

Figure N°07: incoterm Free Carrier Alongside (FCA)



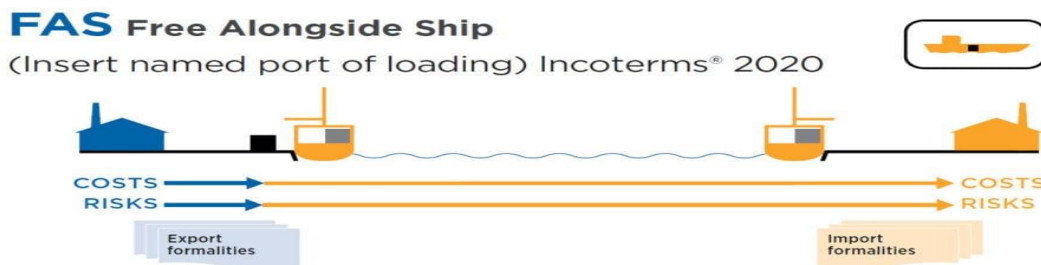
Source :ICC , « incoterms 2020 », publication département ,paris,2019, ,P28

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand il remet la marchandise emballé au transporteur, désigné par l'acheteur, après avoir exécuté le dédouanement à l'exportation. L'acheteur conclut le contrat de transport et organise à ses frais et risques l'acheminement de marchandise. En cas de chargement dans ses locaux, c'est le vendeur qui fait le chargement à ses frais et risques ; l'acheteur fait le déchargement à l'arrivée, cet incoterm multimodal (tous

Les modes de transport) est très utilisé par les opérateurs, l'exportateur prenant à charge toutes les opérations à effectuer en France, y compris le dédouanement export.

1.1.1.3 FAS (Free Along Side Ship / franco le long du navire)

Figure N°08:incoterm Free Alongside Ship (FAS)

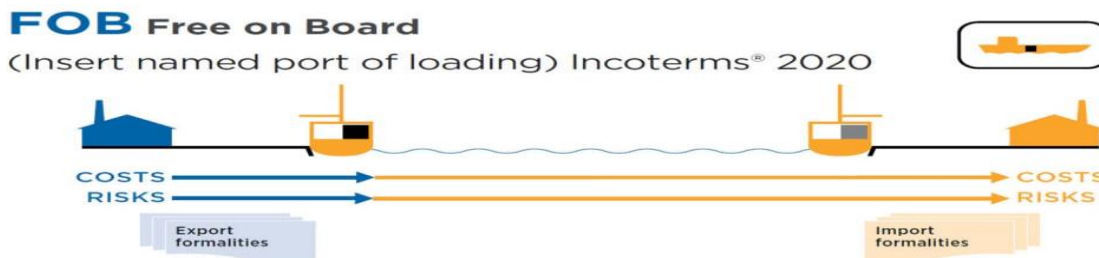


Source :ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P74

Le long du navire sur le quai après avoir exécuté le dédouanement à l'export, c'est l'acheteur qui est chargé de l'organisation à ses propres frais et risques de toutes les opérations nécessaires ensuite au bon acheminement de la marchandise, ce terme était peu utilisé jusqu'en 2000 car il n'inclut pas le dédouanement export.

1.1.1.4 FOB (Free On Board /franco à bord) :

Figure N°09 :Incoterm Free on bord (FOB)



Source :ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P81

L'exportateur dédouane la marchandise à l'export et livre la marchandise à bord du bateau. Le transfert des frais et des risques se fait au passage du bastingage dans le port de départ. L'acheteur choisit le transporteur, paie le fret, dédouane à l'arrivée et effectue le post transport, cet incoterm représente un des grands incoterms maritimes, il est très souvent retenu en lointain exportation.

1.1.1.5 CFR (Cost and Freight / cout et fret) :

Figure N°10: incoterm cost and freight

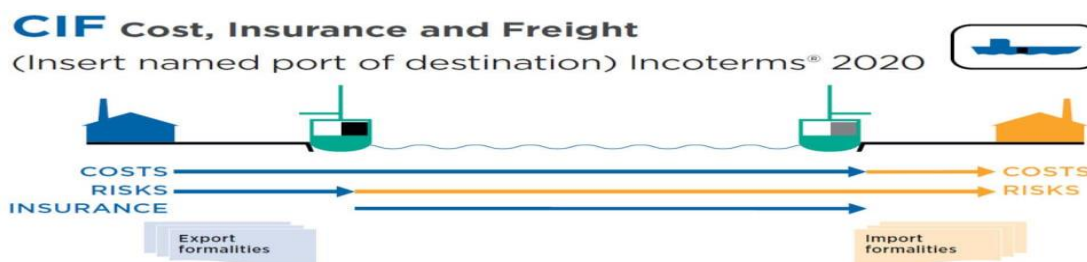


Source : ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P88

Cet incoterm requiert du vendeur qu’il livre la marchandise à bord du navire après l’avoir dédouanée à l’export, qu’il conclut le contrat de transport et paie le cout du transport jusqu’au port de destination, c’est pourtant l’acheteur qui supporte le risque de dommage aux marchandises et le risque de hausse du fret (c’est-à-dire du cout du transport) depuis le passage de bastingage au port de départ, l’acheteur prend la commande an charge au port d’arriver sur le bateau et fait le reste.

1.1.1.6 CIF (Coste, Insurance and Freight /cout, assurance et fret)

Figure N°11 :Incoterm Cost insurance and freight (CIF)

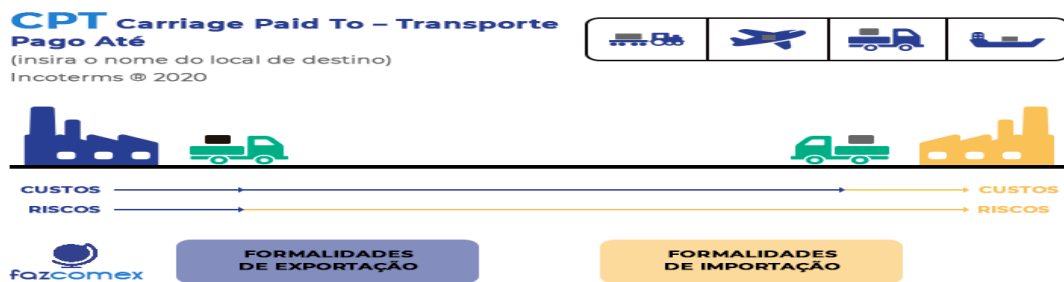


Source :ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P95

Le vendeur a les mêmes obligations qu’en CFR mais il a une obligation supplémentaire de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises en cours du transport maritime, c’est lui-même qui paye la prime, mais la marchandise voyage aux risques et périls de l’acheteur, c’est le grand incoterm par excellence, celui que les pouvoirs publics recommandent dès lors qu’il ya transport maritime. En effet, l’exportateur vend non seulement un produit mais aussi un transport et une assurance au même temps.

1.1.1.7 CPT (carriagepaid To / port paye jusqu'à)

Figure N°12: Incoterm carriage paid to (CPT)

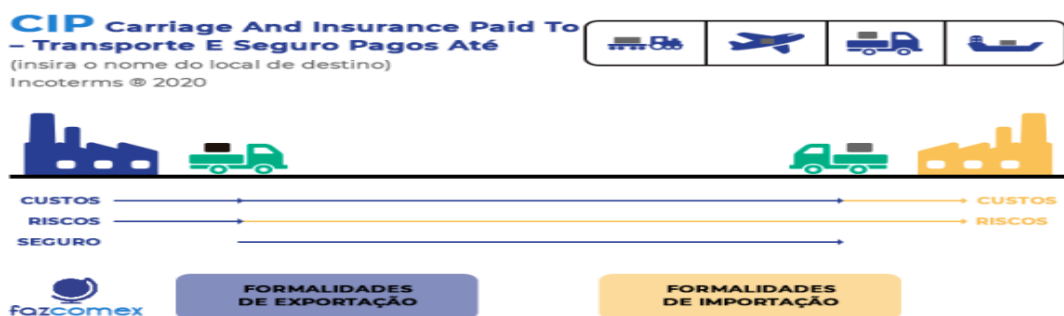


Source :ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P38

Cet incoterm est construit sur le modèle du CFR. Le vendeur paie le coût du transport principal jusqu'au lieu de destination convenu et dédouane la marchandise au départ,cet incoterm est beaucoup moins utilisé que le CIP.

1.1.1.8 CIP (Carriage and Insurancepaid to ou port paye/ assurance comprise jusqu'à)

Figure N°13:Incoterm carriage paid to (CIP)



Source :ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P45

Comme pour le CPT, mais cette fois-ci, le vendeur doit souscrire une assurance en plus du paiement du fret et du dédouanement à l'export. Il ne supporte pas pour autant les risques pendant le transport

1.1.2 Les incoterms de vente à l'arrivée

Le vendeur déchargeait l'acheteur de toute une série d'obligations et de risques, ce constituait un excellent argument de vente. De plus, il était parfois préférable pour le vendeur de rester

Maitre du transport de ses marchandises jusqu'à leur livraison, une des conséquences négatives cependant de l'utilisation des incoterms de cette famille était que le moment de la

livraison et donc ,souvent le moment du paiement du solde du prix était posé à l'arrivée des marchandises à destination.

En outre, ces incoterms étaient évités par tout vendeur qui ne disposait d'aucune expérience en matière de transport, notamment vers la destination visée par l'incoterm.

1.1.2.1DES (Delivered Ex Ship /rendu ex ship)

C'est le vendeur qui choisit le navire, paie le fret et supporte les risques du transport maritime. Le transfert des frais et des risques se fait à bord du navire au point de déchargement usuel du port de destination convenu. Cet incoterm, crée en 1980, n'a jamais vraiment réussi à s'imposer à l'instar du suivant, le DEQ, parce que le vendeur supporte les risques du transport.

1.1.2.2 DEQ (Delivered Ex Quay ou rendu à quai)

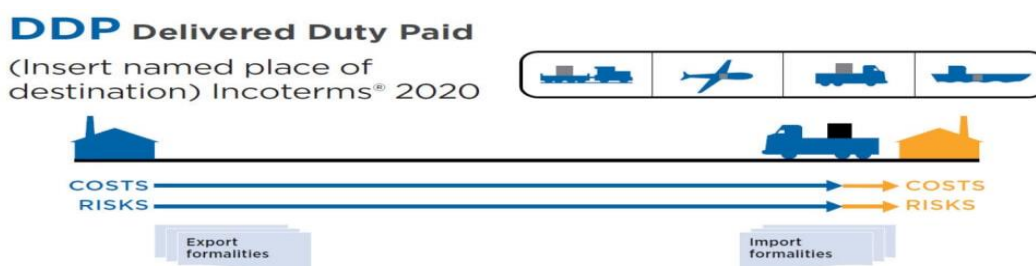
En plus des modalités prévues par le DES, le vendeur décharge la marchandise au port d'arrivée et le remet non dédouanée à l'acheteur.

1.1.2.3DDU (Delivered Duty Unpaid /rendu droits non acquittées)

Le vendeur prend en charge l'intégralité des opérations à l'exception du dédouanement à l'importation et du paiement des droits de douane et des taxes,le transfert des frais et risques ce fait au lieu de destination convenu avant déchargement dans les locaux de l'acheteur, cet incoterm est très utilisé dans l'union européenne, parce qu'il n'y a plus de dédouanement, ainsi qu'en lointaine exportation.

1.1.2.4DDP (Delivered Duty Paid /rendu droits Acquitté

Figure N°14:Incoterm Delivered duty paid (DDP)



Source :ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,P54

Le vendeur prend en charge la totalité des opérations nécessaires à l'acheminement des marchandises, dédouanement import compris (sauf déchargement à l'arrivée), cet incoterm présente l'obligation maximale pour le vendeur, il est réservé à des opérateurs chevronnés, disposant d'une bonne connaissance des techniques.

1.1.3L'incoterm DAF (Delivered At Frontier) :⁶⁰

DAF est un incoterm que l'on peut être utilisé quand les marchandises sont transportées par route ou par voie ferroviaire, le vendeur paye le transport jusqu'au point de livraison à la frontière, l'acheteur s'occupe des formalités douanières et paye le transport depuis la frontière jusqu'à son usine, le transfert de risques a lieu à la frontière ».

Figure N° 15: les incoterms 2000



Source :Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine,Fiche pratique export , paris,2014

1.2 les incoterms version 2010 :

Les incoterms font l'objet de modification chaque 10 ans, l'avant dernier amendement et celui de 2010 applicable depuis le 1er janvier 2011.

les principales modifications sont les incoterms sont :

⁶⁰https://fr.wikipedia.org/wiki/Delivered_At_Frontier (consulté le 3/3/2023 à 23h:00)

-DAF DES et DDU ont été supprimé et remplacé par DAP Delivered at Place , ainsi que l'incoterm DEQ qui a été supprimé remplacé par le DAT délivred AT terminal .⁶¹

-La version 2010 classe les incoterms par mode de transport .

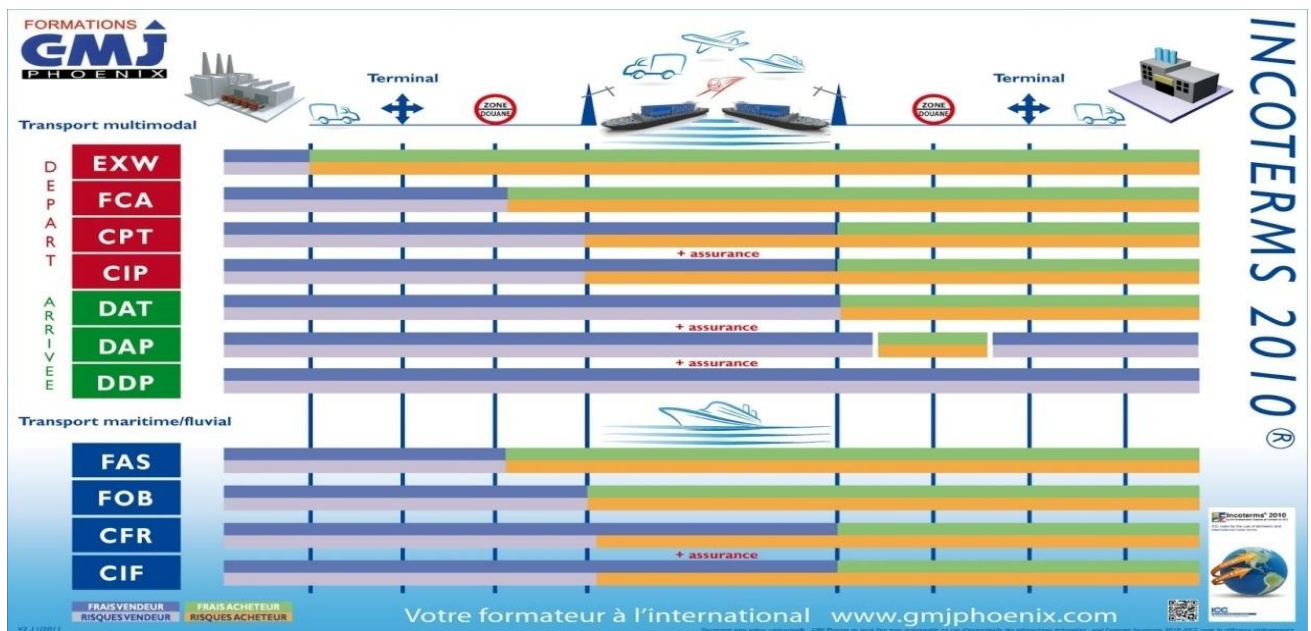
1.2.1 Incoterms multimodaux :

Les incoterms multimodaux sont utilisés lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (Air, Mer, Terre et Fer), ils gèrent également le transport en conteneurs maritimes lorsque la marchandise est remise au parc à conteneurs.⁶²

1.2.2 Incoterms maritimes et fluviaux :

Les Incoterms Maritimes ou Fluviaux sont applicables quand les points d'enlèvement et de livraison sont des ports, ils peuvent également être utilisés pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord du navire au port d'embarquement.

Figure N°16 :les incoterms 2010



Source : Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine,Fiche pratique export , paris,2014,P2

⁶¹REZIG (Lydia) et SAADI (Naima), « Le crédit documentaire et la remise documentaire comme moyens de règlement des opérations du commerce extérieur en Algérie », Master en Sciences Commerciales, Université Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou,2020, P26

⁶²<https://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/> (Consulté le 4/03/2023 à 18h :26)

1.2.3 les principales modifications dans version 2010 :

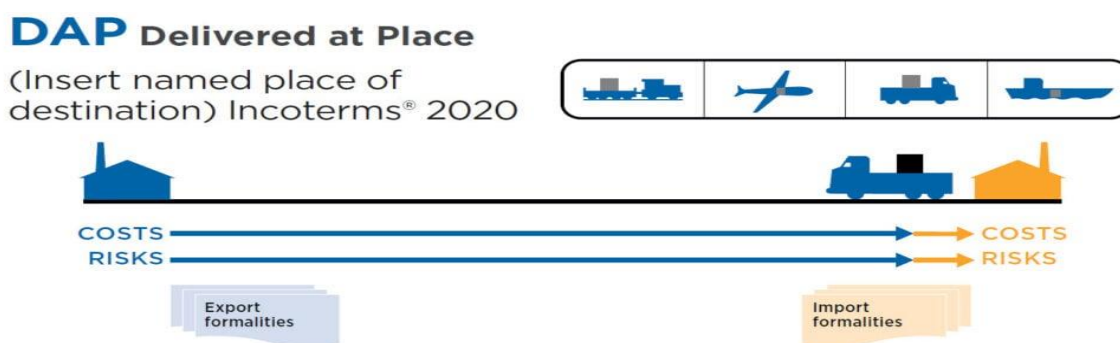
De façon non exhaustive, nous pouvons retenir les changements suivants par rapport à la version précédente des incoterms (Incoterms 2000) :⁶³

- Disparition de 4 Incoterms de la classe D (DAF ,DDU,DES,DEQ).
- Apparition de deux nouveaux Incoterms, DAP et DAT.
- Modification du lieu de Transfert des risques pour le FOB, CFR et CIF.
- Disparition des notions d' « Incoterm de vente départ » et « Incoterm de vente Arrivée » et reclassification par mode de transport.
- Prise en compte des opérations nationales.
- Prise en compte des documents électronique.

Par la suite on va interpréter les principales modifications dans chaque incoterm .⁶⁴

1.2.3.1 DAP (Delivred At Place) :

Figure N°17: Incoterm delivred at place (DAP)



Source : Questions and expert ICC guidance on the Incoterms 2010 rules « , Edited by Emily O'Connor , Paris ,2013,P78

DAP remplace :

- DDU : Pas de douane (à l'importation, pour le vendeur).
- DAF :Le Transport et sa 'place' déjà précisé et n'affecte pas l'incoterm DES.

Delivered at Terminal (DAT) Rendu au terminal était un incoterms de la révision 2010, mais qui a disparu dans la version 2020, il prévoyait que outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son

⁶³<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Incoterms-2010-innovations.htm> (Consulté le 5/03/2023 à 18h :00)

⁶⁴ ICC « Questions and expert ICC guidance on the Incoterms® 2010 rules « , Edited by Emily O'Connor ,paris ,2013, P19-P24

acheminement jusqu'au terminal convenu., le transfert de risque était effectif lorsque la marchandise avait été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu, l'acheteur effectuait les formalités d'importation et s'acquittait des droits et taxes dus en raison de l'importation.

1.2.3.2 DAT (Delivred At Terminal) :

DAT remplace DEQ donc :

- Élargi aux autres transports, pas seulement maritime .
- Le lieu de déchargement peut être autre qu'un quai (un terminal) .

Cet incoterm prévoit que le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les couts et les risques jusqu'à ce point, les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées, l'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

1.3.1.3 FOB (free on bord) :

Cet incoterm applicable dans le mode de transport maritime, cette version (incoterm 2010) désigne le vendeur comme responsable de la marchandises jusqu'à ce que celle-ci soit à bord de navire ,donc le fournisseur s'occupe de :

- L'emballage de marchandise.
- Le choix de transporteur .
- L'assurance (vols ,pertes ,détériorationsetc) jusqu'au port d'acheminement du client .
- Dédouanement à l'export.

1.3.1.4 CFR (Cost and Freight) :

Le vendeur paie le transport de la marchandise jusqu'au port de destination convenu. Transfert des risques à l'acheteur lorsque les marchandises ont été chargées à bord du navire dans le pays d'exportation. L'Expéditeur est responsable des frais d'origine, y compris le dédouanement à l'exportation et les frais de transport jusqu'au port désigné.

L'expéditeur n'est pas responsable de la livraison à la destination finale à partir du port (généralement les installations de l'acheteur), ni de l'achat d'assurance. Si l'acheteur exige du vendeur qu'il souscrive une assurance, l'Incoterm CIF doit être envisagé.

1.1.3.5 CIF(Cost, Insurance and Freight):

Ce terme est largement similaire au terme CFR ci-dessus, à l'exception du fait que le vendeur est tenu d'obtenir une assurance pour les marchandises pendant leur transit vers le port de destination désigné, CIF exige que le vendeur assure les marchandises pour 110% de leur valeur sous au moins la couverture minimale des Institute Cargo Clauses de l'Institute of London Underwriters (qui seraient les Institute Cargo Clauses (C), ou tout autre ensemble de clauses similaires. La police doit être dans la même devise que le contrat, le vendeur doit également remettre à l'acheteur les documents nécessaires à l'obtention des marchandises auprès du transporteur ou à l'exercice d'un recours contre un assureur. Les documents comprennent (au minimum) la facture, la police d'assurance et le connaissement. Ces trois documents représentent le cout, l'assurance et le fret des CIF . L'obligation du vendeur prend fin lorsque les documents sont remis à l'acheteur.

2/Comparaison entre les incoterms 2010 et incoterms 2000 :

Tableau N°01 : le transfert des risques

	Transfert des Risques : Version 2000	Transfert des Risques : Version 2010
EXW	Lors de la mise à disposition de la marchandise dans les locaux du vendeur (Non chargé)	Lors de la mise à disposition de la marchandise dans les locaux du vendeur (Non chargé)
FAS	Lors de la mise à disposition de la marchandise le long du navire au port d'embarquement	Lors de la mise à disposition de la marchandise le long du navire au port d'embarquement
FCA	Lors de la remise de la marchandise au Transporteur ou toute autre personne désignée, dans les locaux de vendeur,	Lors de la remise de la marchandise au Transporteur ou toute autre personne désignée, dans les locaux de vendeur, Chargée à bord du

	Chargée à bord du véhicule d’approche ,Lors de la remise de la marchandise au Transporteur ou à toute autre personne désignée, dans tout autre lieu indiqué, marchandise à bord du véhicule d’approche, non déchargée	véhicule d’approche, Lors de la remise de la marchandise au Transporteur ou à toute autre personne désignée, dans tout autre lieu indiqué, marchandise à bord du véhicule d’approche, non déchargée
FOB	Lors du passage du bastingage au port d’embarquement	Lors de la mise à bord de la marchandise
CFR	Lors du passage du bastingage au port d’embarquement	Lors de la mise à bord de la marchandise
CPT	Lors de la remise de marchandise au transporteur ou toute autre personne désignée, au lieu convenu.	Lors de la remise de la marchandise au transporteur ou toute autre personne désignée, au lieu convenu.
CIF	Lors du passage du bastingage au port d’embarquement	Lors de la mise à bord de la marchandise
CIP	Lors de la remise de la marchandise au transporteur ou toute autre personne désignée, au lieu convenu.	Lors de la remise de la marchandise au transporteur ou toute autre personne désignée, au lieu convenu.
DAT	Nouveau	Lors de la mise à disposition de la marchandise au terminal désigné, déchargée du moyen de Transport principal.
DAP	Nouveau	Lors de la mise à disposition de la marchandise, au lieu convenu, à bord du véhicule de Transport

DDP	Lors de la mise à disposition de la marchandise, dédouanée, à bord du véhicule de livraison au lieu convenu	Lors de la mise à disposition de la marchandise, dédouanée, au lieu convenu, à bord du véhicule de livraison (non déchargé
-----	---	--

Source : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Incoterms-2010-transfert.htm> (Consulté le 5/03/2023 à 19h:00)

1.3les incoterms version 2020 :

Figure N°18 :les incoterms 2020



Source :Fiche technique “les nouvelles règles incoterms 2020 et la valeur en douane” ,paris ,P6

Les règles Incoterms 2020 ont une structure plus intuitive que leurs version de 2010, ce qui accroît leurs clarté et facilite l’analyse des risques,d’une manière générale, le point de livraison des marchandises est l’élément le plus important pour déterminer qui est responsable des couts engagés pour le transit,La version des règles de 2020 fournit plus de détails sur la répartition des couts entre l’acheteur et le vendeur, et représente une amélioration évolutive par rapport aux règles de 2010 à cet égard .⁶⁵

⁶⁵<https://www.marsh.com/ca/fr/industries/cargo/insights/incoterms-2010-replaced-with-incoterms-2020.html>(Consulté le 6/03/2023 à 23h:50)

La version 2020 classe les incoterms par groupe : ⁶⁶

- **Les incoterms qui commencent par un E** : sont dit incoterms de départ, c'est à dire que l'acheteur s'occupe de tout .
- **Les incoterms qui commencent par un F** : ce sont des incoterms dont le transport principal n'est pas payé par le vendeur, c'est l'acheteur qui devra s'en acquitter, par exemple FOB, FCA ou FAS.
- **Les incoterms qui commencent par un C** : ce sont des incoterms où le transport principal est payé par le vendeur, par exemple, CIF, CIP, CFR, CPT
- **Les incoterms qui commencent par un D** : ce sont des incoterms dit incoterms d'arrivée, c'est-à-dire que l'acheteur ne s'occupe de rien, tout est géré et payé par le vendeur. Par exemple DAP, DPU, DDP

Tableau N°02 : Classement des incoterms par groupe

Groupe	Incoterm	L'obligation du vendeur
E	EXW	L'incoterm d'obligation minimum pour le vendeur
F	FCA ,FAS ,FOB	Le vendeur n'assume ni les risques ni les couts de transport Principal
C	CFR,CIF,CPT,CIP	Le vendeur assume les couts de transport principal, mais il ne supporte aucun des risques liés à l'acheminement
D	DAP,DPU ,DDP	Le vendeur assume les couts et les risques du transport principal

Source : GHIDLAINÉ (Legrand) et HUBERT (Martini),« Commerce international », 3ème éd, Edition Dunod, Paris, 2010, P105

⁶⁶ Cours de pr LAOUDJ Ouerdia « La problématique des incoterms dans la chaîne logistique internationale »,EHEC ,2020,P26

***1.3.1 Les principales modifications dans version 2020 :**

Les principales modifications apportées par les incoterms 2020 aux incoterms 2010 portent sur les points suivants :

- Évolution de l'incoterm FCA (connaissances avec mention de mise à bord).
- Apparition d'un nouvel incoterm : DPU (Delivered At Place Unloaded) en remplacement de l'incoterm DAT.
- Niveaux de couverture d'assurance différenciés entre CIF et CIP.
- Organisation du transport avec les propres moyens du vendeur ou de l'acheteur en FCA, DAP, DPU, et DDP .⁶⁷

Par la suite on va interpréter les principales modifications dans chaque incoterm :⁶⁸

1.3.1.1 FCA (free carrier alongside) :

L'obligation du vendeur est de remettre la marchandise emballée pour l'export à l'acheteur ou à un transporteur désigné par ce dernier après avoir effectué le dédouanement. Le point de livraison peut-être dans les locaux même du vendeur (dans ce cas FCA = EXW + dédouanement) ou ailleurs, dans ce cas le vendeur est responsable du préacheminement mais pas du déchargement.

1.3.1.2 DPU (delivered at Place Unloaded) :

L'incoterm DPU remplace l'incoterm DAT , Cette évolution répond aux commentaires des utilisateurs et lève les possibles malentendus sur la destination, qui finalement n'a pas besoin d'être un terminal, avec cet Incoterm, le vendeur a l'obligation d'acheminer et de décharger (unloaded) la marchandise au lieu de destination convenu (terminal ou autre), l'incoterm DPU implique donc des responsabilités portées par le vendeur plus fort que l'incoterm DAP.

⁶⁷ COULIBALY Fanta, « logistique internationale comme moyen d'optimisation des opérations du commerce international », Master en sciences commerciales , Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou , 2020, P19

⁶⁸ ICC , « incoterms 2020 », publication département , paris, 2019, P33-P35

1.3.1.3 CIP(Carriage and Insurance Paid to) :

L'Incoterm CIP – « Cost insurancepaid to », lieu de destination convenu, peut être utilisé pour l'ensemble des modes de transport, que ce soit par exemple une expédition routière de l'entrepôt du vendeur à celui de l'acheteur par un camion directe, ou une combinaison de modes de transport (route/maritime/route, route/aérien/route, route/ferroviaire/route...), mais ajoute par rapport à l'incoterm CPT une assurance à souscrire par le Vendeur au bénéfice de l'Acheteur.

1.3.1.4 CIF (Cost, Insurance and Freight) :

Est utilisé exclusivement en transport maritime, que ce soit dans le cas d'expédition en conteneur ou en navire conventionnel (breakbulk), il est en tout point semblable à l'incoterm CFR examiné précédemment si ce n'est au niveau de l'assurance, nous nous attarderons donc ici à définir cette assurance dans le cadre du transport maritime.

1.3.2. l'utilisation des incoterms 2020 :⁶⁹

« Pour utiliser les incoterms il convient de le préciser clairement dans le contrat de vente en indiquant :

La règle incoterms choisie, le port, le lieu, ou endroit désigné, suivi des incoterms de 2020

Le choix de l'incoterms fait partie intégrante de la négociation commerciale ,il doit être fait en fonction des capacités organisationnelles de l'entreprise , du moyen de transport utilisé, du niveau de service qu'elle souhaite apporter à son client ou avoir de son fournisseur , ou bien en fonction des habitudes du marché , des pratiques de la concurrenceetc

- L'incoterms choisit doit être adapté aussi bien aux marchandises à expédier qu'au mode de transport à utiliser .
- Pour une application optimale des incoterms, les parties au contrat sont appelées à désigner le lieu où le port avec une précision maximale, il convient aussi de mentionner l'endroit précis afin d'éviter toute ambiguïté.
- L'utilisation des incoterms nécessite certaines précautions à prendre telles que :

⁶⁹ COULIBALY Fanta, « logistique internationale comme moyen d'optimisation des opérations du commerce international », Master en sciences commerciales, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou ,2020,P19

- La bonne connaissance de la signification de chaque incoterms et son abréviation.
- l'emploi des variantes des incoterms avec précision afin d'éviter les confusions qui pourraient naître de leur mauvaise interprétation.

Section2 : cadre conceptuel des incoterms

Le commerce mondial peut présenter des difficultés liées aux barrières linguistiques dans les contrats et la terminologie. En 1936, la Chambre de commerce internationale (CCI) a élaboré les Incoterms, un ensemble de règles établies et acceptées au niveau international dans les contrats de vente et d'expédition de marchandises dans le monde entier¹, les Incoterms désignent qui est responsable du paiement de chaque partie du processus de transport mondial de marchandises et quelles parties sont responsables au cours de chaque partie.

Les Incoterms éliminent le défi que représentent les différentes langues et les différentes façons d'interpréter les contrats, ces termes acceptés au niveau international permettent de faciliter le processus de commerce international.

1.présentation des incoterms :

Les INCOTERMS, sont l'abréviation de l'expression anglaise « International Commercial Terms », plus clairement il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les couts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international.

1.1définition d'incoterm :

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms) et sont définis par la Chambre de commerce Internationale. Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une relocalisation géographique précise comme un port ou un aéroport, les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison.⁷⁰

Les incoterms sont une série de termes de trois lettres. Ils spécifient certaines obligations, les couts et les risques engendrés par le transfert d'un produit, leur objectif est le bon déroulement des livraisons.⁷¹

⁷⁰ GHISLAINE (Legrand)et HUBERT (Martini), « le petit export :logistique contrats risques financements », édition DUNOD, paris 2008, P 6.

⁷¹<https://infonet.fr/lexique/definitions/incoterms-2020> (Consulté le 08/03/2023 à 17h :00)

1.2 La création et les objectifs :⁷²

« Les enjeux des échanges du commerce international sont grands. Ils permettent de savoir quelles sont les parties prenantes qui traitent les droits de douane, quels sont les responsables de l'assurance des marchandises pour l'expédition, où le conteneur sera déchargé ou bien encore quelles seront les personnes qui payeront le transport, ces incoterms permettent de se préserver des litiges, avant qu'ils n'existent, les interprétations étaient fréquentes, et de nombreux problèmes de livraison y avaient lieu ».

1.3 Le rôle des Incoterms :⁷³

« Les incoterms ont des rôles bien définis, Chaque incoterm propose principalement » :

- Une définition précise de l'obligation du vendeur, de livrer ou remettre la marchandise à un transporteur.
- Une définition précise de la répartition des frais de logistique internationale entre le vendeur et l'acheteur.
- Une définition précise du point de transfert de risques sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur : à partir de quel moment et à quel endroit l'acheteur assumera les risques encourus par la marchandise.
- Une définition précise des documents dus par le vendeur à l'acheteur ».

1.4 Les principes applicables aux incoterms :⁷⁴

« Ils se réfèrent dans leurs contrats, à l'un des incoterms de la CCI, l'acheteur et le vendeur réduisent l'incertitude inhérente à toute transaction internationale : pratiques commerciales et interprétation différentes d'un pays à l'autre, ils précisent leurs responsabilités et obligation respectives pour la livraison de marchandises et les obligations documentaires du vendeur.

Les incoterms bien que facultatifs sont des clauses standardisées et reconnues, qui permettent d'éviter les litiges en répartissant clairement entre l'acheteur et le vendeur les frais et risque

Il importe d'abord de savoir qui de l'acheteur ou du vendeur va être chargé du transport, qui d'autre part va assumer les risques encourus au cours de ce transport ? Qui va fournir les documents du transport .

En définitive, il importe que les deux parties sachent quels services vont être inclus dans le

⁷²<https://infonet.fr/lexique/definitions/incoterms-2020/> (consulté le 8/03/2023 à 18h:00)

⁷³ DJINNI (Reda) et BAKHOUCHE (Borhane eddine), « La logistique à l'international », e Master en Sciences Commerciales , Université Abderrahmane Mira De BEJAIA ,2015, p34

⁷⁴ CORINNE (Pasco), « commerce international » , Dunod, 4e édition, paris,2002,P 35

prix ».

1.5 l'importance des incoterms :⁷⁵

L'objectif visé par les incoterms et leurs importances se résume comme suit :

- Établir une panoplie des règles internationales de caractère facultatif précisant l'interprétation des principaux termes utilisés dans le contrat de vente avec l'étranger.
- Éviter les malentendus dus aux diversités d'interprétations des usages commerciaux entre pays et entités économiques.
- Informer et éclaircir les exportateurs sur la loi nationale applicable aux contrats et lui donner des renseignements et l'aider dans leur interprétation.
- Servir de base au contrat tout en prévoyant certaines modifications ou additions dans la mesure où les circonstances l'exigent.
- Préciser de façon explicite les obligations et les frais que chaque partie se propose d'assumer.

1.6 Les limites des incoterms :⁷⁶

Les incoterms facilitent grandement les échanges internationaux en donnant une interprétation homogène aux termes commerciaux, ils ne résolvent pas tous les problèmes et présentent certaines lacunes, dont notamment :

- L'usage des incoterms est facultatif et pour s'en prévaloir, les parties doivent clairement y faire références dans le contrat de vente sans oublier d'ancrer les obligations sur un lieu géographique précis.

Les variations des incoterms peuvent être utilisées et porter confusion., elles sont quelquefois utiles pour respecter les particularités d'une transaction (par exemple le FOB américain, suivi du nom du port d'embarquement ; FOB New York, permet au vendeur de livrer la marchandise au terminal de chemin de fer de la ville, sans préciser

- À qui incombera la responsabilité de la marchandise avant qu'elle ne soit placée sur le navire).
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise
- De plus, la pratique de ports ou de certaines professions développe des usages particuliers qui donneront lieu à des dispositions contractuelles expresses prévalant sur la définition des incoterms

⁷⁵Guide général du commerce international, Edition MLP, Alger, 1998, P17

⁷⁶GHISILIANE (Legrand) et HUBERT (Martini) , « Commerce international », Edition Dunod, Paris, 2008, P15

1.7 les avantages et les inconvénients des incoterms :

tableau n°03 : les avantages et les inconvénients des incoterms

Avantages	Inconvénient
-des termes faciles à comprendre -normalisation internationale -mise à jour et clarification par un organisme international (icc)	-différences entre les préférences de l'acheteur et du vendeur lors du choix des clauses -certaines clauses exposent une partie à des couts excessifs

Source : établis par moi-même à partir de (<https://www.transports64.fr/incoterm> , consulté le 10/03/2023 à 17h :00)

2/les incoterms utilisés dans le cas algérien :

les incoterms utilisés en Algérie pour la réalisation d'une opération d'importation et d'exportation sont : FOB , CFR, CIF,CPT,DAP,DDP

2.1 les incoterms utilisé dans le transport maritime et fluvial :

Il s'agit des incoterms FOB,CFR , CIF qui sont utilisé en Algérie

2.1.1 différence entre les incoterms FOB ,CFR,CIF :

Tableau n°04 : présentation des incoterms selon la répartition des frais entre l'acheteur et le vendeur

	FOB	CIF	CFR
Emballage	V	V	V
Chargement à l'usine	V	V	V
Pré-acheminement	V	V	V
Douane export	V	V	V
Manutention départ	V	V	V
Transport principal	A	V	V
Assurance transport	A	V	A
Manutention à l'arrivée	A	A	A
Douane import	A	A	A
Post-acheminement	A	A	A

Déchargement l'usine	à	A	A	A
-------------------------	---	---	---	---

Source : https://globalnegotiator.com/images/pdf/incoterms_2020-tableau_recapitulatif.pdf(consulté le 14/03/2023 à 14h :00)

V : le vendeur a : l'acheteur

A partir de tableau précédent on constate que :

a) La différence entre FOB ET CFR :

Ces deux incoterms s'appliquent au transport maritime, mais ils prévoient de partager différemment les frais et les risques liés à l'acheminement des marchandises. Ainsi :

- Le cout et les risques liées aux de transport principale qui sous la responsabilité du vendeur dans incoterm CFR par contre dans incoterm fob sont la responsabilité de l'acheteur

b) La différence entre FOB ET CIF :

Le CIF et le fob diffèrent principalement dans

- Le cout et les risques liées aux transport principale
- L'assurance du transport

Qui sont à la responsabilité du vendeur dans incoterm CIF par contre dans incoterm FOB sont à la responsabilité de l'acheteur

c)La différence entre CFR et CIF

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il a une obligation supplémentaire de fournir une assurance maritime contre le risque

2.2les incoterms utilisé dans le transport multimodal :

Il s'agit des incoterms CPT,DAP ,DDP qui sont utilisé en Algérie

2.2.1 différence entre les incoterms DDP ,DAP,CPT :

Il est indispensable aujourd'hui de comprendre et de maitriser les incoterms qui régissent toutes vos transactions internationale ,Pour ce faire

Tableau n°05: présentation des incoterms selon la répartition des frais entre l’acheteur et le vendeur

	DDP	DAP	CPT
Emballage	V	V	V
Chargement à usine	V	V	V
Pré-acheminement	V	V	V
Douane export	V	V	V
Manutention départ	V	V	V
Transport principal	V	V	V
Assurance transport	V	V	A
Manutention à l’arrivé	V	V	A
Douane import	V	A	A
Post-acheminement	V	A	A
Déchargement à l’usine	V	A	A

Source : https://globalnegotiator.com/images/pdf/incoterms_2020tableau_recapitulatif.pdf

(consulté le 12/03/2023 à 9h :00)

V : le vendeur

a : l’acheteur

A partir de tableau précédent on constate que :

a. Les principales différences entre les incoterms : DDP ET DAP.

l’incoterm DDP décharge l’acheteur de toute responsabilité (le vendeur s’occupe de tout), donc l’incoterm DDP se diffère de l’incoterm DAP dans :

- Le règlement des frais douaniers et fiscaux.
- Le post-acheminement .
- Déchargement à l’usine.

Qui sont la responsabilité de l’acheteur .

b. Différence entre l'incoterm DDP et l'incoterm CPT :

l'incoterm DDP décharge l'acheteur de toute responsabilité (le vendeur s'occupe de tout), donc l'incoterm DDP se diffère de l'incoterm CPT dans :

- L'assurance transport .
- Manutention à l'arrivée .
- le règlement des frais douaniers et fiscaux.
- le post-acheminement .
- déchargement à l'usine.

c. Différence entre l'incoterm DAP et l'incoterm CPT :

L'incoterm DAP se diffère de l'incoterm CPT dans :

- L'assurance transport .
- Manutention à l'arrivée.

On peut distinguer les incoterms selon le mode de transport utilisé , il peut être multimodal ou maritime/fluviatile. c'est-à-dire tout type de transport on peut également parler d'incoterm de départ et d'incoterm d'arrivéeetc .

3/les critères de sélection des incoterms

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

3.1 processus de sélection d'incoterm au niveau mondial :

« L'incoterm est négocié par les parties en fonction des expériences, des moyens et des capacités respectives de chacune d'elles, mais aussi des conditions de prix de la marchandise, des offres des concurrents, et du contexte économique et politique du lieu de livraison ». ⁷⁷

3.1.1 Facteurs ayant un impact sur la sélection des Incoterms : ⁷⁸

les Incoterms sont choisis à 95% à l'interne et que ce choix s'effectue par l'exportateur en fonction de ses facteurs internes avec le but de favoriser sa performance à l'export, aucun

⁷⁷ DESTEXHE (Christine), « Le contrat de vente international pour les exportateurs non-juristes », Edition des CCI de Wallonie, Liège, 2005 , P117

⁷⁸HIEN (Nicolas), Gilebert (Laporte), et Jasques (Roy) « Sélection et utilisation des incoterms dans les entreprises exportatrices québécoises », Logistique & Management, 2006, P79-P9

auteur ne s'arrête sur cet aspect du dossier, ce qui le concerne; que la sélection des incoterms

par les PME manufacturières exportatrices a un impact sur les indicateurs de la performance suivants :

- Le chiffre d'affaires à l'export .
- L' augmentation des ventes à l'export.
- La rentabilité des activités export .
- La proportion des ventes export .
- La satisfaction des gestionnaires à l' égard de l'activité export.
- La perception de la performance de l'activité export.

Nous rappelons que ces indicateurs appartiennent exclusivement à l'environnement interne de l'entreprise .

Le choix des Incoterms a une influence sur la performance de la firme à trois niveaux :

a) La performance financière :

- Profit .
- Haut volume de vente .
- Croissance rapide .

b) La performance stratégique :

- Augmentation de la compétitivité .
- Renforcement de la position stratégique.
- Augmentation des parts de marché.

c) Satisfaction à l' égard de l'activité export:

- La performance de l'activité export s'avère satisfaisante.
- L'activité export connaît du succès .
- L'activité export satisfait les attentes.

3.1.2. Les acteurs concernés par la sélection des Incoterms au sein de l'entreprise :⁷⁹

Traditionnellement, la négociation des Incoterms appartient aux activités de l'équipe export de l'entreprise exportatrice cette équipe, en accord avec la direction des ventes ou

⁷⁹TOGNEY(Marie- Laure), « Dans quelle mesure les incoterms pourraient constituer un espace de négociation commerciales favorisant la performance à l'international des PME manufacturières exportatrices québécoises hors Aléna sur le long terme », Mémoire présenté comme exigence partielle , Université De QUÉBEC À MONTRÉAL ,2012,P90-P91

encore la direction de l'établissement et négocie l'incoterm avec le partenaire potentiel, en interaction avec l'équipe import ou la direction des achats ou encore la direction générale du partenaire en question.

Parallèlement, chez l'importateur, la fonction du négociateur est elle aussi définie par la taille de l'entreprise, dans les multinationales et les grandes entreprises, les individus concernés par cette négociation appartiennent au département import, à la direction des achats ou encore à la direction produit(s), nous reviendrons à l'impact, en terme de pouvoir dans la négociation, de la taille de l'entreprise.

La sélection des Incoterms est effectuée par le propriétaire dirigeant et/ou par le négociateur de la PME, sachant que le propriétaire dirigeant est très souvent le négociateur à l'international de l'entreprise.

3.2/processus de sélection d'incoterm en Algérie

Le choix d'incoterm s'effectue en fonction des facteurs internes avec le but de favoriser la performance de l'activité internationale.

3.2.1 Facteurs ayant un impact sur la sélection des Incoterms :

Pour une grande majorité des entreprises, les caractéristiques de livraison lors d'un achat ou une vente s'inscrivent dans une démarche stratégique, pourtant, ces dernières ne sont pas toujours au fait des subtilités qui peuvent exister dans ce langage international, entraînant des coûts et des risques non-anticipés, comment choisir les bons incoterms pour optimiser de l'activité import et export.⁸⁰

3.2.1.1 La politique commerciale :⁸¹

Le choix de l'incoterm en fonction de politique commerciale de chaque partie qui dépend de leurs secteurs d'activités, leurs valeurs de leurs objectifs et de leurs possibilités d'évolution. Ces différents facteurs entraînent des conséquences sur leurs décisions, la politique commerciale doit ainsi permettre à l'entreprise d'atteindre ses objectifs de vente et d'augmenter son chiffre d'affaire .

3.2.1.2 l'intérêt économique :⁸²

L'intérêt économique la logistique internationale est un moteur de la croissance : il crée des emplois, réduit la pauvreté et ouvre des perspectives économiques, le Groupe de la Banque mondiale aide ses pays clients à améliorer leur accès aux marchés des pays développés et à accroître leur participation à l'économie mondiale.

⁸⁰<https://www.gbe.ma/comment-choisir-les-bons-incoterms> (Consulté le 19/03/2023 à 9h:00)

⁸¹<https://blog.hubspot.fr/sales/politique-commerciale> (Consulté le 18/03/2023 à 23h :00)

⁸²<https://www.banquemondiale.org/fr/topic/trade/overview> (consulté le 19/03/2023 à 00h:10)

3.2.1.3 Les conditions portuaires :

L'espace portuaire économiquement et stratégiquement parlant étant un espace particulier, il obéit à des règles de mise en place spécifiques de cet endroit ⁸³

Il existe une réglementation algérienne relative aux professions portuaires /les auxiliaires du transport /quelque peu éparse et qui n'appréhende que partiellement l'ensemble de ces activités ⁸⁴

D'un point de vue général, l'Algérie accuse un important retard dans les ports polyfonctionnels, le pays est en effet confronté à des infrastructures vétustes et à un investissement moderne retardé, longtemps limité à des ports considérés comme des ports de la première génération. En effet, jusqu'en 2000, l'investissement de l'Algérie dans le domaine portuaire a concerné davantage les ports pétroliers. D'ailleurs, l'unique spécialisation à laquelle les ports algériens ont consenti des efforts est celle du transport des hydrocarbures. Ainsi, « construits selon des normes anciennes, ces ports constituaient une configuration adaptée aux navires de petites tailles en raison également de la profondeur théorique de ces ports (la tirant d'eau) réduite par le phénomène d'envasement et par le dragage »⁸⁵

⁸³Rapport du secrétariat de la CNUCED : UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 mars 2003 : « Réformes et place du secteur privé dans les ports africains »

⁸⁴Article 609 et suivi. CMA ; article et suivi. décret exécutif 01-02 du 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

⁸⁵ KHADRA(Brahma Medjdoub), « Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités », Magister en Management et Commerce international, Faculté Des Sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion Département des sciences commerciale,2017,P45

Section 3 : l'incidence de l'incoterm adopté sur une opération d'import et d'export

L'incoterm choisi répondent à certains enjeux de la gestion commerciale, le négoce international est une opération qui consiste à l'achat par une entreprise B d'une marchandise à un fournisseur A, pour la revendre en l'état (ou presque) à une entreprise.

1/ les procédures de dédouanements :

Toutes les marchandises importées ou destinée à l'exportation doivent être soumise à des dispositions législative et règlementaire : fiscales, économiques, politiques, sanitaires et commerciales, que les administrations des douanes sont chargées de faire respecter. Ainsi les importateurs ou exportateurs doivent effectuer des formalités douanières qui sont des opérations destinées à assurer une conformité avec la législation douanière.

1.1 Formalité concomitante au dédouanement :

Avant d'entamer les formalités douanières, il est préalable de procéder à la domiciliation bancaire et d'examiner son support.

1.1.1 Domiciliation bancaire :

La domiciliation bancaire préalable consiste à choisir pour un dossier d'importation ou d'exportation de service ou de marchandise une banque agréée, laquelle se chargera de sa réalisation du début jusqu'à la fin .⁸⁶

Certaines opérations d'importation et d'exportation de marchandises sont dispensées de l'obligation de domiciliation. Ces opérations sont :⁸⁷

- Les importations dites sans paiement réalisés par les voyageurs pour leur usage personnel conformément aux dispositions des lois de finances (cf. 199 bis du CD).
- Les importations dites sans paiement réalisées par les nationaux immatriculés auprès des représentations diplomatiques et consulaires algériens à l'étranger lors de leur retour définitif en Algérie conformément aux dispositions des lois de finances .
- Les importations dites sans paiement réalisées par les agents diplomatiques et consulaires et assimilés ainsi que ceux des représentations des entreprises et établissements publics à l'étranger placés sous l'autorité des chefs de mission.
- Les opérations sans valeur commerciale marchandises ne dépassant pas les 100 000 da.

⁸⁶ KSOURI (Idir) « Les opérations de commerce international » Edition Alger 2014, page 193

⁸⁷ KSOURI (Idir) « Le contrôle du commerce extérieur et des changes », Grand-Alger-Livres édition , Alger, Mai 2006, p55

1.2 Les formalités préparatoires au dédouanement

Les formalités préparatoires se résument dans deux notions recouvrant, depuis leur introduction sur le territoire national jusqu'à leur affectation à une destination douanière c'est-à-dire jusqu'à leur placement sous un régime douanier

1. 2.1 La conduite en douane des marchandises

L'opération de conduite en douane suppose l'acheminement des marchandises à importer vers le bureau des douanes le plus proche de la frontière douanière, cette obligation prend naissance dès l'instant même où la marchandise franchit la limite du territoire douanier, lorsqu'il s'agit d'une importation, pour cela et pour éviter des détournements de marchandises, le transporteur doit emprunter la route légale désignée à cet effet par les services des douanes, cette formalité s'impose à toutes marchandises quelque soit sa valeur, même si elle est exemptée de droit et taxes.⁸⁸

1.2.1.1 La mise en douane :

La mise en douane est l'opération qui permet au service des douanes d'identifier, de prendre en charge ,et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement.⁸⁹

Dans les vingt quatre heure (24 H) suivant l'arrivé de l'aéronef à l'aéroport, le commandant De bord ou son représentant légal doit déposer au niveau du service des douanes (IPS) le Manifeste ou la déclaration de la cargaison, ce manifeste est saisi par le consignataire sur le système SIGAD ,qui lui attribue un numéro de gros , et son enregistrement par le service navigation (IPS) constitue la mise en douane effectue des marchandises et leur prise en charge douanière , la saisie peut se faire à distance si le transitaire est connecté à SIGAD.

Le manifeste doit être imprimé en nombre suffisant pour les différents intervenants à savoir la douane, le chef d'inspection divisionnaire, brigade commercialeetc.

Une fois le manifeste enregistré, les marchandises peuvent être déchargées sur l'autorisation de l'inspecteur principale aux brigades , et en présence des agents de la brigade commerciale désignés pour assister au déchargement et effectue l'opération d'ecor qui consiste à s'assurer la concordance entre le nombre des colis déclarés dans le manifeste et ceux réellement déchargés .

Après avoir satisfait aux obligations de la mise en douane et en attendant de leur assigner une destination douanière autorisée, les marchandises sont placées sous le régime des magasins aire de dépôt temporaire ou les ports sec, la durés d'admission des marchandises dans ces

⁸⁸ KSOURI (Idir) , les régimes douaniers, édition Grand Alger, 2006,Pages 37-38

⁸⁹ BERR (Claude) .TREMEAU (Henri) , « le droit douanier » ; 6eme édition ; económico ; paris ; 2004 ; page116

derniers est de vingt et un jours (21 jours)⁹⁰

1.3 Les procédures de dédouanement proprement dite

Après avoir été soumise aux formalités préalables au dédouanement, les marchandises doivent à présenter correspondre aux formalités de dédouanement permettant de les placer sous un régime douanier autorisé et de garantir l'application de la législation douanière, ainsi les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration en détail, celle-ci sera soumise au contrôle de la recevabilité et enregistrement, puis au contrôle consécutif à l'enregistrement, ensuite il est procédé à la liquidation et acquittement des droits et taxes, en fin arrive à l'enlèvement des marchandises.

1.3.1 La déclaration en détail des marchandises

La déclaration en détail des marchandises consiste l'acte par lequel le redevable manifeste sa volonté de placer sa marchandise sous un régime douanier d'importation ou d'exportation et s'engage à accomplir les obligations découlant du régime déclaré, par cet acte, l'assujetti est tenu de fournir aux services des douanes, sous sa seule responsabilité, tous les indications nécessaires pour permettre l'identification des marchandises et l'application à ces dernières des réglementations auxquelles elles sont soumises.⁹¹

Donc la déclaration en détail permet :⁹²

- Le contrôle des marchandises importées ou exportées.
- De déterminer le régime douanier.
- De fournir les indications utiles au calcul des droits et taxes.
- De consulter la base statistique de commerce extérieur.

1.3.1.1 Les principes régissant la déclaration en détail

La déclaration en détail est régie par trois (3) principes fondamentaux qui sont :

- **Déclaration par opération :**

La déclaration en détail est nécessaire par chaque opération afin de pouvoir gérer distinctement les différentes positions tarifaires.

- **Déclaration écrite :**

Le déclarant est tenu d'établir sa déclaration en détail par écrit, pour permettre aux services des douanes d'assurer un contrôle plus efficace des opérations de dédouanement

⁹⁰ ABIDI (Mohammed), « Les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation », Master en Sciences Commerciales, Université Mouloud Mammeri de TIZI-OUZOU, 2020, P92

⁹¹ BERR (Claude), TREMEAU (Henri) OP CIT, P 177

⁹² GUYOMAR (Abde), .MARIN (ETIENNE) ; « commerce international », Edition Sirey, Paris, 1999, page 135

et d'assurer les droits et taxes .

○ **Déclaration contrôle :**

Le caractère écrit de la déclaration facilite les opérations de contrôle, aussi la douane vérifie la conformité des éléments de la déclaration avec les marchandises.

1.3.1.2 Les modalités d'établissement de la déclaration en détail :⁹³

Toutes les marchandises importées ou exportées, ou qui changent de régime douanier, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail, la franchise des droits et taxes ne peut constituer une dispense de la souscription d'une déclaration.

La déclaration doit être signée et déposée par le propriétaire de la marchandise, le commissionnaire en douane ou, à défaut, le transporteur dans le bureau de douane habilité

À cet effet dans un délai maximum de (15) jours à compter de la date d'enregistrement du document par lequel a été autorisé le déchargement ou la circulation des marchandises à savoir la déclaration sommaire.

1.3.1.3 Les énonciations de la déclaration en détail :

La déclaration en détail comprend soixante-neuf cases numérotées de 1 à 69, chacune de ces cases est destinée à recevoir un type d'information dont la finalité est de permettre aux autorités douanières , et bancaires notamment de bien prendre leurs décisions qui se rapportent aux transactions commerciales internationales.

1.3.1.3.1 l'espèce tarifaire des marchandises :

Le tarif des douanes attribue aux marchandises une dénomination, celle-ci en constitue L'espèce. Avant d'entamer toute recherche visant à classer une marchandise, le déclarant en douane doit d'abord qualifier cette marchandise en se posant quelques questions.

1.3.1.3.2 l'origine de marchandise :

Le pays d'origine d'une marchandise est celui où elle a été extraite du sous-sol, récoltée ou fabriquée, pour déterminer l'origine d'une marchandise, chaque pays conçoit, formule et applique des règles particulières, les règles d'origine. Il en existe deux types : les règles d'origine non préférentielles et les règles d'origine préférentielles.

1.3.1.3.3 La valeur en douane :

La valeur en douane est le troisième élément clé pour l'application des mesures douanières et notamment pour l'opération de taxation, elle sera également utile pour la mise en œuvre de

⁹³AIMENE (Fatima) et TIGHERDINE (Ouiza) , « Les procédures de dédouanement à l'importation », Master en Finances et commerce international ,Université Mouloud Mammeri de TIZI-OUZOU,2019,P54-P65

cautions dans le cadre des régimes douaniers, et détermination l'application éventuelle de mesures de contrôle du commerce extérieur

Selon l'article 16 du code des douanes, l'expression valeur en douane désigne la valeur à tenir pour l'application du tarif douanier, pour la détermination de cette valeur, ces articles prévoient un principe et des exceptions, l'abstraction faite des exceptions prévues traitant des autres méthodes d'évaluation de la valeur en douane (la méthode comparative, la méthode déductive, la méthode de la valeur calculée et la méthode de dernier recours), le principe édicté par ces deux articles est que la valeur en douane des marchandises importées est la valeur transactionnelle, c'est-à-dire prix effectivement payé ou à payer.

Valeur en douane (VD) = valeur facturée + le fret + l'assurance.

Le droit de douane (DD) = la valeur en douane * pourcentage de douane.

La valeur libre pratique = la valeur en douane + le droit de douane .

La valeur statistique = valeur au lieu de dédouanement (hors le DD) + le fret .

1.3.2) introduction du contenu de la note en détail dans le SIGAD :

Le contenu de la note de détail est introduit par le déclarant en douane dans le SIGAD (le système d'information et de gestion automatisé des douanes), soit :

- Dans leurs propres locaux, si ils sont connectés au SIGAD.
- Dans les bureaux des douanes desservis par le SIGAD.

1.3.2.1) La validation automatisée de la déclaration :

Conformément aux dispositions de l'article 12 de la décision n° 09 de 03 février 1999 déterminant les conditions et modalités de dédouanement des marchandises par le système informatisé et de gestion automatisée des douanes (SIGAD). Ce dernier assure :

- La recevabilité des déclarations.
- La liquidation des droits et taxes exigibles.
- l'exigibilité des documents annexés à la déclaration.
- La sélection des déclarations admises en circuit de contrôle, ou en circuit pour conforme
- La gestion des crédits d'enlèvement.

1.3.2.2) l'annulation de la déclaration :

Les cas d'annulation de la déclaration en détail sont aux termes de la décision n° 08 du 03 février 1999 déterminant les modalités d'application de l'article 89 bis du code des douanes.

A cet effet, l'annulation de la déclaration peut être autorisée, si le déclarant justifié que les marchandises sont:

- Déclarées sous un régime douanier inappropriés .
 - Manifestées mais non débarquées .
 - Irrémédiablement perdues par suite d'accident ou cas de force majeure dument établie
- Non conformes à la commande .

Déclarées impropres à la consommation.

A/ Le stockage en mémoire de la déclaration :

Dans le cas de stockage en mémoire, et ce par diverses raisons (manque de documents, ...etc.), cette opération vient compléter la déclaration anticipée, en offrant la possibilité de préparer le dédouanement avant l'arrivée des marchandises, et avant l'ouverture des bureaux des douanes dans le cas du dédouanement à distance.

1.3.3 Le contrôle de la déclaration en douane

Il s'agit, d'une part, du contrôle de la recevabilité des déclarations qui débouche sur la formalité de l'enregistrement et, d'autre part, du contrôle documentaire de la déclaration et de la vérification éventuelle des marchandises ainsi que du règlement des litiges nés encours de vérification.

A/ Le contrôle de la recevabilité et d'enregistrement de la déclaration :

Dès son dépôt auprès de l'IPS, la déclaration fait l'objet d'un contrôle formel de recevabilité qui consiste à s'assurer :

- Dans la forme.
- Dans le fond.
- Des mentions obligatoires.

B/ Le contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration

Il s'agit d'une part, de contrôler le bien fondé des énonciations et des documents annexés par un contrôle sur pièce et d'autre part, de procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle physique

1. La vérification sur pièces :

Après recevabilité de la déclaration, le service de l'IPOC procède au contrôle de cette dernière et des documents qui lui sont annexés, en vue de s'assurer de la concordance des énonciations De la déclaration aux éléments d'information figurant sur les documents y annexés, a cet effet, l'inspecteur vérificateur procède notamment à :

- L'examen de la facture.
- L'examen de la licence d'importation.
- L'examen de l'origine.

- L'examen de la provenance.

C/La vérification des marchandises

Après l'enregistrement de la déclaration en détail, les agents des douanes procèdent, s'ils le jugent utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées.

Cependant le circulaire n°67/DGD/CAB/D.110 du 10 septembre 1999 relative aux procédures de dédouanement dispose que « compte tenu des circonstances particulières actuelles, les agents vérificateurs devront impérativement et sous peine d'en répondre personnellement et périodiquement en cas d'existence de marchandises de fraude, et de procéder à une visite systématique des marchandises et des moyens de transports ».

1. Les conditions préalables :

Durant les opérations de vérification, la présence du déclarant est obligatoire, lorsque le déclarant régulièrement convoqué ne se présente pas pour assister à la vérification, l'administration des douanes lui notifie, par envoi recommandé avec accusé de réception, son intention de procéder à la vérification, si, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de l'accusé de réception, après cette notification, le déclarant ne se présente pas, le receveur des douanes demande au président du tribunal, dans le ressort

Duquel est situé le bureau de douanes, de désigner d'office une personne pour représenter le déclarant défaillant et assister à la vérification de la marchandise .

2. La pratique de la vérification :

Au cours de la vérification sur épreuve, le service douanier peut être amené à prélever des échantillons. Dans ce cas, un bulletin d'analyse est établi, spécifiant notamment : la date, le numéro du produit, la quantité prélevée, le nom de l'inspecteur vérificateur et son visa individuel, ce bulletin d'analyse doit être contre visé par l'inspecteur principal. D'une manière générale, le prélèvement doit être limité aux quantités de marchandises strictement indispensables, les échantillons non détruits de fait de l'analyse doivent être restitués au déclarant :

- Le certificat de reconnaissance du service.
- Le certificat de la visite proprement dit .
- Examen de l'espèce tarifaire.

D/ Le règlement des litiges nés en cours de vérification :

Au cours des vérifications, le service des douanes peut être amené à constater des irrégularités dans la déclaration, dans ce cas, une notification doit être faite au déclarant, en même temps

que la reconnaissance du service en faisant approuver par le déclarant les résultats de cette vérification par les termes : Lorsque le déclarant conteste la reconnaissance des services de la douane, « deux cas sont à considérer : Lorsque la contestation porte sur des éléments matériels vérifiables tels que le poids, le volume ou lorsque le litige est relatif à une question de droit (interprétation d'un texte législatif ou réglementaire par exemple), l'affaire donne lieu à rédaction d'un procès-verbal de saisie et se poursuit selon les règles de droit commun du contentieux douanier répressif ; En revanche, lorsque la contestation porte sur l'espèce, l'origine ou la valeur des marchandises, la loi a estimée qu'en raison de la complexité des règles opposées au redevable, il serait arbitraire de s'en tenir à la seule interprétation de l'administration des douanes. Le litige est, dans ce cas, soumis à l'arbitrage d'une autorité indépendante du service des douanes, à savoir la Commission nationale de recours prévue.

1.2.4 La liquidation et l'acquittement des droits et taxes

- Lorsque l'importateur ne demande pas le bénéfice de la clause transitoire conformément aux dispositions de l'article 07 du code des douanes, les taux et tarifs applicables pour le calcul des droits et taxes, sont ceux en vigueur à la date de l'enregistrement de la déclaration .
- Néanmoins, et en cas où le bon à enlever n'a pas été délivré le déclarant peut en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, bénéficier de l'application de ce nouveau taux, conformément aux dispositions de l'article 103 du code des douanes.

1.2.5 l'enlèvement des marchandises

Les administrations publiques, les organismes publics, les collectivités territoriales, ou les établissements publics à caractère administratif peuvent conformément aux dispositions de l'article 110 du code des douanes,

2/Le fret :

Le fret désigne le prix du transport des marchandises mais aussi l'ensemble des marchandises qui peuvent être transportée au sein d'un territoire .

2.1 Définition :

Le prix du transport de marchandises par air, par mer ,par navigation intérieure ou par route ;le transport lui-même.⁹⁴

Le fret transport se définit par l'ensemble des étapes et des moyens qui encadrent le transport de marchandises. Par exemple, la logistique déployée, l'acheminement ou les moyens pour

⁹⁴<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/fret> (Consulté le 26/03/2023 à 23h:00)

parvenir jusqu'à la destination de livraison, son rôle notable influe directement sur les échanges commerciaux à l'intérieur d'un territoire ou sur le plan international, l'impact sur l'économie mondiale est donc réel.

En fonction des infrastructures en place, le transport est assuré par différents moyens et voies. Cela inclut le transport routier et ferroviaire ainsi que les voies maritimes et aériennes. Pris individuellement, le terme fret peut également définir la marchandise en elle-même ou l'activité connexe au transport, Par exemple, le fret aérien ou le fret ferroviaire ⁹⁵

Il existe 4 type de fret :

- Le fret aérien .
- Le fret maritime .
- Le fret ferroviaire.
- Le fret routier .

2.2 Le paiement de fret :⁹⁶

Dans le droit général du commerce et du transport de marchandises, le fret (se prononce frète) est un terme polysémique, ce peut être ou bien le prix payé pour faire transporter des marchandises (par voie aérienne, terrestre ou maritime), ou bien le cout d'affrètement d'un navire, ou bien encore la cargaison transportée par un navire, un avion, des trains, un camion. Fret maritime, terrestre, ferroviaire, aérien.

En droit maritime, le fret est le prix payé, dans le cadre d'un accord (général) de fret, pour l'affrètement d'un navire, donner, prendre à fret. Prendre du fret. Gagner le fret. Calcul, taux du fret (contractuel, promotionnel, spécial) , avance sur fret, taxation du fret, recruter le fret. Commission sur fret, Percevoir le fret. Avoir la charge du fret, cotation de fret. Unité de fret. Par extension, le fret est le prix payé pour le transport des marchandises par voie maritime ou fluviale, il est payable d'avance ou à destination, fret à temps, fret ad valorem, fret de retour , fret à la livraison.

On désigne métaphoriquement sous le terme de fret les marchandises elles-mêmes qui sont transportées, c'est-à-dire la cargaison, le cargo, le fret maritime, consistance du fret.

Le fret constitue un des éléments d'actif du patrimoine de mer, que l'on appelle fortune en droit maritime, soit le navire, le fret et les créances de remplacement du navire ou du fret.

⁹⁵<https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/fret-transport> (Consulté le 26/03/2023 à 23h:30)

⁹⁶<https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2guides/guides/juridi/index-fra.html> (Consulté le 24/03/2023 à 00h:20)

Le cout de fret, encore appelé fret-loyer ou loyer d'affrètement, peut être fixé à telle somme par jour (c'est le cas du fret à la journée), à forfait (cas du fret au voyage) ou à tant la tonne chargée à bord (cas du fret au tonnage).

Fret forfaitaire. « Le fret est dû à la fin du voyage. Il n'est toutefois pas dû en toutes circonstances. »

Le faux fret ou demi-fret est une indemnité que doit verser à l'armateur l'affréteur ou le chargeur qui a retenu la place pour le transport de marchandises, mais qui ne les a pas remises, on parle en ce cas de contenance entière des conteneurs ou des cales ,par exemple, l'affréteur qui n'a rien chargé sur le navire au départ de celui-ci doit payer la moitié du fret convenu, les suppléments ajoutés au prix du transport des marchandises rentrent dans la catégorie du sur fret (ou des sur frets); les charges et autres taxes supportées par l'affréteur sont appelées accessoires de fret.

Le sur fret est le supplément qui majore le fret en fonction de l'encombrement des ports (sur fret d'encombrement) ou de l'augmentation du prix du combustible (sur fret combustible). Privilège du fréteur,« Le fréteur a un privilège sur les marchandises transportées pour le paiement du fret et des accessoires du fret qui lui sont dus. ».

Le droit de rétention pour fret est la somme que doit payer au propriétaire du navire le chargeur, propriétaire des marchandises débarquées d'un navire et confiées à la garde d'un gardien de quai ou d'un entrepositaire, acquit pour fret, le fret port payé jusqu'à destination (c'est-à-dire jusqu'à la destination convenue dans le contrat d'affrètement) est le prix payé par l'affréteur pour le transport de ses marchandises au lieu de destination convenu. La vente fret, port payé est celle dans laquelle le vendeur paie le fret. Une obligation supplémentaire peut être mise à la charge du fréteur : il peut être appelé à fournir une assurance transport contre les risques d'avarie aux marchandises ou de perte de celles-ci pendant le transport (cas de la vente fret, port payé, assurance comprise, jusqu'à destination)

2.3 le calcul du fret :⁹⁷

La plus part de tarif de transport sont donnée pour une unité payante (UP)et non pour une tonne ou un mètre cube

⁹⁷Cours LAOUDJ « logistique et distribution internationale » ,2020

Généralement ont admis les équivalences suivantes ;

o En arien : 1UP ----> 1kg ----> 6dm³

1UP ----> 1tonne ----> 6m³

o En maritime : 1UP----> 1kg --> 1dm³

1UP --> 1tonne -> 1m³

o En routier : 1UP----> 1kg--> 3dm³

1UP----> 1tonne--> 1m³

Conclusion

Ce chapitre nous a permis d'une part de constater que les incoterms est devenu nécessaire et prépondérant dans le commerce international, en raison de l'intensification des relations, et des échanges commerciaux entre pays, Ils fournissent au vendeur (exportateur) et à l'acheteur (importateur) un ensemble de règles ,et de conditions qui définissent certains des concepts de base du contrat commercial, Il est nécessaire de se référer à des conditions commerciales uniformes pour éviter toute ambiguïté ou confusion qui pourrait se produire lors de la conclusion de contrats commerciaux entre différents pays.

En conclusion, les incoterms permettent aux intervenants de ne pas subir une révolution dans leurs habitudes ,il convient néanmoins de bien les connaître pour bien les appliquer dans le cadre d'une opération donnée.

Chapitre 3 :

l'impact de l'Incoterm choisi sur les opérations d'importation et d'

l'impact de l'Incoterm choisi sur les opérations d'importation et d'exportation

Introduction

Le présent chapitre est consacré à l'étude de deux opérations d'importation et d'exportation au niveau de l'entreprise nationale des peintures (ENAP) ,Afin de bien mener notre étude de cas, nous avons divisé ce chapitre en trois sections : La première section intitulée présentation de l'entreprise national des peintures (les produit de l'entreprise , l'historique, son organigramme ,les missions et les objectifs) la seconde section porte sur une interview semi-directive avec le personnel de l'unité transit de ENAP (voir annexe ...) et son analyse , et la troisième porte sur deux opérations d'import et deux opérations d'export .

Section 1 :présentation de l'organisme d'accueil

Cette section sera consacrée pour la présentation de la direction générale de entreprise ENAP (son historique , organigramme , son domaine d' activité, ses perspectives et objectifs) et la une présentation direction des approvisionnement , et à la fin une présentation de unité de transit OUED-SEMAR (son organigramme, les missions).

1/présentation de la direction générale de l'Entreprise Nationale des Peintures (ENAP) :

L'entreprise nationale des peintures (ENAP)est une entreprise publique économique qui à pour métier de base la production des revêtement organiques (peinture , vernis, résines ,émulsions ,siccatis ,et colles).

Elle à son actif un capital expérience de plus de 30 années ,ainsi qu'une capacité de production de 150000 tonnes en peintures , et 50000 tonnes en produits semi-finis (résines ,émulsions ,et siccatis).⁹⁸

1.1 Historique et évolution de l'entreprise National des Peintures (ENAP) :⁹⁹

L'Entreprise Nationale de Peintures dénommée ENAP est issue de la restructuration de la Société Nationale des Industries Chimiques (SNIC), elle à été crée le 01/01/1983 par décret N°82-417du 04/12/1982 article02 du journal officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire), et compte les quatre autres entreprises issues de la dite restriction.

L'ENAP à été transformé en S PA en m ars 1 990 avec un capital social de 1 00millions de dinars A qui est passé en 1 995 à 500 millions et à 3 milliards de Dinars en 2004 ,repartis en 30 000 actions de 100.000 DA chacune détenues en totalité par la société de Gestion des Participations Chimie et Pharmacie (GEPHAC).

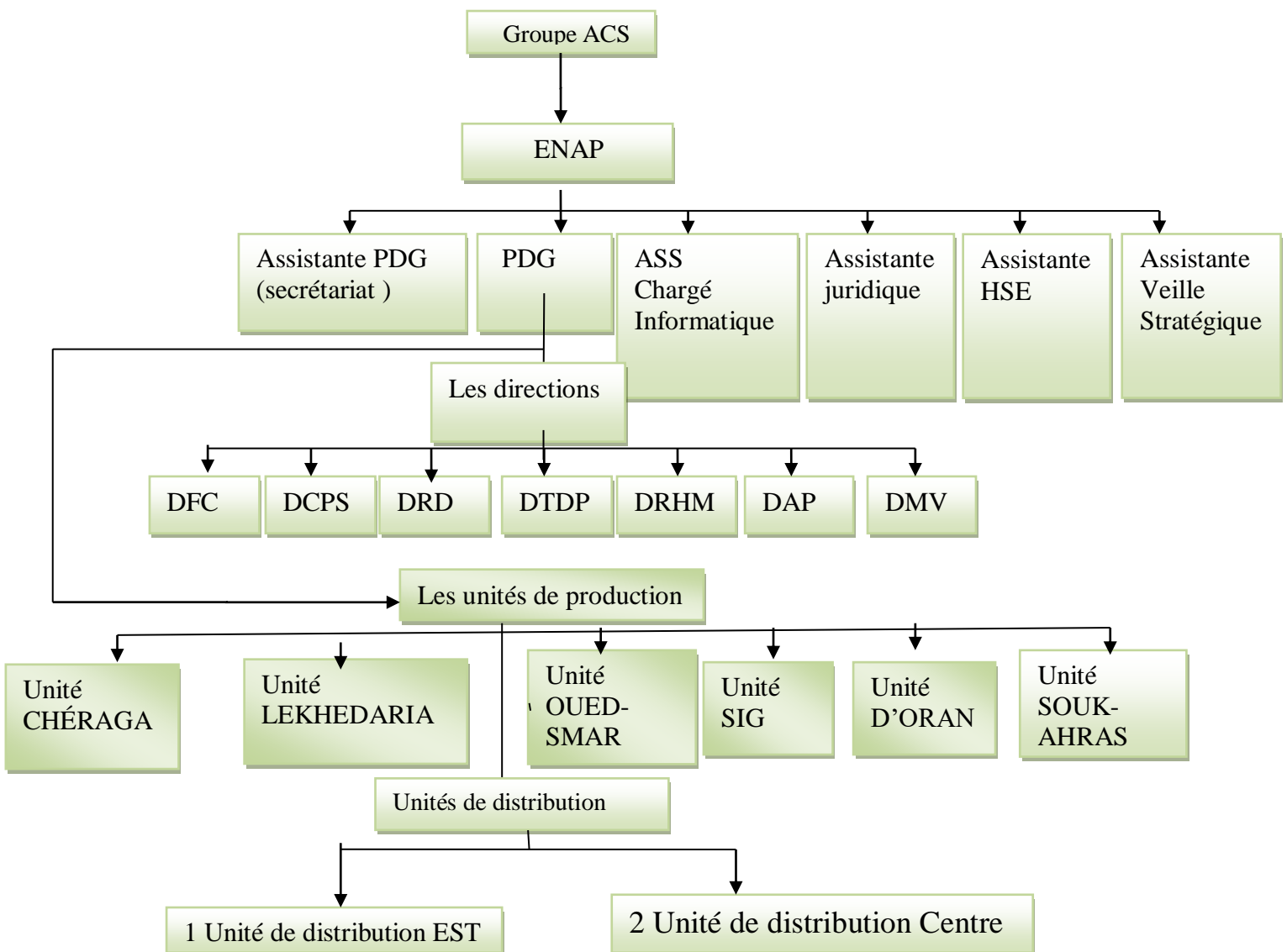
1.2 L'organisation de la direction générale de l'entreprise national des peintures (ENAP) :

l'Entreprise National des peintures fait partie du groupe ALGERIA CHEMICAL SPECIALITIES (ACS), par la suite nous avons présenter l'organisation de la direction générale de cette entreprise.

⁹⁸Documents interne de ENAP

⁹⁹ABBAD (Mahdjouba) , « évaluation de la gestion des déchets des peintures dans l 'entreprise nationale des Peinture »,Master en des sciences agronomiques et des sciences biologiques , Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou,2016,P35

Figure N°19 :organigramme de ENAP



Source :conception personnelle à partir ENAP ,2023

La direction générale de L'ENAP est composé de :

-6 unité de production :

- Deux unités de à la willaya d'Alger (OUED-SMAR et CHÉRAGA).
- Une unité à la willaya de BOUIRA (LAKHDARIA).
- Une unité à la willaya D'ORAN .
- Une unité à la willaya de mascara (SIG).
- Une unité à la willaya de SOUK-AHRAS .

-7 directions :

- Direction de recherche et développement (DRD).
- Direction technique et suivi de production (DTSP).

- Direction contrôle planification et système (DCPS).
- Direction de ressources humaines et moyens (DRHM).
- Direction des approvisionnement (DAP).
- Direction marketing et vente (DMV).
- Direction des finances et comptable (DFC)

-3 unité de distribution :

- 1 Unité de distribution Est .
- 2 Unité de distribution Centre.

1.3Domaine d'activité :

Dans le tableau ci-dessous, nous avons classé tous les produits de l'entreprise selon leur domaine d'utilisation.

Tableau N°06 :Classification de produits par secteur d'activité

Domaine	produit
Secteur industriel	Anticorrosion ,installations pétrolières ,marine (bateaux et équipements maritime),aviation ,matériels agricoles et ferroviaire ,électroménager ,Bois.... Etc
Secteur carrosserie	touches automobiles et véhicules industriels
Résines	Alkydes longs ,moyens et courts en huile Aminoplastes =urée-formol, mélamine-formol
Émulsions	Vinyliques et acryliques
Siccatifs	Du type octoate
Colles	A base d'eau

Source : Conception personnelle à partir de document interne de ENAP 2023

D'après le tableau, nous constatons que l'entreprise national des peintures (ENAP) a investi dans de nombreux domaines pour avoir une gamme varié de produits,

1.4 l'objet social :¹⁰⁰

L'Entreprise Publique économique (ENAP) ainsi créée a pour objet de gérer, exploiter et développer les activités de production, et de commercialisation des Peintures, Vernis, Encres et émulsions, Résines, Colles et Dérivés, et plus généralement, toutes les opérations directement ou indirectement à l'objet social ou susceptible d'en favoriser l'extension ou le développement.

1.5 perspectives et objectifs :¹⁰¹

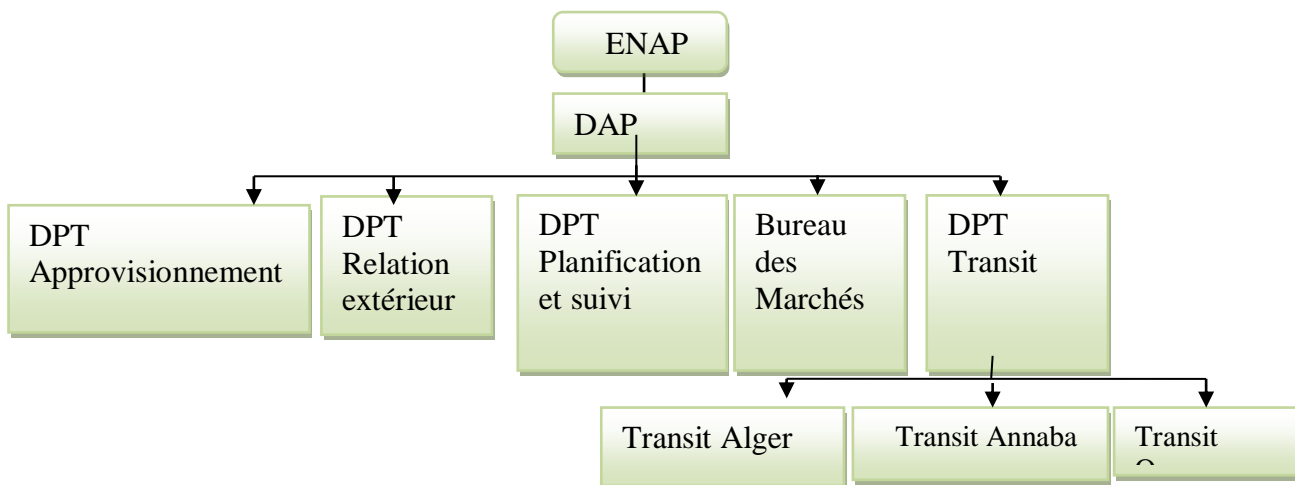
Dans le cadre de la politique générale de l'ENAP en tant que Leader dans son domaine se fixe les objectifs suivants :

- Renforcements de sa politique sur le marché national par la diversification de ses produits et le développement de sa gamme de production dans le sens de l'évolution mondiale de l'industrie des peintures.
- Extension du marché de l'entreprise par le développement des exportations de ses produits.

2/présentation de la direction des approvisionnement (DAP) :¹⁰²

La direction des approvisionnement est considérée comme le cœur de l'entreprise car elle alimente les besoins de toutes les unités et directions en temps réel et en quantité suffisante

Figure N°20 :l'organigramme de la DAP



Source : conception personnelle à partir de l'organigramme de la directions des approvisionnement

¹⁰⁰ ABBAD (Mahdjouba) , « évaluation de la gestion des déchets des peintures dans l'entreprise nationale des Peinture »,Master en des sciences agronomiques et des sciences biologiques , Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou,2016,P35

¹⁰¹Documents interne de ENAP 2023

¹⁰²Documents interne de ENAP 2023

La direction des approvisionnement de L'ENAP est composé de :

-4 département :

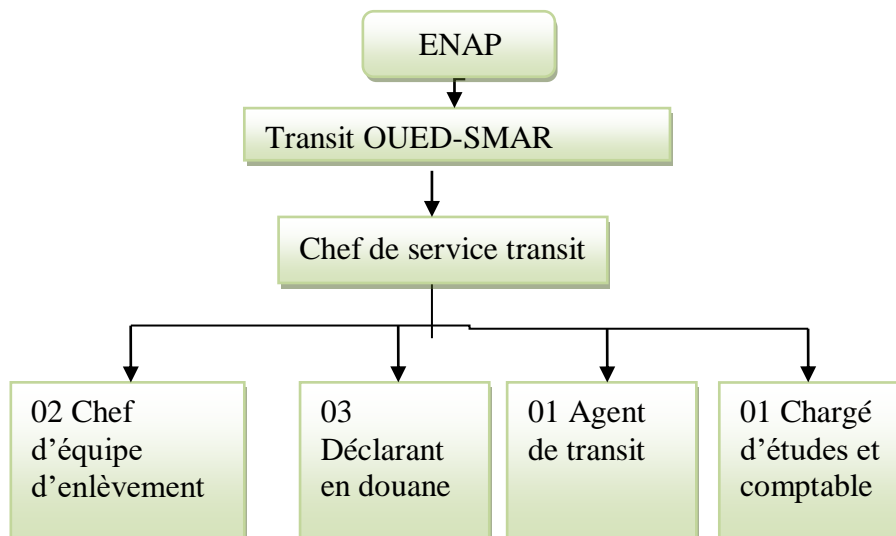
- Département des approvisionnement.
- Département relation extérieur.
- Département de planification et suivi.
- Département de transit :
 - transit Alger (OUED-SEMAR).
 - transit Annaba .
 - transit Oran .

-un bureau des marchés.

3/présentation de l'organisme d'accueil :

Les unités de transit représente le noyau de la direction des approvisionnement (DAP), vu que leurs relation avec tout les intervenants de la chaine logistique international

Figure N°21:l'organigramme de service transit



Source : conception personnelle à partir de l'organigramme de unité de transit

Le service de transit OUED-SMAR est composé de :

- Chef de service transit.
- 2 Chef d'équipe d'enlèvement.
- 3 Déclarant en douane .
- 1 Agent de transit .
- 1 Chargé d'étude et comptable.

3.1 Missions de service transit :¹⁰³

Par la suite nous avons présenter les missions de l'équipe de transit :

a) Le chef de service transit

- Suit l'établissement des documents douanes .
- Apure les dossiers douanes.
- Préparer les dossiers d'avaries et manquants.
- Assure l'apurement des échanges des connaissements avec les compagnies consignataire.
- Suivi les déclarations d'importation et d'exportation.
- Veille à la programmation des moyens de transports .
- Suivi de la mise en quais .

b) L'Agent de transit :

- Vérification de la situation journalière de matière première.
- Contact avec les compagnies pour la vérification des arrivages.
- Échange auprès des compagnies .
- Suivi journalier des surestaries+le règlement.
- Établissement et suivi de rectificatif auprès des compagnies et douane.
- Accomplie les formalités répétitives auprès des compagnies maritimes.
- Récupère le duplicata des document de la marchandises .

c) Les déclarants en douane :

- Accomplir les formalités de dédouanement des marchandises.
- Vérifie la préparation des documents nécessaires au dédouanement de marchandises.
- Tient et met à jour un registre de situation de dédouanement .
- Calcul et paiement des droits et taxes .
- Retire les bons d'enlèvements auprès de service douanier.
- Suit le dossier au niveau des douanes .
- Enregistre et suit les déclarations opérée au niveau des douanes.
- Apure les dossiers douanes .

d) Chef d'équipe d'enlèvement

- Préparation du dossier nécessaires pour l'enlèvement.
- Déplacement au niveau de port sec /air port .
- Commande des camions .

¹⁰³Le responsable de unité de transit ENAP oued-smar

- Paiement de magasinage .
- Chargement des conteneurs.
- Vérification de l'état de marchandise pour éviter les éventuelles varié.

e) Le chargé d'étude :

- Suivi des dossiers avec le chef de services et le reste du personnel de service .
- Clôture et finalisation des opérations .
- Règlement des droits et taxes .
- La comptabilité de service transit (caisse régi).
- Demande de chèques.
- Suivi et régularisation des chèques.

3.2analyse de l'organisation :

Cette opération vise à analyser l'impact de l'organisation de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR sur :

- L'ambiance d'équipe :

Une atmosphère familiale confortable crée un merveilleux espace de travail.

- La productivité :

Compréhension et uniformité entre les membres de l'équipe de transit d'une part, Et les directives du chef de département ,et sa supervision de toutes les opérations ont rendu ce service plus productif que d'autres services d'autre part .

- Le respect de délai :

La Rapidité et la précision dans l'exécution des opérations par l'équipe de transit dans le but de gagner du temps et de l'argent .

- La communication :

- Une communication fonctionnel direct dans le cadre de respect .

- Les engagements :

- Service rapide et professionnel .
- La réactivité des travailleurs aux directives du chef de service.

- Les contraintes :

- L'absence de rémunération des efforts de travailleurs de service .
- L'absence de moyens financière et véhicule .
- Marginalisation ce service dans l'entreprise.

Section 2 : présentation de l'étude qualitative et analyse des résultats

La présente section consiste à présenter le cadre méthodologique des deux études qualitative, qui suivent d'une interprétation des résultats de notre étude qualitative.

1. l'objet :

Notre étude porte sur l'impact de l'incoterm choisi au niveau d'une opération d'import et export au sein de l'entreprise nationale des peintures ENAP.

L'objectif de la présente recherche consiste à expliquer, et à comprendre comment la unité de transit ENAP OUED-SMAR gère-t-elle le processus de sélection des incoterms et son impact sur une opération d'import et d'export.

La partie pratique est pour objectif d'apporter les éléments de réponse à notre problématique de recherche ainsi qu'aux différents questionnements, notamment en matière de l'impact de l'incoterm choisi sur une opération d'import et export au sein de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR, suivi d'une approche étude de cas : import-export.

2/L'étude qualitative N°01 :

En premier lieu nous allons présenter notre première étude qualitative qui porte.

2.1 /Cadre méthodologique :

Le cadre méthodologique est le suivant :

2.1.1 l'objet :

Ce volet d'étude qualitative consiste à étudier les opérations d'importation et exportation, et la chaîne logistique internationale pour mieux comprendre notre problématique, c'est cela nous avons opté à interroger les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR à l'aide d'un guide d'entretien semi-directif.

2.1.2 La durée de l'entretien:

Notre travail s'est déroulé pendant une semaine, du dimanche 19 mars au jeudi 23 mars, de 09 heure du matin jusqu'à 16 heure de l'après-midi, au sein de l'Entreprise Nationale des Peintures ENAP, cette durée a été consacrée pour la réalisation de notre première étude qualitative auprès des responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR.

2.1.3 Présentation des personnes interrogées :

Nous avons procédé à interviewer quatre responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR à savoir :

- Monsieur SAFRI AMINE :le chef de service transit vu son contact direct avec tout les intervenants de la chaîne logistique internationale.
- Monsieur ZEROUKI Mounir :le chargé d'études et comptable .

- Madame BEN YUCEF CHAHRAZED déclarante en douane.
- Monsieur AUCHE BILEL :déclarant en douane .

Dont l'expérience professionnelle dépasse les 15 ans pour les quatre responsables respectivement.

2.1.4 Méthode utilisée :

Nous avons utilisé un entretien semi directif sous forme de question ouvertes, afin de favoriser la liberté d'expression aux responsables interviewés, et d'apporter plus d'informations pour notre recherche.

2.1.5. Les questions :

Notre guide d'entretien comporte douze questions ouvertes, qui sont classés selon la méthode d'entonnoir du plus générale aux plus précis, dans le but d'apporter des éléments de réponse à notre problématique ainsi que nos hypothèses de recherche. (voir l'annexe N°04)

2.1.6 Présentation des résultats :

Nous avons procédé à interviewer des responsables de l'unité de transit Ci-dessous, nous présenterons les résultats que nous avons obtenus :

➤ La logistique internationale :

A partir des guides d'entretiens nous avons pu constater ,que les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR l'importance des activités d'import et d'export dans la chaine logistique internationale, mais malgré les qualités du personnel et la volonté d'offrir un meilleur service pour satisfaire les besoins des unités productifs ,et la directions mais cela reste fortement conditionnés par les directives de l'état d'une part et le manque de qualité de service et l'augmentation des couts de services logistiques d'autre part , mais. Les responsables de l'unité déclarent qu'ils travaillent avec les moyens disponibles et essayent de compenser ce manque à travers des solutions alternatives .

Les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR considère que plus les décisions sont meilleur, plus la qualité de service logistique sont efficace .

Les infrastructures contribuent à l'amélioration durable de la qualité de vie en soutenant la croissance économique d'un pays ou d'une région ,et en redistribuant les richesses , mais Malheureusement les conditions des infrastructures en Algérie sont défavorables

Prenons par r exemple l'état du port , les responsables de l'unité transit ENAP OUED-SMAR ils considèrent que les conditions disponibles sont insuffisantes et présentent de nombreuses lacunes tel que :

- la bureaucratie administrative.

- le manque de matériel .
- le manque de ressources humaines.
- manque de la connaissance....etc .

➤ **P'activité de l'importation :**

l'opération d'importation est un processus long et compliqué, c'est logique que les importateurs dans le monde entier soient confrontés par des problèmes lors du processus d'importation, qui diffèrent d'un pays à l'autre, en fonction du système économique

Les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR voient que malgré les améliorations dans les dernières années ont peut détecter quelques obstacles :

- la bureaucratie administratifs.
- les conditions financière de l'état Algérienne.
- le temps .
- la qualité des opérations portuaire.

Nous avons constaté une baisse de la valeur des importations au cours des trois dernières années, cela est dû à un certain nombre de raisons, les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR ont attribuée la cause de cette diminution à :

- promotion de la production locale pour équilibrer la balance commerciale.
- améliorer la qualité des produits algériens .
- l'instabilité politique et économique .
- le COVID-19.

➤ **P'activité d'exportation :**

l'exportation est une source de richesse du pays , c'est logique que les exportateurs dans le monde entier soient confrontés par des problèmes lors du processus d'exportation.

Les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR voient que malgré les améliorations dans les dernières années ont peut détecter quelques obstacles :

- l'absence de guichet unique.
- les longues procédures douanières.
- manque de coordination entre les autorités portuaires , les compagnies maritimes et les acconiers .
- manque de fluidité des opérations portuaires.
- manque de fluidité douanière .
- les procédures portuaires .

Cependant, malgré tous ces obstacles, les responsables l'unité de transit ENAP oued-smar estiment que l'État offre de nombreuses facilités Pour les exportateurs Algériens , notamment :

- facilitations fiscales, douanières, bancaires.
- les foires internationales organisées en Algérie.
- exonération des droits et taxes .
- remboursement de couts de fret par certains organismes.
- assistance dans certains opérations commerciales.

L'Algérie est l'un des plus importants producteurs et exportateurs d'hydrocarbures dans le monde, ce qui explique que plus de 90% du cout des exportations algériennes proviennent des hydrocarbures ,c'est l'une des principales raisons de la faible quantité des exportations hors hydrocarbures.

Cependant, les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR ,estiment qu'il existe plusieurs autres raisons expliquant la faible quantité des exportations hors hydrocarbures tel que :

- l'insuffisance de qualité des produits Algériens.
- manque de prise de risques par les entreprises algériennes pour essayer des nouveaux marchés .
- les difficultés financières.
- la forte concurrence à l'étranger.
- autosuffisance à l'intérieur .
- le produit local est non compétitif à l'extérieur.

Nous avons constaté une baisse de la valeur des exportations au cours des trois dernières années, cela est dû à un certain nombre de raisons, les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR ont attribuée la cause de cette diminution à :

- l'incapacité de concurrencer à l'extérieur en présence de grandes entreprises.
- l'instabilité politique et économique .
- manque de relation de confiance entre le produit local et le client étranger.
- manque de maturité des entreprises Algériennes font que les marchés internationaux sont méconnaissable .
- la qualité insuffisante pour concurrencer les produits étrangers.
- la crise économique mondiale suite au COVID-19.

la logistique international en Algérie reste insuffisante ,on peut l'améliorer par l'apprentissage de tous les métiers relatif a cette fonction pour mieux maîtriser cette dernière.

3/L'étude qualitative N°02 :

Deuxièmement nous allons présenter notre deuxième étude qualitative qui porte sur les incoterms

3.1Cadre méthodologique :

Le cadre méthodologique est le suivant

3.1.1l'objet :

Ce volet d'étude qualitative consiste à étudier les incoterms pour mieux comprendre notre problématique ,c'est cela nous avons opté à interroger les responsables de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR à l'aide d'un guide d'entretien semi-directif .

3.1.2La durée d'enquête:

Notre travail s'est déroulé pendant une demi-journée, le mercredi 10 mai , de 09 heure du matin jusqu'à 12 :00 heure de midi ,au sein de Entreprise National des Peintures ENAP. . Cette durée a été consacrée pour la réalisation de notre deuxième étude qualitative auprès de responsable du unité de transit ENAP OUED-SMAR.

3.1.3Présentation des personnes interrogées :

Nous avons procédé à interviewer le responsable de l'unité de transit ENAP oued-smar à savoir : Monsieur SAFRI AMINE : le chef de service transit ,vu son contact direct avec tout les intervenants de la chaine logistique international .

2.1.4Méthode utilisée :

Nous avons utilisé un entretien semi directif sous forme de question ouvertes, afin de favoriser la liberté d'expression aux responsables interviewés et d'apporter plus d'informations pour notre recherche.

3.1.5. Les questions :

Notre guide d'entretien comporte neuf questions ouvertes , qui sont classés selon la méthode d'entonnoir du plus générale aux plus précis dans le but d'apporter des éléments de réponse à notre problématique ainsi que nos hypothèses de recherche.(Voir l'annexe N°05)

3.1.6 Présentation des résultats :

Les incoterms représente termes de commerce international dont l'objectif de unifier le langage entre les commerçants ,Chaque commerçant utilise l'Incoterm, qui lui permet, d'une part, de réduire au maximum ses couts, et est proportionné à l'infrastructure de l'économie locale du pays, d'autre part.

Selon le responsable de unité de transit ENAP OUED-SMAR cite les incoterms les plus

utilisé en niveau de ENAP c'est :

- le FOB et CFR : cas plus fréquent d'import et export .
- DAP,DDP,CPT : cas d'envoi de : petit colis, échantillon ,pièce de rechange.

Mais malheureusement il existe de nombreux incoterms qui ne sont pas utilisés au niveau de ENAP tel que: EXW , FCA ,FAS,CIP,CIF.

Selon le responsable de l'unité de transit le commerçant justifie le choix de l'incoterm approprié par la capacité de mieux adapté à l'écosystème, et la chaine logistique algériennes

Le processus de sélection d'incoterm long et compliqué, le responsable de unité de transit ENAP OUED-SMAR que le processus de sélection au niveau de ENAP s'effectue :

- Au niveau de la DAP lorsque il établis les critères de sélection de fournisseur il étudie tout les possibilités de choix d'incoterm pour choisir le meilleur offre possible.

La sélection d'incoterm s'effectue selon plusieurs critères prédéterminés , le responsable de unité de transit ENAP OUED-SMAR ,que les critères de sélection au niveau de ENAP sont :

- Le port.
- La compagnies maritime en choisissons la destination.
- La présence de compagnies maritime national sur un port donné.

Afin de mettre en œuvre ce processus, il y a plusieurs personnes et services sont mises en place , le responsable de unité de transit ENAP OUED-SMAR identifie les parties prenantes concerné par la sélection d'incoterm :

- Direction des approvisionnement..
- Commission d'attribution des marchés.

Le processus d'utilisation et d'application des incoterms est une opération longue et complexe, donc c'est logique qu'il rencontre de nombreux obstacles, le responsable de unité de transit ENAP OUED-SMAR cite quelque obstacles tel que :

- Les infrastructures disponible en Algérie .
- Les conditions portuaire .
- Manque de formation des différents intervenants de la chaine logistique.
- La bureaucratie administratifs.
- Manque de professionnalisme concernant le personnel qui agissant dans la chaine logistique.

L'État intervient dans la chaine logistique international afin de lutter contre certains

phénomènes comme la spéculation et la corruption administrative à travers plusieurs décisions qu'il prend pour limiter ces phénomènes, et il est naturel qu'il y ait plusieurs effets de cette intervention ,donc c'est logique qu'il y ait un impact de ces décisions sur la chaine logistique international , le responsable de unité de transit ENAP OUED-SMAR cite quelque répercussions majeores tel que :

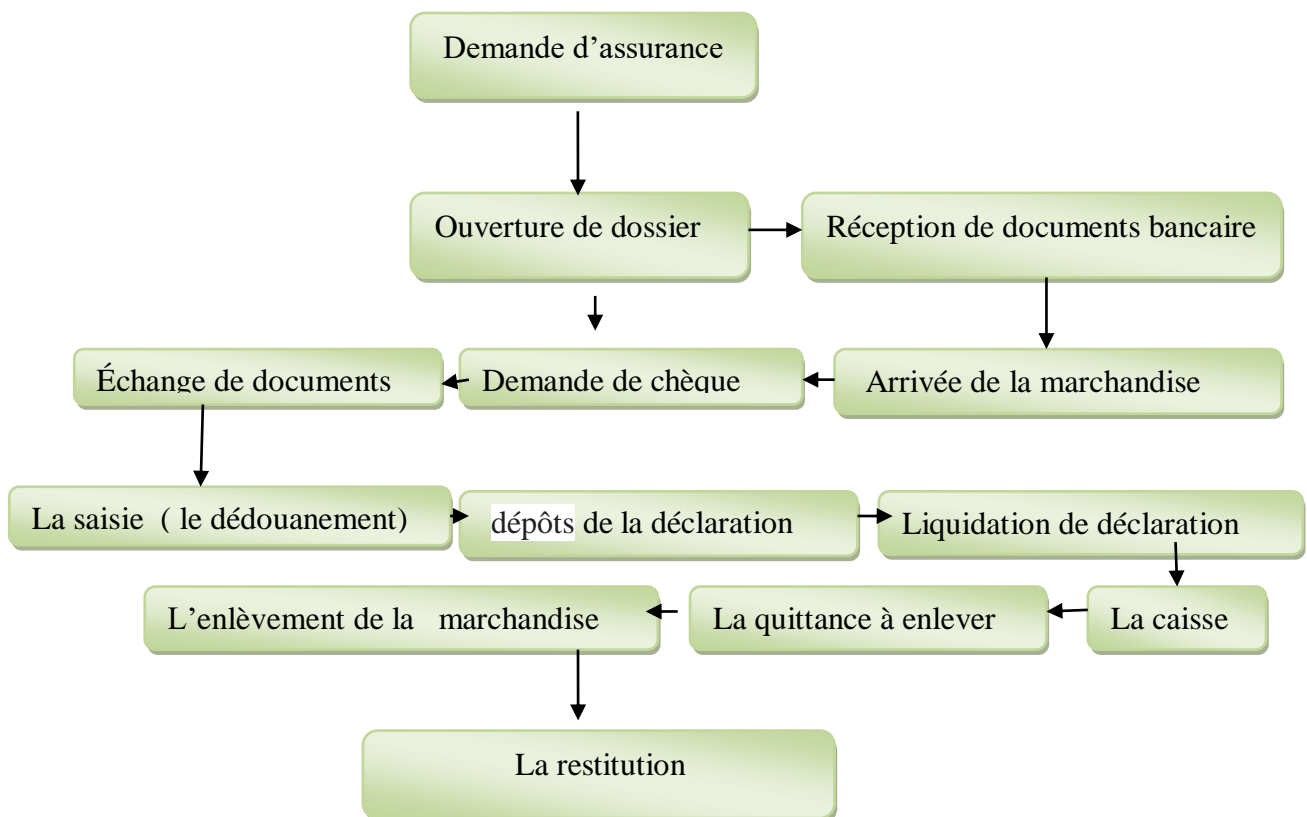
- La préservation des frais logistiques.
- Le payement des frais en monnaie local.

Section 3 :cas de deux opérations d'import et d'export au sein de ENAP

. Dans cette section, nous présenterons deux opérations d'importation et deux opérations d'exportation, et analyserons les résultats obtenus, afin de répondre à notre problème initial aussi bien qu'aux hypothèses formulées.

1/processus d'importation :

Figure N°22 : présentation de processus d'importation à ENAP



Source : conception personnelle à partir de documents interne de l' ENAP 2023

Comme une première étape pour comprendre le processus d'importation la figure

ci-dessus représente les différentes étapes de ce processus

1.1 Opération d'importation N°01 :

Nous allons présenter une opération d'importation en utilisant l'incoterm FOB

1.1.1 La demande d'assurance :

La demande d'assurance (voir l'annexe N°07) adressée à l'unité de production bénéficiaire de la marchandise, et une copie adressée au service transit pour l'ouverture du dossier transit, et suivi, Après la notification d'embarquement par le fournisseur, la DAP établit une demande d'assurance à l'unité bénéficiaire de la marchandise et pour assurer la marchandise (faculté maritime).

Les informations nécessaires pour cette opération sont :

- Produit : CAB381-0.1.
- Numéro N° : 58 ENAP/2021.
- Code de produit : A6331.
- Fournisseur : CHEMICAL PARTNERS.
- Nombre de palette 2.
- Navire : SEDRATA.
- Quantité nette : 1.2 tonne.
- Port d'embarquement : Anvers .
- Port de débarquement : Alger .

Bien qu'il s'agisse d'une FOB, la société doit assurer ses marchandises du port d'embarquement au port de débarquement, le contrat d'assurance suit le contrat d'achat car celui-ci identifie l'incoterm choisi (cf. Annexe N°08)

1.1.2 L'ouverture de dossier (au service Transit) :

À partir de la demande d'assurance, et avis d'aliment l'unité de transit ouvre un dossier d'importation, (l'ouverture d'une chemise spéciale à ce dossier) qui contient plusieurs informations divisées en 6 catégories (voir l'annexe N°09) :

- La commande.
- L'assurance .
- Les Consignataires.
- Le dédouanement .
- Le paiement .
- L'apurement .

1.1.3la réception des documents bancaires :

La DAP récupère les documents de la banque domiciliataire , et les envois au service transit pour dédouanement, et enlèvement de la marchandise ces derniers sont présentés comme suit :

➤ Le connaissement :

Représente le billet de transport de la marchandise qui contient les informations suivantes :(voir l'annexe N°10)

- coordonnées fournisseur :

- Adresse de fournisseur : CHEMICAL PARTENERS Europe S.A Boulevard LÉOPOLD II 184 Brussels /BELGIUM Tél :+32 2 219.45.96.

-coordonnés clients :

- Adresse de client : Entreprise National des Peintures BP78-route national N°5.
- Réseau social : LAKHEDARIA 10200 /W. BOUIRA Algérie .
- NIF :099810028221392.

-Nom de navire : SEDRATA.

-Port de chargement : Anvers/ Belgique.

-Port de déchargement : Alger /Algérie .

-Nombre de palette : 2 .

-Le poids : 1200 KG.

-Le fret payable à la destination.

-incoterm adopté :FOB .

Pour que le connaissement soit pris en charge, il doit répondre à deux conditions :

- Le numéro de connaissement :001.
- Le caché avec la mention « ORIGINALE ».

➤ Certificat d'origine :

C'est une déclaration de la part du fournisseur certifiée par la chambre de commerce du pays d'origine ,et qui prouve l'origine du produit (lieu de fabrication du produit).

(voir l'annexe N°11)

➤ La facture :

C'est le document prouvant la transaction commerciale internationale et servant au dédouanement de la marchandise, la facture contient plusieurs informations tel que : (voir

l'annexe N°12)

-Coordonnés du fournisseur :

- Adresse de fournisseur : CHEMICAL PARTENERS Europe S.A Boulevard LÉOPOLD II 184 Brussels /BELGIUM .
- Date et numéro de facture:06-10-2021 /621979-AL.

-Coordonnés du client :

- Adresse de client : Entreprise National des Peintures BP78-route national N°5.
- Raison social : ENAP LAKHEDARIA 10200 /W. BOUIRA Algérie.

-Coordonnées de la banque :

- BEA – Agence BOUIRA n°11rue ABANE RAMADANE ,10000 BOUIRA ,Algérie.

-Désignation de la marchandise :

- Le produit : CAB 381-0.1.
- Le poids : 1200 KG.
- Valeur en EUR : 17532.
- Les autres frais :
 - *Emballage :60 sacs de 20 Kg chacun sur 2 palette.
 - *Marquage : ENAP –CDE n°.
- Mention de l'origine :USA .
- Le numéro et date de facture : 621979-AL.

1.1.4l'arrivé de la marchandise (avis d'arrivée)

A l'arrivée des marchandises à son lieu de débarquement l'unité de transit doit récupérer l'avis d'arrivée (voir l'annexe N°13)

- montant du fret : 39195.88 DA.
- poids de conteneur vide (TAR) :0.
- date d'arrivé : 24/01/2022.
- numéro de gros : 137.
- nom de navire : SEDRATA.
- numéro de BL : 001.
- lieu de magasinage :port d'Alger.

1.1.5 Demande de chèque :

L'unité de transit ENAP OUED-SMAR envoie à l'unité de production

(LAKHEDARIA /OUED-SMAR), une demande de chèque pour paiement des frais d'échanges (frais des opérations portuaires de débarquement ainsi que la caution du container) (voir l'annexe N°14).

1.1.6 Échange de documents :

Après réception du chèque, l'agent de transit va faire l'échange au niveau de la compagnie maritime, cette opération consiste à remettre le connaissance original ,et récupérer le bon à délivrer nécessaire pour l'opération de dédouanement ,et enlèvement pour mettre les documents suivants (le bon à délivrer doit impérativement avoir le titre du document en haut de page (BON A DELIVRER) ainsi que le cachet de la compagnie portant mention (BON A DELIVRER).(voir l'annexe N°15)

1.1.7 Le saisie :

Cette étape est composé de :

➤ constitution de dossier douane :

- Facturé domicilié envoyé par la banque avec le numéro de domiciliation.
- Le certificat d'origine : Pour prouver l'origine de ce produit (voir l'annexe N°34).
- Une copie de registre de commerce .
- Une copie de carte fiscale.

➤ saisie dans système SIGAD :

Il s'agit d'un processus de saisi des informations contenues dans les documents susmentionnés dans le système SIGAD, Lors de l'ouverture du système SIGAD, les informations suivantes doivent être saisies :

- le nom du client .
- le numéro d'agrément.
- type d'opération d'export.
- les informations de la facture (PU, montant , poids , désignation ,numéro de domiciliation ...etc).
- Position détaillé de produit.

1.1.8dépôts de la déclaration :

Cette opération consiste que le déclarant en douane dépose la déclaration de marchandise sein de au guichet de la douane , selon le type de circuit affecté à la marchandises

- circuit vert : liquidation IPS par un inspecteur.

- circuit orange/rouge :
 - le système affecte la liquidation à un inspecteur.
 - la programmation d'une visite .
 - le prélèvement et l'échantillonnage.

1.1.9Liquidation de déclaration :

Après l'opération de la saisie on obtient le numéro de déclaration selon le type de régime douanier utilisé

Parmi les régimes douaniers les plus utilisé en Algérie dans le cas d'import :

- 1000 : autres.
- 1025 : comité européenne.
- 1030 : grandes zones arabes de libre échange (GZALE).

1.1.10 la caisse :

Le paiement de la quittance douane calculé par le système :

- Montant de la quittance.
- Frais de T.E.L .
- Frais de feuille (10 da la feuille).
- Droits douane DD.
- TCS.

1.1.11 la quittance à l'enlever : voir l'annexe N°16

C'est un document élaboré par la douane algérienne

Tableau N°07 :les les taxes payé dans la quittance à enlever

Libellé	Montant
✓ Les droits et taxes :	
-DD	-138960 DA
-TCS	-55584 DA
-TVA	-565 012 DA
Total	759556 DA
✓ Autres recouvrements et opérations diverses :	
-DU	10
-RPS	1500
-RUS	60
Total	3570 DA

Source :conception personnelle a partir de document de l'opération d'importation

1.1.12 L'enlèvement de la marchandise :

cette étape est réalisée par le chef d'équipe d'enlèvement qui consiste à enlever la marchandise de leurs entrepôts, après le paiement des frais de magasinage a partir d'un bon à enlever (voir l'annexe N°17),et bon à délivrer qui contient les informations suivantes

- Numéro de référence :001.
- Lieu de magasinage : Alger port.
- Le numéro de quai : 22/2.
- Nombre de colis : 2.

1.1.13 la restitution :

Après le déchargement des conteneurs dans les entrepôts de l'entreprise l'opération de restitution consiste le retour des conteneurs vide au parc à vide pour retourner à leurs port d'embarquement.

1.2 opération d'importation N°02:

par la suit nous allons présenter une opération d'importation en utilisant l'incoterm CFR

1.2.1la demande d'assurance :

La demande d'assurance adresser à l'unité de production de la marchandise, et une copie adresser au service transit pour l'ouverture de dossier transit et suivi Pour La demande d'assurance

Les informations nécessaires pour cette opération sont :

- Produit : NATROSOL 250 MR.
- Numéro N° : 120/ENAP2022.
- Code de produit : R6352.
- Fournisseur : ASHLAND-SUISSE.
- Quantité brute : 30T600.
- Navire : MSC LAUSANNE –NL250A.
- Quantité nette : 30T000.
- Port d'embarquement : Anvers.
- Port de débarquement : Alger .

Bien qu'il s'agisse d'une CFR , la société doit assurer ses marchandises du port d'embarquement au port de débarquement ,le contrat d'assurance suit le contrat d'achat car celui-ci identifie l'incoterm choisi (cf. Annexe N°18).

1.2.2l'ouverture de dossier :

À partir de la demande d'assurance, et avis d'aliment l'unité de transit ouvre un dossier d'importation (l'ouverture d'une chemise spéciale à ce dossier),qui contient plusieurs informations divisé en 6 catégorie (voir l'annexe N°19) :

- La commande.
- L'assurance .
- Les Consignataire.
- Le dédouanement .
- Le paiement .
- L'apurement .

1.2.3la réception de document bancaire :

La banque envois à l'unité de transit :

- Le connaissement :

Représente le billet de transport de la marchandise qui contient les informations suivantes (voir l'annexe N°20)

-Adresse de fournisseur : Ashland Industrie Europe GmbH RHEINWEG 11
8200Schaffhausen SWITZERLAND.

-Adresse de client : Entreprise National des Peintures BP78-route national N°5

-Réseau social de client : LAKHEDARIA 10200 /W. BOUIRA Algérie.

-NIF de client :099810028221392.

-Nom de navire : MSC LAUSANNE –NL250A.

-Port de chargement : Anvers .

-Port de déchargement : Alger .

-Le poids brute : 30600 kg .

-incoterm adopté : CFR .

Pour que le connaissement soit pris en charge, il doit répondre à deux conditions :

- Le numéro de connaissement.
- Le caché avec la mention « ORIGINALE ».

- **Certificat d'origine :**

c'est une déclaration de la part du fournisseur certifiée par la chambre de commerce du pays d'origine, et qui prouve l'originalité du produit (lieu de fabrication de produit (voir l'annexe N°21)

➤ **La facture :**

C'est le document prouvant la transaction commerciale internationale et servant au dédouanement de la marchandise, la facture contient plusieurs informations tel que : (voir l'annexe N°22)

-Coordonnés du fournisseur :

- Adresse de fournisseur : Ashland industries Europe GMBH RHEINWEG 11 ,8200 Schaffhausen SWITZERLAND.
- Date et numéro de facture:14-décembre -2022/925075294.

-Coordonnés du client :

- Adresse de client : Entreprise National des Peintures BP78-route national N°5.
- Réseau social de client : LAKHEDARIA 10200 /W. BOUIRA Algérie.

-Coordonnées de la banque :

- BEA – Agence BOUIRA n°11rue ABANE RAMADANE ,10000 BOUIRA ,Algérie.

-Désignation de la marchandise :

- Le produit : NATROSOL 250 MR BAG 25 KG.
- Le poids net : 30000.
- prix unitaire :7.13.
- Valeur en EUR : 213900.

1.2.4l'arrivé de la marchandise :

A l'arrivée des marchandises à son lieu de débarquement l'unité de transit doit récupérer l'avis d'arrivée. (voir l'annexe N°23)

- poids de conteneur vide (TAR) :4400 kg .
- date d'arrivé :04/01/2023 .
- numéro de gros :25.
- nom de navire : MSC LAUSANNE.

1.2.5Demande de chèque :

L'unité de transit ENAP OUED-SMAR envoie à l'unité de production

(LAKHEDARIA /OUED-SMAR) ,une demande de chèque pour paiement des frais d'échanges (frais des opérations portuaires de débarquement ainsi que la caution du container. (voir l'annexe N°24)

1.2.6 Échange de documents :

Après réception du chèque, l'agent de transit va faire l'échange au niveau de la compagnie maritime, cette opération consiste à remettre le connaissement original et récupérer le bon à délivrer nécessaire pour l'opération de dédouanement et enlèvement pour mettre les documents suivants (le bon à délivrer doit impérativement avoir le titre du document en haut de page (BON A DELIVRER) ainsi que le cachet de la compagnie portant mention (BON A DELIVRER)(voir l'annexe N°25)

1.2.7Le saisie :

Cette étape est composé de :

- constitution de dossier douane :
 - Facturé domicilié envoyé par la banque avec le numéro de domiciliation.
 - Le certificat d'origine : Pour prouver l'origine de ce produit (voir l'annexe N°34)
 - Une copie de registre de commerce.
 - Une copie de carte fiscale.
- saisie dans système SIGAD :

Il s'agit d'un processus de saisi des informations contenues dans les documents susmentionnés dans le système SIGAD, Lors de l'ouverture du système SIGAD, les informations suivantes doivent être saisies :

- le nom du client .
- le numéro d'agrément.
- type d'opération d'export.
- les informations de la facture (PU, montant , poids , désignation ,numéro de domiciliation ...etc).
- Position détaillé de produit.

1.2.8dépôts de la déclaration :

Cette opération consiste que le déclarant en douane dépose la déclaration de marchandise sein de au guichet de la douane , selon le type de circuit affecté à la marchandises

- circuit vert : liquidation IPS par un inspecteur.
- circuit orange/rouge :
 - le système affecte la liquidation à un inspecteur.
 - la programmation d'une visite .
 - le prélèvement et l'échantillonnage.

1.2.9 Liquidation de déclaration :

Après l'opération de la saisie on obtient le numéro de déclaration selon le type de régime douanier utilisé.

Parmi les régimes douaniers les plus utilisés en Algérie dans le cas d'import :

- 1000 : autres.
- 1025 : comité européenne.
- 1030 : grandes zones arabes de libre échange (GZALE).

1.2.10 la caisse :

Le paiement de la facture douane calculé par le système :

- Montant de la facture.
- 2000 da .
- Frais de feuille (10 da la feuille).
- Droits douane DD.
- TCS .

1.2.11 la quittance à l'enlever : voir l'annexe N°26

C'est un document élaboré par la douane algérienne

Tableau N°08 :les taxes payé dans la quittance à enlever

Libellé	Montant
✓ Les droits et taxes :	
-TCS	- 632193 DA
-TVA	-6125954 DA
Total	-6758147 DA
✓ Autres recouvrements et opérations diverses :	
-DU	10 DA
-RPS	1500 DA
-RUS	420 DA
Total	3930 DA

Source :conception personnelle a partir de document de l'opération d'importation

1.2.12 L'enlèvement de la marchandise :

cette étape est réalisée par le chef d'équipe d'enlèvement qui consiste à enlever la marchandise de leurs entrepôts , après le paiement des frais de magasinage a partir d'un bon à

enlever, (voir l'annexe N°27)et bon à délivrer qui contient les informations suivantes :

- Numéro d'enregistrement :000025.
- Nombre de colis :1200.
- Lieu de magasinage : Alger port.
- Le numéro de quai : 34/0.

1.2.13la restitution :

Après le déchargement des conteneurs dans les entrepôts de l'entreprise l'opération de restitution consiste le retour des conteneurs vide au parc à vide pour retourner à leurs port d'embarquement

1.3analyse des opérations d'importation :

L'opération d'importation est un processus long et compliqué, c'est logique que les importateurs dans le monde entier soient confrontés à des problèmes résultant du système économique différent , et du droit commercial de chaque pays et d'autres raisons tel que :

- Chaque partie du processus d'importation doit protéger ses propres intérêts.
- L'objectif de négociation de chaque partie .

Pour éviter ce genre de problème, la chambre de commerce international à créer les incoterms (terme utilisé lors des opérations de l'échange commercial international), pour but de unifier et harmoniser le vocabulaire des échanges international.

Le choix de l'incoterm approprié à chaque opération est fondamental pour établir les conditions commerciales, car a travers eux il est règlementé qui est chargé d'assumer

Les couts , et qui responsable de chaque partie pendant les différent étape de processus d'importation.

via le système économique algérien le conditions des infrastructures disponible les incoterms utilisé par les importateurs algérien c'est bien: FOB et CFR

Nous prenons le cas de deux opérations d'importation en utilisant les incoterms FOB et CFR au sein de l'entreprise national des peintures (ENAP) pour essayer de trouver l'impact de l'incoterm choisi sur une opération d'importation

Le tableau ci-dessus représente les point commun et les points de différence entre l'incoterm FOB et CFR

Tableau N°09 : les points commun et les points de différence entre l'incoterm FOB et l'incoterm CFR

Point commun	Point de différence
-les procédures douanières -la démarche douanière - la démarche de l'opération d'importation	-le fret -la valeur en douane -l'assurance -la maitrise de dossier -la maitrise des opérations de la chaîne logistique -la valeur en douane

Source : conception personnelle a partir de document interne de ENAP

➤ **Les points communs :**

Quelque soit le type de l'incoterm adapté lors d'une opération d'importation n'a aucun impact sur :

-les procédures douanières et la démarche douanière car ces derniers sont identifiés et organisés par la direction des douanes, pour but de acquitter les droits et taxes (pas de relation avec les incoterms).

-la démarche de l'opération d'importation : car cette dernière représente l'ensemble des étapes de l'opération d'importation .

➤ **Point de différence :**

L'incoterm adopté lors d'une opération d'importation a un impact sur :

○ **Le fret :**

Le fret désigne le prix de transport des marchandises , mais aussi l'ensemble des marchandises qui peuvent être transportées au sein d'un territoire

-Cas de FOB : payé en dinars algérien.

-Cas CFR : payé en devise (Mène à la sortie devise hors du pays).

○ **La valeur en douane :**

La valeur en douane des marchandises repose principalement sur leur valeur transactionnelle, Il s'agit du prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises vendues à l'exportation vers le territoire douanier de l'Union, ajusté en fonction des exigences particulières mentionnées dans les règles.

-cas FOB : la valeur en douane est payé par l'acheteur ,donc il est payé en dinars algérien.

-cas CFR :la valeur en douane est payé par le vendeur ,donc il est payé en devise.

o L'assurance :

Une assurance est un service qui fournit une prestation lors de la survenance d'un évènement incertain et aléatoire souvent appelé « risque », la prestation, généralement financière, peut être destinée à un individu, une association ou une entreprise, en échange de la perception d'une cotisation ou prime .

-cas FOB :l'acheteur doit assumer tout les risques, et frais depuis le chargement au bord de navire.

-cas CFR : l'acheteur doit assumer tout les risques, et frais depuis le déchargement de la marchandise au port de débarquement.

La différence est dans le type d'assurance utilisé par chaque incoterm (malgré que c'est FOB et CFR ,mais l'entreprise doit assurer sa marchandise jusqu'à son arrivée au entrepôt de l'entreprise).

o La maitrise des opérations :

pour assurer le bon fonctionnement de l'activité d'importation ,les différents services de l'entreprise se concentre essentiellement sur le maintien de l'efficacité de cette activité et à l'aide les équipes à faire les bons .

dans le cas d'utilisation de l'incoterm FOB : l'entreprise doit s'occuper de toutes les opérations depuis le chargement au bord de navire jusqu'au le déchargement à l'usine , ce qui nécessite une bon maitrise des opérations .

par contre dans le cas d'utilisation de l'incoterm CFR : l'entreprise reçoit un notification de débarquement puis elle s'occupe de l'acheminement jusqu'à l'usine ce qui implique la non maitrise des opérations (Si l'entreprise n'avait pas reçu de notification de l'arrivée de ses marchandises, elle n'aurait pas eu la connaissance de l'arrivée de ses marchandises)

o la maitrise des opérations de la chaine logistique international :

La logistique internationale, c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises, et de personnes à l'international. Elle intègre les activités d'importation et exportation et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers.

-le cas d'utilisation de l'incoterm FOB : l'entreprise doit maitriser toutes les opérations logistique international, vu de son contact direct avec toutes les intervenant de la chaine

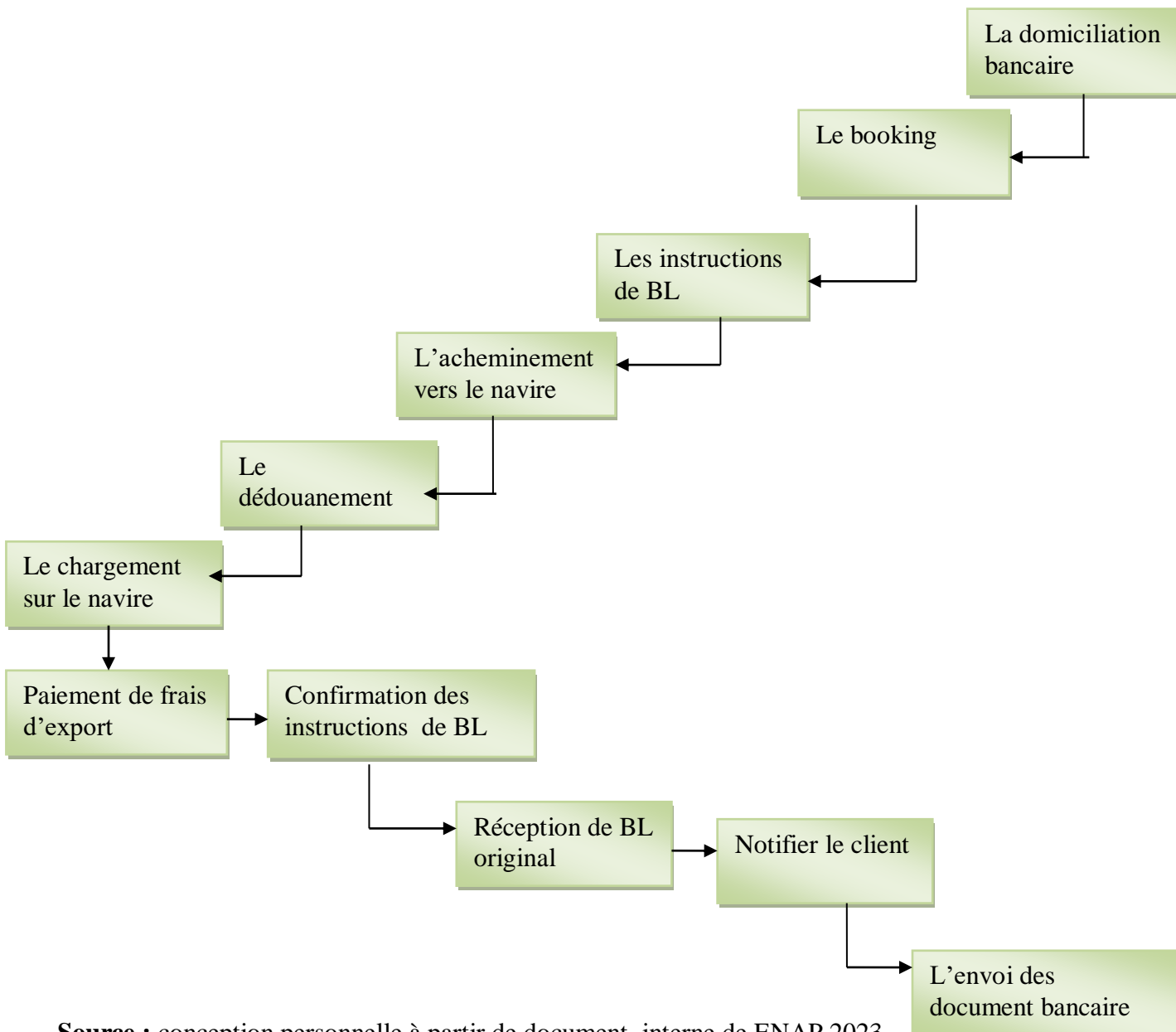
logistique international (pour assurer le bon fonctionnement de la chaine logistique international).

-par contre dans le cas d'utilisation de l'incoterm CFR : l'entreprise reçoit un notification de débarquement puis elle s'occupe de l'acheminement jusqu'à l'usine, ce qui implique la non maitrise des opérations logistique (l'absence de contact avec les intervenants de la chaine logistique international.

2/ le processus d'export :

Après l'opération de concrétisation de client soit avec un contrat de vente ou un bon de commande le processus d'export démarre

Figure N°23 : présentation de processus d'exportation à ENAP



Source : conception personnelle à partir de document interne de ENAP 2023

La figure au-dessous représente un récapitulatif sur les principales étapes de processus d'export au sein de l'unité de transit ENAP OUED-SMAR

2.1.1'opération d'exportation N°01 :

Nous allons présenter une opération d'exportation en utilisant l'incoterm CFR(en ce moment l'ENAP utilise l'incoterm CFR à la convenance de la chaîne logistique du client surtout qu'il s'agit d'opération multi modal).

2.1.1la domiciliation bancaire :(voir l'annexe N°29)

La domiciliation bancaire préalable consiste à choisir pour un dossier d'exportation de service ou de marchandise une banque agréée, laquelle se chargera de sa réalisation du début jusqu'à la fin (cette étape est réalisé par la Direction des ventes et Marketing).

2.1.2le booking :

Après le choix du mode de transport approprié a cette opération, l'ENAP établie le booking ,qui consiste à la réservation d'une place à la marchandises dans le moyen de transport (cette opération se fait par plate forme numérique avec les compagnies maritimes).

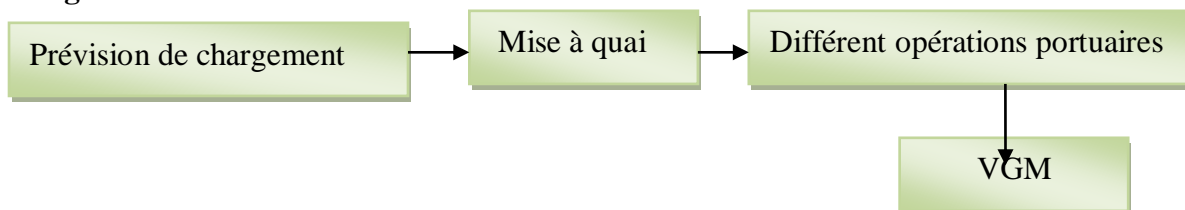
2.1.3les instructions des BL

Cette opération consiste à la préparation d'empotage à partir de la mise à disposition (voir l'annexe N°30) dans le conteneur, c'est-à-dire le chargement de la marchandise dans le conteneur.

2.1.4l'acheminement vers le navire :

La figure ci-dessus représente un récapitulatif sur l'opération d'acheminement de marchandise empoté dans le conteneur vers le navire.

Figure N°24 :l'acheminement de la marchandise



Source : conception personnelle à partir de document interne de ENAP 2023

A. La prévision de chargement :

Cette étape consiste de prévoir le chargement de la marchandise dans le navire ,à partir des documents remis par la compagnie maritime. (voir l'annexe N°32)

Parmi les informations principales que contient ce document :

- Nom de navire :CONTSHIP CUB.

- Numéro de Mise à quai : 29497(Document pour chargement).
- Numéro de conteneur :TCLU422006 4.
- Type de TC : 40 ST .
- Type de marchandise : divers produits (peintures).
- Poids : 25 903 kg .

B. Mise à quai :

Cette opération consiste à mettre le conteneur qui contient la marchandise dans le quai de chargement .(voir l'annexe N°33)

C. Les différents opérations portuaire :

Avant le chargement de la marchandise dans le navire la compagnies maritime exécute certains opérations portuaires (manutention...etc) pour :

Assurer une protection maximale à la marchandise durant son trajet contre tout les type de risque.

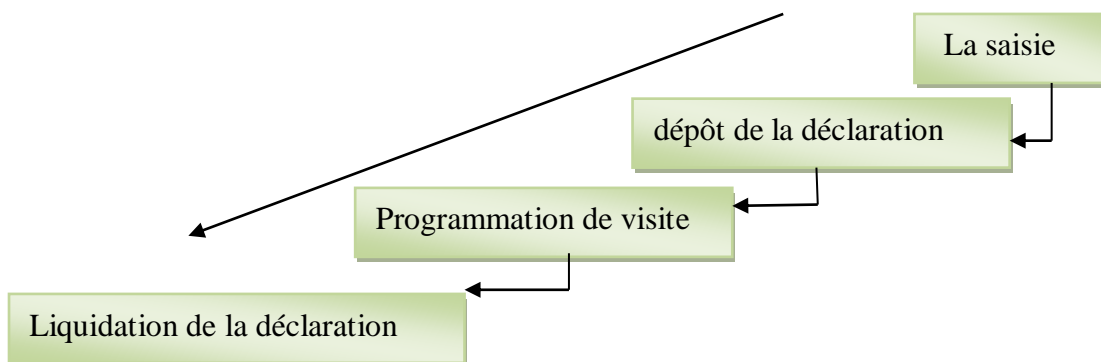
D. La VGM : (Vérified Gross Mass)

Cette procédure est obligatoire dans tout es port internationaux, et qui consiste au pesage, et au contrôle du poids brut déclaré par le fournisseur (chargeur),et soldée par l a remise d'un document (VGM) obligatoire pour le chargement sur le navire

2.1.5 le dédouanement :

La figure suivante représente un récapitulatif sur l'ensemble des étapes pour la réalisation de l'opération de dédouanement

Figure N°25 : l'opération de dédouanement



Source : conception personnelle à partir de document interne de ENAP 2023

a) La saisie :

Cette étape est composé de :

- constitution de dossier douane :
 - Facturé domicilié envoyé par la banque avec le numéro de domiciliation.
 - Le certificat d'origine : Pour prouver l'origine de ce produit (voir l'annexe N°34).
 - Une copie de registre de commerce .
 - Une copie de carte fiscale .
- saisie dans système SIGAD :

Il s'agit d'un processus de saisi des informations contenues dans les documents susmentionnés dans le système SIGAD, Lors de l'ouverture du système SIGAD, les informations suivantes doivent être saisies :

- le nom du client.
- le numéro d'agrément.
- type d'opération d'export.
- les informations de la facture (PU, montant , poids , désignation ,numéro de domiciliation ...etc).
- Position détaillé de produit.

b) dépôts de la déclaration :

Cette opération consiste au dépôt la déclaration de marchandise sein de au guichet de la douane par le déclarant en douane.

c) programmation d'une visite :

Après l'opération de dépôt déclaration le système affecte la déclaration à un circuit

- circuit vert : liquidation IPS par un inspecteur.
- circuit orange/rouge :
 - le système affecte la liquidation à un inspecteur.
 - la programmation d'une visite .
 - le prélèvement et l'échantillonnage.

d) Liquidation de déclaration :

Après l'opération de la saisie on obtient le numéro de déclaration selon le type de régime douanier utilisé

2.1.6 le chargement sur le navire :

Après la réception de « bon à embarquer » établi par l'agent maritime de la compagnie maritime l'entreprise, réalise l'opération de chargement du conteneur à bord du navire

2.1.7 Paiement de frais export :

Après la réception de la facture qui contient les frais d'export, (voir l'annexe N°35) l'unité de transit ENAP OUED-SMAR établie un demande de chèque à l'unité qui réalisé l'opération de vente (voir l'annexe N°36) , pour payer les frais de cette opération.

2.1.8confirmation des instructions de BL :

Consiste à confirmer et corriger si nécessaire les informations saisies par l'entreprise sur plate-forme numérique de la compagnie maritime (BL DRAFT), et ce pour établissement du connaissement définitif.

2.1.9La réception de BL:

L'entreprise après paiement des frais de chargement reçoit le connaissement original (03 Copies) ,et les remet ensuite à la banque pour vérification, et envoi au client pour dédouanement ,et enlèvement de la marchandise au port de destination.

Voir Annexe N°37

2.1.10 Notification du clients:

L'unité de transit ENAP OUED-SMAR envoie une notification d'embarquement de la marchandise dans le port de déchargement à son client, pour lui informer de l'arrivée de sa marchandise a son port.

2.1.11envoyer les document bancaire :

L'unité de transit ENAP OUED-SMAR envoie a son client les documents bancaire suivantes :

- Le connaissement.
- La Certificat d'origine.
- La facture .

2.2 l'opération d'exportation N°02 :

Nous allons présenter une opération d'exportation en utilisant l'incoterm CFR(en ce moment l'ENAP utilise l'incoterm CFR à la convenance de la chaine logistique du client surtout qu'il s'agit d'opération multi modal).

2.2.1 la domiciliation bancaire (voir l'annexe N°38)

La domiciliation bancaire préalable consiste à choisir pour un dossier d'exportation de service ou de marchandise une banque agréée, laquelle se chargera de sa réalisation du début jusqu'à

la fin (cette étape est réalisé par la Direction des ventes et Markéting).

2.2.2 le booking :

Après le choix du mode de transport approprié a cette opération, l'ENAP établie le booking (voir l'annexe N°39), qui consiste à la réservation d'une place à la marchandises dans le moyen de transport (cette opération se fait par plate forme numérique avec les compagnies maritimes).

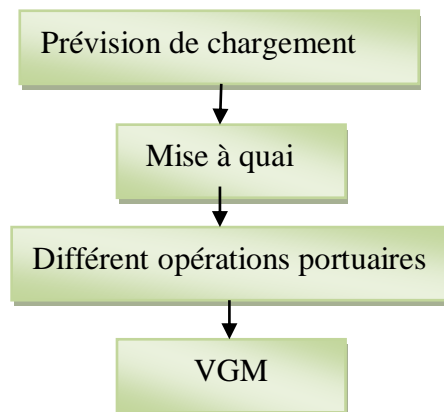
2.2.3 les instructions des BL

Cette opération consiste à la préparation d'emportage à partir de la mise à disposition dans le conteneur c'est-à-dire le chargement de la marchandise dans le conteneur.

2.2.4 l'acheminement vers le navire :

La figure ci-dessus représente un récapitulatif sur l'opération d'acheminement de marchandise empoté dans le conteneur vers le navire.

Figure N°26 :l'acheminement de la marchandise



Source : conception personnelle à partir de document interne de ENAP 2023

A/La prévision de chargement :

Cette étape consiste de prévoir le chargement de la marchandise dans le navire à partir des documents remis par la compagnie maritime.

Parmi les informations principales que contient ce document :

- Nom de navire : BELITAKI.
- Numéro de Mise à quai : 074638.
- Numéro de conteneur :CMAU8247645.
- Type de TC :40ST .
- Type de marchandise : Divers produits.
- Poids :24092.

B/Mise à quai :

Cette opération consiste à mettre le conteneur qui contient la marchandise dans le quai de chargement .

C/Les différents opérations portuaire :

Avant le chargement de la marchandise dans le navire la compagnie maritime exécute certains opérations portuaires (manutention...etc) pour :

Assurer une protection maximale à la marchandise durant son trajet contre tout les type de risque .

D/La VGM : (Vérified Gross Mass)

Cette procédure est obligatoire dans tout es port internationaux ?et qui consiste au pesage ?et au contrôle du poids brut déclaré par le fournisseur (chargeur) ,et soldée par l a remise d'un document (VGM) obligatoire pour le chargement sur le navire. (voir l'annexe N°41)

2.2.5 le dédouanement :

Par la suite nous allons présenter les différents étape de processus de dédouanement

a. La saisie :

Cette étape est composé de :

➤ constitution de dossier douane :

- Facturé domicilié envoyé par la banque avec le numéro de domiciliation.
- Le certificat d'origine : Pour prouver l'origine de ce produit .
- Une copie de registre de commerce .
- Une copie de carte fiscale .

➤ saisie dans système SIGAD :

Il s'agit d'un processus de saisi des informations contenues dans les documents susmentionnés dans le système SIGAD, Lors de l'ouverture du système SIGAD, les informations suivantes doivent être saisies :

- le nom du client.
- le numéro d'agrément.
- type d'opération d'export.
- les informations de la facture (PU, montant , poids , désignation ,numéro de domiciliation ...etc).
- Position détaillé de produit.

b. dépôts de la déclaration :

Cette opération consiste au dépôt la déclaration de marchandise sein de au guichet de la douane par le déclarant en douane.

c. programmation d'une visite :

A près l'opération de dépôt déclaration le système affecte la déclaration à un circuit

- circuit vert : liquidation IPS par un inspecteur.
- circuit orange/rouge :
 - le système affecte la liquidation à un inspecteur.
 - la programmation d'une visite.
 - le prélèvement et l'échantillonnage.

d. Liquidation de déclaration :

Après l'opération de la saisie on obtient le numéro de déclaration selon le type de régime douanier utilisé.

2.2.6 le chargement sur le navire :

Après la réception de « bon à embarquer » établi par l'agent maritime de la compagnie maritime l'entreprise réalise l'opération de chargement du conteneur à bord du navire

2.2.7 Paiement de frais export :

Après la réception de la facture qui contient les frais d'export , (voir l'annexe N°35) l'unité de transit ENAP OUED-SMAR établie un demande de chèque à l'unité qui réalisé l'opération de vente (voir l'annexe N°36) , pour payer les frais de cette opération.

2.2.8confirmation des instructions de BL :

Consiste à confirmer et corriger si nécessaire les informations saisies par l'entreprise sur plate-forme numérique de l a compagnie maritime (BL DRAFT), et ce pour établissement du connaissement définitif.

2.2.9La réception de BL:

L'entreprise après paiement des frais de chargement reçoit le connaissement original (03 Copies) , et les remet ensuite à la banque pour vérification , et envoi au client pour dédouanement , et enlèvement de la marchandise au port de destination.

Voir Annexe N°37

2.2.10 Notification du clients:

L'unité de transit ENAP OUED-SMAR envoie une notification d'embarquement de la marchandise dans le port de déchargement à son client, pour lui informer de l'arrivée de sa

marchandise a son port.

2.2.11envoyer les document bancaire :

L'unité de transit ENAP OUED-SMAR envoie a son client les documents bancaire suivantes :

- Le connaissance.
- La Certificat d'origine.
- La facture .

2.3analyse des opérations d'exportation :

Les opérations d'exportation constituent un processus long et complexe. les exportateurs à travers le monde sont confrontés à des problèmes découlant du système économique et du droit commercial de chaque pays et d'autres raisons telles que:

- Chaque partie du processus d'exportation aime privilégier ses propres intérêts, Pour éviter ce genre de problème, la Chambre de commerce internationale a créé un cadre pour unifier et harmoniser le vocabulaire du commerce international, le choix de l'incoterm adéquat pour chaque opération d'exportation est fondamental pour l'établissement des conditions commerciales. Par leur intermédiaire, il est réglementé qui est responsable des couts ,et qui est responsable pour chaque partie à l'étape du processus. A travers le système économique algérien les conditions d'infrastructure disponibles en Algérie le seul incoterm utilisé par les exportateurs algériens est le FOB pour plusieurs raisons telles que:
 - Valoriser la monnaie locale (le payement de fret en dinar algérien)
 - Par cette décision, l'État exerce des pressions sur ces exportateurs pour :
 - maîtriser la gestion des opérations liées à la chaine logistique au niveau international.
 - Contrôler les opérations.
 - permettre aux compagnies maritimes algériennes de fonctionner.

Et nous concluons que l'État encourage l'utilisation de FOB incoterm pour augmenter le niveau de développement et le commerce extérieur. Il en résulte une amélioration du niveau de vie et une augmentation du revenu par habitant, lesquelles sont toutes dues à l'augmentation de la valeur des exportations.

Conclusion

A l'issue de ce dernier chapitre, nous avons pu mettre à l'œuvre les informations présentées dans la partie théorique en exposant un cas pratique concret sur l'impact de l'incoterm choisi au niveau d'une opération d'import et d'export.

L'impact de l'incoterm choisi au niveau d'une opération d'import et d'export était l'occasion pour nous de voir les différentes étapes réalisées par l'ensemble de l'équipe de ENAP , ainsi que la nature des anomalies avoir réalisée une opération d'importations.

Conclusion générale :

Notre recherche a pour but d'étudier l'impact de l'incoterm choisi dans une opération d'import-export. De prime abord, nous nous sommes penchés sur l'aspect théorique des opérations d'importation et d'exportation, ainsi que de la chaîne logistique internationale et des incoterms.

Le développement de cette partie nous a permis d'élargir nos connaissances sur l'activité import et export et la chaîne logistique internationale d'une part, et les incoterms et leur importance dans les échanges internationaux d'autre part, ainsi que de mieux comprendre les concepts clés de notre recherche. La partie pratique nous a permis d'explorer un nouveau champ que nous serons amenés à maîtriser durant notre vie professionnelle.

Notre étude nous a permis de valider deux hypothèses :

Hypothèse 01 : En Algérie, les importations et les exportations sont fortement encadrées par l'intervention des pouvoirs publics.

Néanmoins, il est important de garder à l'esprit que les politiques et les réglementations peuvent évoluer avec le temps, il peut donc être nécessaire de consulter des sources d'informations à jour pour obtenir une image précise de la situation actuelle.

Hypothèse 03 : l'incoterm adopté a des répercussions sur le fret et les droits et taxes.

Le choix de l'incoterm dans un contrat commercial a des répercussions sur le fret (coûts de transport) et les droits et taxes associés. Il est donc essentiel de sélectionner judicieusement l'incoterm approprié en fonction des besoins et des préférences des parties concernées, ainsi que des implications financières et des contraintes logistiques spécifiques à la transaction internationale.

Par ailleurs, L'infirmité de l'hypothèse 2 suggère que le processus de sélection d'un incoterm approprié ne suit pas nécessairement des règles spécifiques établies par la Chambre de commerce internationale (CCI). Il convient de noter que bien que le processus de sélection d'un incoterm puisse ne pas être strictement conforme aux règles établies par la CCI, il est généralement recommandé de se référer aux directives et aux bonnes pratiques de la CCI lors de la sélection de l'incoterm approprié. Les incoterms standardisés de la CCI offrent une terminologie claire et des définitions précises pour faciliter la communication et éviter les malentendus entre les parties à une transaction commerciale internationale.

Au cours de cette recherche, nous avons rencontré des difficultés d'une part, la rareté en

termes de références (des livres, les articles, travaux universitaires...), D'une autre part les chiffres et les statistiques nationales en rapport avec cette discipline.

Par conséquent, ce sujet mérite un projet de recherche plus approfondi et plus avancé à l'avenir.

Nous espérons que ce travail trivial atteindra ses objectifs et contribuera aux travaux futurs, et une attention particulière sera accordée aux résultats que nous avons obtenus et aux recommandations et mesures que nous avons formulées.

Bibliographie

Bibliographie

➤ Les ouvrages :

- BERR Claude .TREMEAU Henri , « le droit douanier » ; 6eme édition ; économique ; paris ; 2004
- BROCLIN de Thierry Leufeve et les autres « Gestion des opérations d'import/export », BTS 1ere et 2 éme années 3éme éditions (français),Foucher, paris,2015
- CHARLES Croue, « Marketing international et mondialisation : Effets sur le consommateur », De Boeck Supérieur, 2010
- CHARLES Croue , « Marketing international : Un consommateur local dans un monde global », De Boeck Supérieur, 2015
- CHRISTOPHE Chaptal ,« La chaine de valeur de l'offre : Maitrise des processus, stratégie, marketing, design et communication », de Boeck, 2015
- CORINNE Pasco, « commerce international », DUNOD, 4e édition, Paris, 2002,
- DESTEXHE Christine, « Le contrat de vente international pour les exportateurs non-juristes », Edition des CCI de Wallonie, Liège,2005 ,
- El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises, édition DAHLEB, 1966
- GHISLAINE Legard et Hubert Martini « Le petit export : logistique, contrats, risques, financements », édition DUNOD, paris2008
- GHIDLAINÉ Legrand et HUBERT Martini, « petit export », Edition Dunod, Paris, 2009
- GUIDE PRATIQUE de la TVA, Ministère des finances direction générale des impots ,2019
- GUIDE GÉNÉRAL du commerce international, Edition MLP, Alger, 1998,
- GUYOMAR Abde , .MARIN ETIENNE ; « commerce international », Edition Sirey ,paris ,1999
- HIEN Nicolas, GILEBERT Laporte, et JASQUES Roy « Sélection et utilisation des incoterms dans les entreprises exportatrices québécoises », Logistique & Management, 2006
- HUBERT Martine, « Techniques de Commerce International » ,Dunod, Paris , 2017
- ICC « Questions and expert ICC guidance on the Incoterms 2010 rules « , Edited by Emily O'Connor ,paris ,2013
- ICC , « incoterms 2020 »,publication département ,paris,2019,
- JEAN-Louis Amelon , « Les nouveaux défis de l'internationalisation : Quel développement international pour les entreprises après la crise », de Boeck, 2010
- JEAN Moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6eme édition, Paris, 2003

- JURA Michel , « Techniques financières internationales », Edition Dunod, Paris, 2001
- KSOURI (Idir) « Le contrôle du commerce extérieur et des changes », Grand-Alger-Livres édition , Alger, Mai 2006
- KSOURI Idir « Les opérations de commerce international » Edition Alger 2014,
- LAURENCE Lucias et Joselyne Studer-Laurens, « vendre plus, acheter mieux à l'international » édition librairie vuibert- septembre 2003, paris,
- MERLIN. P , « le transport aérien », la documentation française, études de la PDF-économie, 2000,
- PIERRE-Yves Leo, Monnoyer-Longé(Marie-Christine)et Philippe(Jean), « PME : Stratégies internationales », édition Economica , Paris, 1990
- ULRIKE Mayrhofer, « Management stratégique », Bréal éditions, Paris, 2007
- VIGNY, Goerges, « Comment gagner la course à l'exportation ? », Editions Transcontinental inc, 1998,
- YECHE.J.B : «Traité de la lettre de change », PARIS, 1846,

➤ **Les textes règlementaire :**

- Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien
- loi du 3 janvier 1969, décret du 19 juin et article 51 du décret du 31 décembre 1966
- Article 02 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances
- Article 609 et suivi. CMA ; article et suivi. décret exécutif 01-02 du 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports
- Article 126 de l'Acte uniforme relatif au droit commercial général (22JUN 2015)
- l'article 2 de la loi n° 17-04 du 16 février 2017

➤ **Les rapports :**

- documents interne de ENAP 2023
- Rapport du secrétariat de la CNUCED : UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 mars 2003 : « Réformes et place du secteur privé dans les ports africains »

➤ **Les dictionnaires et manuels :**

- PETIT ROBERT : dictionnaire alphabétique et analogique de langue française, paris, dictionnaire le robert 1970

➤ **Les cours :**

- Rachid Boujemaa , cours de comptabilité nationale, édition OPU, Alger, 2003
- Cours LAOUDJ « logistique et distribution internationale » , 2020

-Cours de pr LAOUDJ Ouerdia « La problématique des incoterms dans la chaîne logistique internationale »,EHEC ,2020

➤ **Les travaux universitaire :**

-ABBAD (Mahdjouba) , « évaluation de la gestion des déchets des peintures dans l 'entreprise nationale des Peinture »,Master en des sciences agronomiques et des sciences biologiques , Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou,2016

-ABIDI Mohammed, « Les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation », Master en Sciences Commerciales, Université Mouloud Mammeri de TIZI-OUZOU,2020

- AIMENE Fatima et TIGHERDINE Ouiza , « Les procédures de dédouanement à l'importation », Master en Finances et commerce international ,Université Mouloud Mammeri de TIZI-OUZOU,2019,

-ATSI Nadjet et AOUCHENI Sylia , « Fonctionnement des activités de réception et de traitement des commandes chez un prestataire de transport », Master en Science Commerciales ,Université Abderrahmane Mira de Bejaia,2018,

-COULIBALY Fanta , « Logistique internationale comme moyen d'optimisation des opérations du commerce international », Master en Sciences commerciales , Université Mouloud Mammeri De Tizi-Ouzou ,2020

-DJINNI Reda et BAKHOUCHE Borhane eddine , « La logistique à l'international » , diplôme de Master en Sciences Commerciales, Université Abderrahmane Mira De BEJAIA , 2015

-ELOUDJEDI TALET Farah ,« Le processus d'importation au niveau d'une entreprise industrielle »,Technicien Supérieur en Commerce International ,2020

– KHADRA Brahma Medjdoub , « Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités », Magister en Management et Commerce international, Faculté Des Sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion Département des sciences commerciale,2017

-MELIANI Katia et MEGHOUFEL Maissa feriel :L'exportation et la chaine logistique internationale ,Master en Sciences commerciales ,Université Mouloud Mammeri De Tizi-Ouzou ,2020

-REZIG (Lydia) et SAADI (Naima), « Le crédit documentaire et la remise documentaire comme moyens de règlement des opérations du commerce extérieur en Algérie », Master en Sciences Commerciales, Université Mouloud MAMMERRI de Tizi-Ouzou,2020

- TOGNEY(Marie- Laure), « Dans quelle mesure les incoterms pourraient constituer un espace de négociation commerciales favorisant la performance à l'international des PME

manufacturières exportatrices québécoises hors Aléna sur le long terme », Mémoire présenté comme exigence partielle , Université De QUÉBEC À MONTRÉAL ,2012

- ZIDANI Abdelhamid et TERRAK Abdelghani ,« Exportation hors hydrocarbures, processus et contraintes »,Master en Science commerciale , Université Mouloud Mammeri DE TIZI-OUZOU,2018

➤ **Les sites web :**

-<https://fr.wikipedia.org/wiki/Aconier>

-<https://www.umep.org/le-courtier-maritime>

-<https://fr.wikipedia.org/wiki/Mandataire>

-<https://www.minilex.fr/a/quest-ce-que-le-transport-ferroviaire>

<https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-maritime>

-https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime

https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_routie_de_marchandises

-<https://creopack.com/fr/articles/emballages-expeditions-international>

-<https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/virement>

-<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/importation.html>

<https://www.wizishop.fr/lexique-ecommerce/exportation>

-<https://www.cci-paris-idf.fr/fr/entreprises/developpement/demarrer-export>

<https://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/web/reglementation/activites-reglementees/intermediaires-de-commerce/commissionnaire>

<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/negoce-international.html>

-<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/negoce-international.html>

<http://www.tunisie-societe.com/index.php/fr/constitution-societe-en-tunisie/guide-de>

[investisseur-/societe-commerce-international-importexport](http://www.tunisie-societe.com/index.php/fr/constitution-societe-en-tunisie/guide-de-investisseur-/societe-commerce-international-importexport)

-<https://www.groupehyperforme.com/quest-ce-que-la-sous-traitance-industrielle>

<http://commerceinternational.centerblog.net/3657583-Importateur-distributeur--concessionnaire>

-<https://ses.webclass.fr/notions/action-collective>

<https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-du-marketing/1208158-piggyback-definition-et-traduction>

-<https://www.journaldunet.com/ebusiness/commerce/1499571-planification-de-la-promotion-risque-ou-opportunit>

-<https://www.wizishop.fr/lexique-ecommerce/expedition>

-https://fr.wikipedia.org/wiki/Delivered_At_Frontier

-<https://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/>

[-https://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/](https://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/)

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Incoterms-2010-innovations.htm>

[-https://www.marsh.com/ca/fr/industries/cargo/insights/incoterms-2010-replaced-with-incoterms-2020.html](https://www.marsh.com/ca/fr/industries/cargo/insights/incoterms-2010-replaced-with-incoterms-2020.html)

[-https://infonet.fr/lexique/definitions/incoterms-2020](https://infonet.fr/lexique/definitions/incoterms-2020)

[-https://infonet.fr/lexique/definitions/incoterms-2020](https://infonet.fr/lexique/definitions/incoterms-2020)

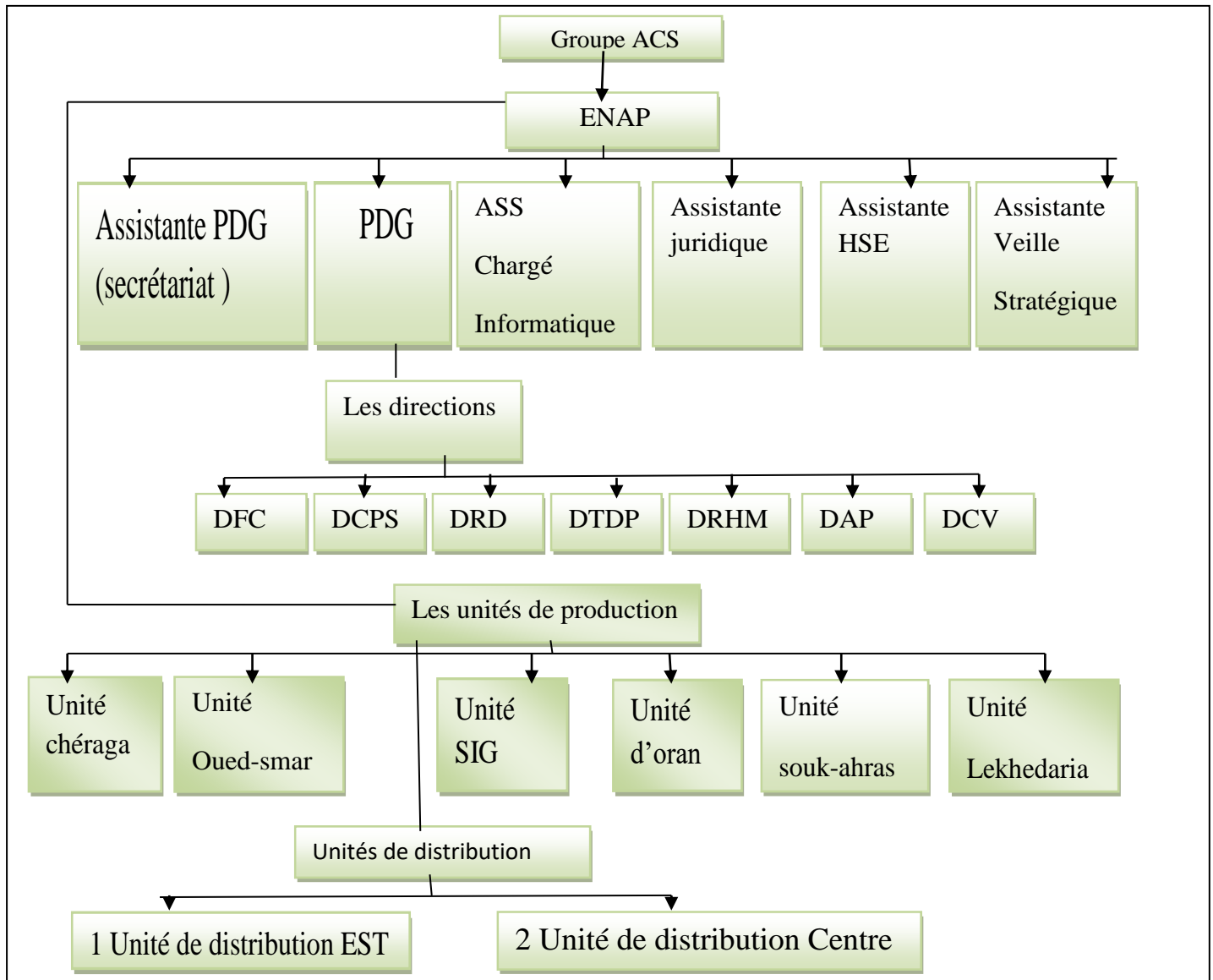
[-https://www.gbe.ma/comment-choisir-les-bons-incoterms](https://www.gbe.ma/comment-choisir-les-bons-incoterms)

[-https://blog.hubspot.fr/sales/politique-commerciale](https://blog.hubspot.fr/sales/politique-commerciale)

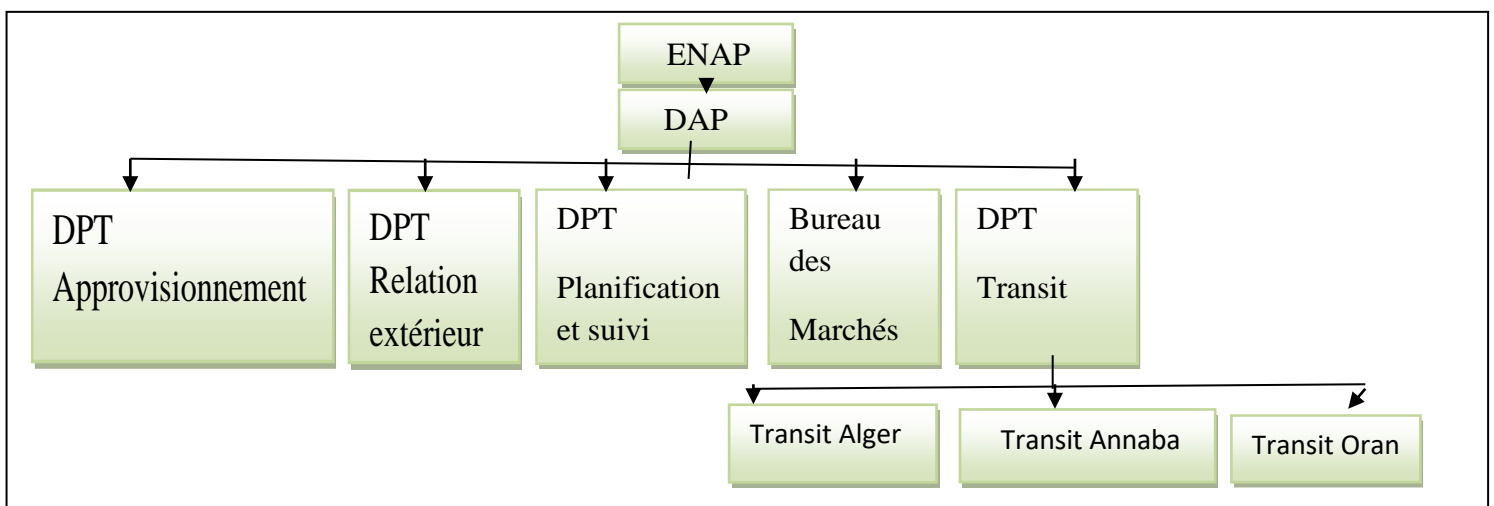
Les annexes

Les annexes :

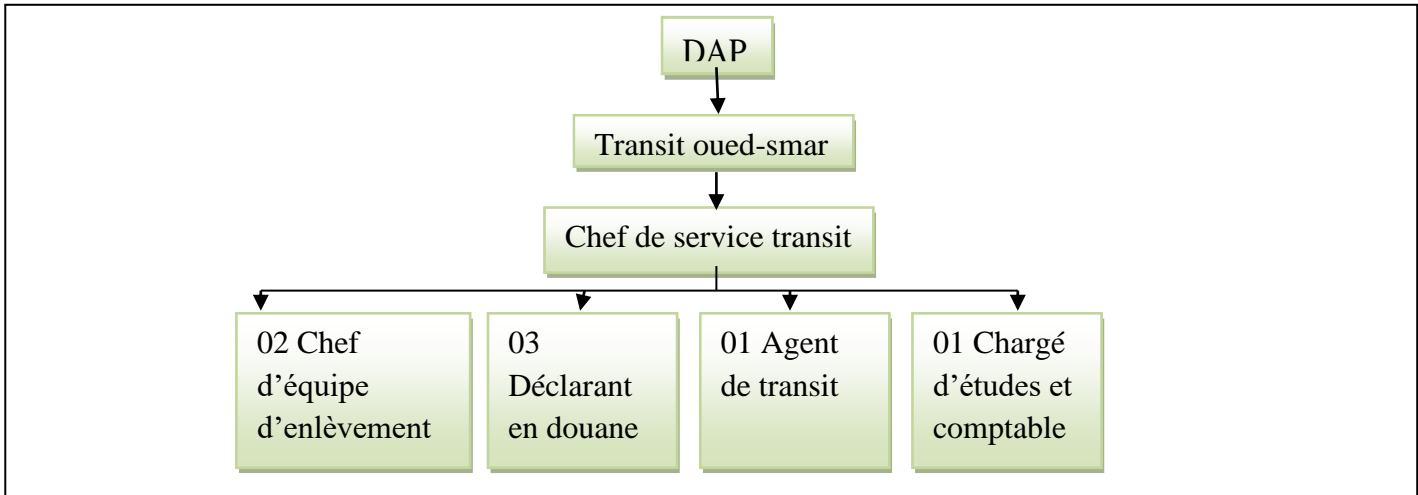
Annexe N°01 : organigramme de la direction générale de l'ENAP



Annexe N°02 : organigramme de la direction des Approvisionnement DAP



Annexe N°03 : l'organigramme de unité de transit ENAP Oued-smar



Annexe N°04 : guide d'entretien N°01

Bonjour à vous, chers participants.

Merci de répondre à ce guide line d'interview qui vous est présenté dans le cadre d'un mémoire de fin de cycle à l'École des Hautes Etudes Commerciales (EHEC) Koléa.

La présente interview s'adresse principalement à l'équipe de transit d'Oued-Semar

N'hésitez pas à répondre de la façon la plus spontanée possible. Nous vous assurons que vos réponses seront traitées sous le sceau de l'anonymat et de la confidentialité.

Nous vous remercions d'avance.

Nom :

Poste :

Prénom :

Adresse Email :

1. Quels sont les défis à relever pour faire évoluer la logistique internationale en Algérie ?
2. Quelles sont les répercussions des décisions du Gouvernement sur la logistique internationale en Algérie ?
3. D'après vous, les conditions offertes aux ports algériens sont-elles suffisantes pour promouvoir la logistique internationale ?
4. Quelles sont les contraintes auxquelles sont confrontés les importateurs en Algérie ?
5. Quelles sont les raisons du recul des importations en Algérie ces trois dernières années ?
6. Pourquoi le Gouvernement privilégie-t-il l'importation de certains produits plutôt que leur production locale ?
7. Quelles facilités l'État octroie-t-il aux exportateurs algériens ?
8. Pourquoi Les exportations de produits autres que les hydrocarbures sont très limitées.
9. Dressez la liste des trois contraintes auxquelles sont confrontés les exportateurs algériens au niveau des ports.
10. Donnez les raisons de la baisse des volumes exportés au cours des trois dernières années.

11. Les décisions de l'état sur le commerce international ont-elles une incidence sur l'Import et l'Export ?

12. Commentaires et suggestions supplémentaires....

Annexe N°05 : guide d'entretien N°02

Bonjour Monsieur

Merci de répondre à ce entretien qui vous est présenté dans le cadre d'un mémoire de fin de cycle à l'École des Hautes études Commerciales (EHEC) Kolèa.

La présente interview s'adresse principalement aux chef de service de transit de ENAP Unité de 'Oued-Semar

N'hésitez pas à répondre de la façon la plus spontanée possible. Nous vous assurons que vos réponses seront traitées sous le sceau de l'anonymat et de la confidentialité.

Nous vous remercions d'avance.

1/quelles sont les incoterms les plus utilisé au niveau de ENAP ?et pourquoi?

2/existe-t-il des incoterms non utilisé au niveau de ENAP ? et pourquoi ?

3/commet s'effectue le processus de sélection d'incoterm au niveau de ENAP ?

4/quelles sont les critères mis en place pour le choix d'incoterm ?

5/quelles sont les parties prenantes concerné pour la sélection d'incoterm ?

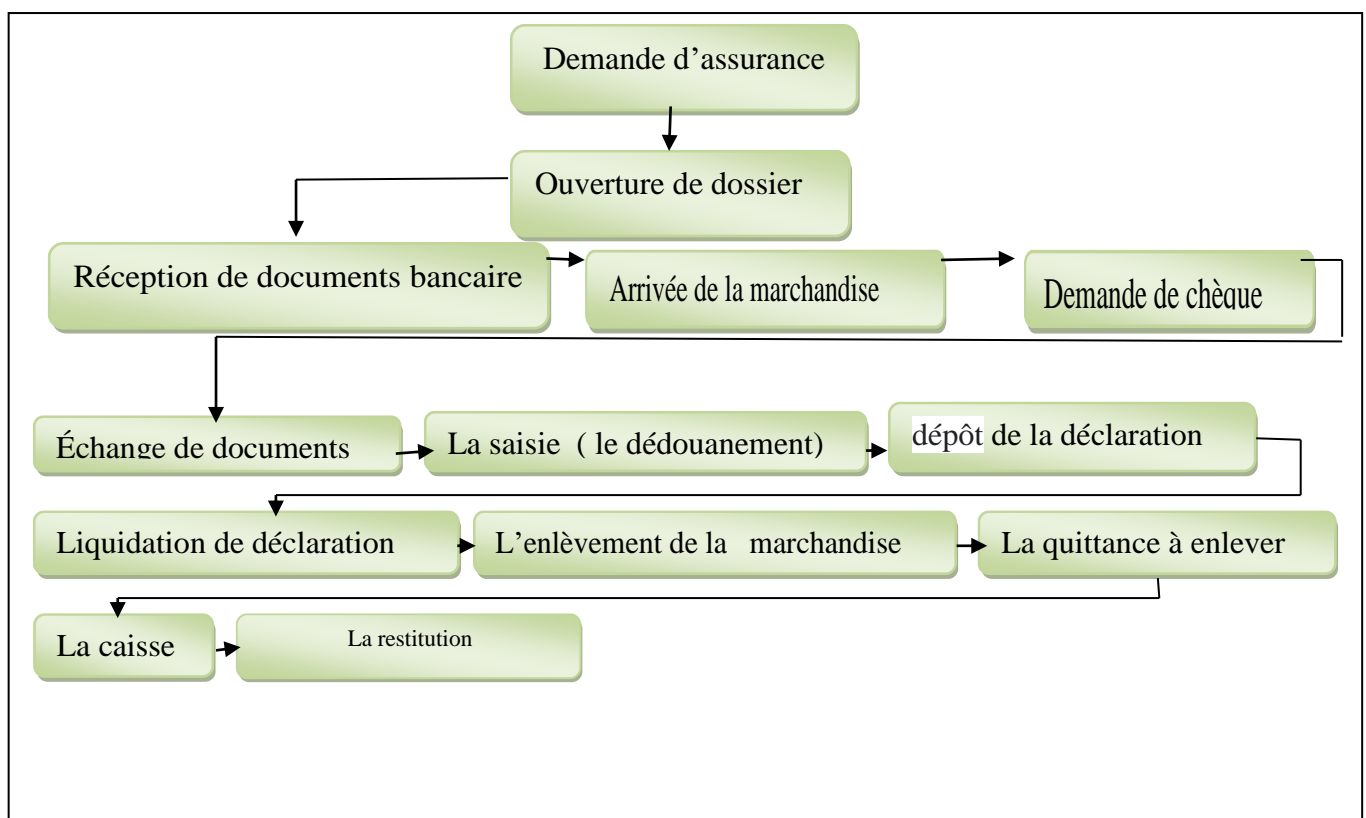
6/au tant que transitaire au niveau de ENAP quelles sont les enjeux d'utilisation des incoterms en Algérie ?

7/les décisions du Gouvernement ont une répercussions sur le choix d'incoterm citez 3 répercussions majeores ?

8/ Quelles sont les contraintes d'applications des incoterms en Algérie ?

9/ Commentaires et suggestions supplémentaires....

Annexe N°06 : présentation de processus d'importation à ENAP





المؤسسة الوطنية للدهن
ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES
NATIONAL COMPANY OF PAINTS



Direction des Approvisionnements
Réf : A.A.S.A./2021

Lakhdaria le : 12/10/2021

A
UNITÉ DE PRODUCTION DE
PEINTURE DE : LAKHDARIA
ATT. MONSIEUR LE DIRECTEUR

OBJET: Assurance Marchandise.

Nous vous informons de l'embarquement de la marchandise pour le compte de votre unité :

Commande N° 58 ENAP / 2021

FURNISSEUR : CHEMICAL PARTNERS - Belgique

PRODUIT : CAB 381 - 0.1

CODE: A6331

QUANTITE NETTE : 1,2 TONNES

QUANTITE BRUTE : 02 PALETTES

VALEUR : EUR : 17 532,00

NAVIRE : SEDRATA

PORT D'EMBARQUEMENT : ANVERS

DATE : 20/10/2021

PORT DEBARQUEMENT : ALGER

DATE : 31/10/2021

Nous vous demandons de procéder à l'assurance de ce lot.

Répartition : UPL=

UPA=

UPCH=

UPO=

UPS=

UPSA=

LA DIRECTION DES APPROVISIONNEMENTS
A.MELHAG

Copie: TRANSIT ALGER

EPE.ENAP.SPA

Annexe N°08 : contrat d'assurance

AVIS D'ALIMENT N°041 DU 14/10/2021

NBR DE COLIS	NATURE DES MARCHANDISES	VOYAGE DE	VOYAGE A	NAVIRE	EMBARQUEMENT DU	VALEURS ASSUREES	TAUX EN %	MONTANT DE LA PRIME
17200	CAB381-0.1	ANVERS	ALGER	SEDRATA	20/10/2021	2 782 503,72	0,06%	1 669,50
						V.EURO	17 532,00	
						COURS :	158,71	
						TOTALE PRIME NETTE		
						TAXES		
						PRIME GLOBALE		1 669,50

المؤسسة الوطنية للدهن
وحدة الأخصرية
مصلحة الشراء

السيدة عمارة أسماء
مكلفة بالشراسات

Annexe N°09 : l'ouverture de dossier

AL SHIPPING COMPANY Capital Social "326 260.000 DA"
 DES FRERES OUKID SQUARE PORT SAID
 00 - 213 - 21 43.94.46/47
 RIB : N°00200010100060449895
 N°STATISTIQUE 16010797712
 24/01/2022

AVIS D'ARRIVEE

REFERENCE D'ESCALE	PPP004 K	NAVIRE	SEDRATA	Gros	: 137
CONNAISSEMENT	* 001 / ALG/22/206025	ARRIVEE	24/01/2022	Dt. Validation	: 23/01/2022
DATE DE CHARGEMENT	17/01/2022	PROVENANCE	ANVERS	Qual	: 22/2
LIEU DE LIVRAISON : ALGER					

DESTINATAIRE : ENAP
 BP.78 -RN N.05 LAKHDARIA BOUIRA ALGERIE

Monsieur et cher client,
 Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :


Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
1	GRUPE 01 - PARTIE DE TC EMAU3024379/ STC CLS CAB 381-0.1	2	0	2	1 290,00	0

Montant du Fret : 30 195,88 DA
Montant de l'Avis : 54 259,67 DA
Montant en toutes lettres : Cinquante Quatre Mille Deux Cent Cinquante Neuf DINARS Soixante Sept CENTIMES

La restitution TCS Vidés se fera au PARC RAIL LOGISTIC EX RAIL TRANSIT / Z.I.de ROUIBA Alger.
 - CNAN NORD (1.50.000 DA/20' dry, 300.000 DA/40' dry, 250.000 DA/ 20' OT,200.000 20'HC,450.000 DA/40' OT et 400 000 x 40' .HC)

<< Dans le cas où la marchandise présente des anomalies, le client ne peut procéder à la manipulation et l'enlèvement de sa marchandise sans la présence de l'agent de constat ou de l'expert désigné par le transporteur.
 Dans le cas où le client omet de faire des réserves à ce moment et procède à l'enlèvement de sa marchandise, sa responsabilité est entièrement engagée pour tout dommage constaté après l'enlèvement.
 Cela équivaut à une renonciation tacite de sa part à tout recours ultérieur.
 Toutefois si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformément aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>

Annexe N°14 : demande de chèque


 ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES
 NATIONAL COMPANY OF PAINTS

ENAP / SERVICE TRANSIT
 OUED-SMAR / EL HARRACH
 N° REF / ST / 2022

OUED SMAR LE : 24/01/2022 à 14:56

A ENAP LAKHDARIA

Objet : Demande de chèque. =

Veuillez nous établir un chèque au nom de :

NASHCO

d'un montant de : **54 259,67 DA**


Pour : **ECHANGE**

Produit : **CAB 381 - 0,1**
 T / 006/22 Nbres Tcs: **02 PALETTES**

Pour le : **26/01/2022**

Observation :
URGENT

Le Chef de service Transit
 A.SAFRI



المؤسسة الوطنية للدهان
 وحدة وادي الحمار
 مقر الوادي
 رئيس مصلحة النقل

EPE ENAP-SPA
 Siège social: BP 78 Route Nationale N°5,10802 Lakhdaria, Bouira.
 Tél: +213 (0) 26 70 46 52 à 58 / Fax: +213 (0) 26 70 46 39
 Email: peintures@enapdz.dz / enap@enap.dz
 Adresse: Zone Industrielle de Ouéd-Smar Alger
 Tél: 023 93 95 52 / 023 93 95 53 Fax: 023 93 95 55 Email: enapupa@enapdz.dz

Annexe N°16: la quittance à l'enlever

159/22

Bureau			DOUANE ALGERIENNE			Références			
Numéro	Libé	Date	QUITTANCE			D	D-type	Numéro	Date
001760	AIN TAYA	09/02/2022				IMMEDIAT	1000	001422	02-02-2022
Partie Versante / Bénéficiaire			Mode de Paiement						
P.C.E.N.A.P EPE/SPA ENTREPRISE NATIONALE DES PE			C.HANK BEA 3920082			03/02/2022 763126,00			
VISA CAISSIER CACHET			Droits et Taxes			Autres recouvrements et opérations diverses			
			Code	Montant		Code	Montant		
			D.D	138.960,00		D.U	10,00		
			T.C.S	55.584,00		RPS	1.500,00		
			T.V.A	565.012,00		RUS	60,00		
			Total		759.556,00		T.E.L	2.000,00	
							Total		3.570,00
Montant en lettres: CENT VINGT SIX DINARS						*****763.126,00			

Imp. EPIC - EPA

L'annexe N°17 : Bon à enlever

DOUANE ALGERIENNE				AUTORISE PAR :			
NON A ENLEVER LES MARCHANDISES DESIGNÉES CI DESSOUS				DAHMANI MOHAMED (CIRCUIT ROUGE)			
CODE	BUREAU	LIBELLE	REGIME	ENREGISTREMENT / DECLARATION N°	DATE	DATE EMISSION	
00000	AIN TAYA		1000	2022/001422	2022-02-09 10:11:58	2022-02-09 10:10:47	
EPE/SPA ENTREPRISE NATIONALE DES PE ROUTE NATIONALE N° 05 LA KHADARIA BOUIRA				DECLARANT			
1998/282213 E.N.A.P							
ROUTE NATIONALE N° 05 LA KHADARIA BOUIRA							
		ANNÉE		TYPE		N° D'ENREGISTREMENT	
		2022		B		000137	
LIGNE	NOMBRE DE COLIS		NATURE MARQUE DES COLIS DESIGNATION DES MARCHANDISES				
001/01	2 COLIS		PARTIE DE TC EMAU302437/9 SEC CLS CAB 381-0.1				
OBSERVATIONS							
NUMERO DE REFERENCE : 001							
LIEU D'EMMAGASINAGE : ALGER PORT QUAI 22/2							
QUITTANCE NUMERO : 2022/001760 PAIEMENT EN IMMEDIAT							
LES MARCHANDISES DEVRONT ETRE ENLEVEES DANS LES DELAIS FIXES PAR LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR.							

Bureau			DOUANE ALGERIENNE			Références			
Numéro	Libé	Date	QUITTANCE			D	D-type	Numéro	Date
001760	AIN TAYA	09/02/2022				IMMEDIAT	1000	001422	02-02-2022
Partie Versante / Bénéficiaire			Mode de Paiement						
P.C.E.N.A.P EPE/SPA ENTREPRISE NATIONALE DES PE			C.HANK BEA 3920082			03/02/2022 763126,00			
VISA CAISSIER CACHET			Droits et Taxes			Autres recouvrements et opérations diverses			
			Code	Montant		Code	Montant		
			D.D	138.960,00		D.U	10,00		
			T.C.S	55.584,00		RPS	1.500,00		
			T.V.A	565.012,00		RUS	60,00		
			Total		759.556,00		T.E.L	2.000,00	
							Total		3.570,00
Montant en lettres: CENT VINGT SIX DINARS						*****763.126,00			

Imp. EPIC - EPA

Annexe N°18 : demande d'assurance



المؤسسة الوطنية للدهان
ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES
NATIONAL COMPANY OF PAINTS



DIRECTION DES APPROVISIONNEMENTS
N°/REF/ 2022 /2022

Lakhdaria, le 13/12/2022

A
UNITÉ DE PRODUCTION DE
PEINTURE DE LAKHDARIA
ATT. MONSIEUR LE DIRECTEUR

OBJET: Assurance Marchandise.

Nous vous informons de l'embarquement de la marchandise pour le compte de votre unité :

Commande N° 120/ ENAP / 2022

FURNISSEUR : ASHLAND -SUISSE

PRODUIT : NATROSOL 250 MR

CODE : R 6352

QUANTITE NETTE : 30 T 000

QUANTITE BRUTE : 30 T 600

VALEUR : EUR 213.900,00

NAVIRE : MSC LAUSANNE

PORT D'EMBARQUEMENT : ANVERS

DATE : 14/12/2022

PORT DEBARQUEMENT : ALGER

DATE : 01/01/2023

Nous vous demandons de procéder à l'assurance de ce lot.

Répartition : UPL =

UPA =

UPCH =

UPO =

UPS =

UPSA =

LA DIRECTION DES APPROVISIONNEMENTS

F. CHEBAB

Copie : TRANSIT ALGER

ENAP SPA
Siège social, BP 78 Route Nationale N° 5, 10002 Lakhdaria, Bouira

Annexe N°19 : l'ouverture de dossier

E. N. A. P.
Service Transit
R 6352

DOSSIER IMPORTATION N° 002 23


MSCA / ALGARIOT

COMMANDE	N° CDR	DATE	Fournisseur	Pays	EUR 1 N°	Date Récep. Ex1
	120	2022	ASHLAND	Suisse		
COMMANDE	N° Domiciliation	Date Récup.	Fact. Originale	DATE	Montant Devises	Date Récep. Fact. Fax
		4 JAN 2023			21390000EUR	
ASSURANCE	PRODUIT		NATROSOL 250 MR			
	P. Brut (T)	P. Net (T)	Nbre PAL	Nbre Fûts	N° Sacs	Nbre Colis
	30600	30000				
ASSURANCE	N° A. alim.	Date	Montant	Date Récep.	Unité (s)	OBSERVATIONS
						02 TCs 20'
CONSIGNATAIRES	Navire / Avion		Port Emb.	Port Déb.	Annonce Emb.	Prévision arrivée
	MSC SIGMA		ANVERS	Alger	14/12/22	01/01/2023
CONSIGNATAIRES	N° Gros	N° Article	Qual	Poste	N° avis consignataire	Date
	025	071	34			
EDOUANEMENT	N° Connaissance / LTA Avion		Date	Montant Fret	Montant Total	Date vu à quai
	MEDUSE					
EDOUANEMENT	Date dépôt	Date Retrait	N° du D10	Date	Montant	Imputation
	31 JAN 2023	02/02/23	478	31.01.23	6.670.065	
PAIEMENT	N° Relevé	N° Facture	Date	Montant	N° B.E. ou D.P.	Date
PAIEMENT	Administration des douanes		N° Quilt.	Date	Montant	N° B.E. ou D.P.
APUREMENT	Date récept. Fct. DEF D48		Date Régul. échange Consignataire	Montant	Date	Date Apurement D48
APUREMENT	N° chèque consignataire	Date	Unité	Montant	Date dépôt	Date retrait
PARTITION UNITÉ	PU% 7,13		3012.301.20.00			
	UPA: 01 TC	UPL: 01 TC	UPO: 01 TC	UPS: 01 TC	UPSA: 01 TC	


Solde le 02/02/23

567 HOLLAND PRO VS 508

Annexe N°20 : le connaissance

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH - 1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com		BILL OF LADING No. MEDUEE327650 ORIGINAL	
SHIPPER ASHLAND INDUSTRIES EUROPE GMBH RHEINWEIHER 8200 SCHAFFHAUSEN SWITZERLAND		NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's 3 OF THREE CARRIER'S AGENT'S ENDORSEMENTS (Include Agents at Port) SHIPPER'S LOAD COUNT AND SEAL 1 One	
CONSIGNEE This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of" here: ENAP ROUTE NATIONALE NO 5 10200 LAKHADARIA ALGERIA		SHIPPER'S LOAD COUNT AND SEAL 1 One SHIPPER'S LOAD COUNT AND SEAL 1 One	
NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify) ENAP ROUTE NATIONALE NO 5 10200 LAKHADARIA ALGERIA		PORT OF DISCHARGE ANTWERP PORT OF DISCHARGE ALGER	
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) MSC LAUSANNE - NL250A		PLACE OF RECEIPT (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX PLACE OF DELIVERY (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
BOOKING REF. 3569L1824748		SHIPPER'S REF. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks 3569L1824748		Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider papers, if applicable) receiver is fully responsible to return the empty containers clean, in good state, without any label and free of any fees to the empty depot designated by the local agent. SPECIAL EQUIPMENT (Crate for FRAGILE, Pallet for FRAGILE, etc.) and any other special equipment shall be clearly marked and labeled with the appropriate markings and instructions for handling and stowage. Please see attached RIDER for Container / Cargo Description(s). 2 x 20' DRY VAN	
Freight & Charges XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		Gross Cargo Weight 30000 000 Kgs	
DECLARE VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - see Clause 7.3) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		CARRIER'S RECEIPT (No. of Copies or Page used by Carrier - see Clause 14.1) 2 COPIES	
PLACE AND DATE OF ISSUE ROTTERDAM 22-Dec-2022		SHIPPED ON BOARD DATE 21-Dec-2022	
STANDARD ISSUES 356		SIGNED on behalf of the carrier: MSC Mediterranean Shipping Company S.A. By MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (NEEDLAND) B.V. As Agent for the Carrier	

Annexe N°21 : certificat d'origine

1. Afzender / Consignor / Expéditeur / Remittente Ashland Industries Europe GmbH Rheinweid 8200 Schaffhausen SWITZERLAND		Nr. S202917765 ORIGINEEL / ORIGINAL	
2. Geadresseerde / Consignee / Destinataire / Destinatarlo E.N.A.F. - ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES R. JIE NATIONALE NO 5 10200 LAKHADARIA ALGERIA		r3s5r9l26y EUROPESE UNIE EUROPEAN UNION UNION EUROPEENNE UNION EUROPEA CERTIFICAT VAN OORSPRONG CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE CERTIFICADO DE ORIGEN	
3. Land van oorsprong / Country of origin / Pays d'origine / País de origen THE COTE D'AZUR		4. Gegevens in verband met het vervoer (facultatief) / Transport details (optional) / Informations relatives au transport (mention facultative) / Expedición	
5. Opmerkingen / Remarks / Remarques / Observaciones Ashland SO 8752430		6. Volgnummer, merken, nummers, aantal en aard van de colli; omschrijving van de goederen / Description of goods / Description de marchandises CHEMIE PRODUKTA 2120501 250 GR BAG 25KG	
7. Hoeveelheid / Quantity / Quantité / Cantidad 0000		8. ONDERGETEKENDE AUTORITEIT VERKLAART DAT DE HIERBOVEN VERMELDE GOEDEREN VAN OORSPRONG ZIJN UIT HET IN VAK 3 GEMENDE LAND THE UNDERSIGNED AUTHORITY CERTIFIES THAT THE GOODS DESCRIBED ABOVE ORIGINATE IN THE COUNTRY SHOWN IN BOX 3 L'AUTORITE CERTIFIE QUE LES MARCHANDISES DESIGNÉES CI-DESSUS SONT ORIGINAIRES DU PAYS FIGURANT DANS LA CASE No. 3 LA AUTORIDAD DE CERTIFICACION DECLARA QUE LAS MERCANCIAS DESIGNADAS SON ORIGINARIAS DEL PAIS INDICADO EN LA CASILLA No. 3	
Plaats en datum van afgifte, aanduiding, handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority Lieu et date de délivrance, désignation, signature et cachet de l'autorité compétente Lugar y fecha de entrega, identificación, firma y sello de la autoridad competente Verification Code: r3s5r9l26y		 Netherlands Chamber of Commerce Kamer van Koophandel 20 DEC 2022 r3s5r9l26y UTRECHT R.D.M. van der Dool Electronic Certifying St. mp	

Annexe N°22 : la facture

ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES
NATIONAL COMPANY OF PAINTS

ENAP / SERVICE TRANSIT
OUED-SMAR / EL HARRACH
N° REF / ST / 2022

OUED SMAR LE : 31/01/2023 à 11:30

A
ENAP LAKHDARIA

Objet : Demande de chèque. **CERTIFIE**

Veuillez nous établir un chèque au nom de :
MR LE RECEVEUR PRINCIPAL DES DOUANES BLIDA
d'un montant de : **6 762 077,00 DA**

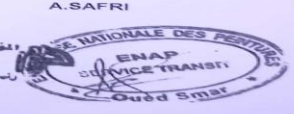
Pour : **DROITS ET TAXES**

Produit : **NATROSOL 250 MR**
T / **002/23** Nbres Tcs: **02 TCS**

Pour le : **01/02/2023**

Observation: **URGENT .**

Le Chef de service Transit
A.SAFRI


 المؤسسة الوطنية للدهان
 وحدة وادي المسار
 عين سمار

EPE-ENAP-SPA
Siège social: BP 75 Route Nationale N°3, 16000 Lakhdaria, Bouira
Tél: +33 (0) 26 70 46 52 5 58 / Fax: +213 (0) 26 70 46 39
Email: peinture@enapda.dz / Site web: www.enap.dz
Adresse: Zone Industrielle de Ouéd-Smar, Alger
Tél: 023 64 19 60 / 023 64 19 63 / 023 64 19 62 / 023 64 19 71
Banque: AGB 03200001386280120823 Capital: 3.800.000 D.A.

Annexe N°25 : bon à délivrer

MSC

Mediterranean Shipping Company Algeria Sarl
Agent de Consignation et Courtier Maritime
Cooperative En - Nahar N° 11 Les Sources, Bir Mourad Rais 16000, Alger
NIF : 000016001303265 RC: 160013032-B-00 Art: 16092001212 NIS: 0 000 1601 02973
Tél: 023 64 19 60, 023 64 19 63, 023 64 19 62 FAX :023 64 19 71
Banque :AGB 03200001386280120823 Capital:3.800.000 D.A

BON A DELIVRER


Destinataire (Client):
ENAP
ROUTE NATIONALE NO 5 LAKHADARIA
ALGERIA

Navire: MSC SIGMA F
Voy: YC252A
Escalo: 23.01/001
B/L: MEDUEE326560
Echange le: 25/01/2023
POL: ANTWERP
Date d'Arrivée: 04/01/2023
Quai: 34 Poste: 0
Gros: 25
Lieu livraison: ALGER PORT

Nbr Cntrs: 2 TARE (KG): Total P.Brut: 30 600,00 KG

Art N°	Description	1200	Colis	Poids Brut(KG): 30600	Tare(KG): 4400
71	BAGS NATROSOL 250 MR				
	Chargé dans 2 Cntr(S)				
MEDU168947/4	20'	TRHU241956/7	20'		

Recu le 05/02/2023

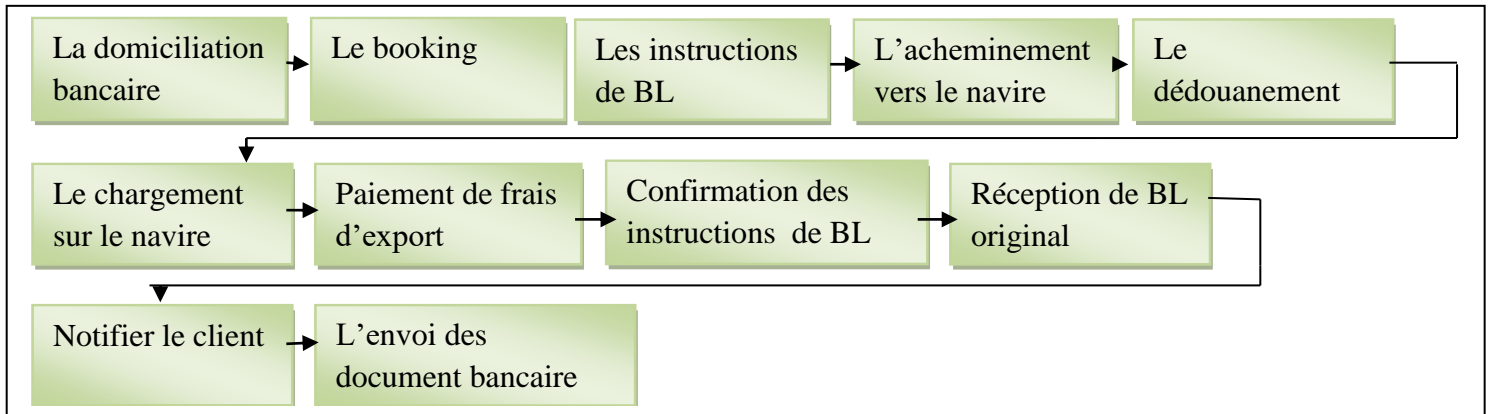

 SARL MSCA
 Service Echange

SARL MSCA
 Service Echange

Cachet Humide BON A DELIVRER	Réservé à la caisse	Département IMPORT
[ma]		Cachet entreprise

Annexe N°26 : quittance à enlever

Annexe N°28 : le processus d'exportation à ENAP



Annexe 29 : la domiciliation bancaire

ENAP
 المؤسسة الوطنية للدهان
 ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES
 NATIONAL COMPANY OF PAINTS

EPE ENAP SPA Siège social: BP 78 Route Nationale N°5,10002 Lakhdaria, Bouira, Algérie.
 Tél: +213 (0) 26 70 46 52 à 58 / Fax: +213 (0) 26 70 46 39 Email: contact@enap.dz / Site web: www.enap.dz

Doit : ARYAM IMPORT EXPORT
 Avenue Simon Compaoré
 04 BP 8862 OUAGADOUGOU BURKINA FASO
 TEL: 0026 27 55 06 77
 Email: aryam@aryamimport.com

EPE ENAP SPA
 RC: 98 B 213282
 NIF: 099 80 028 221 392
 C.B BEA: 00 2000 373 705 760 307- 40 BEA
 BOUIRA

FACTURE N°01/EXP/2022
 Date : 22/03/2022

N°	Nature des Produits	Poids Kg	Prix U au Kg Euro FOB Port Alger	Nombre	Quantité (Kg)	Montant en Euro FOB Port Alger
1	BLANROC SUPER BLANC	20	0,40	350	7 000	2 800,00
2	VINYROC BLANC	25	0,35	300	7 500	2 625,00
3	ENDALO SUPER	20	0.15	500	10 000	1 500,00
Montant FOB Port Alger					24 500	6 925,00

Arrêtée la présente facture pro-forma à la somme de : **Six mille neuf cent vingt-cinq euros et zéro centimes**

- Produits conformes aux normes internationales
- Pays d'origine : ALGERIE
- Conditions commerciales :
- Mode de livraison : FOB Port ALGER (INCOTERMES 2020)
- Paiement à l'avance par transfert libre 100 %

M. KEBOUCHE
 Chef de Service Export

BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
 AGENCE BOUIRA 37
 SERVICE ETRANGER

10 23 01 2022 CT 0002 EUR

Coordonnées de notre banque
 Banque Extérieure d'Algérie
 Agence de Bouira
 11, Rue Abane Ramdane
 SWIFT N° : BEXADZALX037
 RIB : 002 00037 3705760307 40

REKIBI Houalem
 Directeur d'Agence

Annexe N°30 : mise à disposition

TRR0718_A v5.40
Page 1 de 1
Run: 24-MAY-22 02:30 PM

Mise à disposition

CMA CGM

de Agent Booking: CMA CGM ALGERIA QUARTIER DES AFFAIRES BAB EZZOUAR ALGER 16024 Telephone: Fax: E-mail: age.nkhari@cma-cgm.com	à SOGEREC ALGER SOGEREC ALGER VILLA N° 12 IMMOB MANSAN EL AAILI REGHAIA 16112 ALGERIA
n° Booking: AGE0126643	Quant/Vol/Type: 1 x 40 ST
Reference de la MAD: AGE0126643-002 Shipping Company: CMA CGM Commentaires:	n° Booking: AGE0126643
Date Requite: 22-MAY-22 00:00 Quant/Vol/Type: 1 x 40ST [GP WITHOUT VENTILATION] Container Grade: General Cargo Commodity: Non-refractory surfacing preparations for facades, inside wa	Mode: Road Tare: 3,720.000KGM Net: 24,500.000KGM
Voyage details: n° Partie Booking: n° Voyage: 0ITCSN1MA	Chargeur: Epe Enap Spa Entreprise Nom du Navire: CONTSHIP CUB
Places details: Plice de Reception: Port Chargement: DZALG - ALGER	Port Debarquement: TGLFW - LOME Place de Livraison:


1. Due to the prohibition of CATU Containers in Libya all Depots are requested to not release any CATU Prefix Containers to Libyan POD i.e. Benghazi (LYBEN) / El Khoms (LYKHO) / Misurata (LYMRA) / Tripoli (LYTIP).


Code 0095092527

مستشفى وادي الشمار

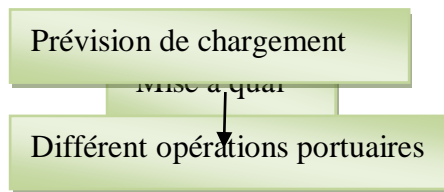
مستشفى وادي الشمار

مستشفى وادي الشمار





Annexe N° 31 : l'acheminement de la marchandise



Annexe N°32 : la prévision de chargement



CMA CGM - ALGERIE

Siege social et bureau d'Alger
 QUARTIER DES AFFAIRES - BAB EZZOUAR - ALGER - ALGERIE
 3 92 42 67 - 68 - 69 - 70 - 71



Agence d'Alger

Alger le: 25/05/2022

PREVISION DE CHARGEMENT

NAVIRE : *CONSHIP CUB*

DESTINATION:

QUAI DPWORLD MISE À QUAI N° 29497

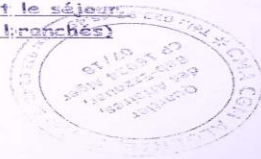
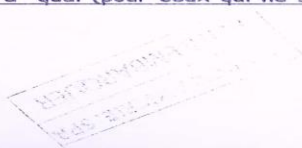
CHARGEUR	CONTENEUR N°	TYPE TC	MARCHANDISE	POIDS
ENAP LAKHDARIA	TCLU 422006 4	40 ST	DIVERS PRODUITS (PEINTURES)	25903/ KGS

NOTE IMPORTANTE :

Le rapprochement des conteneurs est programmé à partir de la journée du
 Il est à noter que toutes les formalités douanières doivent être accomplies et les mises à quai n°1 et n°5 remises +

Frais de branchement des REEFER :

C'est un engagement entre l'autorité portuaire et le transitaire du client.
CMA n'est nullement responsable en cas d'avaries sur les marchandises occasionnées par la rupture de la chaine du froid durant le séjour du conteneur reefer à quai (pour ceux qui ne sont pas branchés)



Annexe N°33 : Mise à quai

CMA CGM - ALGERIE **1**

Siege Social : Quartier des Affaires Bab Ezzouar - C.P. 18024 - Alger
 Agence Annaba : Zone Industrielle 08000 - Annaba
 Agence Oran : Zone Industrielle 08000 - Oran
 Agence Skikda : Rue Brahim Mazza (ex. Ilot des Chèvres) - Skikda

Agence de Remise par : **ALGER** JN: 029497
 Pour compte de : **ENAP LAKHDARIA**
 Pour être chargé sur : **CONSHIP CUB**
 A destination de : **CLASABOUJOU - BUKHRA FASO**

Aux clauses et conditions des connaissements de l'armement répertoriés dans le catalogue descriptif à la page 100 du présent prospectus et qu'il accepte.

Marques (TIC)	Numéros (TIC)	Endroit	Noms des Conts et Contenu	Long.	Largueur	Hauteur	Cubage	Poids	Valeur Observation ou Réserve
			DIVERS PRODUITS (PEINTURES)					25903,00 KGS	
								25903,00 KGS	
								25903,00 KGS	

Cette déclaration, signée par le chargeur, doit être remise à la société avant tout dépôt de marchandises à quai

Les marchandises sont remises aux conditions indiquées au verso que les chargeurs déclarent accepter.

UNE DECLARATION PAR CONNAISSANCEMENT

ALGER 25/05/2022

Signature: *[Signature]*

Annexe N°34 : certificat d'origine

1. Expéditeur (nom, adresse, pays de l'exportateur) ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES BP-78 R N°5 - LAKHDARIA - ALGERIE		Référence N° 103705 E	
2. Destinataire (nom, adresse, pays) ARYAM IMPORT EXPORT : Avenue Simon Compaoré 04 BP 8862 OUAGADOUGOU BURKINA FASO		Système Généralisé de Préférences CERTIFICAT D'ORIGINE (Déclaration et certificat) FORMULE A	
3. Moyen de transport et itinéraire (si connus) VOIE MARITIME		4. Pour usage officiel ALGERIE (pays) Voir notes au verso	

5. N° d'ordre	6. Marques et numéros des colis	7. Nombre et type de colis; description des marchandises	8. Critère d'origine (voir notes au verso)	9. Poids brut ou quantité	10. N° et date de la facture
1		350 bidons BLANROC SUPER BLANC Peinture Vinyle Acrylique Mat			01/EXP/2
2		300 bidons VINYROC BLANC Peinture Vinyle Acrylique Mat		24 500,00 KG	DU
3		500 SAC ENDALO SUPER Enduit Pour Peinture			22/03/

Certificat
Certifié, sur la base du contrôle effectué, que la déclaration de l'exportateur est exacte.

12. Déclaration de l'exportateur
Le soussigné déclare que les mentions et indications ci-dessus sont exactes, que toutes ces marchandises ont été produites dans le pays (Algerie) et qu'elles remplissent les conditions d'origine requises par le système généralisé de préférences pour être exportées à destination de BURKINA FASO (pays destinataire).

23 MAI 2022
22 MAI 2022

Annexe N°35 : la facture de frais export

CMACGM ALGERIE
 QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER
 Capital: 207 000 000 DA NIF: 099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC: 99B0008956 AI: 16219010004
 Banque: AGB: 032000012101801208-40 & FRANSABANK: 035016012202000001-90
 Tel: 023 9242674/78/4545 Fax: 023 9242555

BL: AGE0126643 - AGE0126643 - FR001 **FACTURE N°: DZEX0047847**
 Client: 0005092521 Date Fact: 09/06/2022

Client: EPE ENAP SPA ENTREPRISE
 BP 78 ROUTE NATIONALE 5 LAKHDARIA BOUIRA ALGERIA

Transitaire

Voyage: 0WMFHN1MA Navire: CMACGMFORTST.PIER Prov: MALTE D. Accost: 01/06/2022
 Zone: ALGER/30 2 Gros: 993

Art	BL1	Détail BL	size	MarchandisesDT	Coût	Poids	Site
	AGE0126643	TCLU4220064	40ST	1X60 STC 320820/PAINTS AND VARNISHES INCL ENAMELS AND LACQUERS BASED ON A	36	25 903,000	3 660,000

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	17 700,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	3 400,00
DZA06	PEAGE	576,08
DZA07	TIMBRE BL	1 500,00
DZA19	Weight Charge (VGM)	4 130,00
SEA16	EXPORT SCELLES	500,00
VAT00	T V A	4 998,16
Montant=		32 804,24

TRENTE DEUX MILLE HUIT CENT QUATRE D A ET VINGT QUATRE CTS
 1USD 145,2068 1EUR= 156,1409

12/06/2022 09:10

Annexe N°36 : demande de chèque

T 113-114/21

CMACGM ALGERIE QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER Capital: 207 000 000 DA NIF: 099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC: 99B0008956 AI: 16219010004 Banque: AGB: 032000012101801208-40 & FRANSABANK: 035016012202000001-90 Tel: 023 924267A/78/4545 Fax: 023 924255		CMA CGM
BL: AGE0124505 - AGE0124505 - FR001	FACTURE N°: DZEX0043784	
Client : 0005092521	Date : 21/12/2021	
Client : EPE ENAP SPA ENTREPRISE BP 78 ROUTE NATIONALE 5 LAKHDARIA BOUIRA ALGERIA		
Transitaire		
Voyage : 0WMCEN1MA	Navire : BELITAKI	Prov. : MALTE
Zone : ALGER/31 1	Gros : 2448	D. Accost : 16/12/2021

Art	BL1	Détail BL	size	MarchandisesD1	Géts	Poids	Tare
025	AGE0124505	CMAU8247645	40ST	320910/PAINTS AND VARNISHES INCL ENAMELS AND LACQUERS BASED ON A	36	25 748,000	3 660,000




Les rubriques de facturation

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	17 700,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	3 400,00
DZA06	PEAGE	572,64
DZA07	TIMBRE BL	1 500,00
DZA19	Weight Charge (VGM)	3 976,00
FEF06	Manual VGM	3 476,00
SEA16	EXPORT SCELLES	500,00
VAT00	T V A	5 628,68
Montant=		36 753,32

TRENTÉ SIX MILLE SEPT CENT CINQUANTE TROIS D A ET TRENTÉ DEUX CTS
TUSD 139,0298 1EUR= 156,7639

CMACGM ALGERIE 21/12/2021 12.02 1 / 1

Annexe N°43 : demande de chèque

	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ENTREPRISE NATIONALE DES PEINTURES NATIONAL COMPANY OF PAINTS	
ENAP / SERVICE TRANSIT OUED-SMAR / EL HARRACH N° REF / / ST / 2021	A	OUED SMAR LE : 26/12/2021 à 11:00
	ENAP OUED SMAR	
Objet : Demande de chèque. =		
Veuillez nous établir un chèque au nom de :	CMA CGM	
d'un montant de :	36 753,32	DA
Pour : FRAIS D'EXPORT		
Produit : DIVERS PEINTURES (EXPORT)		
T / 113-114/21	Nbres Tcs: 01 TC 40"	
Pour le : 26/12/2021		
Observation :		
URGENT		
	Le Chef de service Transit P/I M.ZERROUKI	
		
EPE ENAP SPA Siège social: BP 78 Route Nationale N°5, 10002 Lakhdaria, Bouira. Tél: +213 (0) 26 70 46 52 & 58 / Fax: +213 (0) 26 70 40 39 E-MAIL: enap@enap.dz / www.enap.dz EMBEL: www.enap.dz Industrielle de Ouéd-Smar Alger		

Annexe N°44 : le connaissance

EPE ENAP SPA ENTREPRISE
3P 78 ROUTE NATIONALE 5
LAKHDARIA

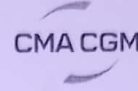
**DRAFT
BILL OF LADING**

OWMCEN1MA
BILL OF LADING NUMBER
AGE0124505

3OUIRA
ALGERIA
INSIGNEE

EXPORT REFERENCES

ARYAM IMPORT EXPORT
14BP 8862 OUAGADOUGOU 04
MME ZERRAK
TELE 76170238
OUAGADOUGOU BURKINA FASO
aryam.bf.dz@gmail.com



NOTIFY PARTY: Carrier not to be responsible for failure to notify
ARYAM IMPORT EXPORT
14BP 8862 OUAGADOUGOU 04
MME ZERRAK
TELE 76170238
OUAGADOUGOU BURKINA FASO
aryam.bf.dz@gmail.com

CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros
Head Office 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France
Tel (33) 4 88 91 90 00 - Fax (33) 4 88 91 90 95
562 024 422 R.C.S. Marseille

PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
		OUAGADOUGOU	THREE (3)
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*
ITAKI	ALGER	LOME	

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
--------------------------------------	----------------------------	---	-----------------------	------	-------------

A08247645 AL 1044386	1 x 40ST	36 PALLETS	25748.000	3680	50.000
-------------------------	----------	------------	-----------	------	--------

01X40'STC:

BLANROC SUPER BLANC: PEINTURES À BASE DE
POLYMÈRES
ACRYLIQUES EN MILIEU AQUEUX QTE BRUTE: 6626,00 KG
CD: 3209.10.10.00
VINYROC BLANC: PEINTURES À BASE DE POLYMÈRES
ACRYLIQUES EN MILIEU AQUEUX QTE BRUTE: 3976,00 KG
CD: 3209.10.10.00
ARRIS GGT DIVERS TEINTES (GRIS CLAIR
713M,CORAIL,IVOIR RAL 1014):
PEINTURES À BASE DE POLYMÈRES ACRYLIQUES EN
MILIEU AQUEUX
QTE BRUTE: 3651,75 KG CD: 3209.10.10.00
ENDUINYL : ENDUIT PATE DÉCORATIF À BASE DE
POLYMÈRES ACRYLIQUES
EN MILIEU AQUEUX QTE BRUTE: 1898,92 KG CD:
3214.10.30.00
BESTETANCHÉ DIVERS TEINTES (ROUGE,GRIS,BLANCHE)
PEINTURES À BASE DE POLYMERACRYLIQUES EN MILIEU
AQUEUX QTE BRUTE: 3202,50 KG CD: 3209.10.10.00
LES DUNES SABLE (ORO,BLANCHE) : PEINTURES À BASE
DE POLYMERACRYLIQUES EN MILIEU AQUEUX
Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

ADDITIONAL CLAUSES

Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility

21.

THC at destination payable by Merchant as per line/point tariff

For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the Antwerp rules, 2004.

Demurrage and detention shall be calculated and paid as per general tariff available on the web site cma-cgm.com, or in any of CMA CGM agency. However if special free time conditions are granted, rates applicable as per general tariff grid shall start from the day following the last free day.

Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all costs, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.

The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the

consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.

236. By tendering the hazardous goods for carriage, Merchant guarantees the accuracy of the description of the goods and undertakes to warn the consignee, the notify party, and all its sub-contractors on the transport, storage and handling prescriptions referred to in the IMDG Code and the Material Safety Data Sheet. Merchant's particular attention is drawn on clause 20 of this bill of lading.

247. Carrier is not responsible for any error, omission or discrepancies with regard to the CTN (Cargo Tracking Note) and the responsibility remains with the Merchant/Importer. Any fine or penalty levied against the Carrier is for the account of the Merchant.

274. The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods placards, labels or markings, at the designated place, and within 60 days following to the date of release, failing which the container shall be construed as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due by the

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units as stated above shall be the responsibility of the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (with effect from the date of receipt of this document) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the Carrier had been made between them.

Claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Lomé and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.

Witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.

(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

PLACE AND DATE OF ISSUE ALGER

19 DEC 2021

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
BY CMA CGM ALGERIA
as agents for the carrier CMA CGM S. A.

SIGNED FOR THE SHIPPER
APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED

Table des matières

Dédicaces	i
Remerciements.....	ii
Résumé.....	iii
Abstact.....	iv
Liste des tableaux	vi
Liste des figures	vii
Liste des abréviations.....	xi
Sommaire.....	xii
Introduction générale.....	2
Chapitre1 :l'activité import et export et la chaine logistique internationale.....	5
Introduction du chapitre 1.....	6
Section1 : la chaine logistique internationale.....	7
1.présentation de la chaine logistique international	7
1.1définition de la chaine logistique international	7
1.2Les spécificités de la chaine logistique internationale.....	8
Multiplicité des intervenants.....	8
Multi modalité des opérations de transport	8
Diversité des textes règlementaires.....	8
Maitrise de temps logistiques.....	8
Maitrise des couts logistiques.....	8
Maitrise des risques.....	8
1.3Les activités de la chaine logistique international	8
1.3.1L'approvisionnement	9
1.3.2La production.....	9
1.3.3Le stockage	9
1.3.4La Distribution et le transports	10
1.3.5La vente	10
1.4les intervenants de la chaine Logistique à l'international.....	11
1.4.1Les intervenants à caractère financiers.....	11
1.4.1.1Les Banques	11
1.4.1.2Les assurances	11
1.4.2 Les intervenants à caractère administratif.....	11

1.4.2.1	La douane	11
1.4.2.2	Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire	12
1.4.3	Les autres intervenants	12
1.4.3.1	Le transitaire.....	12
1.4.3.2	Le transporteur.....	13
1.4.3.3	L'aconier.....	13
1.4.3.4	Le consignataire.....	13
1.4.3.5	Lcourtier maritime.....	14
1.3.3.6	Le commissaire d'avarie	14
1.4.3.7	Le mandataire	14
2.	les principales problématiques dans la chaine logistique international	14
2.1	les incoterms.....	14
2.2	Le le transport	15
2.2.1	Les modes de transport	15
2.2.1.1	Le transport aérien.....	16
2.2.1.2	le transport ferroviaire	16
2.2.1.3	le transport maritime et fluviale	16
2.2.1.3.1	le transport maritime	17
2.2.1.3.2	le transport fluvial	18
2.2.1.4	le transport routier.....	17
2.3.	l'emballage	17
2.4.	l'assurance	17
2.5	les moyens de paiement à l'international	17
2.5.1	Les instruments de paiement.....	18
2.5.1.1	l'effet de commerce : la lettre de change.....	18
2.5.1.2	le virement	18

Section 2 :l'import et la stratégie à l'international	19
1/présentation de l'activité import	19
1.1 définition de l'importation	19
1.2 Les raisons d'importation	20
2/processus d'importation	20
2.1le besoin d'achat	20
2.1.1 Expression du besoin.....	20
2.1.2L'élaboration du cahier des charges.....	21
2.1.3L'élaboration d'un Appel d'Offre.....	21
2.1.4Les fichiers fournisseurs.....	22
.L'Appel d'Offre International Ouvert	22
2.3Le choix du soumissionnaire à retenir.....	23
2.4.Exécution du contrat.....	23
3.les risques liée à l'importation.....	24
3.1 Le risque de fabrication.....	24
3.2 Le risque commercial.....	24
3.3le risque politique	24
4/l'évolution des importations en Algérie.....	25
Section 3 :l'export et la stratégie à l'international.....	27
1/présentation de l'activité export	27
1.1définition de l'exportation.....	27
1.2 raisons d'exportation.....	27
2/ le processus d'exportation.....	27
2.1 le Diagnostic export SWOT	28
2.1.1Le diagnostic interne à l'entreprise (forces et faiblesses).....	28
2.1.1.1Fonction technique	28
2.1.1.2Fonction financière	28
2.1.1.3 Fonction humaine.....	29
2.1.1.4 Fonction commerciale.....	29
2.1.2Le diagnostic externe à l'entreprise (menaces et opportunités).....	29
2.1.2.1L'environnement.....	29
2.1.2.2La demande.....	29
2.1.2.3L'offre	30
2.2Le choix du marché.....	30

2.3. La stratégie d'exportation.....	31
2.3.1L'exportation indirecte.....	31
2.3.1.1Le commissionnaire.....	31
2.3.1.2 Le négociant exportateur.....	31
2.3.1.3 Une société de commerce international (SCI).....	32
2.3.1.4Le contrat de sous-traitance industrielle.....	32
2.3.2L'exportation directe.....	32
2.3.2.1L'agent commercial.....	33
2.3.2.2L'importateur distributeur.....	33
2.3.3. L'exportation concertée.....	33
2.3.3.1l'action collective.....	33
2.3.3.2Piggy back	34
2.4. La planification promotionnelle.....	34
2.5 Le financement.....	35
2.6 l'expédition.....	35
3/Les risques liés à l'export.....	35
3.1le risque commercial	35
3.2Le risque politique.....	36
3.3 Le risque de change.....	36
4/l'évolution des exportations en Algérie.....	36
Conclusion de chapitre1	39
Chapitre 2 :les incoterms.....	40
Introduction de chapitre 2.....	41
Section 1 : l'historique des incoterms.....	42
1.l'évolution des incoterms.....	42
1.1les incoterms version 2000	42
1.1.1Les incoterms de vente au départ.....	43
1.1.1.1EXW (Ex Works ou à l'usine).....	43
1.1.1.2 FCA (Free Carrier/ franco transporteur).....	43
1.1.1.3 FAS (Free Along Side Ship / franco le long du navire).....	44
1.1.1.4 FOB (Free On Board /franco à bord)	44
1.1.1.5 CFR (Cost and Freight / cout et fret).....	45
1.1.1.6 CIF (Coste, Insurance and Freight /cout, assurance et fret).....	45
1.1.1.7 CPT (CarriagePaid To / port paye jusqu'à).....	46
1.1.1.8 CIP (Carriage and Insurancepaid to ou port paye/ assurance comprise jusqu'à).....	46

1.1.2	Les incoterms de vente à l'arrivée.....	46
1.1.2.1	DES (Delivered Ex Ship /rendu ex ship).....	47
1.1.2.2	DEQ (Delivered Ex Quay ou rendu à quai).....	47
1.1.2.3	DDU (Delivered Duty Unpaid /rendu droits non acquittés).....	47
1.1.2.4	DDP (Delivered Duty Paid /rendu droits Acquitté.....	47
1.1.3	L'incoterm DAF (Delivered At Frontier.....	48
1.2	les incoterms version 2010	48
1.2.1	Incoterms multimodaux	49
1.2.2	Incoterms maritimes et fluviaux	49
1.2.3	les principales modifications dans version 2010.....	50
1.2.3.1	DAP (Delivred At Place).....	50
1.2.3.2	DAT (Delivred At Terminal).....	51
1.3.1.3	FOB (free on bord).....	51
1.3.1.4	CFR(Cost and Freight).....	51
1.1.3.5	CIF(Cost, Insurance and Freight).....	52
2/	Comparaison entre les incoterms 2010 et incoterms 2000.....	52
1.3	les incoterms version 2020.....	54
1.3.1	les principales modifications dans version 2020.....	56
1.3.1.1	FCA (free carrier Alongside).....	56
1.3.1.2	DPU (Delivered At Place Unloaded).....	56
1.3.1.3	CIP(Carriage and Insurance Paid to)	56

1.3.1.4 CIF (Cost, Insurance and Freight).....	57
1.3.2.l'utilisation des incoterms 2020.....	57
Section2 : cadre conceptuel des incoterms.....	58
1.présentation des incoterms.....	58
1.1définition d'incoterm.....	58
1.2La création et les objectifs.....	59
1.3Les rôles des Incoterms	59
1.4Les principes applicables aux incoterms.....	59
1.5l'importance des incoterms.....	60
1.6 Les limites des incoterms.....	60
1.7les avantages et les inconvénients des incoterms.....	61
2/les incoterms utilisés dans le cas algérien.....	61
2.1les incoterms utilisé dans le transport maritime et fluvial.....	62
2.1.1 différence entre les incoterms FOB ,CFR ,CIF	62
a) La différence entre FOB et CFR.....	62
b) La différence entre FOB et CIF.....	62
c) La différence entre CFR et CIF.....	62
2.2les incoterms utilisé dans le transport multimodal.....	63
2.2.1 différence entre les incoterms DDP ,DAP,CPT	63
a. Les principales différences entre les incoterms : DDP et DAP.....	63
b. Différence entre l'incoterm DDP et l'incoterm CPT.....	64
c. Différence entre l' incoterm DAP et l'incoterm CPT.....	64
3/les critères de sélection des incoterms.....	64
3.1processus de sélection d'incoterm au niveau mondial.....	64
3.1.1Facteurs ayant un impact sur la sélection des Incoterms	64
a. La performance financière	65
b. La performance stratégique.....	65

c. Satisfaction à l'égard de l'activité export.....	65
3.1.2 Individus concernés par la sélection des Incoterms au sein de l'entreprise.....	66
3.2/processus de sélection d'incoterm en Algérie.....	66
3.2.1 Facteurs ayant un impact sur la sélection des Incoterms.....	67
3.2.1.1 La politique commerciale.....	67
3.2.1.3 Les conditions portuaires.....	67
Section 3 : l'incidence de l'incoterm adopté sur une opération d'import et d'export.....	68
1/ les procédures de dédouanements.....	68
1.1 Formalité concomitante au dédouanement.....	68
1.1.1 Domiciliation bancaire.....	68
1.2 Les formalités préparatoires au dédouanement.....	68
1.2.1 La conduite en douane des marchandises.....	69
1.2.1.1 La mise en douane.....	69
1.3 Les procédures de dédouanement proprement dite.....	70
1.3.1 La déclaration en détail des marchandises.....	70
1.3.1.1 Les principes régissant la déclaration en détail.....	70
Déclaration par opération.....	70
Déclaration écrite.....	70
Déclaration contrôle	71
1.3.1.2 Les modalités d'établissement de la déclaration en détail.....	71
1.3.1.3 Les énonciations de la déclaration en détail.....	71
1.3.1.3.1 L'espèce tarifaire des marchandises	71
1.3.1.3.2 L'origine de marchandise	71
1.3.1.3.3 La valeur en douane	71
1.3.2 L'introduction du contenu de la note en détail dans le SIGAD.....	72
1.3.2.1 La validation automatisée de la déclaration.....	72
1.3.2.2 L'annulation de la déclaration.....	72
A/ Le stockage en mémoire de la déclaration.....	73
1.3.3 Le contrôle de la déclaration en douane.....	73
A/ Le contrôle de la recevabilité et d'enregistrement de la déclaration.....	73
B/ Le contrôle consécutif à l'enregistrement de la déclaration.....	73
1. La vérification sur pièces.....	73
C/ La vérification des marchandises	74

1/Les conditions préalables.....	74
2/La pratique de la vérification.....	74
D/ Le règlement des litiges nés en cours de vérification.....	74
1.3.4 La liquidation et l’acquittement des droits et taxes.....	75
1.3.5L’enlèvement des marchandises.....	75
2/Le fret.....	75
2.1 Définition.....	75
2.2 le paiement de fret.....	76
2.3 le calcul du fret.....	77
Conclusion de chapitre 2.....	79
Chapitre 3 :l’incidence de l’incoterm choisi au niveau d’une opération d’import et export cas de ENAP.....	80
Introduction de chapitre 3.....	81
Section 1 :présentation de l’entreprise ENAP	82
1/présentation de la direction générale de ENAP.....	82
1.1Historique et évolution de l’entreprise (ENAP).....	82
1.2 l’organisation de la direction générale.....	82
1.3Domaine d’activité.....	83
1.4 objet social	84
1.5perspectives et objectifs.....	84
2/présentation de la direction des approvisionnement :(DAP).....	85
3/présentation de l’organisme d’accueil.....	86
3.1Missions de service transit.....	87
3.2analyse de l’organisation	88
Section 2 :présentation de l’étude qualitative et analyse des résultat.....	89
1.l’objet	89
2/l’étude qualitative N°01.....	89
2.1/Cadre méthodologique	89
2.1.1.l’objet.....	89
2.1.2La durée d’enquête.....	89
2.1.3 Présentation des personnes interrogées	89
2.1.4Méthode utilisée	90
2.1.5. Les questions.....	90
2.1.6 Présentation de résultats.....	90
➤ La logistique international	91

➤ l'activité de l'importation	91
➤ l'activité d'exportation	91
3/l'étude qualitative N°02 :	93
3.1/Cadre méthodologique	93
3.1.1.l'objet.....	93
3.1.2La durée d'enquête.....	93
3.1.3 Présentation des personnes interrogées	93
3.1.4Méthode utilisée	93
3.1.5. Les questions.....	93
3.1.6 Présentation des résultats.....	93
Section 3 :cas de deux opérations d'import et d'export au sein de ENAP	94
1/processus d'importation	95
1.1opération d'importation N°01.....	96
1.1.1la demande d'assurance	96
1.1.2l'ouverture de dossier (au service Transit).....	96
1.1.3la réception des documents bancaire.....	97
➤ Le connaissance.....	97
➤ Certificat d'origine	97
➤ La facture	97
1.1.4l'arrivé de la marchandise (avis d'arrivée).....	98
1.1.5 Demande de chèque.....	98
1.1.6 Échange de documents.....	99
1.1.7 Le saisie.....	99
➤ constitution de dossier douane.....	99
➤ saisie dans système SIGAD.....	99
1.1.8 dépôts de la déclaration.....	99
1.1.9 Liquidation de déclaration.....	100
1.1.10 la caisse	100
1.1.11 la quittance à l'enlever.....	100
1.1.12 L'enlèvement de la marchandise	101
1.1.13 la restitution	101
1.2opération d'importation N°02.....	101
1.2.1la demande d'assurance	101

1.2.2l'ouverture de dossier (au service Transit).....	101
➤ La logistique international	101
➤ l'activité de l'importation	101
➤ l'activité d'exportation	101
1.2.3la réception des documents bancaire	102
1.2.4l'arrivé de la marchandise (avis d'arrivée).....	103
1.2.5Demande de chèque.....	103
1.2.6Échange de documents.....	104
1.2.7Le saisie	104
➤ constitution de dossier douane.....	104
➤ saisie dans système SIGAD.....	104
1.2.8dépôts de la déclaration	104
1.2.9Liquidation de déclaration.....	105
1.2.10la caisse	105
1.2.11la quittance à l'enlever	105
1.2.12L'enlèvement de la marchandise	105
1.2.13la restitution.....	106
1.3analyse des opérations d'importation	106
2/ le processus d'export.....	109
2.1.l'opération d'exportation N°01.....	110
2.1.1la domiciliation bancaire	110
2.1.2le booking.....	110
2.1.3les instructions des BL.....	110
2.1.4l'acheminement vers le navire	110
A.La prévision de chargement	110
B.Mise à quai	111
C. Les différents opérations portuaire.....	111
D. La VGM : (Vérified Gross Mass).....	111
2.1.5le dédouanement	111
a) Le saisie.....	112
➤ constitution de dossier douane.....	113
➤ saisie dans système SIGAD.....	113

b)dépôts de la déclaration	113
c)Liquidation de déclaration.....	113
2.1.6 le chargement sur le navire.....	113
2.1.7 Paiement de frais export.....	113
2.1.8confirmation des instructions de BL	113
2.1.9La réception de BL.....	113
2.1.10 Notification du clients.....	113
2.1.11envoyer les document bancaire.....	113
2.1.l'opération d'exportation N°02.....	113
2.2.1la domiciliation bancaire	113
2.2.2le booking.....	114
2.2.3les instructions des BL.....	115
2.2.4l'acheminement vers le navire	115
A.La prévision de chargement	115
B.Mise à quai	115
C. Les différents opérations portuaire.....	115
D. La VGM : (Vérified Gross Mass).....	115
2.2.5 le dédouanement	115
a) Le saisie.....	115
➤ constitution de dossier douane.....	115
➤ saisie dans système SIGAD.....	116
b)dépôts de la déclaration	116
c)Liquidation de déclaration.....	116
2.2.6 le chargement sur le navire.....	117
2.2.7 Paiement de frais export.....	117
2.2.8confirmation des instructions de BL	117
2.2.9La réception de BL.....	117
2.2.10 Notification du clients.....	117
2.2.11envoyer les document bancaire.....	117
2.3analyse des opérations d'exportation.....	117
Conclusion de chapitre 3.....	118
Conclusion générale.....	119
Bibliographie.....	1

Les annexes.....128