

**ECOLE SUPERIEURE DES HAUTES ETUDES  
COMMERCIALES**



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

**Spécialité : Affaires internationales**

**THEME :**

**Le rôle de transport internationale dans  
l'optimisation de la chaine logistique**

**CAS : Naftal (GPL district  
Oum EL Bouaghi)**

**Elaboré par :**

**Mr. Hichem CHELOUACHE**

**Dirigé par :**

**Mme. Lynda GRINE**

**PROFESSEUR à EHEC**

**10<sup>-ème</sup> Promotion**

**2022 / 2023**



**ECOLE SUPERIEURE DES HAUTES ETUDES  
COMMERCIALES**



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

**Spécialité : Affaires internationales**

**THEME :**

**Le rôle de transport internationale dans  
l'optimisation de la chaine logistique**

**CAS : Naftal (GPL district  
Oum EL Bouaghi)**

**Elaboré par :**

**Mr. Hichem CHELOUACHE**

**Dirigé par :**

**Mme. Lynda GRINE**

**PROFESSEUR à EHEC**

**10<sup>-ème</sup> Promotion**

**2022 / 2023**

## **Remerciements**

*La beauté d'un travail de recherche réside dans le fait que c'est une expérience et parfois une aventure et un plaisir partagé avec d'autres. Nous remercions Dieu tout puissant de nous avoir donné la force, le courage et la patience pour achever ce modeste travail.*

*Nos remerciements s'adressent, particulièrement, à notre promotrice Mme « Grine Lynda » d'avoir accepté de diriger ce travail, ainsi pour l'aide et le temps qu'elle a bien voulu nous consacrer, son soutien, sa patience et sa disponibilité.*

*Nous tenons également à remercier **Mr Titil Adel** et le personnel du service de distribution au niveau de l'entreprise NAFTAL pour toutes ses orientations, ses précieux conseils et ses multiples encouragements, ainsi que les informations qu'il nous a fournies. Nous remercions également aux membres de jury d'avoir accepté d'examiner notre travail.*

*Notre remerciement s'adresse également à tous nos professeurs pour leurs générosités et la grande patience dont ils ont su faire preuve malgré leurs charges académiques et professionnelles.*

*Nous tenons à adresser nos vifs remerciements à nos parents pour leur soutien, leur patience et leurs encouragements tout au long de notre parcours universitaire. Qu'ils trouvent dans ces mots les meilleures expressions de remerciements et de respect. Sans oublier d'exprimer notre reconnaissance envers nos frères et sœurs, et nos amis intimes pour leur encouragement*

## **Dédicaces**

*Je dédie ce travail, le fruit de mes efforts, à qui Allah a confié avec respect et dignité, et qui m'a appris à donner sans attendre, et à qui je porte son nom avec fierté...mon cher père ALLOUA.*

*A la source de tendresse et de bonté qui n'a pas d'égal dans l'existence, au sourire de la vie et au secret de l'existence, à celle dont la supplication fut le secret de ma réussite, "ma chère mère " A tous mes frères, que Allah les préserve et les protège, demandant au Seigneur, qu'Il soit exalté, d'élever la nation et d'honorer l'Islam à travers eux.*

*A tous mes enseignants et professeurs A mes camarades, chacun en son nom.*

*A tous ceux qui ont été portés par ma mémoire et non portés par mon mémorandum.*

## Résumé

Le transport international est essentiel pour optimiser la chaîne logistique à ; échelle mondiale. Il Permet de connecter les marchés mondiaux, réduire les délais de livraison, optimiser les coûts Logistiques, diversifier les sources d'approvisionnement, gérer les fluctuations de la demande et se Conformer aux réglementations internationales. En facilitant le mouvement des marchandises à Travers les frontières, le transport international favorise un flux efficace et rapide des produits, ce Qui permet aux entreprises de répondre aux besoins des clients, de minimiser les retards et d'optimiser la gestion globale de la chaîne logistique.

**Mots clé :** logistique, transport, incoterm, douane, procédures douanières.

### الملخص

النقل الدولي ضروري لتحسين سلسلة التوريد على نطاق عالمي. فهو يربط الأسواق العالمية ويقلل من أوقات التسليم ويحسن التكاليف اللوجستية وينوع مصادر التوريد ويدير التقلبات في الطلب ويتوافق مع اللوائح الدولية. من خلال تسهيل حركة البضائع عبر الحدود، يعزز النقل الدولي التدفق الفعال والسريع للمنتجات، مما يمكّن الشركات من تلبية احتياجات العملاء وتقليل التأخير وتحسين الإدارة الشاملة لسلسلة التوريد.

**الكلمات المفتاحية:** اللوجستية، النقل، انكوترمز، الجمارك، الإجراءات الجمركية.

### Abstract

International transport is essential to optimize the supply chain on a global scale. It connects global markets, reduces delivery times, optimizes logistics costs, diversifies supply sources, manages fluctuations in demand and complies with international regulations. By facilitating the movement of goods across borders, international transportation promotes the efficient and rapid flow of products, which enables companies to meet customer needs, minimize delays and optimize overall supply chain management.

**Key words:** logistics, transport, incoterm, customs, customs procedures

## La figure

N°	Titre	Pages
01	organigramme de NAFTAL/GPL OEB	105

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1:</b> Le contrat comprend des obligations respectives reprises dans le tableau ci-dessous .....	43
<b>Tableau 2:</b> Tarification du fret aérien .....	46
<b>Tableau 3:</b> Les obligations des parties .....	47
<b>Tableau 4:</b> Le contrat de transport fait naître les obligations suivantes:.....	50
<b>Tableau 5:</b> les envois de détail et pour les envois complets.....	52
<b>Tableau 6 :</b> moyens de transports de NAFTAL/GPL OEB .....	73
<b>Tableau 7 :</b> ressources humaines de NAFTAL/GPL OEB .....	73
<b>Tableau 8 :</b> Demande client par mois .....	77
<b>Tableau 9 :</b> Exportation vers Tunis par trimestre .....	78
<b>Tableau 10 :</b> Exportation vers Tunis par année .....	78
<b>Tableau 11 :</b> Opération CE Ain Beida vers Khroub .....	83
<b>Tableau 12 :</b> Opération CE Ain Beida vers Berhale.....	84
<b>Tableau 13 :</b> Opération CE Ain beida vers tebessa .....	84
<b>Tableau 14 :</b> Opération CE Ain beida vers ouanza .....	84
<b>Tableau 15 :</b> Opération CE Ain beida vers chechar .....	85
<b>Tableau 16 :</b> les opérations liées à ravitaillement.....	89
<b>Tableau 17 :</b> les opérations au niveau nationale.....	90
<b>Tableau 18 :</b> les opérations liées à l'exportation vers Tunisie .....	91

## Liste des abréviations

**ASLOG** : Association Française des Logistiques d'Entreprise

**BL** : Bill of Lading (le connaissement)

**CA**: chiffre d'affaires

**CCI** : Chambre de Commerce Internationale

**CFR** : (Cost and Freight ou « cout et fret », port de destination convenu)

**CIF** :(Cost, Insurance and Freight ou « cout, assurance et fret », port de destination Convenu)

**CIM** : Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer

**CIP** : (Carriage and Insurance Paid to ou « port paye, assurance comprise, jusqu a », port de destination convenu)

**CMR** : Convention relative au contrat de transport de Marchandises par Route

**CPT** : (Charriage Paid to ou « port paye jusqu;a... », lieu de destination convenu)

**DAF** : Delivery At Frontier (rendu frontière)

**DDP** : (Delivered Duty Paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu)

**DDU** : (Delivered Duty Unpaid ou « rendu droits dus », lieu de destination convenu)

**DEQ** : (Delivered Ex Quay ou « rendu à quai », port de destinationconvenu)

**DES** : (Delivered Ex Ship ou « rendu non decharge », port de destination convenu)

**EDI** : Echange de Donnees Informatisees

**EXW** : (EX Works ou « à l'usine », lieu convenu)

**FAS** : (Free Alongside Ship ou « franco le long du navire », port d'embarquement convenu)

**FCA** : (Free Carrier ou « franco transporteur », lieu convenu)

**FCL** : Full container load

**FOB** : (Free on bord ou « franco bord », port d'embarquement convenu)

**GD** : gestion direct

**GPL** :gaz propane liquifiées

**HT** :hors taxe

**LCL** : Less than a Container Load

**LTA** : La Lettre de Transport Aerien

**LVI** : Lettre de Voiture Internationale

**PDD** : La Procédure de Dédouanement à Domicile

**PDE** : La Procédure de Dédouanement Express

**PDS** : La Procédure de Déclaration Simplifié

**PRC** :prime de rendement collectifs

**RO-RO** : Roll On – Roll Off « roule dedans, roule dehors »

**RS** : Retrieval System

**TIR** : Transit International Routier

**TTC** :toutes taxe comprises

**ULD** : Unit Load Devices » « unite de chargement aerienne »

**UP**: Unités Payantes

## Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 01 : Généralités sur la logistique .....	4
Section 01 : Généralités sur la logistique .....	2
Section 02 : la chaine logistique internationales .....	16
Conclusion.....	32
Chapitre 02 : Le transport international.....	34
Section 01 : les modes de transport internationaux .....	35
<b>Section 02 : la douane.....</b>	<b>53</b>
Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA.....	68
Section 01 : Présentation de l'entreprise .....	69
Section 02 : Evolution de la logistique de naftal spa.....	77
Section 03 : leviers d'optimisation du transport.....	80
SECTION 04 : Le rôle de transport.....	89
Conclusion générale .....	94
ANNEXES .....	103



# **INTRODUCTION**



# Introduction générale

---

## Introduction générale

L'économie internationale est la branche de l'économie qui étudie les échanges de biens, de services et de capitaux entre les pays. Il étudie les interactions économiques entre les pays et l'impact de ces interactions sur le système économique national et mondial. L'économie internationale se concentre sur des questions telles que le commerce international, les investissements étrangers, les taux de change, la mondialisation, la politique commerciale et les institutions internationales.

Le commerce international est l'échange de biens, de services et de capitaux entre différents pays et régions du monde. Il est devenu un moteur essentiel de la croissance économique mondiale, offrant de nombreuses opportunités pour les entreprises et les gouvernements.

Le commerce international permet aux entreprises de diversifier leurs sources de revenus, d'atteindre de nouveaux marchés et de bénéficier d'économies d'échelle. Les pays peuvent également tirer parti de leurs avantages comparatifs en produisant des biens et services pour lesquels ils ont une compétence particulière, et en les échangeant contre des produits que d'autres pays produisent plus efficacement.

Cependant, le commerce international peut également présenter des défis tels que les barrières commerciales, les différences culturelles, les risques politiques et économiques, et les préoccupations environnementales et sociales.

La logistique, quant à elle, est l'ensemble des activités qui permettent de planifier, d'organiser et de contrôler le flux de marchandises, de services et d'informations entre les différents acteurs de la chaîne logistique, du fournisseur au client final. La logistique est essentielle pour assurer une gestion efficace des flux.

Le transport international joue un rôle crucial dans l'optimisation de la chaîne logistique. En effet, la gestion efficace des flux de marchandises à travers les frontières et les océans est essentielle pour les entreprises qui cherchent à minimiser les coûts, à accroître leur efficacité et à offrir un service de qualité à leurs clients. De marchandises et réduire les coûts associés à la chaîne d'approvisionnement.

L'objectif de notre étude est de savoir comment le transport intervient dans l'optimisation de la chaîne logistique internationale, où notre étude de cas pratique s'est

## **Introduction générale**

---

appuyée sur l'entreprise de transport routier SPA NAFTAL district OM EL BOUAGHI.  
Nous tenterons de répondre à la problématique contenue dans la question suivante :

« Quel est le rôle du transport dans l'optimisation de la chaîne logistique internationale ? »

Dans cette problématique, découlent les questions secondaires suivantes :

- Quelle est la relation entre la logistique et le transport dans le contexte de la chaîne logistique ?
- Quelles les leviers d'optimisation de transport dans l'optimisation de la logistique ?

Afin de répondre à ces questions, trois hypothèses vont guider notre recherche et nous essayerons de les vérifier, tout au long de ce travail :

**H1** : La logistique et le transport sont étroitement liés dans le contexte de la chaîne logistique puisque le transport est l'un des éléments clés de transport.

**H2** : les coûts transport influence sur les flux de logistique

**H3** : L'utilisation de technologies avancées offre des opportunités significatives pour optimiser les opérations de transport.

Méthodologie de recherche : descriptif analytique.

- ✓ Les outils de recherche : les recherches documentaires, les entretiens
- ✓ Les objectifs de la recherche :
- ✓ Les causes de recherche :
- ✓ Cette démarche proposée dans ce travail visera donc à répondre à ce questionnement.

Trois chapitres qui structurent ce mémoire.

Le premier chapitre est consacré au cadre conceptuel du sujet, nous discutons de la logistique, des chaînes d'approvisionnement et des descriptions de la gestion de la chaîne logistique, et enfin nous traitons des chaînes logistiques internationales.

Le second chapitre consacre aux différents modes de transports (l'organisation, la tarification, les contrats, les responsabilités). De plus nous exposerons le rôle de la douane (Les procédures et les régimes de dédouanement).

## **Introduction générale**

---

Le troisième chapitre est la partie pratique de notre mémoire, qui vise à montrer comment le fonctionnement du transport international de marchandises passe par l'optimisation de la chaîne logistique.

Clôturent par une conclusion générale.

## **Chapitre 01 : Généralités sur la logistique**

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

## Introduction

La logistique est un aspect crucial de la gestion des opérations commerciales au sein des entreprises. Elle englobe toutes les activités liées à la planification, à la mise en œuvre et au contrôle du flux de biens, d'informations et de ressources tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Son objectif principal est de garantir la disponibilité du bon produit, au bon endroit et au bon moment.

La logistique est essentielle au bon déroulement des opérations commerciales. La logistique internationale permet aux entreprises de s'adapter au marché mondial et de saisir de nouvelles opportunités. Une gestion efficace de la logistique internationale est donc cruciale pour les entreprises qui souhaitent prospérer dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui.

Ce chapitre vient pour présenter brièvement dans une première section le concept de la logistique et la chaîne logistique, la gestion de la chaîne logistique, ensuite en seconde section la chaîne logistique internationale.

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

## Section 01 : Généralités sur la logistique

La logistique joue un rôle essentiel dans le fonctionnement efficace des entreprises. Cette section aborde les concepts généraux de la logistique, mettant l'accent sur sa définition et son importance dans la chaîne d'approvisionnement.

### 1.1 Historique de la logistique

Le terme "logistique" trouve son origine dans le domaine militaire, où il désignait le grade d'un officier chargé de l'approvisionnement et de l'organisation des troupes. Cependant, le concept de logistique remonte à l'Antiquité, Platon utilisant le terme "logistikos" pour décrire l'art du raisonnement pratique par opposition à l'arithmétique théorique. Aujourd'hui, la logistique est devenue essentielle dans les opérations commerciales, avec un fort accent sur l'optimisation des coûts et des processus tels que la gestion des transports et de l'approvisionnement. Son importance a été renforcée par des événements tels que la première guerre du Golfe et le débarquement en Normandie, qui ont démontré l'importance de la coordination logistique dans des contextes militaires et commerciaux. <sup>1</sup>

### 1.2 Définition de la logistique

Il existe plusieurs définitions de la logistique :

➤ **Selon Le Council of Supply Chain management définit la logistique comme suit:** « Intégration de deux ou plusieurs activités dans le but d'établir des plans, de mettre en œuvre et de contrôler un flux efficace de matières premières, de produits semi-finis et produits finis, de leur point d'origine au point de consommation. Ces activités peuvent inclure – sans que la liste ne soit limitative – le type de service offert aux clients, la prévision de la demande, les communications liées à la distribution, le contrôle des stocks, la manutention des matériaux, le traitement des commandes, le service après-vente et des pièces détachées, les achats, l'emballage, le traitement des marchandises retournées, la négociation ou la réutilisation d'éléments récupérables ou mis au

---

<sup>1</sup> LYONNET Barbara et SENKGL Marie-pascale, la logistique Ed. Dunod, Paris, 2015, p 10-11

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

rebut, l'organisation des transports ainsi que le transport effectif des marchandises, ainsi que l'entreposage et le stockage »<sup>1</sup>

➤ **Selon l'Association des Logisticiens d'entreprise (ASLOG)**, « la logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place au moindre coût d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe »<sup>2</sup>

➤ **En 1996, Ratliff et Nulty ont défini le mot logistique comme suit** : « La logistique est une collection d'activités relatives à l'acquisition, au mouvement, au stockage et à la livraison des pièces et des marchandises dans une chaîne logistique. La logistique inclut les fonctions de transport, de distribution, d'entreposage, de management des matières et des stocks. Elle est liée à la fabrication et au marketing ».<sup>3</sup>

La logistique est la fonction organisant les circuits matières, autrement dit l'art de livrer, au moindre coût, le bon produit, au bon endroit et au bon moment. Tant qu'il s'agit pour le scieur du village de livrer trois stères de bois au charpentier du village, la formation à la logistique ne se justifie pas. En fait, c'est l'accroissement de l'envergure des entreprises et des échanges qui, en complexifiant les circuits matières au sein des entreprises et entre entreprises, a fait émerger cette discipline.<sup>4</sup>

## 1.3 Déférents types de la logistique

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

– une logistique d'approvisionnement qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production<sup>5</sup> ;

---

<sup>1</sup> ANDRE MARCHAL, JEAN-PAUL GAERTNER, LAURE BAVANT, supply chain management, 2<sup>ème</sup> édition Ellipses, Paris, 2018, P17

<sup>2</sup> <https://ma-logistique.ma/la-logistique.html> consulter 10/05/2023 16 :14

<sup>3</sup> <http://www.acharkaoui.com/wp-content/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf> consulté le 26/02/2023 à 09 :24

<sup>4</sup> Joël sohier devan sohier, Logistique, 7<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, mars 2013, p : 0 3

<sup>5</sup> yves pimor, MICHAL FENDER, LOGISTIQUE, production distribution soutien 5<sup>ème</sup> .édition, DUNOD ; Paris .2008 .p04

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

✓ Une logistique d'approvisionnement général qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple)

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

✓ Une logistique de distribution, celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui en VAD par exemple, les produits dont il a besoin ;

✓ Une logistique militaire qui vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien ;

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

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

✓ Des reverse logistics, parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes.

## 1.4 Les flux logistiques

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

- **Les premiers correspondent aux flux physiques** : ils peuvent être déclinés en flux principaux (les matières premières, les composants, les produits semi-finis et les produits

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

finis), en flux annexes (les emballages et les contenants réutilisables, palettes, bacs plastiques.) ainsi qu'en flux de retour liés au recyclage ou au service après-vente ;

- **Les deuxièmes flux sont des flux d'information** : ils peuvent être déclinés en flux principaux (prévisions et commandes fermes) et en flux annexes liés à la situation logistique des flux physiques, aux capacités et aux événements concernant les flux physiques ;
- **Les derniers flux correspondent aux flux financiers** décomposables en flux principaux (acomptes et paiements par les « clients » des produits venant des « fournisseurs ») et en flux additionnels (pénalités en cas de retards de livraison ou de retards de paiement).<sup>1</sup>

### 1.5 LES OBJECTIFS DE LA FONCTION LOGISTIQUE

L'objectif traditionnel d'un système logistique, plusieurs fois rappelé dans les définitions précédentes (notamment celle de Heskett en 1977), est d'atteindre un niveau de service donné pour un coût minimum.

Cet objectif est en fait celui de la physical distribution. Il ne doit donc pas masquer les autres objectifs opérationnels de la logistique, ils déterminent la performance logistique :

#### 1.5.1 La réponse optimale au client

Il agit de la capacité de l'entreprise à répondre dans les meilleurs délais aux exigences des clients. Depuis plusieurs années, les entreprises intègrent à Efficient Consumer Response • C est un ensemble de pratiques et de techniques, tant en marketing qu'en logistique, qui vise à optimiser les assortiments, les promotions et le niveau de service, par une meilleure coopération entre l'industrie et le commerce. L'expérience montre aujourd'hui que l'ECR peut être considérée comme une stratégie à pan entière.

#### 1.5.2 La variabilité minimale

Les retards de livraison, les problèmes lors de la fabrication, les livraisons vers un mauvais entrepôt. Peuvent conduire à une forte variabilité dans les processus logistiques, à l'origine de coûts élevés et de clients insatisfaits.

---

<sup>1</sup> Thierry Roques, « optimiser votre chaîne logistique », Afnor Édition, 2015, p 3

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

Les coopérations logistiques et les TIC permettent de réduire la variabilité ;<sup>1</sup>

- **Stock minimum** : Il est nécessaire de s'efforcer de réduire les stocks afin de maîtriser les coûts logistiques sans sacrifier le niveau de service client.
- **La consolidation des transports** : ce poste représente l'un des coûts logistiques les plus élevés. Cependant, nous savons que les frais d'expédition sont directement liés à la nature du produit, à la taille et à la distance de l'envoi.
- **La qualité** : il faut appliquer à la logistique les principes du Total Quality Management, appliqué en production de façon plus classique et quasi-systématique.
- **Le brainstorming** : (diagrammes d'Ishikawa, méthode SM) ou les méthodes statistiques (contrôle statistique des processus) peuvent rendre la recherche et Améliorer certains processus logistiques inefficaces ;
- **Analyse du cycle de vie des produits** : Les garanties offertes aux clients et le recyclage matière de plus en plus fréquent obligent les entreprises à se concentrer sur la logistique tout au long du cycle de vie des produits. Les logisticiens de l'AFNOR confirment qu'il est primordial d'étudier la logistique en termes de cycle de vie d'un produit. Cela concerne non seulement les systèmes d'armes très coûteux dont nous avons déjà parlé, mais la grande majorité des biens durables.

## 1.6 Le rôle de la logistique

La logistique a pour but de permettre :

- ✓ La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;
- ✓ La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;<sup>2</sup>
- ✓ La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- ✓ La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;

---

<sup>1</sup> MEDAN Pierre, GRATACAP Anne : logistique et supply chain management : Intégration, collaboration et risque dans la chaîne logistique globale, édition DUNOD, PARIS, 2008, p19 opcit

<sup>2</sup> La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenarial sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006, p. 3.

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

- ✓ La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

## 1.7 Les enjeux de la logistique

Compte tenu de son rôle central, la logistique a des enjeux commerciaux majeurs pour l'entreprise. Découvrons jusqu'où peut s'étendre son impact.

### 1.7.1 Une meilleure gestion de la production

La fonction logistique est un véritable souffle pour la productivité de toute entreprise commerciale. En effet, elle aide les structures à organiser chaque tâche de manière à atteindre une totale efficacité et à avoir un gain considérable de temps. Lorsque l'entreprise opère une gestion optimale de sa logistique, elle libère ses collaborateurs de tâches chronophages et sans réelle valeur ajoutée. Ce faisant, les efforts sont davantage concentrés sur la qualité des produits et la rationalisation des coûts.

### 1.7.2 La maîtrise et la réduction des coûts

En mettant la logistique au cœur de leur management, les entreprises réalisent de grandes économies à des niveaux stratégiques de leur fonctionnement. En effet, lorsqu'elle est gérée de manière optimale, la logistique facilite la gestion des achats, des stocks, du transport et des livraisons réalisés par l'entreprise.<sup>1</sup>

Dans le cas des achats, par exemple, elle favorise la comparaison des tarifs de matières premières et la recherche des fournisseurs. Au niveau de la gestion des stocks, les stratégies logistiques utilisées permettent de mieux piloter les flux logistiques, en limitant aussi bien le surstockage que les pénuries de produits. Les factures et le budget alloués à cette fonction s'en trouvent grandement réduits.

Au niveau de la préparation des commandes, une bonne logistique permet à l'entreprise d'opter pour des solutions pratiques et économiques en matière d'emballage, de paquetage, de colisage, etc. En ce qui concerne le transport et les livraisons, la fonction logistique permet de

---

<sup>1</sup> ▪ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/logistique-entreprise-definition-enjeux/> consulter  
08/ 04/ 2023 11 :45

# **Chapitre 01 : Généralités sur la logistique**

---

mieux organiser les tournées, de trouver des options de distribution au meilleur prix, sans faire de compromis sur la qualité et le délai de livraison des marchandises.

En clair, tous les postes essentiels entre la production et l'entrée en possession d'un produit par le client sont optimisés et connaissent une baisse de coût grâce à une bonne logistique. Les finances de l'entreprise ne peuvent que mieux s'en porter.

## **1.7.3 L'amélioration de la satisfaction client**

Par définition, la logistique est une coordination des processus visant à offrir au client le produit qu'il faut dans les délais les plus courts. Elle est donc essentiellement axée sur la satisfaction du client. Cet objectif principal de la fonction logistique est atteint grâce à la mise à disposition de la clientèle d'un produit de qualité, et ce, de manière régulière, rapide et ponctuelle.

L'un des défis majeurs de la logistique d'aujourd'hui et de demain est d'ailleurs de satisfaire davantage les exigences d'une clientèle toujours plus regardante concernant la qualité et l'origine des produits. C'est ce qui explique la migration progressive vers une logistique verte, priorisant des circuits courts et des produits biologiques. Si ce défi est relevé, la satisfaction est inévitablement au rendez-vous et permet aux entreprises d'attirer plus de clients et de les fidéliser.

## **1.7.4 La compétitivité**

Sur un marché éminemment concurrentiel comme celui des biens et des services, les entreprises peuvent compter sur une bonne logistique pour être plus compétitives. De fait, la coordination des activités, la maîtrise et la baisse des coûts, garanties par la fonction logistique, sont tout ce dont a besoin une entreprise pour obtenir les meilleures parts du marché. Comme dit précédemment, ces enjeux de la logistique ont pour but principal la satisfaction d'une clientèle dont les besoins ne demandent qu'à être comblés dans les délais.

## **1.8 LA CHAÎNE LOGISTIQUE**

La chaîne logistique est un système interconnecté qui englobe toutes les étapes impliquées dans la transformation des matières premières en produits finis, leur distribution et leur mise à disposition pour le consommateur final.

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

## 1.8.1 Définition de la chaîne logistique

- **Pour L ASLOG**, la supply chain définit comme « la chaîne logistique globale, celle qui va du fournisseur au client et où la production est tirée par la demande. Son objectif le bon produit au bon endroit, au bon moment ». <sup>1</sup>
- **Selon Christopher (1992)**, la Chaîne logistique peut être considérée comme le réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui créent de la valeur sous forme de produits et services apportés au consommateur final.

En d'autres termes, une chaîne logistique est composée de plusieurs entreprises, en amont (fourniture de matière et composants) et en aval (distribution) et du client final.

- **Selon ymor (1998)** définit le supply chain management comme incorporant « l'ensemble des participants à la logistique étendue d'une entreprise depuis les fournisseurs de ses fournisseurs jusqu'aux clients de ses clients »
- **Selon La Londe et Masters, 1994** : Une chaîne logistique est un ensemble d'entreprises qui se transmettent des matières. En règle générale, plusieurs acteurs indépendants participent à la fabrication d'un produit et à son acheminement jusqu'à l'utilisateur final - producteurs de matières premières et de composants, assembleurs, grossistes, distributeurs et transporteurs sont tous membres de la chaîne logistique.

## 1.8.2 Les flux de la chaîne logistique

### 1.8.2.1 Le flux d'information

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs. Une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement négocié lors de la vente.

D'autres éléments peuvent s'ajouter à cette liste : la liste des options désirées pour le produit, la fréquence de livraison si besoin, ... Mais les entreprises s'échangent aussi des

---

<sup>1</sup> Joel Morana , la logistique en 42 fiches ,ISTE, London ,2018 ,P02

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

informations plus techniques : paramètres physiques du produit, gammes opératoires, capacités de production et éventuellement de transport, informations de suivi des niveaux de stock.

Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent connaître l'état d'avancement de fabrication de leur produit. De manière plus générale, le principe de traçabilité se traduit par un droit de regard accru du client envers le fournisseur (Dupuy et al., 2004).

Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC.<sup>1</sup>

Le développement des flux d'information au sein de la chaîne logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre acteurs.

Par ailleurs, le problème de la qualité des données<sup>2</sup> véhiculées subsiste, et le risque existe que des décisions soient basées sur des données erronées ou simplement périmées.

### 1.8.2.2 Le flux physique

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

Il justifie l'organisation d'un réseau logistique (cf. §1.3.3), c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transports pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux activités successives.

En bref, l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état.

### 1.8.2.3 Le flux financier

Ce flux représente le transfert de propriété des marchandises et de responsabilité entre les agents de la SC, il comprend les transferts de l'argent à travers la chaîne dont la source principale est le consommateur final du produit de la chaîne. La distribution et le partage justes de ces

---

<sup>1</sup> Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux. FRANCOIS. (J) : «planification des chaînes logistique : modélisation du système décisionnel et performance », thèse de doctorat, université bordeaux, décembre 2007, p33

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

ressources financières entre les partenaires de la SC contribuent à un meilleur alignement entre la contribution et la récompense des entreprises participantes (Lu, 2011).

En considérant cette architecture de la SC, son objectif est donc la maîtrise d'un flux de matières, coordonnée le flux d'informations et qui, selon une modalité aval/amont, permet de détenir une position de financement défendable sur le court terme et le long terme (Morana, 2003). Le flux de la logistique inverse dépend des décisions du haut management et de la nature des produits.<sup>1</sup>

### 1.8.3 Les types des flux logistiques

Ils existent différents types de flux logistiques, ces derniers déterminent l'organisation et la gestion des produits au sein de l'entrepôt :

- **Flux tirés** : Dans le pilotage en flux tirés, la production, les approvisionnements en matières premières et les ressources sont déterminées en fonction de la demande. C'est donc le passage des commandes qui va engendrer le processus de production et de gestion logistique.
- **Flux poussés** : A contrario, dans une logique de logistique en flux poussés, la production est planifiée et anticipée. L'entreprise dispose alors d'un stock important afin de pouvoir répondre à la demande. Cette méthode se base notamment sur la prévision des ventes afin de déterminer, en amont, les besoins des clients.
- **Flux tendus** : Cette méthode, aussi appelée le "juste-à-temps", vise à se positionner au plus proche de la demande et donc à produire le juste stock à partir d'une gestion des approvisionnements réalisée au plus fin.
- **Flux synchrones** : Dans une logistique en flux synchrones, les différents produits, composants, arrivent au fur et à mesure de leur place dans la production. Leur

---

<sup>1</sup> Ismahane belkecem bouzida, le rôle des systèmes d'information logistique dans l'optimisation de la chaîne logistique, THÈSE EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE DOCTORAT Filière : Sciences commerciales, universitaire de Bejaïa, soutenue en 2022, p67

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

approvisionnement et leur stockage sont donc synchronisés avec la ligne de production afin de réduire les stocks.<sup>1</sup>

## 1.8.4 Structures de la chaîne logistique

Les structures des chaînes logistiques diffèrent selon les propriétés des acteurs ou de partenaires (acheteurs, producteur, stockeur, transporteur, vendeur, etc) qui interviennent lors de sa conception. Dans la littérature, plusieurs architectures ont été proposées dans le but d'offrir des cadres de modélisation pour l'étude des chaînes logistiques.

Huang et al. [119] ont extrait, à partir des cas réels, une typologie spécifique des chaînes logistiques. Comme présenté en figure 1, cette typologie se décline en cinq types :

- ✓ **Structure série** : Dans cette structure, chaque acteur de la chaîne alimente un et un seul autre acteur en aval ;
- ✓ **Structure dyadique** : Elle représente un cas particulier de la structure série avec seulement deux acteurs ;
- ✓ **Structure divergente** : Appelée également structure de distribution, elle permet d'alimenter plusieurs acteurs de la chaîne par un et un seul acteur. Par exemple, elle permet de modéliser un réseau de distribution afin d'étudier la localisation ou le dimensionnement des sites de ce réseau ;
- ✓ **Structure convergente** : Ici, l'acteur principal dans la chaîne est alimenté par plusieurs autres acteurs ;

Cette structure est très présente dans les systèmes d'assemblage où le choix des fournisseurs peut être un sujet d'étude.

- ✓ **Structure réseau** : Peut être vue comme une combinaison des structures : convergente et divergente.<sup>2</sup>

Elle est présente dans les chaînes logistiques les plus complexes

---

<sup>1</sup> <https://www.bksystemes.fr/blog/chaine-logistique-202> consulter 08 / 04/ 2023 15 : 34

<sup>2</sup> Mémoire abdabd elaziz benantar, doctorat, université le Havre « Optimisation pour des problèmes industriels de tournées de véhicules »: vers transition énergétique page 06

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

## 1.8.5 Les enjeux de la chaîne logistique

Parmi les principaux enjeux de la supply chain on peut citer :

- ✓ **Coûts réduits** : Une gestion efficace de la chaîne d'approvisionnement réduit les coûts de production, de stockage et de transport. Ceci peut être réalisé en optimisant le flux d'approvisionnement, en réduisant les stocks et en améliorant la planification des transports.
- ✓ **Qualité** : La qualité des produits et services est un critère important pour les clients. Par conséquent, la chaîne d'approvisionnement doit garantir une qualité constante, des matières premières aux produits finis, tout au long du processus de production.
- ✓ **Délai** : les clients demandent des délais plus courts. Pour cela, la supply chain doit être optimisée pour réduire les temps de production, de stockage et de transport.
- ✓ **La flexibilité** : La chaîne logistique doit être capable de s'adapter rapidement aux changements de la demande et des conditions du marché. Cela implique une planification précise, une réactivité accrue et une coordination efficace entre les différents acteurs de la chaîne.<sup>1</sup>
- ✓ **Le niveau de service** : La qualité du service est un critère déterminant dans la satisfaction des clients. La chaîne logistique doit donc être organisée de manière à offrir un service de qualité, notamment en termes de gestion des retours et de résolution rapide des problèmes.

## 1.9 Supply chaîne management

Le Supply Chain Management (gestion de la chaîne logistique) vise à coordonner de manière efficace toutes les activités liées à l'approvisionnement, la production, la logistique et la distribution afin d'optimiser les performances globales de la chaîne d'approvisionnement.

### 1.9.1 Définition SCM

D'autres présentent le SCM comme un principe de management.

---

<sup>1</sup> KHELFAOUI MASSILIASSE.QUALLOUCHE YOUCEF, La logistique à l'international, En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales Option : Commerce International et Logistique soutenue 2020 ,p49\_50 opcit

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

➤ **Le Council of Supply Chain Management Professionals** : propose la définition suivante : « le supply chain management comprend la planification et la gestion de toutes les activités impliquées dans le sourcing et l’approvisionnement, la transformation et toutes les activités logistiques. Il inclut également la coordination et la collaboration avec des partenaires qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires et des clients. Le SCM est une fonction d’intégration dont le rôle principal est d’intégrer les différents métiers et les différents processus dans et entre les entreprises au sein d’un modèle cohérent et performant.

➤ **Christopher (1992) définit le SCM** comme « le réseau des organisations qui exige, au travers de liens amont et aval, et dans les différents processus et activités, de produire de la valeur dans les produits et services détenus entre les mains du client ultime.

## 1.9.2 La structure de la supply chain management

La prise de décision dans une chaîne logistique est divisée en trois niveaux de planification hiérarchisés, qui sert de structure de modélisation. Elle est fondée sur une structure décisionnelle échelonnée du haut vers le bas, afin de décomposer un problème complexe en sous problèmes correspondant aux différents niveaux décisionnels.

### 1.9.2.1 Niveau stratégique

Les décisions de la planification stratégique sont les grandes orientations de l’entreprise, des directives et des lignes d’action, l’investissement important, à long terme et à haut niveau.

### 1.9.2.2 Niveau tactique

Ce niveau décisionnel concerne les décisions à moyen terme qui devront être exécutées pour déployer la stratégie décidée par l’entreprise. Ces décisions portent principalement sur des problèmes d’affectation de ressources

### 1.9.2.3 Niveau opérationnel

A ce niveau, les décisions ont une portée plus limitée dans l’espace et dans le temps et ce sont des problèmes opérationnels : construction de tournées, planification de la production et

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

ordonnancement quotidien. Le SCM s'associe généralement à une démarche qui va de la stratégie à l'opérationnel qu'à la démarche contraire<sup>1</sup>

## **1.9.3 Les tâches dédiées au service Supply Chain Management**

En mettant en commun les points d'amélioration à impacter au SCM et les réponses des professionnels sur les tâches qui incombent au service SCM, on développera les domaines d'intervention principaux de cette fonction.

### **1.9.3.1 La gestion des stocks et de l'entreposage**

Les stocks restent souvent un mal nécessaire malgré les progrès des transports et de la logistique.<sup>2</sup>

### **1.9.3.2 La distribution**

La distribution rassemble l'ensemble des opérations qui visent à mettre un produit ou un service à la disposition du consommateur ou de l'utilisateur final, tout au long de la chaîne logistique.

Cette opération suit celle de la production, de la fabrication ou de l'importation d'un bien ou d'un service, à partir du moment où il est commercialisé par le producteur, le fabricant ou l'importateur jusqu'au transfert au consommateur ou à l'utilisateur final.

### **1.9.3.3 Le transport**

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

### **1.9.3.4 L'import/export**

Le service Import/Export est présent pour permettre l'application de la réglementation douanière propre à chaque pays hôte. Un certain nombre de spécificités existent donc dans

---

<sup>1</sup> Abdelkrim Ferhat, L'impact du système d'information sur la gestion de la chaîne logistique en amont de cas : échantillon de quelque entreprise algérienne, unv Constantine, 2021, p 1372 / 73

<sup>2</sup> ANDRE MARCHAL, JEAN-PAUL GAERTNER, LAURE BAVANT ,supply chain management, 2<sup>ème</sup> édition Ellipses ,Paris,2018 ,P30 31

## **Chapitre 01 : Généralités sur la logistique**

---

chaque secteur pour régir ces particularités. Les fonctions de base sont toutefois identiques et reprennent pour les échanges extranationaux les activités gérant les échanges standards ».

### **1.9.3.5 L'optimisation de la chaîne logistique**

On remarque que toutes ces opérations se succèdent et se complètent le long de la chaîne logistique. L'optimisation de chacune de ces opérations est essentielle pour les entreprises, mais l'est plus encore l'optimisation de l'ensemble de ces opérations c'est-à-dire de la Supply Chain.

En effet, le service Supply Chain Management a pour fonction d'organiser le flux tout le long de cette chaîne, dans et entre les différentes opérations logistiques.

### **1.9.4 Les enjeux du supply chain management**

Les enjeux du supply chain management sont devenus si sensibles que des organisations se sont créées autour de cette problématique : directeur supply chain, chef de flux ou supply chain manager, supply chain développement manager... Rares sont les fonctions qui ont ainsi émergé au cours des quinze dernières années, non seulement dans les entreprises mais également au niveau des comités de direction. Ces fonctions supply chain présentent la caractéristique d'évoluer de manière constante afin de s'adapter aux équilibres nouveaux dans lesquels la gestion des opérations et la supply chain doivent s'inscrire. Ainsi, s'il a fallu disposer de gestionnaires opérationnels pour pouvoir faire face au management d'unités opérationnelles de plus en plus grandes (un grand entrepôt peut couvrir une surface de 50 000 à 100 000 m<sup>2</sup>), il a fallu également disposer de compétences en matière de système d'information et de gestion de projets.

Les enjeux associés à la bonne maîtrise de la supply chain sont de trois ordres :

- ✓ Une contribution directe à la création d'avantages concurrentiels ;<sup>1</sup>
- ✓ Un appui à la mise en œuvre de stratégies d'entreprise ;
- ✓ Une diminution des capitaux immobilisés dans les opérations logistiques.

## **Section 02 : la chaîne logistique internationale**

La chaîne logistique internationale est un réseau complexe qui facilite le mouvement des biens, des services et des informations à travers les frontières. Elle englobe toutes les étapes, de la

---

<sup>1</sup> Philippe-Pierre, Gestion des opérations supply chain, op.Cit ,p 230

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

production à la distribution, en passant par le transport et la gestion des stocks. La mondialisation croissante a renforcé l'importance de la chaîne logistique internationale pour les entreprises, leur permettant de tirer parti des marchés mondiaux et d'optimiser leur efficacité opérationnelle. Cependant, la gestion de cette chaîne présente également des défis tels que la coordination interculturelle, la conformité réglementaire et la gestion des risques.

## 2.1 Définition de la logistique internationale

La logistique internationale se définit par la gestion des activités d'importation et d'exportation. Elle organise les échanges par transports transfrontaliers en pratiquant l'ensemble des méthodes de logistique connues. Ce qui donne aux acteurs de la logistique des solutions optimisées d'échanges de marchandises et de personnes entre pays.

## 2.2 Objectif de la logistique internationale

L'objectif ultime de la logistique internationale est de se consacrer à la gestion des flux de marchandises par l'acheminement de celles-ci. Elle opère depuis le lieu de départ (sortie usine, logisticien, entrepôts des fournisseurs, etc.), à destination du pays d'exportation où elle sera déchargée chez l'importateur.<sup>1</sup>

## 2.3 Les missions de la logistique internationale

La logistique internationale comprend :

- Le transport ou plus exactement les transports, car un acheminement<sup>2</sup> international utilise souvent plusieurs modes de transport (transport multimodal). Les transports maritime et aérien ne font jamais de porte à porte. En conséquence, il faut des transports d'appoint :
- ✓ Le dédouanement de la marchandise même s'il n'y a pas de taxes à payer, la marchandise doit être dédouanée à l'export. La même opération sera effectuée à l'import, mais il peut y avoir des droits et taxes à régler qui peuvent représenter un coût important ;

---

<sup>1</sup> <https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/logistique-internationale> Consulter 08/05/23 12:54

<sup>2</sup> Désiré Lothl'essentiel des techniques du commerce international publibook , paris , 2009 ,p14

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

- ✓ Le règlement des avaries et l'assurance qui sont très complexes dans le domaine du commerce international. Si la marchandise subit un dommage, il faut savoir qui est responsable et comment le litige peut être résolu. Dans ce but, il est nécessaire de bien connaître les conventions internationales qui régissent les transports.

## 2.4 Les différents acteurs de la logistique internationale

Différents acteurs interviennent dans la logistique internationale et ont une complémentarité indispensable permettant de garantir l'efficacité dans l'acheminement des produits.

Mais, qui sont-ils et quel est leurs rôles ?

- ✓ **Le transitaire / le commissionnaire de transport** : son rôle est de coordonner les transports de marchandise et gérer toutes les formalités administratives tout en agissant comme un intermédiaire commercial.
- ✓ **Le transporteur / l'armateur** : il assure l'acheminement des marchandises à l'aide de différents moyens (camions, navires, avions, <sup>1</sup>trains, etc.) ;
- ✓ **Le commissionnaire en douane** : il s'occupe des formalités douanières et des déclarations de marchandises auprès des services <sup>2</sup>de la douane pour le compte de clients ;
- ✓ **Le prestataire logistique** : son rôle est de réceptionner les marchandises et effectuer toutes les opérations de manutention associée.

Par ailleurs, il existe d'autres intervenants dans la logistique à l'international en fonction de la nature du métier ou du mode de livraison. Par exemple: le marine, le remorqueur...

## 2.5 Les enjeux de la logistique internationale

- **-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 ;

---

<sup>1</sup>[https://www.google.com/amp/s/blog.xplog.fr/logistique-internationale%3fhs\\_amp=true](https://www.google.com/amp/s/blog.xplog.fr/logistique-internationale%3fhs_amp=true) consulter 03 /05/2023 11:47

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

- **Multi modalité des opérations de transport** : Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballage utilisé, favoriser l'utilisation des unités de transport intermodal (UTI) ;
- **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 ;
- **Maîtrise de temps logistiques** : Il faut optimiser les temps de traitement des flux (moins de ruptures des charges, gestion anticipée de certaines formalités administratives, Inter modalité et accélération des temps de transbordement...) ;
- **Maîtrise 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... ;
- **Maîtrise des risques** : Protection des marchandises, moins de manipulations, assurance, respect des conditions de transport pour les denrées périssables.

## 2.6 Les contraintes de la logistique internationale

- **Contraintes liées aux marchandises** : Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...) ;
- **Contraintes réglementaires**. Obligations documentaires liées à la nature des produits importés (licences, certificats d'origine, certificats de circulation, contingents) ; obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le mode de transport) ; obligation de déclaration en douane (connaissance obligatoire de la nomenclature douanière des produits, du tarif des douanes et des régimes douaniers) ; horaires de travail dans les pays d'escale ; réglementation applicable en cas de litiges ;

---

<sup>1</sup><http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-internationale.htm> consulter 8/05/2023 10:34

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

- **Contraintes géographiques.** Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certains choix du logisticien ;
- **Contraintes techniques** (absence des moyens de manutention adéquats dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs...).

## 2.7 Les incoterms

### 2.7.1 Définitions des incoterms

Les incoterms (international commercial terms) Les incoterms sont l'abréviation de l'expression anglaise « International Commercial Terms ». Il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts 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. Les incoterms ont été élaborés par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises.<sup>1</sup>

Les règles Incoterms décrivent :

- **Les obligations :** Qui fait quoi entre le vendeur et l'acheteur, par exemple, qui organise le transit ou l'assurance des marchandises, qui doit donner les documents de transport, etc.
- **Les risques :** Où et quand le vendeur « livre » les marchandises, en d'autres termes, lorsque le risque est transféré du vendeur à l'acheteur.
- **Les coûts :** Quelle partie est responsable de quels coûts, par exemple les coûts de transport, d'emballage, de chargement ou de déchargement, et les coûts de contrôle ou de sécurité<sup>2</sup>

### 2.7.2 Avantages des incoterms

- ✓ Des termes faciles à comprendre ;
- ✓ Normalisation internationale ;
- ✓ Mise à jour et clarification par un organisme international (ICC) ;

---

<sup>1</sup> Désiré Loth l'essentiel des techniques du commerce international publibook , paris , 2009 ,p14

<sup>2</sup> <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/> consulter 27/03/23 12 :47

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

- ✓ Différences entre les préférences de l'acheteur et du vendeur lors du choix des clauses.

## 2.7.3 Inconvénients des Incoterms

Le plus grand avantage de l'utilisation des Incoterms est la normalisation et la spécificité des aspects complexes du commerce international. Le fait de disposer d'un système qui élimine toute ambiguïté entre les nations a rendu le commerce beaucoup plus simple, notamment lors de la négociation des conditions. Cela permet d'économiser du temps et de l'argent qui auraient auparavant été dépensés pour des avocats qui auraient rédigé des clauses en décomposant les Incoterms dans un langage différent.<sup>1</sup>

Un inconvénient notable des Incoterms est que les acheteurs et les vendeurs ont des préférences différentes lorsqu'ils les utilisent. Par exemple, les vendeurs peuvent choisir le CIF parce qu'ils comprennent mieux leurs expéditions que les acheteurs. L'acheteur, en revanche, peut préférer FOB pour les mêmes raisons. Cependant, les termes eux-mêmes ne sont pas le problème et il s'agit plutôt d'une question de négociation sur les termes à utiliser plutôt que sur la clarté des termes eux-mêmes.

## 2.7.4 Le classement des incoterms

### 2.7.4.1 Classement par fonction

- ✓ **Classement des Incoterms par groupe**

Groupe E : EXW (obligation minimale du vendeur)

Groupe F : FCA, FOB, FAS (la remise au transporteur met fin aux obligations du vendeur)

Groupe C : CFR, CIF, CPT, CIP (le vendeur paie dans tous les cas le transport principal, quelquefois

L'assurance mais ne supporte aucun des risques liés à l'acheminement)

Groupe D : DES, DEQ, DDU, DDP (incoterms de vente à l'arrivée)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.transports64.fr/incoterm/> consulter 27/03/23 13 :07

<sup>2</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini commerce international ,2<sup>ème</sup> édition, Dunod, paris, 2008, P105

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

## ✓ En fonction du risque

Une première distinction portant sur les risques permet de classer les -vente au départ, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principale opération en <sup>1</sup>:

Aux risques et périls de l'acheteur (abréviation : VD) :

Vente à l'arrivée, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal Aux risques et périls du vendeur (abréviation : VA).

Sur les onze Incoterms :

-huit sont des Incoterms de << vente au départ >> (VD): EXW, FCA, FAS, FOB, trois sont des Incoterms de << vente à l'arrivée >> (VA): DAP, DAT, DDP.CFR, CIF, CPT, CIP;

## ✓ En fonction des modes de transport

La distinction porte sur les Incoterms :

- Maritimes, donc exclusivement réservés au transport maritime de port à port ;
- Le système des transports internationaux
- Tous modes de transport : aérien, terrestre, maritime dès lors que cette demie s'inscrit dans un transport multimodal. Sur les onze incoterms : quatre sont des incoterms exclusivement maritimes (FAS, FOB, CFR, CIF sept sont des incoterms tous modes de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAT, DAP). C'est cette présentation qui est retenue ci-après.<sup>2</sup>

### **2.7.4.2 Classement par mode de transport**

Regrouper en deux groupes selon le mode de transport :

- Les Incoterms Transports Multimodaux : EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP
- Les incoterms Transports Maritimes ou Transports fluviaux : FAS, FOB, CFR, CIF<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Jean Belotti ,TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES , 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert , Paris , 2015 , p 97

<sup>2</sup> ipid

<sup>3</sup> <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/consulter> 28/03/23 consulter 13 :23

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

### 2.7.5 LA PRESENTATION DES TREIZE INCOTERMS

La chambre de commerce internationale (CCI) a retenu treize incoterms proposant des solutions parmi lesquelles acheteurs et vendeurs pourront faire choix qui convient le mieux à leurs souhaits réciproques.

L'incoterm d'obligation minimum du vendeur

#### - **EXW-Ex Works... named place.**

A l'usine au lieu convenu.... (VD) Tous modes de transport

Le vendeur a pour seule obligation de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur. Il n'est pas responsable du dédouanement à l'exportation, du chargement de la marchandise sur les véhicules mis à disposition par l'acheteur.

L'acheteur est responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à sa destination finale. Le transfert du risque se faisant au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur, ce dernier supporte donc tous les risques et frais inhérents au transport de la marchandise du départ, où il en a pris possession, Jusqu'à son lieu de destination.

#### **Les incoterms de la famille des -F- (Free)**

##### ✓ **FCA Free Carrier... named place Franco-transporteur au lieu convenu**

(VD) Tous modes de transport<sup>1</sup>

Le vendeur délivre la marchandise au transporteur désigné par l'acheteur à un point convenu.

L'acheteur choisit le transporteur. Le transport principal est à sa charge.

Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

Lorsque le moyen de transport est complet (conteneur, camion, wagon), le chargement est à la charge du vendeur ainsi que le dédouanement à l'exportation.

Le déchargement est à la charge de l'acheteur, à ses frais et risques

---

<sup>1</sup> Jean Belotti, TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES, 3<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2004, p 81

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

- ✓ **FAS « Free Along Side Ship... » -named port of shipment** << **Franco** le long du navire au port d'embarquement convenu...

(VD) Maritime

Le vendeur doit placer la marchandise le long du navire ou dans les allèges (barges, péniches). Il doit comme pour le FOB-dédouaner marchandise à l'export.

L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime. I don dédouaner la marchandise avant de pouvoir l'exporter. Le transfert du risque et des frais se fait à ce moment-là.

- ✓ **FOB Free On Board.... -named port of shipment** >> «**Franco-bord** au port d'embarquement convenu...(VD) Maritime

Le vendeur doit placer la marchandise à bord du navire au port d'embarquement leurs de la famille convenue. Il doit dédouaner la marchandise à l'exportation.

Le transfert du risque et des frais se fait lorsque les marchandises n'ont pas le bastingage du navire. <sup>1</sup>

L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime.

- ✓ **CFR = Cost and Freight (named port of destination)** - Coût et Fret (port de destination convenu) Exclusivement maritime ou par voies navigables intérieures - pour du transport multimodal, il y a lieu de préférer l'incoterm CPT

Avec le FOB, c'est l'incoterm le plus utilisé. Normalement dévolu au transport maritime, il est également utilisé en aérien (mais de moins en moins).

Il est en gros symétrique du FOB mais rendu au port de destination. C'est le vendeur qui choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu et qui effectue le chargement sur navire et les formalités douanières d'exportation. Le risque de perte ou de dommages aux marchandises, ainsi que toute augmentation des frais sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement. Le point de

---

<sup>1</sup> Ipid 82

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

transfert de risque est donc le même qu'en FOB, au port d'embarquement et le transfert de <sup>1</sup>coût au port de destination.

### ✓ **CIF (Cost, insurance and freight)**

Le vendeur livre la marchandise sur le navire au port d'embarquement convenu. Le vendeur se charge des formalités d'export et règle les droits et taxes liés. Le transfert des frais se fait au port de destination mais le transfert des risques a lieu au port de départ. L'acheteur prend en charge les frais à l'arrivée des marchandises au port de destination, et les formalités à l'import<sup>2</sup>

### ✓ **CPT – Carriage Paid To – Port payé jusqu'à**

La marchandise est livrée au premier transporteur à l'étranger, frais payés par le vendeur, sans assurance pour le transport. L'acheteur assume les risques et tous les autres frais encourus par la marchandise dès la remise de la marchandise au premier transporteur. L'acheteur prend en charge toutes les opérations qui ont lieu à l'arrivée.<sup>3</sup>

### ✓ **CIP = Carriage and Insurance Paid to (named place of destination) -**

Port payé, assurance comprise, jusqu'à (point de destination convenu)

Tous modes de transport

Le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. C'est le vendeur qui payera l'assurance transport. Le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur des remises de la marchandise au transporteur. Si des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise au premier transporteur. Les marchandises seront dédouanées à l'export par le vendeur. Ce dernier a de plus l'obligation de fournir une assurance transport contre les risques d'avarie à la marchandise ou de sa perte pendant le transport. Cette assurance doit être souscrite afin que l'acheteur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la marchandise soient en droit de présenter directement sa réclamation à

---

<sup>1</sup> Désiré Loth l'essentiel des techniques du commerce international publibook , paris , 2009 ,p19

<sup>2</sup><https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/>

<sup>3</sup> ipid

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

l'assureur. La police d'assurance ou toute autre preuve de garantie contractée auprès d'un assureur seront transmises à la partie désignée dans le contrat. Il est donc conseillé à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord sur l'étendue de cette assurance.<sup>1</sup>

- ✓ **DAF = Delivered at Frontier (named place) - Rendu Frontière (lieu convenu)** Tous modes de transport, à condition qu'il y ait frontière terrestre

Le transfert des frais et des risques se fait au passage de la frontière, celle-ci devant être précisée très soigneusement et complètement. Le vendeur paye les frais et supporte les risques jusqu'à la frontière. Il met la marchandise à disposition de l'acheteur sur le véhicule non déchargé. Il n'y a aucune obligation de faire assurer les marchandises. Les formalités douanières d'importation et le paiement des droits de douane dus à l'import incombent à l'acheteur.<sup>2</sup>

- ✓ **DES-Delivered Ex Ship.... named port of destination**

-Rendu ex ship au port de destination convenu...

(VA) Maritime

Le vendeur choisit le navire et supporte les risques maritimes. Il paie le fret.

Le transfert des frais et des risques se fait à bord du navire au port de destination.

- ✓ **DEQ Delivered Ex Quay (Duty paid). named port of destination.**

-Rendu à quai au port de destination convenu...

(VA) Maritime

Le vendeur met la marchandise à

L'acheteur supporte les formalités de dédouane vent si<sup>3</sup>

R le quai, à la disposition de ta

Le transfert des frais et des risques se fait au moment où les na

---

<sup>1</sup> Désiré Loth, l'essentiel des techniques du commerce international, op.citp 22

<sup>2</sup> Ibid 22

<sup>3</sup> Jean bellotti ? TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES, 3<sup>ème</sup> édition ? Vuibert, Paris, 2004, p 83,84

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

Non dédouanées sont remises à l'acheteur sur le quai convenu

- ✓ **DDU-Delivered Duty Unpaid... named** place of destinationment des droits et taxes.

Rendu droits non acquittés au lieu de destination ove....

Le vendeur est responsable de toute la chaîne des opérations

(VA) Tous modes de transport lieu convenu dans le pays d'importation. nent des droits et taxes exigibles.

L'acheteur assume les formalités douanières à l'importation

Le transfert des frais et des risques se fait à la livraison chez l'

En principe, responsable du déchargement.

L'incoterm d'obligation maximum du vendeur

- ✓ **DDP Delivered Duty Paid....\*... named point-**

Rendu droits acquittés au lieu de destination convenu....

Le vendeur-comme dans le DDU--est responsable de toute

(VA) Tous modes de transport des opérations mais, en plus, il assure le dédouanement à l'importation des droits et taxes exigibles.<sup>1</sup>

L'acheteur est, principe, responsable du déchargement.

Le transfert des frais des risques se fait à la livraison chez l'acheteur.

### 2.8 Choix d'emballage

#### 2.8.1 Le conditionnement et l'emballage

Le conditionnement (emballage de vente ou commercial) correspond à une présentation commerciale du produit. Il doit, certes, posséder certaines qualités de robustesse afin d'éviter des fuites de produits ou détérioration du contenu pendant les manipulations usuelles, mais son rôle essentiel est aussi de présenter

---

<sup>1</sup> Ibid84

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

Une image attrayante du produit auprès de la clientèle potentielle. L'emballage correspond à l'habillage nécessaire à la protection des marchandises dites pendant le transport.

Si le conditionnement découle d'une démarche de marketing visant à vendre le produit, l'emballage découle d'une préoccupation de logistique en vue de protéger le produit pendant les manipulations, stockages et déplacements, et ce tout au long de la chaîne logistique des transports.

### 2.8.2 Les aspects techniques de l'emballage

Sauf pour certaines marchandises non emballées, comme les produits en vrac, l'emballage doit répondre à certaines règles et pratiques devant permettre d'assurer un transport en toute sécurité dans les conditions normales.

En effet, il n'est pas prévu de concevoir des emballages devant résister à des conditions exceptionnelles

- Fonction « logistique » de l'emballage

Dans sa fonction logistique, l'emballage permet de faciliter les opérations de :

Manutention. Les produits sont groupés en unités d'expédition sous forme de charge palettisée, caisse, conteneur ... le bénéfice se mesurant sur la rapidité des opérations de chargement, déchargement et de transbordement des marchandises.

Stockage. L'emballage des produits lors du stockage facilite en aval les opérations de prélèvement. Les unités de consommation ou unités de vente sont directement prélevées des emplacements de stockages sans qu'il y ait besoin d'effectuer une quelconque opération supplémentaire. Les produits bien emballés présentent aussi l'avantage d'une exploitation optimale des aires de stockage.

Transport. La réduction des coûts de transport résulte généralement de l'utilisation des véhicules appropriés avec au mieux un têt de remplissage de 100%. L'emballage permet dans ce contexte de faire du transport de masse, source d'économie d'échelle.

---

<sup>1</sup> Jean Belotti, TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES, 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015, p 97

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

Distribution. Les distributeurs ont des exigences particulières visant à faciliter le stockage et l'écoulement des produits dans les rayons. Outre le poids et le volume raisonnables, certains de ces points concernent aussi les conditions d'utilisation des produits par le consommateur (manipulation facile, ouverture aisée, bouchon doseur, rebouchage, ...)

Les protections

La protection dépendra en premier lieu :

de la nature de la marchandise, qui peut être plus ou moins sensible aux nombreux agents dégradateurs que sont : l'eau ; l'air marin; les poussières; les températures élevées ou basses; le degré hygrométrique ; les rayons solaires et d'autres, moins visibles, tels que les phénomènes de radiation; d'électrolyse; de condensation ; etc.;

Des matériaux utilisés pour les emballages : métal ; bois ; papier ; carton ; verre ; plastique ; composites ; etc., qui sont plus ou moins sensibles à la corrosion ; à la chaleur et au feu ;

- du type d'emballage : bidons ; conteneurs ; caisses ; bouteilles, bonbonnes ;

etc., qui sont plus ou moins maniables ; fragiles ;

Du conditionnement intérieur : calages ; amortisseurs ; fixations ; etc., immobilisations la marchandise et la protégeant éventuellement contre les vibrations et les chocs.

Puis, il faut également tenir compte : du (ou des) type(s) de transport utilisés ; du nombre et des divers moyens de manutention qui seront mis en œuvre tout le long de la chaîne de transport ; des caractéristiques des stockages éventuels : durée, lieu, nature (hangars ou à découvert), isolation thermique, etc. ;

Des diverses contraintes auxquelles l'emballage devra résister : température, humidité, torsion, compression, etc.

**Le marquage :**

---

<sup>1</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-fonction.htm> consulter 03 /05/2023 15 :16

<sup>2</sup> Ibid p

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

Tout colis doit porter des marques permettant son identification tout au long du parcours, le marquage doit être sur deux cotés ou trois cotés selon cas.

Le but du marquage étant l'identification des colis, ces marques doivent être claires, lisibles et inaltérables (pouvant durer jusqu'au terme d voyage)<sup>1</sup>

Elles doivent être suffisamment grandes pour être lues à distance, bien placées et discrètes sur le contenu des colis. Tous les colis et caisses doivent porter :

Un numéro.

Les dimensions par centimètres (longueur, largeur, hauteur).

Les poids en kilogrammes (bruts et nets).

Désignation du destinataire, la destination finale et le port de débarquement.

Son cubage.

En plus de ces informations, il convient d'ajouter sur l'emballage quelques indications pour faciliter la manutention et protéger la marchandise des avaries :

Attention.

Fragile.

Verre.

Ne pas exposer à l'humidité .

Garder au frais .

Haut.

## 2.9 Choix de mode du transport

Le choix du mode de transport pour vos marchandises dépend de plusieurs critères importants. Tout d'abord, le prix doit être pris en compte en fonction de votre budget. Si vous avez un budget limité, le transport routier ou le transport par barge ou bateau peuvent être des options économiques.

---

<sup>1</sup> Chaouki Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p60

# Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

Les contraintes des marchandises doivent être considérées. Si vos produits sont périssables ou dangereux, un transport sur-mesure sera nécessaire. Le volume et la condition des marchandises sont également des facteurs importants à prendre en compte.

La valeur de la marchandise doit également être considérée pour choisir un mode de transport sécurisé. Les délais de livraison sont un critère important, avec l'avion étant la solution la plus rapide et le transport maritime, fluvial et ferroviaire étant plus lent.

La sécurité des marchandises et la fréquence des livraisons sont également des facteurs importants. Le transport routier semble être le mode le plus sécurisé et flexible pour des livraisons régulières.<sup>1</sup>

## 2.10 Choix de l'assurance

### 2.10.1 Définition

Contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques et à un objet défini.<sup>2</sup>

### 2.10.2 Intérêt de l'assurance transport

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

### 2.10.3 Les pertes et avaries particulières

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

### 2.10.4 L'avarie commune

Est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Le terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour « sauver le navire » et donnant lieu à contribution : les frais et

---

<sup>1</sup> <https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/criteres-choix-mode-transport> 04/04/2023 08:19

<sup>2</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurances-types.htm> consulter 24/04/2023 19:05

## Chapitre 01 : Généralités sur la logistique

---

les<sup>1</sup> sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le(s) propriétaire(s) de la cargaison, proportionnellement à la valeur de chaque expédition.

Ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes mises en jeu sont considérables

### 2.10.5 Types de police

- ✓ **Police au voyage** : couvre une expédition pour un trajet déterminé.
- ✓ **Police d'abonnement** : couvre tous vos envois, quelles que soient les marchandises et les modes de transport.
- ✓ **Police à alimenter** : couvre une série d'expéditions échelonnées de marchandises.
- ✓ **Police souscrite** par le transitaire : elle couvre les marchandises confiées.
- ✓ Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de souscrire une autre assurance.<sup>2</sup>

## Conclusion

La logistique et la logistique internationale sont des domaines clés pour les entreprises qui souhaitent être compétitives sur le marché mondial. Une gestion logistique efficace peut améliorer l'efficacité opérationnelle, réduire les coûts, répondre aux besoins des clients et capitaliser sur les opportunités offertes par la mondialisation. Cependant, cela nécessite une planification minutieuse, une coordination efficace et une adaptation aux défis logistiques et réglementaires du que posent les opérations internationales.

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand ,Hubert Martini Gestion Import Export,2<sup>ème</sup> édition ,Dunod,paris, 2008, P22

<sup>2</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini commerce international ,2<sup>ème</sup> édition, Dunod,paris, 2008, P103

## **Chapitre 01 : Généralités sur la logistique**

---

## **Chapitre 02 : Le transport international**

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

### **Introduction**

La logistique regroupe les activités de transport, de stockage, de distribution et de dédouanement des marchandises, les rendant toujours disponibles, des fonctions très larges qui dépassent le simple domaine du transport international.

Le transport est un maillon indispensable de la chaîne logistique puisqu'il assure la liaison entre les différents niveaux de la chaîne (fournisseurs-usines, inter-usines, usines-entrepôts, entrepôts-clients).

Nous dirons un mot des différents modes de transport qui peuvent être envisagés : route, fer, voies navigables, mer et air. Se posera en particulier pour l'entreprise, le choix du mode. Pour les transports terrestres, on devrait évaluer l'intérêt d'aménager, par exemple, un raccordement au réseau de chemin de fer comme alternative au tout camion. Dans le cas où le mode routier (camions) est retenu, il faudra encore arbitrer entre l'utilisation d'une flotte propre et la sous-traitance.

# Chapitre 02 : le transport international

---

## Section 01 : les modes de transport internationaux

### 1.1 Transport international

Le transport de marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien, etc. Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné, en tonnes.<sup>1</sup>

#### 1.1.1 Le transport maritime

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport.

Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.<sup>2</sup>

##### 1.1.1.1 Les techniques du transport maritime

Les techniques du transport maritime ont beaucoup évolué, grâce à l'évolution des échanges internationaux. Depuis les années soixante, l'évolution de ce mode a fait l'objet de recherche pour la multiplication des capacités par la construction de navires adaptés de plus en plus importants. Aujourd'hui la souplesse d'utilisation des navires est l'objet de recherche prioritaire.

##### 1.1.1.2 Les types de navires

###### A. Les navires spécialisés

Ce sont des navires réservés au transport d'un type particulier de marchandises. Nous pouvons citer :

---

<sup>1</sup> <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2039> consulter 27/04/2023 11 :14

<sup>2</sup> <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-maritime.html> Consulter 29/04/23 10/34

## Chapitre 02 : le transport international

---

Les transporteurs de vrac(vraquiers):

Ce sont des navires citernes essentiellement les pétroliers, et les céréaliers.

### **B. Les navires polythermes**

Ce sont des navires adaptés aux marchandises transportées sous température dirigée, exemple des transports de denrées périssables (viandes, poissons...etc.)

Le transport international et son organisation a

### **C. Les navires spéciaux**

Ce sont les navires spécialisés dans le transport de charges foudres encombrantes.

### **D. Les navires non spécialisés**

Ce sont des navires qui peuvent transporter toutes sortes marchandises, en général emballées en sacs, caisses, conteneurs distinguons :

### **E. Les cargos conventionnels**

Ce sont des navires qui disposent à bord de moyens de manutentions,<sup>1</sup>

### **F. Les porte-conteneurs**

Ce sont des navires qui peuvent transporter jusqu'à 3000 content 20 pieds, et certains disposent de leurs propres matériels de manu (navire mâtés). Les porte-conteneurs sont spécialisés dans l'uniquement des conteneurs et ne peuvent transporter des charges conteneurisées.

### **G. Les navires rouliers**

Ce genre de navire est équipé d'une rampe arrière et parfois lais relevable qui prend appui sur les descentes du port. Cette technique généralement appelée Roll on roll off, elle présente l'avantage de permes manutention d'à peu près tous les types de marchandises.

### **H. Les navires mixtes Ro- Ro+ conteneurs**

Ce sont les navires les plus utilisés, vu leur souplesse. Cette in (Ro-Ro+Conteneurs) combine l'intérêt des conteneurs avec celle des co

---

<sup>1</sup> Chaouki Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p19-20

## Chapitre 02 : le transport international

---

### I. Les navires porte-barges

Ce sont des navires peu utilisés : ils sont équipés pour charger à leur bord des barges ou péniches de capacité variable, par un système d'ascenseurs. Ce type de navire est généralement destiné aux transports combinés fluviaux maritimes des ports d'Europe du nord et d'Amérique et assure le transport de plus de 6000 conteneurs représentant près de 20% du sondage global transporté.

Il permet d'accélérer les opérations de manutention et de transfert. Il en résulte pour l'expéditeur une économie dans de nombreux postes de dépenses assurance; emballage, manutention, etc.<sup>1</sup>

#### 1.1.1.3 L'empotage et le dépotage

L'empotage est le chargement du conteneur. Le dépotage est le déchargement du conteneur. Lorsque le conteneur est complet, il offre l'avantage de faire voyager les marchandises de domicile à domicile sans rupture de charge. Cette condition idéale se nomme FCL (Full Container Load). Mais, de très nombreuses fois, les marchandises traitées sont insuffisantes pour remplir complètement un ou plusieurs conteneurs. Il faut alors procéder à un groupage de lots de marchandises provenant d'un ou plusieurs expéditeurs et destinées à un ou plusieurs destinataires. Le conteneur est alors qualifié de LCL (Less than a Container Load).

#### 1.1.1.4 Les types d'utilisation de conteneurs

Le conteneur pouvant être complet ou non, au départ ou à l'arrivée, il en résulte quatre cas possibles :

##### A. Le cas FCL/FCL

L'empotage de marchandises destinées à un seul client est réalisé par l'expéditeur. Le conteneur scellé sera livré directement au destinataire final sans avoir été ouvert (sauf évidemment en cas de vérification douanière ou autre), donc sans rupture de charge.

---

<sup>1</sup> Ipid p21

## Chapitre 02 : le transport international

---

### **B. Le cas FCL/LCL**

L'emportage de marchandises destinées à plusieurs clients est réalisé par l'expéditeur. À l'arrivée, après dépotage, les marchandises seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, après une seule rupture de charge.

### **C. Le cas LCL/LCI**

L'expéditeur n'ayant pas suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur, celles-ci sont transportées dans un centre de groupage qui procédera à l'emportage du conteneur avec d'autres marchandises pour la même destination. À l'arrivée, après dépotage, les marchandises seront mises à la disposition des différents destinataires finaux, après deux ruptures de charge.

### **D. Le cas LCL/FCL**

Différents expéditeurs envoient leurs produits à un centre de groupage. Celui-ci procédera à l'emportage du conteneur qui parviendra directement au destinataire final, après une seule rupture de charge.

#### **1.1.1.5 La tarification en transport maritime**

Du fait de l'ancienneté de ce mode de transport et de son organisation en confié ces les règles qui régissent le calcul du fret par les compagnies maritimes sont parmi les plus complexes. Toutefois on va vers une simplification surtout pour les expéditions conteneur/ multimodal.

- ✓ Rappel :
- ✓ Conférence :

Organisation de la concurrence entre compagnies exploitant une même ligne harmonise les fréquences de départ garantissent un certain niveau de prestations ont un tarif commun à tous les membres

- ✓ Outsider :

Ne participent pas aux accords de ligne pratiquent des prix plus bas

- ✓ Fet de base :

---

<sup>1</sup> Jean Belotti, TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES, 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015, p 28

## Chapitre 02 : le transport international

---

En conventionnel (sacs, caisses, fûts...), dépend de la classe de marchandise, de la se et du volume,  $1 \text{ m}^2 = 1 \text{ tonne}$  (à l'avantage du 'navire), souvent assorti d'un mum de perception et des règles particulières pour certaines marchandises ex animaux vivants, automobiles...

En conteneur complet : sur certaines conférences il existe encore des cas de produits. Le plus souvent on pratique des prix à la boîte (box rate) qui tient compte que du type de conteneur. Les prestations supplémentaires sont facturées en sus :

Location du conteneur positionnement chez le chargeur surestaries après dépotage

En RO/RO : (roulage) le + souvent fonction de l'encombrement du m chargé par ex, ml de remorque

✓ Les ajustements :

Surcharges permanentes : pour colis lourds, encombrants, liés au port de des nation (encombrement, Harbour dues...)

Surcharges conjoncturelles :

BAF bunker ajustment factor =

= surcharge combustible (variation des prix du pétrole)

CAF currency ajustment factor = variations par rapport au \$ (monnaie le + utilisée) =

✓ Les ristournes :

De fidélité, appliqué par les conférences, de l'ordre de 8 à 9,5% si déductible immédiatement, peu + si appliquées après 6 mois sur l'ensemble du fret de la période

Du taux de fret réduit (env.10%) sur certaines conférences avec les chargeurs ayant signés un contrat d'engagement avec l'armement<sup>2</sup>

✓ Les frais de manutention :

---

<sup>1</sup> ANDRE MARCHAL ,JEAN-PAUL GAERTNER,LAURE BAVANT ,supply chain management, 2<sup>ème</sup> édition  
Ellipses,Paris,2018 ,P413-414

<sup>2</sup>Code maritime

## Chapitre 02 : le transport international

---

- ✓ Les liners termes ou conditions de ligne définissent quelles opérations sont à la charge du navire c'est à dire comprises dans le fret et réalisées sous sa responsabilité (dépend des ports)

Ainsi un fret coté « bord à bord » (free in free out FIO) n'inclut aucune opération Elles sont donc payables en sus en fonction de l'INCOTERM de vente,

A l'opposé toutes les opérations de manutention situées dans le périmètre du navire sont cotées dans le fret « quai à quai

### 1.1.1.6 Le contrat de transport maritime

#### 1.1.1.6.1 LE CONNAISSEMENT

- Art. 748. – Après réception des Marchandises, le transporteur ou son représentant est tenu, sur la demande du chargeur, de lui délivrer un connaissement portant les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.
- Art. 749. – Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison.
- Art. 750. – Si au courant de la réception des marchandises le transporteur a délivré au chargeur des documents lui donnant droit à ces marchandises, il peut faire dépendre la délivrance du connaissement de leur restitution.

#### A. Le connaissement maritime

Est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable.

Il peut être émis à ordre et donc transmissible par endossement (dans le cadre du crédit documentaire). Il peut n'être à personne dénommée ce qui le rend non négociable (rare). Il peut être enfin au porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol. <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini commerce international ,2<sup>ème</sup> édition, Dunod ,paris, 2008, P103

## Chapitre 02 : le transport international

---

### B. Le contenu

Bien que le connaissement puisse prendre différentes formes, les principaux renseignements qu'il contient sont les suivants :

- ✓ Désignation de l'expéditeur ;
- ✓ Date d'émission ;
- ✓ Destinataire : ce n'est pas forcément le destinataire final mais un intermédiaire qui endossera le connaissement contre les sécurités de paiement. La mention « à ordre » doit être rayée lorsque le connaissement est « non transmissible », donc « << à personne dénommée >> » ;
- ✓ Personne à prévenir à l'arrivée du navire ;
- ✓ Indications réservées pour des transports maritimes successifs ;
- ✓ Mentions engageant le transporteur : marque, numéro, genre, nombre, poids, volume des colis ;
- ✓ Mention « embarqué » confirmant le chargement effectif, sinon « reçu pour embarquement » ;
- ✓ Réserves éventuelles ;
- ✓ « net de réserves » signifie que la compagnie a pris en charge les marchandises apparemment en bon état ;
- ✓ « Surchargé » ou « clause » signifie que la compagnie a émis des réserves soit
- ✓ Sur l'état de la marchandise soit sur le nombre de colis ;
- ✓ Signature obligatoire du transporteur ou de son représentant.

### C. Les différents types de connaissements

Ils sont :

Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise)

Le connaissement nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)

Le connaissement « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)

Le connaissement dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Jean Belotti, TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES, 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015, p 272

## Chapitre 02 : le transport international

---

### 1.1.1.6.2 L'affrètement

Le transport international et son organisation

C'est un contrat de location d'un engin de transport, pour un voyage

Ou pour une période donnée.

#### A. L'affrètement au voyage :

Déterminé dans un délai déterminé.

Le fréteur fournit un engin pour une cargaison déterminée, un voyage

#### B. L'affrètement à temps :

Le contrat est conclu pour une période déterminée, l'affréteur fait son affaire de cargaison et des escales, mais le fréteur conserve la responsabilité sur l'équipage, l'assurance et l'entretien du navire.

#### C. L'affrètement coque-nue :

C'est l'affréteur qui va, pendant une période déterminée, gérer complètement le navire.

Il est à signaler que le document de base des contrats d'affrètement est

La «<< charte-party ».

#### D. Le transport pour compte propre :

Comme son nom l'indique, l'entreprise réalise le transport par ses propres engins, mais vu la difficulté de gestion du parc, ce moyen demeure moins utilisable, de plus il revient cher pour l'entreprise (en raison notamment du problème de retour à vide)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm> Consulter consulter 29/04/2023 12:22

<sup>2</sup> Chaouki Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p42

## Chapitre 02 : le transport international

### 1.1.1.7 Les obligations respectives des parties

Dans ce cas, le chargeur, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un transitaire, fait transporter une marchandise sur une relation précise, d'un port à un autre moyennant le paiement d'un prix déterminé (article 15, titre 2 de la loi du 18 juin 1996).

**Tableau 1:** Les obligations des parties

Obligations du chargeur	Obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none"><li>• Déclaration écrite (sous forme de note de Chargement ou instructions d'expédition) des marchandises transportées (marques, nom ; nature ;</li><li>• Marquage des colis avec indication du poids (de façon très lisible), numéro du colis, port de destination, identification du destinataire.</li><li>• Emballage suffisant pour protéger la marchandise durant le transport et les manutentions portuaires.</li><li>• Calage et arrimage à l'intérieur des conteneurs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Émission du connaissement.</li><li>• Mise en état de navigabilité (1) du navire, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter.</li><li>• Prise en charge de la marchandise.</li><li>• Chargement et opérations de calage, arrimage à bord, puis transport, de façon appropriée.</li><li>• Transbordement en cas d'empêchement de poursuivre le voyage.</li><li>• Avis d'arrivée au destinataire de la marchandise et déchargement.</li><li>• Livraison de la marchandise.</li></ul>

**Source:** Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P38

La déclaration écrite par le chargeur des marchandises transportées est importante. En cas d'erreur involontaire ou intentionnelle, le transporteur sera à même d'exonérer sa responsabilité en cas d'incidents (l'expédition de marchandises dangereuses fait l'objet de nombreuses conventions non relevées dans le cadre de cet ouvrage ; consultez sur ce sujet Lamy, tome 3).

Cette déclaration écrite peut prendre la forme d'une liste de colisage décrivant la totalité de l'expédition.

La prise en charge de l'expédition peut être attestée par un billet de bord mate's receipt. Elle détermine le point de départ de la responsabilité du transporteur. Celle-ci s'éteint lors de la remise de la marchandise au destinataire ou au porteur du connaissement.

### 1.1.2 Transport aérien

Le transport aérien bénéficie d'un développement accru depuis les

## Chapitre 02 : le transport international

---

Lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

### 1.1.2.1 Organisation et structure du transport aérien

Le transport aérien est régi par la Convention de Varsovie de 1929 modifiée par le Protocole de La Haye 1955.

Les marchandises sont transportées par appareils mixtes (marchandises ou passagers) et tout cargo, en l'état (masses indivisibles, colis exceptionnels) ou en ULD

(Unit Load Devices), palettes ou conteneurs.

L'expéditeur peut choisir le groupage assuré par des agents de fret ce qui permet d'accéder à des tarifs plus avantageux ou s'adresser directement aux compagnies aériennes.<sup>1</sup>

### 1.1.2.2 Caractéristiques du transport aérien :

Les appareils mixtes (passagers et marchandises) et les cargos compagnies aériennes représentent une capacité de fret considérable la rapidité est évidemment l'avantage le plus apprécié de l'avion, mais il faut également citer le gain financier et de stockage qui résulte de cet (rapidité). Le faible niveau de risque pour la marchandise diminue beaucoup les frais d'emballage et d'assurance.<sup>2</sup>

### 1.1.2.3 La Lettre de Transport Aérien (LTA)

C'est l'agent de fret qui émet ce document ou la compagnie aérienne pour les expéditions exclusives. Le numéro de vol atteste de l'expédition de la marchandise. La LTA fait par ailleurs apparaître les taxes spécifiques comme les taxes d'émission et les taxes de sécurisation du fret.<sup>3</sup>

Dans le cadre du groupage, une LTA mère, Master Air Way Bill, est établie entre la compagnie et le groupeur pour la totalité de l'envoi. Chaque expéditeur reçoit une LTA fille,

House Air Way Bill, émise par le groupeur et reprenant le numéro de la LTA mère.

CAND

Dans la pratique, les compagnies aériennes vérifient les poids, cimentions et l'état apparent

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini commerce international ,2<sup>ème</sup> édition, Dunod,paris, 2008, P112

<sup>2</sup> Chaouki ;Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p34

<sup>3</sup> Hubert Martini, Techniques du commerce international, Dunod, paris,2017 ,81

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

Des marchandises qui engagent leur responsabilité. Elles refusent de fait tous les colis apparemment endommagés. Il est donc très rare d'avoir des réserves au départ portées sur une LTA.

La LTA n'est pas négociable et ne se transmet pas par endos. Dans le cadre d'un crédit documentaire, le transitaire exigera une lettre de cession bancaire » ou « bon de cession bancaire pour délivrer la marchandise entre les mains du destinataire. Il est à noter que même en France, l'endossement de LTA peut être observé malgré le caractère non négociable (non en classable de la LTA). LTA neutre Ne porte pas les coordonnées du transporteur

LTA compagnie aérienne :

Coordonnées du transporteur aérien qui émet le document

LTA de groupage Coordonnées de l'agent de fret

(Commissionnaire de transport)

### **1.1.2.4 Tarification du fret aérien**

La plupart des marchandises expédiées par la voie aérienne font l'objet de groupage et sont remises sous forme d'ULD

(Unités de chargement) par les groupeurs aux compagnies de transport. Les autres expéditions se font en exclusivité au tarif général cargo.

## Chapitre 02 : le transport international

---

**Tableau 2:** Tarification du fret aérien

Tarification du Fret aérien	Observations
Tarif général	Tarif proposé par les compagnies par tranches de poids dégressives, au kg de marchandise transportée Application du rapport poids-volume de 1T pour 6 m3. Le calcul est le suivant : on divise le volume global de l'envoi par 6 pour obtenir le poids théorique. On retient le poids le plus élevé, soit le poids théorique Soit le poids réel pour appliquer le tarif Application de la règle du « payant-pour» qui permet au chargeur de payer pour une tranche de poids supérieure et de bénéficier de la dégressivité du tarif.
Groupage	Les groupeurs sont en mesure de négocier auprès des compagnies, des tarifs plus avantageux dont ils font bénéficier leur client. Les règles précédentes s'appliquent.
Tarification Des ULD	Ce sont les tarifs dont bénéficient le plus souvent les groupeurs auprès des compagnies, lorsqu'ils remettent des unités de chargement complètes Un forfait de base correspond à un poids forfaitaire, les kilos supplémentaires sont taxés en plus.

**Source :** Ghislaine Legrand, Hubert Martini clé petit import-export, Dunod, Paris, 2009, p 13

Des intégrateurs proposent également des prestations de fret express sur toutes les destinations qui font l'objet de tarifs et de procédures de dédouanement spécifiques. Il s'agit pour l'essentiel de documents, d'échantillons ou de marchandises de très grande valeur mais de faible poids.<sup>1</sup>

### 1.1.2.5 Le contrat de transport aérien

Depuis 2002, la sûreté du fret aérien a fait l'objet d'un nouveau dispositif qui revêt un caractère de sûreté nationale.

## Chapitre 02 : le transport international

---

L'agent habilité est un opérateur de fret aérien ayant reçu un agrément de l'état et qui sécurise les expéditions reçues des chargeurs pour les remettre aux transporteurs aériens.

Le chargeur connu a reçu de l'état un agrément pour pouvoir sécuriser une expédition avant sa remise à l'agent de fret. Ce statut concerne les entreprises dont les envois ne peuvent être sécurisés par des moyens classiques après remise à un agent habilité (dimensions par exemple, opacité aux rayons X ou grandes quantités). Dans ce cas, il remettra l'expédition accompagnée d'un état descriptif et d'un certificat de sûreté.<sup>1</sup>

### 1.1.2.6 Le contrat de transport aérien<sup>2</sup>

Obligations du chargeur	Obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none"><li>– Prévoir un emballage adapté.</li><li>– Marquage des colis.</li><li>– Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue.</li><li>– Émettre la LTA (1) : responsabilité des renseignements Fournis dans la lettre d'instructions fournie par la compagnie aérienne.</li><li>– Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Charger la marchandise.</li><li>– Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais contractuels, ou à défaut, dans des délais « raisonnables ».</li><li>– Décharger la marchandise.</li><li>– Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA.</li></ul>

**Tableau 3:** Les obligations des parties de transport aérien

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P46.

Le développement actuel des services domicile/domicile pour les envois express fait intervenir de plus en plus souvent des intégrateurs (exemple : TNT Express World wide, DHL)

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P46.

## Chapitre 02 : le transport international

---

dont le statut est comparable à celui d'un commissionnaire de transport. Ils agissent en leur nom propre et proposent à leur clientèle un double réseau aérien et terrestre garantissant la sécurité des délais dans le monde entier. Les tarifs sont particulièrement adaptés aux envois urgents, inférieurs à 100 kg.<sup>1</sup>

### 1.1.3 Transport terrestre

Le transport terrestre est un mode de transport essentiel pour le déplacement des personnes et des marchandises à l'intérieur d'un pays ou d'une région. Il comprend le transport routier, ferroviaire et fluvial, et offre une grande flexibilité et une grande capacité de transport pour répondre aux différentes exigences logistiques.

La Convention CMR ou Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route (CMR) signée le 19 mai 1956 à Genève.

Elle s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties ; à l'exclusion du transport des marchandises dangereuses, des transports funéraires, des transports de déménagement, ou des transports effectués en vertu des conventions postales internationales.

La Convention TIR (Transit International Routier) ou Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR signée à Genève le 14 novembre 1975.

Elle s'applique aux transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre partie contractante, ou de la même partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs dûment scellés, à condition

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P46.

## Chapitre 02 : le transport international

---

qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route ; sous la garantie d'associations agréées.<sup>1</sup>

### 1.1.3.1 Les caractéristiques et techniques de transport routier

Le transport routier occupe actuellement une importante place dans les Transports continentaux, mais aussi à l'occasion du pré et post-acheminement des marchandises, en cas de transport aérien ou maritime. Le transport par où se présente l'avantage de pouvoir réaliser des expéditions porte à porte, Le transport international et sans rupture de charge, ce qui le rend préférable au transport ferroviaire délais et la sécurisé de la marchandise varient selon le soute des pays traversés.<sup>2</sup>

### 1.1.3.2 La tarification de transport routier

Le principe général est celui de la libre négociation des tarifs. Les transporteurs proposent des prix en fonction de zones de départ et d'arrivée, de la distance à parcourir, du poids de la marchandise et de son volume.

Le rapport poids-volume est 1 tonne pour 3 m<sup>3</sup>. Ainsi le poids minimum à considérer ne peut être inférieur au produit du nombre de mètre-cube par 330 kg.

Lorsque l'envoi occupe le véhicule sur une longueur déterminée, le poids taxable ne peut être inférieur au produit de cette longueur par 1 790 kg (rapport poids/mètre linéaire).

Il est possible d'appliquer, comme pour le transport aérien, la règle du « payant-pour ».

L'importance et la régularité des envois permettent bien souvent aux chargeurs d'obtenir des tarifs avantageux. Certaines relations sont concernées par des tarifs bilatéraux (relations concernées : envois de plus de 5 tonnes à plus de 50 kilomètres, entre la France et l'Italie, l'Allemagne, le Benelux) qui peuvent être obligatoires ou de référence. Ces tarifs sont assez peu utilisés. Il est toujours possible d'y déroger. Enfin, la tarification tient compte des différents

---

<sup>1</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Reglementation-transport-routier.htm> consulter 01/05/2023 13 /05/2023

<sup>2</sup> Chaouki Bourri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p31

## Chapitre 02 : le transport international

---

services proposés (messagerie ou envois en camions complets, envois express, délais garantis) et des frais annexes.<sup>1</sup>

### 1.1.3.3 Contrat de transport routier

**Tableau 4:** Le contrat de transport fait naître les obligations suivantes:

Obligations de l'expéditeur	Obligations du transporteur
<ul style="list-style-type: none"><li>– Emballer et étiqueter la marchandise.</li><li>– Respecter les réglementations diverses (Marchandises dangereuses par exemple).</li><li>– Remettre dans les délais convenus la marchandise.</li><li>– Informer le transporteur des particularités de la marchandise.</li><li>– Procéder au chargement pour les envois de plus de 3 tonnes.</li><li>– Veiller à la rédaction du document de transport international.</li></ul> Acquitter le prix du transport en « port payé ».	<ul style="list-style-type: none"><li>– Prendre en charge la marchandise après vérification du nombre de colis et de l'état apparent (Masse et contenu si le chargeur le demande).</li><li>– Livrer la marchandise au destinataire au lieu prévu.</li><li>– Assurer le chargement pour les envois de moins de 3 tonnes (messagerie).</li><li>– Émettre le document de transport, pour le compte de l'exportateur.</li><li>– Régulariser les opérations de transit.</li></ul>

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, paris, 2008, P52.

### Lettre de voiture (CMR):

Le document de transport émis dans le cadre d'un transport international est une lettre de voiture

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, paris, 2008, P46

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

CMR (voir document ci-contre). Il est signé par le transporteur et l'expéditeur et est établi en au moins trois exemplaires originaux.

Les transports soumis à un tarif bilatéral doivent être accompagnés de la feuille de route CEE, émise par le transporteur.<sup>1</sup>

### **1.1.4 Transport ferroviaire**

#### **1.1.4.1 Les caractéristiques du transport ferroviaire**

En faisant des efforts importants sur la diversité de l'offre et la qualité du service, notamment le raccourcissement et respect des délais. Cela rend le trafic ferroviaire particulièrement recommandé sur les longues distances, lorsque les trafics sont lourds, réguliers, ce qui est le cas des produits de la grande industrie.<sup>2</sup>

#### **1.1.4.2 La tarification du transport ferroviaire**

S'obtient en additionnant les coûts de transport propre à chaque réseau national emprunté, calculés à partir de règles de tarification particulières à chaque pays traversé.

Des tarifs bilatéraux entre la SNCF et ses principaux homologues étrangers se sont développés.

Ces tarifs négociables définissent le coût complet du transport en fonction de la classe de marchandise, de sa masse, de la distance, de la catégorie de wagon.

Tarif CECA, Tarifs multilatéraux, déterminent le coût complet de bout en bout pour un acheminement sur plus de deux pays par type spécifique de marchandise.<sup>3</sup>

#### **1.1.4.3 Le contrat de transport ferroviaire**

Le contrat est conclu lorsque le chemin de fer a accepté la marchandise et apposé le timbre de la gare expéditrice sur la lettre de voiture internationale.

---

<sup>1</sup> Ibid, p52.

<sup>2</sup> Chaouki Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p33

<sup>3</sup> Thierry Jouan, Techniques et Management des opération commerce international, p 40

## Chapitre 02 : le transport international

---

La conclusion du contrat ne crée pas d'obligations particulières à la charge de l'expéditeur si ce n'est la fourniture d'un emballage adéquat et le chargement des marchandises pour les envois de plus de 3 tonnes.

Par contre, les obligations du chemin de fer sont distinctes pour les envois de détail et pour les envois complets.

**Tableau 5:** les envois de détail et pour les envois complets.

Envois Complet	Envois de détail
Obligation de transporter, mais avec la possibilité pour le chemin de fer, de concentrer le trafic International sur les réseaux les plus demandés. En conséquence, l'expéditeur n'a pas forcément le Choix de l'itinéraire.	L'obligation de transporter n'existe plus. Les envois peuvent par contre faire l'objet de Groupages.

**Source:** Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P56.

La convention CIM fixe des délais maxima (24 heures par fraction indivisible de 200 km pour les envois de détail, de 400 km pour les wagons complets ; ces temps de transport s'ajoutent au délai d'expédition, respectivement 24 et 12 heures) susceptibles de prolongation pour les formalités douanières, les vérifications, etc.

Sur certaines destinations, l'expéditeur peut obtenir un délai garanti.

### 1.1.4.4 La lettre de voiture internationale (LVI)

Est établie sur un formulaire rempli pour partie par l'expéditeur, pour partie par le chemin de fer (cf. exemplaire ci-contre).

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

L'original est remis au destinataire de l'envoi. Il ne mentionne qu'un seul expéditeur et qu'un seul destinataire. L'expéditeur est responsable du défaut ou de l'inexactitude des mentions.<sup>1</sup>

### **Section 02 : la douane**

#### **2.1 La douane**

Est l'organisation chargée du contrôle des frontières d'un pays. Elle régule l'entrée et la sortie des personnes et des marchandises.

La protection du territoire constitue la principale mission de la douane. Dans le détail, son activité peut varier d'un pays à l'autre.

#### **2.2 Les missions des douanes**

Les activités de la douane s'intègrent de plus en plus dans le contexte européen. Trois missions essentielles peuvent être recensées : protéger l'espace national et européen, recouvrer les recettes et soutenir l'activité économique.

##### **2.2.1 Une mission de protection**

Elle consiste à :

- lutter contre les trafics illicites (drogue, blanchiment d'argent, criminalité organisée, etc.);
- contribuer à la sécurité publique (lutte contre l'immigration clandestine, garantie de la sûreté aérienne et portuaire, lutte contre les trafics d'armes et de matériel de haute technologie, etc.);
- protéger les entreprises et l'emploi (saisie des contrefaçons, recherche du travail clandestin, etc.);
- protéger les consommateurs (sécurité alimentaire par l'application de réglementations sanitaires et phytosanitaires, santé publique par la surveillance des flux de médicaments, contrôle des normes techniques, etc.);

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P46

## Chapitre 02 : le transport international

---

- protéger l'environnement (lutte contre les trafics d'animaux ou de végétaux ; détection de pollutions ; etc.) ;

- préserver le patrimoine culturel (lutte contre les trafics de biens culturels); assurer la police fiscale et la protection en mer (contrôle de la réglementation applicable à la navigation de commerce, de pêche ou de plaisance, sauvetages, etc.).<sup>1</sup>

### 2.2.2 Une mission fiscale

Son objectif est de garantir le recouvrement de toutes les impositions, à la réglementation communautaire et nationale. La douane perçoit une part importante des recettes fiscales brutes du pays (environ 15 %).

Ses principales perceptions sont, approximativement : la taxe intérieure sur les produits pétroliers (40%) ; la TVA (30 %) ; le droit de consommation sur les tabacs (15 %) ; le droit sur les alcools (5 %).

### 2.2.3 Missions économiques de la douane

- ✓ Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant la circulation transfrontalière des marchandises ;
- ✓ Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses ;
- ✓ Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet ;
- ✓ Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- ✓ Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et de promotion de la production nationale ;
- ✓ Assister et conseiller les entreprises économiques en mettant à leur disposition l'expertise et les facilitations offertes par la législation douanière ;
- ✓ Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable (mission d'aide à la prise de décision) ;

---

<sup>1</sup> Jean Belotti ,TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES , 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert , Paris , 2015 , p 97

## Chapitre 02 : le transport international

---

- ✓ Contrôler l'authenticité de l'origine ? des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences commerciales et tarifaires sont conclues avec un pays ;
- ✓ Appliquer les mesures de prohibitions édictées tant à l'importation qu'à l'exportation aussi bien à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs pays (mission de protection) ;
- ✓ Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.<sup>1</sup>

### 2.3 La déclaration de détail

Dès qu'elle est reconnue recevable par les services des douanes, elle est enregistrée, ce qui a pour effet de lier le déclarant vis-à-vis de l'administration !

#### 2.3.1 Généralités

Cette déclaration assigne un statut juridique précis (appelé « régime douanier ») aux marchandises à destination ou en provenance d'un pays hors de l'Union européenne. On notera que, dans certains cas, cette déclaration de détail peut être remplacée par une déclaration verbale (cas des voyageurs) ou une simple facture commerciale.

Par ailleurs, conformément aux procédures simplifiées - permettant l'accélération et la facilitation des opérations - elle peut être remplacée par une déclaration sommaire', en respectant les délais de transmission.

Le déclarant est responsable de l'exactitude des déclarations fournies, notamment de tous les éléments de droit qui serviront à établir la taxation, à savoir : espèce tarifaire, l'origine et la valeur des marchandises.

Dans le cas où l'importateur n'est pas en mesure de remplir complètement la déclaration au moment du dédouanement, il peut cependant disposer de la marchandise en utilisant la procédure dite du D48 ». Pour ce faire, il doit s'engager à fournir les documents manquants dans un délai

---

<sup>1</sup> <https://douane.gov.dz/spip.php?article38> 15/03/2023 15 :34

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

d'un mois, après lequel la douane percevra le montant des droits et taxes et des pénalités éventuellement exigibles. <sup>1</sup>

La déclaration en détail est définie comme étant un acte juridique par lequel une personne (physique ou morale) procède à déclarer sa marchandise en précisant les énonciations et les informations permettant l'identification de cette marchandise notamment en matière la valeur, espèce tarifaire, la quantité et l'origine. Aussi elle constitue un engagement de son signataire par lequel assume la responsabilité sur l'exactitude de ces énonciations et informations et le paiement de droits et taxes après leur liquidation lorsqu'il s'agit des marchandises déclarées sous le régime de mise à la consommation quel que soit sa nature.

A cet effet, le CDA dans ses articles 75 à 89 bis accorde certaines facilitations liées à la déclaration en détail et que peuvent être résumées comme suit :

### **2.3.2 Les éléments de déclaration de détail**

#### **2.3.2.1 L'espèce tarifaire**

Correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés.

C'est le libellé sous lequel figure la marchandise dans le tarif douanier commun (TDC) et auquel correspond un n° de nomenclature.

L'information est importante car, à l'importation, elle conditionne le taux des droits de douane, les mesures de contrôle du commerce extérieur (contingents, licences), l'application des normes, des règles sanitaires tiars et phytosanitaires, etc. A l'exportation, elle détermine les formalités de la Destination finale.<sup>2</sup>

#### **2.3.2.2 Origine et provenance des marchandises**

Art 14 – (modifié par l'article 2 de la loi n°98-10 du 22 août 1998 et par l'article 4 de la loi n° 17-04 du 16 février 2017)

---

<sup>1</sup> Jean Belotti ,TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES , 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert , Paris , 2015 , p 97 , P 74- 75

<sup>2</sup>

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

Sauf application des dispositions particulières visant des règles d'origine préférentielle prévues par les conventions ou les accords commerciaux tarifaires internationaux, conclus entre l'Algérie et un pays, un groupe de pays, une union douanière ou un territoire douanier, le pays d'origine d'une marchandise est le pays où elle a été entièrement obtenue ou a subi une transformation substantielle. Page<sup>1</sup> 10

### **2.3.2.3 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 cautions dans le cadre des régimes douaniers, et déterminera l'application éventuelle de mesures de contrôle du commerce extérieur.

Depuis le 1er janvier 99, les entreprises peuvent faire leur déclaration en euros et faire apparaître toutes les valeurs en euros : valeur facture, valeur en douane et calcul de la liquidation douanière

### **2.3.2.4 La valeur en douane à l'exportation**

La valeur en douane à l'exportation est appréciée hors taxes, au point de sortie du territoire national, majoré le cas échéant, des frais de transport jusqu'à la frontière.

Concrètement, la valeur en douane variera en fonction du mode de transport utilisé : page 66

### **2.3.2.5 La valeur en douane à l'importation**

Elle résulte du règlement communautaire 1224/80 et des articles 26 à 36 du Code des douanes.

Le territoire douanier considéré est celui des quinze États membres de l'Union européenne.

La valeur en douane est appréciée au lieu d'introduction dans l'UE. Elle résulte dans la majorité des cas, de la valeur transactionnelle (montant de la facture du fournisseur) à laquelle on ajoute ou on retranche certains éléments.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Code de douane page 10

<sup>2</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, p66

## Chapitre 02 : le transport international

---

### 2.3.3 Pourquoi la déclaration en détail ?

L'établissement de la déclaration en détail est l'acte par lequel on assigne un régime douanier aux marchandises.

### 2.3.4 Comment est établit une déclaration en détail ?

La déclaration en détail est établie sur un formulaire conforme au modèle conservé à la direction générale des douanes, il est unique à toutes les opérations effectuées en douane quel que soit le régime douanier assigné aux marchandises déclarées (voir ci-joint contenu de la déclaration en détail).

La déclaration est déposée en cinq exemplaires :

- ✓ Le premier exemplaire est intitulé « exemplaire douane » ;
- ✓ Le deuxième exemplaire est intitulé « exemplaire déclarant » ;
- ✓ Le troisième exemplaire « exemplaire banque » ;
- ✓ Le quatrième « exemplaire statique » ;
- ✓ Le cinquième exemplaire est intitulé « exemplaire retour », établi lorsque l'opération fait l'objet d'un régime suspensif.<sup>1</sup>

## 2.4 Les régimes douaniers

Les régimes douaniers économiques permettent le stockage, la transformation, l'utilisation ou la circulation de marchandises en suspension des droits de douane, des taxes intérieures de consommation ainsi que tous autres droits et taxes et mesures de prohibition de caractère économique dont elles sont passibles.

Art 129 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998) page 86

t 115 bis - (institué par l'article 8 de la loi n°98-10 du 22 août 1998) page 79 code douanières

Les régimes douaniers économiques comprennent :

— le transit ;

---

<sup>1</sup> <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article66> consulter 04/05/2023 14 :36

## Chapitre 02 : le transport international

---

- les entrepôts de douane ;
- l'admission temporaire ;
- le réapprovisionnement en franchise ;
- l'usine exercée ;
- l'exportation temporaire.

Art 129 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998) page 82

### 2.4.1 Le transit

Art 125 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998 et l'article 61 de la loi n°17\_04 du 16 février 2017) page 91

Transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier de la circonscription de compétence d'un même bureau ou d'un bureau de douane à un autre bureau de douane par voie terrestre ou aérien en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique .

### 2.4.2 L'entrepôt des douanes

L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasiner des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibitions à caractère économique.

Il existe trois (03) catégories d'entrepôts de douane :

- l'entrepôt public ;
- l'entrepôt privé ;
- l'entrepôt industriel.

Art 139 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998) page 91

#### 2.4.2.1 L'entrepôt public

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage des marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues par application des dispositions de l'article 116 du présent code.

Toutefois, l'entrepôt public est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises :

- dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptible d'altérer la qualité des autres marchandises ;
- dont la conservation exige des installations spéciales.

### **2.4.2.2 L'entrepôt privé**

Le ministère des finances peut autoriser par arrêté ministériel des particuliers à avoir des entrepôts privés, pour stocker leurs marchandises en vue de leurs utilisations ou transformations. Les marchandises admises en déclaration entrepôt privé peuvent rester deux ans dans l'entrepôt.<sup>1</sup>

### **2.4.2.3 L'entrepôt spécial**

L'entrepôt spécial est destiné au stockage des marchandises dont la présence dans un entrepôt public est un danger pour les autres marchandises, ou dans le cas des marchandises qui exigent installations spéciales de conservation (exemple : entrepôt frigorifiques).

### **2.4.2.4 L'entrepôt industriel**

(Modifiée par l'article 74 de la loi n°17-04 du 16 février 2017)

Art 160 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998)

Les entrepôts industriels sont des établissements placés sous le contrôle de l'administration des douanes, où les entreprises sont autorisées à procéder à la mise en œuvre de marchandises destinées à la production pour l'exportation, en suspension des droits et taxes dont celles-ci sont passibles.

Art 174 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998) page 100

---

<sup>1</sup> Chaouki Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik ,2000 ,p223

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

### **2.4.3 Admission temporaire**

On entend par « admission temporaire », le régime douanier qui permet l'admission dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes, sans application des prohibitions à caractère économique, de marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé :

a) soit en l'état, sans avoir subi de modifications, exception faite de la dépréciation normale des marchandises par suite de l'usage qui en est fait ;

b) soit après y avoir subi, dans le cadre du perfectionnement actif, une transformation, une ouvraison, un complément de main-d'œuvre ou une réparation.

Art 165 - (modifié et complété par l'article 8 de la loi n° 98-10 du 22 août 1998).

### **2.4.4 Les usines exercées**

Le régime douanier des usines exercées est réservé aux établissements et aux entreprises qui procèdent sous contrôle douanier :

a) A l'extraction, la collecte et au transport des huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, des gaz de pétrole et des hydrocarbures liquides ou gazeux ;

b) Au traitement et au raffinage des huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, de gaz de pétrole et des autres hydrocarbures gazeux pour obtenir des produits pétroliers et assimilés passibles de droits intérieurs de consommation et de toutes autres taxes ou redevances ;

c) à la liquéfaction des hydrocarbures gazeux ;

d) à la production de produits pétroliers et assimilés passibles de droits intérieurs de consommation et de toutes autres taxes ou redevances ;

e) à la production et la fabrication de produits chimiques et assimilés, dérivés du pétrole ;

f) à la fabrication connexe d'autres produits dont la liste est fixée par voie réglementaire.

g) à la mise en œuvre ou à l'utilisation des marchandises qui bénéficient d'un régime douanier ou fiscal particulier.

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

(Modifiée par article 83 de la loi n°17-04 du 16 février 2017)

Art 186 - (modifié et complété par article 8 de la loi n°98-10 du 22 août 1998)

- Par « réapprovisionnement en franchise » on entend le régime douanier qui permet d'importer, en franchise des droits et taxes à l'importation, les marchandises équivalentes par leur espèce, leur qualité et leurs caractéristiques techniques à celles qui, prises sur le marché intérieur, ont été utilisées pour obtenir des produits préalablement exportés à titre définitif.

### **2.4.5 L'exportation temporaire**

C'est un régime douanier qui permet d'exporter temporairement des marchandises qui se trouvent sur le territoire douanier en vue d'une prestation, d'un emploi, d'une ouvraison, d'une transformation, d'une réparation ou d'une exposition dans une foire ou autre manifestation analogue.

La personne, qui exporte temporairement les marchandises, doit déposer une demande préalable auprès de l'administration des douanes, précisant la nature de l'usage, de l'ouvraison ou de la transformation que ces marchandises doivent subir à l'étranger.

### **2.4.6 Le DRAW-BACK**

Le DRAW-BACK permet lors de l'exportation de marchandises, d'obtenir le remboursement total ou partiel des droits et taxes à l'importation qui ont frappé, soit ces marchandises, soit les produits contenus dans les marchandises exportées ou consommées au cours de leurs productions.

### **2.4.7 Le régime des magasins centraux d'approvisionnement :**

Ce régime permet le stockage, sous surveillance douanière et en suspension des droits et taxes, des marchandises appartenant à des fournisseurs étrangers liés à un opérateur public national par contrat de création de magasins d'approvisionnement

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

### **2.5 Les procédures douanières**

#### **2.5.1 La procédure manuelle ou informatisée**

La procédure informatisée représente plus de la moitié des opérations. Elle permet au déclarant de saisir sur un terminal d'ordinateur, le contenu de sa déclaration, au moyen d'un « état de codage ».

Le système effectue un certain nombre de contrôle puis affiche le « devis » de l'opération :

Montant des droits à acquitter, documents à produire. En se connectant directement sur Prodoune avec login et mot de passe, l'entreprise effectue ses déclarations en ligne et de façon tout à fait sécurisée.

Le déclarant validera ensuite la déclaration, ce qui équivaut à son enregistrement. La déclaration est alors datée et affectée d'un contrôle douanier : contrôle physique de la marchandise (circuit 1), contrôle des documents (circuit 2), ou édition du bon à enlever (BAE) (circuit3).

#### **2.5.2 Les procédures simplifiées de dédouanement**

Environ 48 % des dédouanements utilisent des procédures simplifiées, placées sous convention avec la douane.

##### **2.5.2.1 La procédure de déclaration simplifiée (PDS)**

Depuis 1993, la douane propose des modalités de dédouanement accéléré pour les entreprises dont le trafic international est connu et bien identifié. La procédure simplifiée bureau a le grand intérêt de permettre – à l'exportation comme à l'importation de disposer des - marchandises, pour les expédier ou les utiliser, avant d'effectuer l'ensemble des formalités. Elle se déroule en trois temps :

-Le déclarant dépose au bureau de douane une déclaration préalable de forme sommaire (titre de transport, facture commerciale, etc.) avant l'arrivée (ou le départ) des marchandises.

Le chargement est ensuite présenté au bureau de douane, qui procède à d'éventuelles vérifications. Les marchandises sont libérées.

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

- Une déclaration de régularisation est remise ultérieurement, soit au coup par coup, soit pour l'ensemble des opérations réalisées sur une période déterminée (on parle alors de "récap"). Cette procédure évite donc de faire stationner les marchandises en attente de leur dédouanement; ce qui est précieux pour des denrées périssables, les médicaments, les pièces détachées, etc.<sup>1</sup>

### **2.5.2.2 La procédure de dédouanement à domicile (PDD)**

Elle permet de réaliser les opérations de dédouanement dans les locaux de l'entreprise 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sans information préalable du service des douanes sauf :

- pour les marchandises placées sous scellés à l'importation ;
- pour les marchandises sensibles à l'exportation, ou les marchandises placées sous régime économique.

Les déclarations, sous forme de DAU incomplet sont simplifiées (DIS et DAS). La régularisation intervient ensuite sous forme de déclaration complémentaire globale (DCG).

### **2.5.3 La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU)**

Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites (filiales et même, partenaires indépendants) peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique. L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées des marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales. Cette approche suppose :

- un accès en temps réel aux différentes informations (comptabilité matière par exemple) ;
- un représentant mandaté sur chaque site ;

---

<sup>1</sup> Catherine. TEULE-MARTIN, « La Douane, Instrument de la stratégie internationale », ECONOMICA, 1995, p95

## Chapitre 02 : le transport international

---

– une convention unique élaborée par tous les bureaux concernés.

Le bureau de domiciliation unique (PDU) est responsable de la centralisation des formalités et de la gestion des différentes opérations : liquidation douanière, gestion, suivi de la comptabilité matière, demande de contingents tarifaires notamment.<sup>1</sup>

De plus, les entreprises industrielles ou commerciales effectuant des opérations dans d'autres pays membres de l'UE ont la possibilité de demander cette domiciliation unique en France : procédure de domiciliation unique communautaire, PDUC. Cette possibilité est valable aussi pour les entreprises d'autres pays membres sous réserve qu'ils se fassent représenter en France.

Toutefois, le paiement de la TVA et des autres taxes fiscales s'effectue toujours dans chaque état membre.

### 2.5.3.1 La procédure de dédouanement express (PDE)

La PDE permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Elle peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numériques de l'entreprise). Elle impose à l'opérateur de mettre en place un crédit d'enlèvement et d'être titulaire de la PDS ou de la PDD.

D'autres procédures utilisées moins fréquemment permettent le traitement différencié des produits stratégiques (armes, munitions, matériel de guerre, explosifs...) et l'exportation des grands ensembles industriels.

## 2.6 Les modalités de paiement

En principe, la dette douanière<sup>1</sup> est exigible dès l'enlèvement de la marchandise. Cependant deux facilités sont offertes au redevable qui peuvent être cumulées :

### 2.6.1 Le crédit de droits

Permet de différer le paiement de quatre mois. Les droits et taxes seront majorés d'un taux d'intérêt lié au taux d'escompte de la Banque de France et d'une remise spéciale.

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, p80

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

L'importateur doit être cautionné. Le paiement s'effectue sous la forme de billets à ordre payables à l'échéance ;

### **2.6.2 Le crédit d'enlèvement**

Permet au redevable de retirer sa marchandise au fur et à mesure des vérifications sans qu'il ait à s'acquitter au coup par coup de sa dette. Le montant de la liquidation est inscrite sur un registre et l'importateur s'engage à régler dans un délai de 30 jours à compter de cette inscription. Il doit aussi mettre en place une soumission cautionnée et payer une remise de 1 pour 1 000 de la somme due.<sup>1</sup>

### **Conclusion**

Le transport joue un rôle primordial dans les opérations économiques de l'État, car son contrôle permet aux exportateurs et importateurs de choisir leurs partenaires pour assurer la livraison

---

<sup>1</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, 2008, P46

## **Chapitre 02 : le transport international**

---

des marchandises selon les conditions stipulées dans le contrat et le mode de transport des matériaux.

La douane joue un rôle indispensable dans le commerce international tant qu'elle met en œuvre des opérations de traitement accéléré, ainsi qu'une gestion efficace qui comprend la collecte des recettes, le respect des lois locales, la sécurité et la protection des communautés.

Le niveau d'efficacité du système douanier a un impact significatif sur la compétitivité économique d'un pays, la croissance du commerce international et le développement du marché mondial

**Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au  
sein de NAFTAL SPA**

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

### **Introduction**

Le gaz domestique est désormais entré dans les habitudes de consommation des ménages algériens notamment en milieu urbain. Ceci a comme conséquence l'importance stratégique désormais incontestable du marché des GPL.

Les entreprises du secteur de l'énergie doivent déployer des efforts pour s'adapter à leur environnement, comme c'elles de tout autre secteur. Seules les entreprises qui pourront mettre en place des dispositifs de gestion des flux d'informations seront capables d'anticiper les changements de comportement des acteurs de l'environnement, prévoir les tendances d'évolution, détecter et comprendre les innovations technologiques et prendre les bonnes décisions. Les données augmentent à une vitesse fulgurante et posent désormais des problèmes à l'entreprise pour l'obtention de l'information utile et pertinente. Les techniques et les outils de l'information et de la communication se multiplient sans cesse. Le numérique prend une ampleur jamais égalée et les moyens informatiques deviennent indispensables pour tout traitement de l'information.

NAFTAL, filiale du Groupe SONATRACH, entreprise publique de distribution et de commercialisation des produits pétroliers sur le marché national c'est-à-dire jouant un rôle d'intermédiaire entre les raffineurs et les utilisateurs

Aujourd'hui NAFTAL se targue de sa position de leader sur le marché national de la distribution des produits pétroliers mais le risque de voir ses parts de marché s'effriter peu à peu est présent fortement compte tenu du nombre de concurrents actuels et potentiels. Cela signifie que rien n'est acquis de façon définitive dans ce marché en expansion et largement porteur.

Le transport de marchandises en Algérie est un élément essentiel de l'économie du pays. L'Algérie dispose d'un réseau de transport bien développé comprenant des routes, des chemins de fer, des ports maritimes et des aéroports.

Le transport routier est le mode de transport le plus couramment utilisé pour le transport de marchandises en Algérie. Le réseau routier est étendu et bien entretenu, reliant les principales villes et régions du pays. De nombreuses entreprises de transport privées proposent des services de transport de marchandises par camion, ce qui facilite le mouvement des biens à travers le pays

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

### Section 01 : Présentation de l'entreprise

#### 1.1 Historique

Après l'indépendance le pétrole est devenu un enjeu politique de première importance. L'Etat algérien voulant construire une industrie pétrolière et gazière a créé SONATRACH le 31 décembre 1963. A cette époque, la distribution et la commercialisation des produits pétroliers sur le marché national dépendaient entièrement des grandes sociétés internationales telles qu'ESSO, SHELL, BRITISH PETROLIUM, TOTAL.

SONATRACH est la compagnie algérienne de recherche, d'exploitation, de transport par canalisation, de transformation et de commercialisation des hydrocarbures et de leurs dérivés. Elle intervient également dans d'autres secteurs tels que la génération électrique, les énergies nouvelles et renouvelables et le dessalement d'eau de mer. Elle exerce ses métiers en Algérie et partout dans le monde où des opportunités se présentent.

SONATRACH est la première entreprise du continent africain. Elle est classée 12ème parmi les compagnies pétrolières mondiales, 2ème exportateur de GNL (*gaz naturel liquéfié*) et de GPL (*gaz de pétrole liquéfié*) et 3ème exportateur de gaz naturel. Sa production globale est de 230 millions de tep (*tonne équivalent pétrole*) en 2006. Ses activités constituent environ 30% du PNB (*produit national brut*).

A partir de 1965, les compétences de la société nationale SONATRACH ont été élargies considérablement. Le décret n° 66-292 du 22 septembre 1966 aménage les initiales qui deviennent « Société Nationale pour la Recherche, la Production, le Transport, la Transformation et la Commercialisation des Hydrocarbures ».

Durant la deuxième moitié des années 60, l'économie pétrolière mondiale a vécu de profondes transformations avec l'émergence des Etats comme acteurs de premier ordre sur la scène pétrolière mondiale. En Algérie un événement marquant allait se produire le 24 février 1971. Les pouvoirs publics ont pris la décision de nationaliser les gisements de gaz naturel et les transports terrestres (y compris les canalisations) du pétrole et du gaz se trouvant sur le territoire national ainsi que l'accroissement de la participation algérienne, relevée à 51%, dans les sociétés pétrolières françaises. Les nationalisations ont redonné à SONATRACH une nouvelle dimension. Ses responsabilités se sont accrues de manière considérable. Son rôle dans la politique pétrolière du pays devient déterminant.

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

A partir de 1971, SONATRACH est devenu l'instrument de la souveraineté de l'Etat algérien. Elle s'est attachée au fil des années à construire une base industrielle dans le domaine des hydrocarbures.

En 1982, le secteur des hydrocarbures a connu une profonde restructuration. SONATRACH société mère a donné naissance à dix-sept entreprises, elle-même ne se consacrant plus qu'à l'amont pétrolier, la liquéfaction du gaz naturel, le transport par canalisation et l'exportation des hydrocarbures.

SONATRACH est désormais régie par un statut de droit commercial, elle est devenue Société Par Actions et organisée sous la forme d'un Groupe International.

NAFTAL, société nationale de commercialisation et de distribution des produits pétroliers, filiale de SONATRACH a été créée en 1987. Sa mission essentielle consiste à distribuer et à commercialiser des produits pétroliers sur le marché national. Elle intervient en qualité d'intermédiaire entre les fournisseurs nationaux et étrangers (raffineurs, fabricants et autres producteurs) et les utilisateurs de produits pétroliers implantés essentiellement en Algérie bien que depuis l'année 2002, elle cherche à s'internationaliser en essayant de pénétrer les marchés de certains pays voisins.

La distribution consiste à s'approvisionner, stocker, vendre et acheminer le produit vers le client en vue de son utilisation. C'est ainsi que NAFTAL assume deux grandes fonctions :

- La fonction logistique qui comprend la circulation de tous les flux physiques du producteur à l'utilisateur : transport, livraison, stockage et manutention.
- La fonction commerciale qui englobe la gestion du réseau, la vente, les actions promotionnelles et la gestion de la force de vente.

Créée par le décret n° 80-101 du 6 avril 1980, l'entreprise ERDP/NAFTAL a été constituée par le transfert des structures, moyens et biens, activités et personnel détenus et gérés auparavant par SONATRACH. L'ERDP/NAFTAL est entrée en activité le 1<sup>er</sup> janvier 1982. Sa mission consistait à prendre en charge le raffinage et la distribution des produits pétroliers en Algérie. En 1987, elle a connu une autre restructuration instituée par le décret n° 87-189 du 27 août 1987 et qui s'est concrétisée par la création de deux entreprises :

- NAFTEC chargée du raffinage du pétrole ;
- NAFTAL chargée de la distribution et de la commercialisation des produits pétroliers sur le marché national.

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

Les zones GPL et compris celle d'OEB ont été organisés selon le décret n° 99-031 du 22 décembre 1999 et réaménagés avec le décret n°05-553 promulgué le 29 janvier 2000 qui a représenté la structure générale de la branche GPL.

Dès le début de janvier 2001 chacune des branches de NAFTAL, qui sont la GPL, CPL, AVM et Bitume, est devenue indépendante des autres mais toujours reliée à l'entreprise mère.

Le district GPL d'OEB est l'un des 19 districts répartis sur le territoire national sous la branche GPL.

### **1.1.1 L'activité de NAFTAL**

L'offre de NAFTAL est très diversifiée. Elle est composée de plusieurs gammes de produits et services : Les carburants « terre », Les carburants Aviation, Les carburants Marine, Les lubrifiants Les produits spéciaux, Les bitumes, Les pneumatiques et : **Les gaz Pétrole Liquéfiés – GPL** : Le GPL désignent : gaz de pétrole liquéfié pris en charge par la branche GPL de NAFTAL. Les GPL peuvent être obtenus à partir de diverses sources de traitement des hydrocarbures telles que :

Le traitement du gaz naturel ou gaz associés.

Le raffinage du pétrole.

La liquéfaction du gaz naturel.

### **1.1.2 Moyens, produits et objectifs de l'entreprise**

#### **D-1 Le potentiel de l'entreprise :**

NAFTAL est le premier distributeur de produits pétroliers en Algérie. Elle contribue à la hauteur de 51% de l'énergie finale en fournissant 10 millions de tonnes de produits pétroliers par an.

NAFTAL est dotée pour cela de moyens considérables :

Un effectif de plus de 29900 personnes dont 3000 environ exercent à titre de temporaires.

Dispose d'un parc de 3000 véhicules de distribution.

L'approvisionnement en carburant s'effectue en partie par voie ferroviaire. Il existe une entreprise mixte de transport de produits pétroliers :

- Société de Transport des Produits Energétiques (STPE) - dont le capital appartient pour 50% à NAFTAL et pour 50% à SNTF (Société Nationale de Transport Ferroviaire)

NAFTAL dispose aussi de:

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

- 42 centres enfûteurs.
- 22 dépôts et 27 magasins lubrifiants et pneumatiques.
- 48 dépôts relais de stockage GPL.
- 42 centres d'emplissage GPL d'une capacité d'enfûtage de 1,2 millions tonnes/an.
- 3 centres vrac GPL.
- 2230 véhicules de distribution et engins de manutention et de maintenance.
- 1204 camions.
- 2770 installations citerne.
- Une unité de maintenance.
- 730 Km de canalisation.

Et son réseau de distribution s'étend sur :

- 2000 stations-service.
- 7600 points de vente en butane conditionné.
- 290 revendeurs distributeurs.

### **D-2) Ressources de l'entreprise :**

#### **a) Ressource matériels :**

- Le chiffre d'affaire de l'entreprise est de 15.650.000.000 DA.
- Les moyens de production de l'entreprise sont :

Deux centres d'emplissage, le premier à Ain Beida avec capacité d'enfûtage de 24000 bouteilles par jour et le deuxième est un mini centre se trouvant à Tébessa et qui a une capacité d'enfûtage de 7000 bouteilles par jour.

- Les moyens de stockage de l'entreprise sont :

Deux centres de distributions et de stockage, un à Ain Beida, composé de 02 sphères avec une capacité de stockage de 1000 tonnes chacun pour le butane, et de 02 cylindres avec une capacité de stockage de 75 tonnes chacun pour le propane. Et un autre centre à Tébessa possédant 02 réservoirs pour butane d'une capacité de stockage de 75 tonnes chacun et un troisième pour propane capable de stocker 150 tonnes. Elle possède aussi 03 dépôt relais un à Khenchela, un à Chechar et un à Ouenza.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

- Les sources d’approvisionnement de l’entreprise sont le centre vrac de Skikda qui fournit le propane et butane à ces centres d’emplissage et celui d’ Khroub qui fournit seulement le butane vrac.
- Pour satisfaire les besoins de ses consommateurs l’entreprise dispose de plusieurs moyens de transport qu’elle exploite dans l’approvisionnement et la distribution :

**Tableau 6** : moyens de transports de NAFTAL/GPL OEB

N°	Moyens	Nombre
01	Camion de distribution des B13kg	40
02	Semi-remorqueur citerne (sirghaz et GPL/C)	02
03	Camions citernes GPL	03
04	Tracteurs routiers	29
05	Camions rigides vrac	23
06	Remorques	05
07	Grues	15
08	Camions pour service public	16

Source: DOCUMENT INTERNE de Naftal. Département distribution 2022

### **b) Ressources humaines :**

Une des principales stratégies de l’entreprise dans le domaine du développement de ses ressources humaines se base sur une formation continue de ses employés leur assurant un haut niveau de compétence et d’expertise.

**Tableau 7** : ressources humaines de NAFTAL/GPL OEB

	Ouvriers	Permanent	Temporaires
<b>Sièges</b>			
<b>NAFTAL OEB</b>		93	14
<b>Centre Ain Beida</b>		157	61
<b>Centre Tébessa</b>		121	25
<b>Dépôt d’Ouenza</b>		42	00
<b>Dépôt de Khenchla</b>		38	17

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

Dépôt de Chechar	25	20
Total	476	137

Source : DOCUMENT INTERNE de Naftal. Département ressources humaines 2022

### **D-3) Les produits de l'entreprise :**

NAFTAL/GPL OEB garantit la distribution et la vente des produits GPL dans trois wilaya : OEB, Khenchela et Tébessa.

Dans la gamme des produits GPL, NAFTAL commercialise trois produits essentiels:

#### **a) Le butane commercial**

Le butane est commercialisé sous trois forme de conditionnement :

Bouteille de 13 Kg (B13).

Bouteille de 03 Kg (B03).

Bouteille de 02 Kg (B02).

#### **b) Le propane conditionné**

Est commercialisé en :

Bouteille de 35 Kg (P35).

Bouteille de 11 Kg (P11).

#### **c)Le GPL carburant SIRGHAZ :**

Suite à une phase d'étude et d'expérimentation entamée en 1977, la décision d'introduire le GPL carburant « SIRGHAZ » est intervenue en 1983 avec l'adoption de la bicarburant et la mise en place de la réglementation liée aux conditions d'utilisation et de distribution du GPL/C.

Les proportions de Butane et de Propane mélangés pour obtenir le Sirghaz varient selon les saisons et les régions elles sont composés par 80%de propane et 20% de butane en été et par 100% de propane en hiver pour faciliter les démarrages à froid

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

**E) Les prestations de service :** NAFTAL assure aussi d'autres services tel que : Services de vidange - lavage – graissage, services de maintenance des équipements et installations (volucompteurs, cuves, citernes...), installations d'équipements de distribution.

### **F) Les objectifs de l'entreprise :**

A travers son plan de développement, NAFTAL vise un double objectif :

Poursuivre sa mission de distribution des produits pétroliers.

Améliorer sa qualité de service.

Les principales actions menées par NAFTAL portent sur :

La modernisation et la réhabilitation de ses infrastructures de stockage.

La mise en conformité de ses installations avec les normes de protection de l'environnement et de sécurité industrielle.

La modernisation et l'extension de son réseau de stations-service.

Le renouvellement de ses moyens de transport par route et de son matériel de manutention.

L'augmentation de ses capacités de transport par pipe.

La promotion de ses produits propres : GPL et essence sans plomb.

### **L'organisation de NAFTAL :**

Pour accomplir ses activités, NAFTAL dispose comme tout distributeur d'un réseau de distribution assez dense, organisé de manière à satisfaire toutes les exigences de la clientèle et géré par une Direction Générale implantée à Alger et d'Unités administratives décentralisées appelées Districts intervenant chacun dans deux à trois Wilayas de façon à couvrir l'ensemble du territoire national.

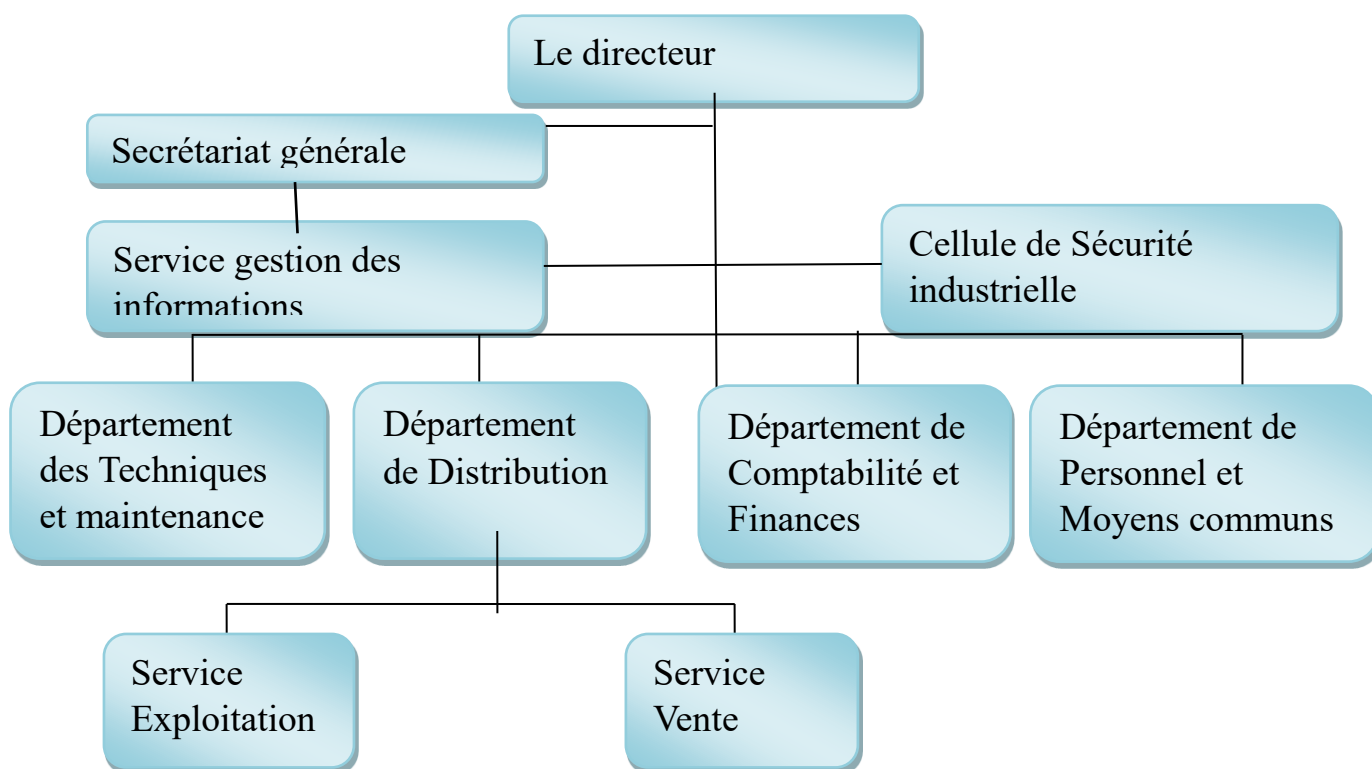
Il s'agit d'une organisation fortement hiérarchisée. Il existe 21 districts rattachés à la branche commercialisation et 19 districts relevant de la branche GPL.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

### Organisation et fonctionnement de NAFTAL

Figure 1 : organigramme de NAFTAL/GPL OEB



## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

### Section 02 : Evolution de la logistique de naftal spa

#### 2.1 Demande client par trimestres

**Tableau 8** : Demande client par trimestres 2022

	Trimestre1	Trimestre2	Trimestre3	Trimestre4	Total
Butane vrac	15201,421	12250,735	7168,334	9014,188	43634,671
Propane vrac	703,201	446,439	84,017	403,72	1637,377
Sirghaz	17491,578	18429,596	19253,449	20021,091	75195,714

**Source** : document interne de l'entreprise de Naftal.

Le tableau représente la demande client par mois pour trois produits spécifiques : Butane vrac, Propane vrac et Sirghaz. La demande est répartie en quatre trimestres de l'année. Voici une interprétation des données :

Pour le produit "Butane vrac", la demande client est de 15,201.421 unités au cours du premier trimestre, de 12,250.735 unités au cours du deuxième trimestre, de 7,168.334 unités au cours du troisième trimestre et de 9,014.188 unités au cours du quatrième trimestre. Le total de la demande pour l'ensemble de l'année s'élève à 43,634.671 unités.

Pour le produit "Propane vrac", la demande client est de 703.201 unités au cours du premier trimestre, de 446.439 unités au cours du deuxième trimestre, de 84.017 unités au cours du troisième trimestre et de 403.72 unités au cours du quatrième trimestre. Le total de la demande pour l'ensemble de l'année s'élève à 1,637.377 unités.

Pour le produit "Sirghaz", la demande client est de 17,491.578 unités au cours du premier trimestre, de 18,429.596 unités au cours du deuxième trimestre, de 19,253.449 unités au cours du

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

troisième trimestre et de 20,021.091 unités au cours du quatrième trimestre. Le total de la demande pour l'ensemble de l'année s'élève à 75,195.714 unité

On note que le produit le plus demandé chez naftal gpl est le gplc presque. Beaucoup de gens optent pour la consommation de gplc contre l'essence et le diesel, c'est la meilleure alternative pour ses multiples avantages, prix plus bas et moins de pollution.....

Pour le butane et le propane en vrac, nous avons vu la demande diminuer lorsque la température augmente et la demande augmente lorsque la température diminue, en hiver la demande est élevée et en été elle est faible.

Pour le Sirghaz , c'est exactement l'inverse en été, lorsque la demande est maximale, et inversement en hiver : plus la température est élevée, plus la demande est importante.

Ces chiffres représentent les quantités demandées par les clients pour chaque produit et trimestre. Il est possible d'analyser ces données pour déterminer les variations de la demande au fil du temps et prendre des décisions commerciales en conséquence, telles que l'ajustement de la production ou des stocks.

### 2.2 Exportation vers la Tunisie

**Tableau 9 :** Exportation vers Tunis par trimestre 2022

	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4	Total
Montant	6094381,59	4505915,03	4165779,90	5063456,29	19829532,71

**Source :** document interne de l'entreprise Naftal

**Tableau 10 :** Exportation vers Tunis par année

Année	CA	Taux
2020	17725439,54	0
2021	18356027,31	0,0355
2022	19829532,71	0,0802

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

Source : élaborée par nous même a partir des données de Naftal.

Calcul CA (HT) N-Calcul CA (HT) N-1/Calcul CA (HT) N-1

$t1=18356027,31-17725439,54/17725439,54$

$t1= 0,0355$

$t2=19829532,71-18356027,31/18356027,31$

$t2=0,0802$  Le tableau fournit les informations sur les exportations vers Tunis, ventilées par trimestre. Voici une interprétation des données :

- Au premier trimestre, le montant des exportations vers Tunis s'élève à 6 094 381,59.
- Au deuxième trimestre, le montant des exportations vers Tunis est de 4 505 915,03.
- Au troisième trimestre, le montant des exportations vers Tunis atteint 4 165 779,90.
- Au quatrième trimestre, le montant des exportations vers Tunis est de 5 063 456,29.
- Le total des exportations vers Tunis pour l'ensemble de l'année s'élève à 19 829 532,71.
- Le tableau suivant présente les chiffres d'affaires (CA) annuels et les taux correspondants :
  - En 2020, le chiffre d'affaires (CA) est de 17 725 439,54 et le taux est de 0.
  - En 2021, le chiffre d'affaires (CA) est de 18 356 027,31 et le taux est de 0,0355.
  - En 2022, le chiffre d'affaires (CA) est de 19 829 532,71 et le taux est de 0,0802.

La formule utilisée pour calculer le taux de croissance annuel (CA) est :

$Taux = (CA (HT) N - CA (HT) N-1) / CA (HT) N-1$

En utilisant cette formule, nous pouvons calculer les taux de croissance pour chaque année :

Pour l'année 2021 :  $(18 356 027,31 - 17 725 439,54) / 17 725 439,54 = 0,0355$  (soit 3,55% de croissance).

Pour l'année 2022 :  $(19 829 532,71 - 18 356 027,31) / 18 356 027,31 = 0,0802$  (soit 8,02% de croissance).

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

Ces taux représentent la croissance du chiffre d'affaires (HT) d'une année à l'autre.

L'augmentation du chiffre d'affaires peut être attribuée à plusieurs facteurs, tels que l'augmentation des ventes, l'augmentation des prix des produits exportés, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, l'expansion vers de nouveaux marchés, des facteurs externes favorables et une combinaison de ces éléments. Une demande croissante, l'acquisition de nouveaux clients, l'optimisation des processus de production, la réduction des coûts, l'amélioration de la qualité des produits, l'expansion géographique vers Tunis, la croissance économique et des politiques commerciales favorables peuvent tous jouer un rôle dans l'augmentation du chiffre d'affaires. Toutefois, une analyse plus approfondie des données financières et des stratégies commerciales spécifiques serait nécessaire pour expliquer plus précisément cette augmentation dans ce contexte précis.

### **Section 03 : leviers d'optimisation du transport**

#### **3.1 Systèmes d'informations**

##### **3.1.1 Applications utilisées en NAFTAL**

Nous avons trouvé 2 types : Une application monoposte est installée sur un seul ordinateur et destinée à un usage personnel ou professionnel limité à un seul utilisateur, tandis qu'une application réseau permet à plusieurs utilisateurs de collaborer en temps réel sur des projets communs en accédant à la même application depuis différents ordinateurs connectés à un réseau informatique. Bien que l'application réseau présente plusieurs avantages tels qu'une meilleure collaboration et une gestion des données centralisée, elle nécessite une infrastructure informatique plus complexe et des compétences techniques avancées pour la maintenance et la gestion du système, et peut être plus coûteuse à mettre en place et à maintenir.

##### **3.1.2 Fonctions de certaines applications**

-SDCOM

-Géolocalisation

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

A-SDCOM VERSION 1.4:

On l'appelle aussi le cœur de la clôture car il Collecte toutes les informations et les opérations d'achat et de vente. Application nommé SDCOM, cours de développement chaque deux jours au plus. Comme nous l'avons mentionné précédemment, il s'agit d'une application Cheraga et locale. Là où les informations sont mises à jour toutes heures et ces informations sont échangées avec les centres. Avant d'ouvert l'app vous devez entrer ce qui suit :

Admin : compose de gestion user un compte doit être ouvert pour chaque utilisateur de système avec ses informations personnelles gestion system pour y entrer, vous d'insérer le nom de centre, host port, base de données utilisateur et mot de passe.

Outils : on trouve séquence et colature.

Référence : on trouve les informations du clients, districts, taxes, produits, emballage, prestation, remise, prix, monnaie, véhicule, chan-heur, compte

Fichier : pour les documents de vente et d'achat.

Rapport : on trouve numéro de document saisie, séquentiel,

BMS, BRQ BRV, facture de caisse taxes, c-affaire E-Rapport (BR010 BTS, Rapprochement, rapport 8803, découvert, Relevé-client.

Interface-comp

: compose interface, rapport, control-sold. Opération : il y a plusieurs sources d'importation comme Skikda. On trouve BR010, BTS, R-SBRO31, REBRO32, BLF, AVOIR 005, BMI, BENL, annuler BTNL.

Comptabilité : il y a fiche-s, ajout-s, inventaire-s.

Regelés : on trouve stock, vente, caisse.

Devis : on trouve pro tomate.

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

Caisse : il y a RE encaissement, remise BRC, BECI-Im-payé, corriger-RE. Créances : on trouve ID-encaissement, situation, documents, litiges, solde, rapport.

### **B-MIX-TELEMATICS:**

MiX Telematics, fondée en 1996 par Stefan Joselowitz, est l'un des principaux fournisseurs mondiaux de solutions de gestion de flotte et d'actifs mobiles. Les produits et services de la société offrent aux flottes d'entreprises, aux petites flottes et aux consommateurs des solutions de sécurité, d'efficacité, de conformité et de sécurité.

C'est une application de système géolocalisation (GPS) qui existe au niveau de véhicule, il utilise des satellites, un récepteur et des algorithmes pour synchroniser les données de localisation, de vitesse et de temps pour les déplacements terrestres C'est application que Naftal n'a pas créée, mais l'a achetée à Alegria Telecom. Avant Application, vous devez entre le nom d'utilisateur et le mot de passe, on rapport tous les rapports de Trajectoires notation, mouvement, carburante de chaque camion.

C-PRC : Prime de rendement collectifs. Elle est une application monoposte programmé par Delphi. Elle est en cours de développement vers une application réseau.

### **Naftal khadamat:**

Baptisée "Naftal Khadamat", cette application permet aux utilisateurs de géolocaliser les stations-services environnantes ou via une recherche par critères, les centres de conversion Sirghaz (GPL/carburant), les points de vente directs, et de visualiser ainsi leurs itinéraires.

L'application permet également de prendre connaissance des produits et services disponibles (Terminaux de paiement électronique, vidange, vulcanisation, lavage.) au niveau des stations-services via une recherche rapide.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

Les utilisateurs disposeront, par ailleurs, des informations concernant chaque station-services (horaires d'ouverture, emails, numéros de téléphone).

Ils auront également la possibilité de prendre connaissance des promotions et autres offres commerciales sur les produits et services proposées par Naftal, d'émettre un avis sur la qualité de service et de signaler un dysfonctionnement (mise en danger/réclamation)

D'autre part, l'application permet à Naftal d'envoyer des notifications (informations importantes, préventions routières, nouveautés..) et de mesurer la satisfaction de ses clients via des statistiques, d'améliorer leur connaissance sur les produits et services commercialisés par l'entreprise et de lancer des campagnes de communication et de marketing.

L'application sera gratuite, disponible en langues arabe et française et téléchargeable sur le store de Google Play, selon le communiqué.

### 3.1.3 Coût de transport

Cas gestion directe (GD):

Hors taxe (HT)=7,33460T×KM

TVA=coût de transport HT×0,19

COÛT DE TRANSPORT (TTC)=COÛT DE TRANSPORT (HT)+TVA

Exemple :

Opération CE Ain Beida vers Khroube

**Tableau 11** : Opération CE Ain Beida vers Khroub

Destination	Quantité	Coût unitaire	KM	Coût total HT
Khroube	70000	7,33460	100	51342200
			TVA	9755018
			TTC	61097218

**Source** : élaborée par nous même a partir des données de Naftal

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

Opération CE Ain Beida vers Berhale

**Tableau 12** : Opération CE Ain Beida vers Berhale

Destination	Quantité	Coût unitaire	KM	Coût total HT
Berhale	11600	7,33460	220	18 717 899,2
			TVA	3 556 400,848
			TTC	22 274 300,048

**Source** : élaborée par nous même a partir des données de Naftal

Opération CE Ain beida vers tebessa

**Tableau 13** : Opération CE Ain beida vers tebessa

Destination	Quantité	Coût unitaire	KM	Coût total HT
Berhale	29200	7,33460	100	21417032
			TVA	4069236,08
			TTC	25486268,08

**Source** : élaborée par nous même a partir des données de Naftal

Coût de transport gestion privée (gp)

Hors taxe (HT)=nombre de rotations×14900

Coût de un rotation =14900

TVA=coût de transport HT×0,19

COÛT DE TRANSPORT (TTC)=COÛT DE TRANSPORT (HT)+TVA

Exemple

Opération CE Ain Beida vers Ouenza

**Tableau 14** : Opération CE Ain Beida vers Ouenza

Opération	Cout	Nombre	Cout
-----------	------	--------	------

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

	unitaire de rotation	de rotation	total HT
Ouanza	14900	26	387400
		TVA	73606
		TTC	461006

Source : élaborée par nous même a partir des données de Naftal

Opération CE Ain beida vers chechar :

**Tableau 15** : Opération CE Ain beida vers chechar

Opération	Cout unitaire de rotation	Nombre de rotation	Cout total HT
Chechar	14900	25	372500
		TVA	70775
		TTC	443272

Source : élaborée par nous même a partir des données de Naftal

Dans cas utilisation méthode TK :

Changement de Destination

Quantités <735 B

Tk=prix de bouteille b13/km

T=prix contractuelles/(distance KM×735B)

Exemple =

$T=14900/(100 \times 735)=0.2027$

### Gestion Directe (GD) :

Dans ce cas, le coût de transport est calculé en fonction de la quantité de marchandises, du coût unitaire par kilomètre et de la distance en kilomètres. Le coût total hors taxes (HT) est obtenu en multipliant la quantité de marchandises par le coût unitaire par kilomètre. Ensuite, la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est calculée en multipliant le coût de transport HT par 0,19.

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

Enfin, le coût de transport toutes taxes comprises (TTC) est obtenu en ajoutant le coût de transport HT et la TVA.

### **Gestion Privée (GP) :**

Dans ce cas, le coût de transport est calculé en fonction du nombre de rotations et d'un coût unitaire par rotation. Le coût total hors taxes (HT) est obtenu en multipliant le nombre de rotations par le coût unitaire par rotation. Ensuite, la TVA est calculée en multipliant le coût de transport HT par 0,19. Enfin, le coût de transport toutes taxes comprises (TTC) est obtenu en ajoutant le coût de transport HT et la TVA.

### **Méthode TK :**

Dans ce cas, le coût de transport dépend du changement de destination et de la quantité de marchandises. Si la quantité de marchandises est inférieure à 735 B, le coût est calculé en fonction du prix de la bouteille B13 par kilomètre. Sinon, le coût est calculé en fonction des prix contractuels et de la distance en kilomètres.

Veillez noter que les exemples donnés ne fournissent pas suffisamment d'informations pour calculer les coûts exacts, mais ils illustrent la méthodologie utilisée dans chaque cas.

**Nous** concluons que l'optimisation de l'opération de transfert réalisée par la naftal Parmi les nombreux avantages offert sa ces clients, mentionnons :

#### **✓ Réduire les couts :**

Les coûts peuvent être réduits en les abaissant. Les coûts de logistique peuvent chuter jusqu'à 25 % si une approche particulière est adoptée. La productivité de l'équipe s'améliore lorsque les leviers d'optimisation d'approche ou de transport sont utilisés. Une escalade dans l'exploitation des ressources a été observée et un processus automatisé utilisant un outil est utilisé pour y remédier. Selon l'optimisation des itinéraires, la prise de décision se fait de façon sporadique. Le passage dans un certain ordre est indispensable ; Il est important d'organiser le passage de manière séquentielle ; L'ordre dans lequel le passage est présenté importe ; On ne peut pas présenter le passage au hasard sans un certain ordre ; Le passage doit suivre une

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

séquence spécifique pour qu'il ait un sens ; Organiser le passage au hasard conduirait à une lecture confuse. Tours au total, le nombre d'entre eux varie. La longueur des tours varie ; Cela change le rythme et le déroulement du jeu ; Créer des moments d'intensité et d'anticipation ; La quantité de temps peut affecter la stratégie utilisée ; Rendre chaque jeu unique et stimulant à sa manière. Ronds, en termes de longueur ; Contraintes de nature particulière ou définie.

### **✓ Gagner du temps**

La rentabilité augmente à mesure qu'elles opérations de transport sont optimisées. Ce Le système informatique surveille le déroulement de cette opération pour permettre le traitement tâches chronophages et fastidieuses, et libérer du temps pour accomplir les tâches requises Focus et expertise métier. Équipé d'outils d'analyse avec des tableaux de bord :

- Equipe logistique pour contrôler la rentabilité de l'activité de transport avant expédition le véhicule part ;
- Face aux changements de commandes, la réponse est quasi immédiate, véhicule ou commande

### **✓ Améliorer la satisfaction client**

Intégrer et prendre en compte les contraintes clients dans les opérations d'expédition

Pour satisfaire sa demande, respectez :

- Créneaux horaires de livraison ;
- capacité de chargement ;
- Disponibilité des véhicules

Conformité à la réglementation

Les contraintes juridiques et commerciales sont prises en compte lors de la création des horaires plus simple :

- Respecter la réglementation en matière de temps de conduite et de repos ;

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

- Rejeter toute forme de corruption.

A la fin de cette section, nous notons que Naftal Corporation a mis en place certains Technologie et organisation pour une meilleure gestion et un contrôle efficace Logistique pour réduire les coûts, améliorer les performances et rationaliser l'ensemble du processus chaîne d'approvisionnement.

On peut distinguer trois grands axes d'action qui contribuent à l'amélioration Fonctions de transfert dans Naftal :

- Optimiser le réseau logistique ;
- Systématisation des procédures de passation des marchés de transport ;
- Mise en place d'outils informatiques.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

### SECTON 04 : Le rôle de transport

#### 4.1 National

##### 4.1.1 Ravitaillement

**Tableau 16** : les opérations liées à ravitaillement

Opérations	Nombre des camions	Rotation
Skikda	11	18
Khroube	27	34
Berhale	9	15
Total	47	67

**Source** : élaborée par nous même a partir des données de Naftal.

Le tableau fournit des informations sur les opérations de ravitaillement dans différentes localités. Voici une interprétation possible :

Il y a trois localités répertoriées dans le tableau : Skikda, Khroube et Berhale.

Pour l'opération de ravitaillement à Skikda, il y a eu un total de 11 camions utilisés, et ces camions ont été en rotation pendant 18 périodes. Cela peut signifier que 11 camions ont été utilisés de manière cyclique pour effectuer le ravitaillement, et cela s'est poursuivi pendant 18 cycles.

Pour l'opération de ravitaillement à Khroube, 27 camions ont été utilisés, et ils ont été en rotation pendant 34 périodes. Cela indique que 27 camions ont été utilisés de manière cyclique pour le ravitaillement à Khroube, et cette rotation a duré pendant 34 cycles.

En ce qui concerne l'opération de ravitaillement à Berhale, 9 camions ont été utilisés et ils ont été en rotation pendant 15 périodes. Cela suggère que 9 camions ont été utilisés de manière cyclique pour le ravitaillement à Berhale, et cette rotation a duré pendant 15 cycles.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

En additionnant les chiffres pour chaque localité, nous obtenons un total de 47 camions utilisés et 67 rotations au total pour l'ensemble des opérations de ravitaillement.

Ces informations donnent une idée du nombre de camions impliqués dans les opérations de ravitaillement dans chaque localité, ainsi que de la fréquence de rotation de ces camions.

### 4.1.2 Logistique avale(vente)

**Tableau 17** : les opérations au niveau nationale

Opérations	Notre des camions	Rotation
Gd	20	32
Etablissement public	12	15
PV	17	27
Total	49	74

**Source** : élaborée par nous même a partir des données de Naftal

Le tableau fournit des informations sur la logistique aval concernant les opérations de vent. Voici une interprétation possible :

Il y a trois catégories répertoriées dans le tableau : "Gd" (probablement un acronyme pour "Grandes Distribution"), "Etablissement public" et "PV" (éventuellement un acronyme pour "Points de vente").

Pour l'opération de vent dans la catégorie "Gd", il y a eu un total de 20 camions utilisés, et ces camions ont été en rotation pendant 32 périodes. Cela suggère que 20 camions ont été utilisés de manière cyclique pour effectuer les opérations de vent dans les grandes distributions, et cette rotation a duré pendant 32 cycles.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

Pour l'opération de vent dans la catégorie "Etablissement public", 12 camions ont été utilisés, et ils ont été en rotation pendant 15 périodes. Cela indique que 12 camions ont été utilisés de manière cyclique pour le vent dans les établissements publics, et cette rotation a duré pendant 15 cycles.

En ce qui concerne l'opération de vent dans la catégorie "Pv" (Points de vente), 17 camions ont été utilisés et ils ont été en rotation pendant 27 périodes. Cela suggère que 17 camions ont été utilisés de manière cyclique pour le vent dans les points de vente, et cette rotation a duré pendant 27 cycles.

En additionnant les chiffres pour chaque catégorie, nous obtenons un total de 49 camions utilisés et 74 rotations au total pour l'ensemble des opérations de vent.

Ces informations donnent une idée du nombre de camions impliqués dans les opérations de vent pour chaque catégorie, ainsi que de la fréquence de rotation de ces camions.

### 4.2 Niveau à l'international

#### Logistique amont

**Tableau 18** : les opérations liées à l'exportation vers Tunisie

Opérations	Nombre des camions	Rotations
Ain Beida	13	27
Tébessa	8	25
Total	21	52

Source : élaborée par nous même a partir des données de Naftal.

## Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA

---

Ce tableau démontre en matière générale le nombre total des camions pour le mois janvier 2023 pour l'exportation des B13 et sirghaz

Les principales opérations dans l'exportation sont le AIN BIEDA de 11 camions et 27 rotations opération Tébéssa de 5 camions et 25 rotations. Par mois.

Le tableau fournit des informations sur le rôle du transport au niveau international dans la logistique amont. Voici une interprétation possible :

Il y a deux localités répertoriées dans le tableau : Ain Beida et Tébéssa.

Pour le rôle de transport au niveau international dans la logistique amont à Ain Beida, il y a eu un total de 13 camions utilisés, et ces camions ont été en rotation pendant 27 périodes. Cela peut signifier que 13 camions ont été utilisés de manière cyclique pour assurer le transport international dans la logistique amont à Ain Beida, et cette rotation a duré pendant 27 cycles.

Pour le rôle de transport au niveau international dans la logistique amont à Tébéssa, 8 camions ont été utilisés, et ils ont été en rotation pendant 25 périodes. Cela suggère que 8 camions ont été utilisés de manière cyclique pour le transport international dans la logistique amont à Tébéssa, et cette rotation a duré pendant 25 cycles.

En additionnant les chiffres pour chaque localité, nous obtenons un total de 21 camions utilisés et 52 rotations au total pour l'ensemble des opérations de transport international dans la logistique amont.

Ces informations donnent une idée du nombre de camions utilisés pour assurer le transport international dans la logistique amont à chaque localité, ainsi que de la fréquence de rotation de ces camions.

## **Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA**

---

### **Conclusion**

Le transport joue un rôle essentiel dans la logistique de NAFTAL, en assurant le transfert des produits pétroliers depuis les raffineries et les terminaux de stockage jusqu'aux stations-service et aux clients finaux. L'optimisation des flux de transport est cruciale pour garantir une distribution efficace, minimiser les temps d'attente, éviter les ruptures de stock et répondre à la demande croissante en carburant.

La gestion des coûts de transport revêt une importance capitale pour NAFTAL. L'optimisation des itinéraires, la consolidation des envois, la négociation des tarifs et l'utilisation de technologies appropriées permettent de réduire les coûts de transport et d'améliorer la rentabilité globale de l'entreprise. La surveillance continue des performances logistiques, avec une attention particulière portée à l'efficacité du transport, est essentielle pour identifier les opportunités d'amélioration et mettre en œuvre des ajustements appropriés.

## **Conclusion générale**

---

### **Conclusion générale**

Le développement de la fonction logistique a été crucial pour répondre aux exigences croissantes du commerce mondial. Au fil du temps, la logistique a évolué pour devenir une discipline stratégique essentielle dans la gestion des opérations commerciales. Les progrès technologiques, la globalisation, la durabilité, la collaboration et l'accent mis sur l'expérience client ont tous contribué à façonner la fonction logistique telle qu'elle est aujourd'hui.

Le commerce international est un moteur essentiel de la croissance économique, de l'innovation et de l'amélioration du niveau de vie à l'échelle mondiale. Il permet aux pays de bénéficier de leurs avantages comparatifs, de favoriser la spécialisation et d'accéder à une plus grande variété de biens et services. Cependant, pour tirer pleinement parti des avantages du commerce international, il est nécessaire de relever les défis et de promouvoir une coopération internationale ouverte et équitable.

Le transport est le moteur qui permet de relier les différents maillons de la chaîne logistique, qu'il s'agisse du transport de marchandises par voie terrestre, maritime, aérienne ou ferroviaire, ou du transport de personnes. Les progrès technologiques ont permis d'améliorer la sécurité, la rapidité et l'efficacité des transports, réduisant ainsi les délais de livraison et les coûts associés.

Le transport et la logistique sont des éléments clés de l'économie mondiale. Ils permettent le mouvement des biens et des personnes, favorisent la croissance économique, stimulent l'innovation et répondent aux besoins des consommateurs. Avec les avancées technologiques et la mondialisation continue, le transport et la logistique continueront d'évoluer pour répondre aux défis et aux opportunités du commerce mondial, tout en favorisant la durabilité et l'efficacité opérationnelle.

Le choix de la solution de transport optimale est une décision stratégique importante qui peut avoir un impact significatif sur les opérations logistiques d'une entreprise. Il est essentiel de tenir compte des différents facteurs et de travailler en collaboration avec des experts pour trouver

## Conclusion générale

---

la meilleure solution qui répond aux besoins spécifiques en termes de rapidité, de fiabilité, de coût et de durabilité.

Le transport de marchandises en Algérie repose principalement sur le transport routier, mais il utilise également le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport aérien. Ces différents modes de transport contribuent à l'efficacité du commerce intérieur et international du pays.

H1 : La logistique et le transport sont étroitement liés dans le contexte de la chaîne logistique puisque le transport est l'un des éléments clés de transport.

D'après le résultat obtenu dans le chapitre théorique par la recherche documentaire nous avons remarqué que le transport est un élément essentiel de la logistique qui englobe l'ensemble des activités liées à la gestion des flux logistiques. La logistique sélectionne les modes de transport pour optimiser les flux de transport, gérer les coûts de transport.

Hypothèse est confirmée

H2 : les coûts de transport influencent les flux de logistique

D'après le résultat obtenu dans le cas pratique par l'entretien et des analyses des données

On conclut que la gestion efficace des coûts de transport permet aux entreprises de réduire leurs dépenses, d'améliorer la rentabilité et d'optimiser les flux logistiques. Cela se traduit par une meilleure utilisation des ressources, une réduction des délais de livraison, une grande satisfaction des clients et une amélioration globale de la performance de la chaîne logistique.

Hypothèse est confirmée.

H3 : L'utilisation de technologies avancées offre des opportunités significatives pour optimiser les opérations de transport.

En étudiant le guide d'entretien, nous avons découvert que Naftal Spa a mis en place plusieurs applications et technologies avancées. Ces technologies offrent des opportunités d'optimiser la chaîne logistique en améliorant la visibilité, l'efficacité, la précision et la réactivité des opérations.

## Conclusion générale

---

Hypothèse est confirmé.

Parmi quelques limitations générales associées au GPL qui peuvent s'appliquer à NAFTAL ou à d'autres fournisseurs de GPL cite :

**Infrastructure limitée :** Certaines régions peuvent avoir une disponibilité limitée de stations-service proposant du GPL. Cela peut limiter l'accès des consommateurs à ce carburant alternatif.

**Capacité de stockage :** Les stations-service de GPL ont une capacité de stockage limitée, ce qui peut entraîner des ruptures de stock temporaires ou des difficultés d'approvisionnement, en particulier pendant les périodes de forte demande.

**Certification des véhicules :** L'utilisation du GPL comme carburant nécessite des véhicules équipés de systèmes de carburant adaptés. Les propriétaires de véhicules doivent s'assurer que leurs véhicules sont certifiés et compatibles avec l'utilisation du GPL.

**Installation de réservoirs de stockage :** Les utilisateurs de GPL résidentiels doivent s'assurer que leurs installations de stockage de GPL respectent les normes de sécurité et les réglementations en vigueur.

**Coûts initiaux :** L'installation d'un système de conversion GPL dans un véhicule ou d'un réservoir de stockage de GPL à domicile peut nécessiter un investissement initial significatif. Cela peut limiter l'accessibilité du GPL pour certains consommateurs.

Cependant, voici quelques recommandations générales qui pourraient être pertinentes lorsqu'il s'agit d'utiliser les services de NAFTAL à Oum El Bouaghi ou dans toute autre région :

**Vérifiez les heures d'ouverture :** Assurez-vous de connaître les heures d'ouverture de la station-service NAFTAL à Oum El Bouaghi afin de planifier vos visites en conséquence. Les heures d'ouverture peuvent varier en fonction des jours de la semaine ou des périodes spécifiques.

**Respectez les consignes de sécurité :** Lorsque vous utilisez les services de NAFTAL, suivez toujours les consignes de sécurité pour éviter tout incident ou accident. Cela inclut le

## Conclusion générale

---

respect des règles de manipulation du GPL, l'utilisation appropriée des équipements et le respect des procédures de sécurité.

Soyez attentif aux annonces locales : Tenez-vous informé des annonces locales, des réglementations spécifiques à la wilaya d'Oum El Bouaghi et des éventuelles mises à jour concernant les services de NAFTAL. Les changements de prix, les horaires spéciaux ou toute autre information pertinente peuvent être communiqués par les autorités locales ou par NAFTAL.

Gardez vos documents à jour : Assurez-vous de disposer des documents nécessaires pour bénéficier des services de NAFTAL, tels que la carte de fidélité NAFTAL ou tout autre document spécifique requis. Ces documents peuvent vous permettre de bénéficier de certains avantages ou réductions.

: Les perspectives futures pour Naftal dans le secteur du GPL pourraient inclure les éléments suivants :

1. Croissance de la demande : La demande de GPL comme carburant alternatif propre pourrait continuer à augmenter en raison de la sensibilisation croissante aux problèmes environnementaux et des réglementations plus strictes sur les émissions. Cela pourrait créer des opportunités de croissance pour Naftal en tant que fournisseur de GPL.

2. Expansion du réseau de distribution : Naftal pourrait envisager d'élargir son réseau de distribution de GPL pour répondre à la demande croissante. Cela pourrait inclure l'ouverture de nouvelles stations de ravitaillement en GPL dans des régions stratégiques ou l'optimisation de l'infrastructure existante.

3. Développement de partenariats : Naftal pourrait chercher à établir des partenariats avec d'autres acteurs de l'industrie, tels que des constructeurs automobiles ou des entreprises de logistique, pour promouvoir l'utilisation du GPL. Ces partenariats pourraient faciliter l'expansion de l'utilisation du GPL dans différents secteurs.

4. Innovation technologique : Naftal pourrait investir dans la recherche et le développement de technologies liées au GPL, notamment dans des domaines tels que les systèmes de conversion

## **Conclusion générale**

---

des véhicules, les infrastructures de ravitaillement et les solutions de stockage. Cela pourrait contribuer à améliorer l'efficacité et la commodité de l'utilisation du GPL.

5. Sensibilisation et éducation : Naftal pourrait jouer un rôle actif dans la sensibilisation du public aux avantages du GPL en termes d'environnement et de coûts. Des campagnes de sensibilisation pourraient être lancées pour informer les consommateurs et les inciter à opter pour le GPL comme alternative plus propre.

C'est de ce contexte de la recherche que nous sollicitons d'autres étudiants à faire des recherches sur les thèmes suivants :

Le transport maritime de la marchandise dans la chaîne logistique

La chaîne logistique en commerce international

# **Bibliographie**

---

## **Bibliographie**

### **Les ouvrages :**

1. ANDRE MARCHAL, JEAN-PAUL GAERTNER, LAURE BAVANT, supply chain management, 2<sup>ème</sup> édition Ellipses, Paris, 2018
2. Catherine. TEULE-MARTIN, « La Douane, Instrument de la stratégie internationale »,
3. Chaouki Bouri , la logistique du commerce extérieur en Algérie , Edik , 2000
4. Désiré Loth l'essentiel des techniques du commerce international publibook , paris , 2009
5. Ghislaine Legrand, Hubert Martini Gestion Import-Export, 2<sup>ème</sup> édition , Dunod, paris, 2008
6. Ghislaine Legrand, Hubert Martini commerce international , 2<sup>ème</sup> édition, Dunod, paris, 2008
7. Hubert Martini, Techniques du commerce international, , Dunod, paris, 2017
8. Jean Belotti, TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES , 5<sup>ème</sup> édition, Vuibert , Paris , 2015
9. Jean Belotti, TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES, 3<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2004
10. Joel Morana , la logistique en 42 fiches , ISTE, London , 2018
11. Joël sohier devan sohier, Logistique, 7<sup>ème</sup> édition , Vuibert, Paris, mars 2013
12. La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenarial sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006
13. LYONNET Barbara et SENKGL Marie-pascale, la logistique Ed. Dunod, Pairs, 2015
14. MEDAN Pierre, GRATACAP Anne : logistique et supply chain management :  
Intégration, collaboration et risque dans la chaine logistique globale, édition DUNOD, PARIS, 2008
15. Philippe-Pierre, Gestion des opérations supply chain,
16. Thierry Roques, optimiser votre chaine logistique ,Afnor, 2015

## **Bibliographie**

---

17. Yves Pimor, MICHAL FENDER LOGISTIQUE PRODUCTION DISTRIBUTION SOUTIEN 5<sup>eme</sup> édition Dunod paris 2008

### **Les codes :**

Code maritime

Code de douane

### **Travaux universitaires :**

Abdabd elaziz benantar, Optimisation pour des problèmes industriels de tournées de véhicules : vers transition énergétique Mémoire ,doctorat, université le Havre

FRANCOIS. (J) Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux. FRANCOIS. (J) : « planification des chaines logistique : modélisation du système décisionnel et performance », thèse de doctorat, université bordeaux, décembre

Ismahane belkecem bouzida, le rôle des systèmes d'information logistique dans l'optimisation de la chaine logistique, THÈSEEN VUEDE L'OBTENTION DU DIPLOME DEDOCTORAT Filière : Sciences commerciales, universitaire de Bejaïa, soutenue .

KHELFAOUI MASSILIASSE.QUALLOUCHE YOUCEF, La logistique à l'international, En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales Option : Commerce International et Logistique soutenue .

Autres :

La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenarial sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006, p. 3.

L'impact du système d'information sur la gestion de la chaine logistique en amont de cas : échantillon de quelque entreprise algérienne, Abdelkrim Ferhat, unv Constantine, 2021, p 1372 /

# Bibliographie

---

## Webographie :

<https://ma-logistique.ma/la-logistique.html>

<http://www.acharkaoui.com/wp-content/uploads/2008/07/logistique-travers-definitions1.pdf>

<https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/logistique-entreprise-definition-enjeux/> consu

<https://www.bksystemes.fr/blog/chaine-logistique-202>

<https://www.cevalogistics.com/fr/glossaire/logistique-internationale>

[https://www.google.com/amp/s/blog.xplog.fr/logistique-internationale%3fhs\\_amp=tr](https://www.google.com/amp/s/blog.xplog.fr/logistique-internationale%3fhs_amp=tr)

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-internationale.htm>

<https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/>

<https://www.transports64.fr/incoterm/>

<https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/>

<https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/>

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Emballage-fonction.htm>

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurances-types.htm>

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2039>

<https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-maritime.html>

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm>

<https://douane.gov.dz/spip.php?article38>

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Reglementation-transport-routier.htm>  
consulter

<https://www.douane.gov.dz/spip.php?article66>

## **Bibliographie**

---

<https://www.transportexpress.fr/fr/actualites/criteres-choix-mode-transport>

### **Autres**

Documents internes Naftal



**ANNEXES**



**Annexe n°2 : BON D'ENLEVEMENT DE L'EXPORTATION**



BRANCHE GPL  
DISTRICT GPL OEB  
CE AIN BEIDA

N° 002751

**BON D'ENLEVEMENT**

Je soussigné : .....

(Raison Sociale de l'opérateur)

Titulaire de l'autorisation N°: ..... du .....

Sollicite l'enlèvement immédiat sous les conditions de notre soumission

générale souscrite le : ..... à des marchandises  
désignées ci-après

Pour l'exportation

Transportées par camion le : .....

Immatriculé sous le N° : .....

Conduit par Monsieur : .....

N° du passeport : .....


Délivré le : .....

Fait à AIN BEIDA le : ..... / ..... / .....

DESIGNATION DES MARCHANDISES	QUANTITE
Emballage Bouteille de Gaz 13 Kgs	

Enregistré sous le N°..... Du .....		Bureau des entrées ou sorties
Vu à l'entrée (sortie) après reconnaissance ( Brigade Commerciale )	Admis espèces et quantités reconnues conformes  L'INSPECTEUR	Marchandise enlevée le : .....

**Annexe n°3 :BON DE TRANSFERT DE STOCK**



## BON DE TRANSFERT STOCK

SOCIÉTÉ NATIONALE DE COMMERCIALIZATION ET DE DISTRIBUTION DE PRODUITS PÉTROLIERS  
BP, 73 Route des Dunes, Casablanca, Maroc, BP. 8.001  
317795021-31737-1.4.0.0

**S** N° 0120417

00120417    CDS : 3251

LIBRÉ	3041 CENTRE EMPLOYEUR AIN BEIDA 21 AIN EL BEIDA	Date de réception: 31/12/2002
	MISE	
		Code de Véhicule: NAETAL
		Transporteur Véh.: 828AL 817218 814 01
		Tracteur: BARKAT SALAH
		Transporteur Tract.: 80039477
		N° du bon d'enlèvement: 00000A MOURAD LAOUAR
		Etaté par:

NO	PRODUITS	U.M.E	QUANTITE	PRIX UNITAIRE	MONTANT LIGNE
1	CAZ DEBINATION GRADE MODE 44010	600	185,30	256,50	47 576,00
Chiffre sept mille cinq cent cinquante et six Diners trois Centimes				185,30	47 576,00

Nom du chef: <b>BARKAT</b>	Marchandises reçues conformes et en bon état	Réserve à la Comptabilité
Marchandises chargées sont conformes S0120417 REF: 0000080039		
Signature du Transporteur	Signature de l'unité	

**CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT**

- Les marchandises voyagent aux risques et périls du destinataire; toute réserve devra être faite au transporteur, seul responsable vis à vis du réceptionnaire.
- Le chargement conforme des marchandises et dans les cas de retour leur déchargement tiennent lieu d'accusé de réception.
- Les prix de cession sont ceux arrêtés par l'Entreprise
- La case "Accusé de réception" doit être remplie dans tous les cas par les centres réceptionnaires, ceci conditionne la comptabilisation du document.

Ref : 017P - Orig Centre Réceptl. - 1 Journée Comptable (J.C) - 2 CDS Expéditeur - 3 Transporteur

Annexe n°4 : BON D'ENLEVEMENT

**Bon d'Enlèvement** B0029477

EXPÉDITEUR 3261 CENTRE EMPLEUSEUR EL KHROUB C.D.S 3041 CENTRE EMPLEUSEUR AN BEDA BLF N° 0000000000		Date de l'opération: 30/12/2022 Cle : 0013E0CE Mode de Livraison : 9 AT (LAGE) Semi-remorque / Camion rigide : 80145 004485-8 525AL Tracteur : 017818-5 Chauffeur: BARKAT NA Transporteur SR: NAFTAL Transporteur Tract: BARKAT NA
Etabli par : GHOLEM CHARIFI Matricule: 24132Q Signature: .....		

N°	Designation	Code	EMB	Quantité à c
1	GAZ BUTANE	11010	699	1,00

18520

Cachet CDS Emetteur <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;">                     NAFTAL                      مركز تعبئة الغاز المميع من البيرضاء                      القوتيرة                 </div>	Cachet CDS réception
---	----------------------

Copie: Cds Emetteur (Chrono). Original: Gestionnaire de stock (centre de chargement)

Chrono: 29/12/2022 : 11:03:03 1.4.6 1 B0029477 REF: 00000

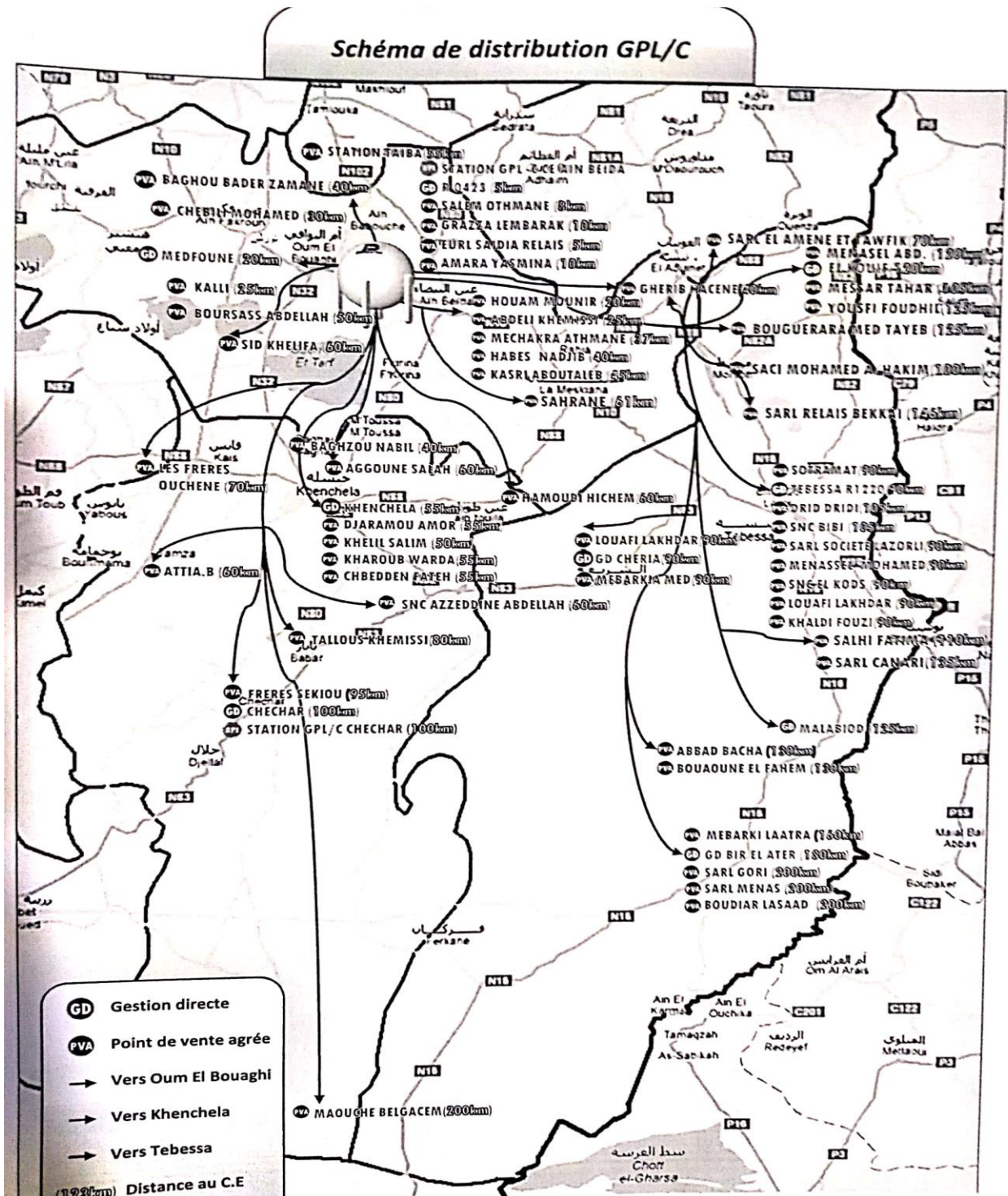
## Annexe n°5 : VENTE BUTANE VRAC SNDAR /STIR TENISSIENNE

PRODUITS WILAYA	VENTES BUTANE VRAC SNDAR /STIR TENISSIENNE											
	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPT	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
CE AIN BEIDA	846,300	728,910	797,160	692,055	626,535	435,435	500,955	600,600	520,065	549,840	686,846	754,845
MCE TEBESSA	574,655	499,590	565,110	535,080	533,715	562,380	218,400	262,080	402,675	547,365	424,515	470,912
<b>TOTAL</b>	<b>1 420,955</b>	<b>1 228,500</b>	<b>1 362,270</b>	<b>1 227,135</b>	<b>1 160,250</b>	<b>997,815</b>	<b>719,355</b>	<b>862,680</b>	<b>922,740</b>	<b>1 097,205</b>	<b>1 111,361</b>	<b>1 225,757</b>

## Annexe n°6 :DEMANDE CLIENTE DE CONSOMMATEUR

PRODUIT	MOIS												2 <sup>eme</sup> SEM.	TOTAL	
	JANV	FEV	Mars	Avril	Mai	Jun	1 <sup>er</sup> SEM.	Juillet	Aout	SEPT	OCT	NOV			DEC
B13KG	4983,186	3833,324	4166,465	3083,717	2000,553	1344,057	19411,302	1414,127	1410,150	1487,447	1741,181	2785,560	3381,911	12220,376	31631,678
PROPANE VRAC	295,994	202,020	273,091	99,012	72,930	24,667	969,120	25,174	34,176	60,911	139,960	202,849	205,187	668,257	1637,377
GPL/C	5654,469	5223,242	6276,161	5722,003	0430,442	0040,190	36347,606	0505,002	0047,508	0619,638	0850,359	6551,094	6613,867	39848,208	75195,714

Annexe n°8 :SCHEMA DE DISTRIBUTION GPL/C





Annexe n°10 :MIXTELEMATIXTE

MIX Telematics - Live tracking

https://alg.mixtelematics.com/#/tracking/live-tracking

BIENVENUE Adel TITEL

Suivi en temps réel

ATS\_NAFTAL\_GPL (... / ... / C.E AIN BEIDA (3041)

2412

Biens 14

Filter

Afficher les biens sélectionnés

- Description du Bien
- RENAULT - MACOLA K440 (F0169)
- MERCEDES ACTROS (L4067)
- RENAULT - MACOLA K440 (F0193)
- MERCEDES ACTROS (L4139)
- RENAULT KERAX 440 (F0115)
- RENAULT KERAX 440 (F0133)
- MERCEDES ACTROS (L4165)
- MERCEDES ACTROS (L4149)
- MERCEDES ACTROS (L4237)
- RENAULT - MACOLA K440 (F0151)
- MERCEDES ACTROS (L4068)
- RENAULT - PREMIUM 380 (L3336)
- MERCEDES ACTROS (L4135)
- MERCEDES ACTROS (L4164)

Google

Latitude: 35.6528 Longitude: 6.3062

22/02/2023, 11:16

1 sur 1

---

---

Introduction générale.....	I
1 Généralités sur la logistique .....	Erreur ! Signet non défini.
Section 01 : Généralités sur la logistique.....	2
1.1 Historique de la logistique.....	2
1.2 Définition de la logistique.....	2
1.3 Différents types de la logistique.....	3
1.4 Les flux logistiques.....	4
1.5 LES OBJECTIFS DE LA FONCTION LOGISTIQUE .....	5
1.5.1 La réponse optimale au client.....	5
1.5.2 La variabilité minimale .....	5
1.6 Le rôle de la logistique.....	6
1.7 Les enjeux de la logistique.....	7
1.7.1 Une meilleure gestion de la production .....	7
1.7.2 La maîtrise et la réduction des coûts .....	7
1.7.3 L'amélioration de la satisfaction client.....	8
1.7.4 La compétitivité .....	8
1.8 LA CHAÎNE LOGISTIQUE .....	8
1.8.1 Définition de la chaîne logistique .....	9
1.8.2 Les flux de la chaîne logistique.....	9
1.8.2.1 Le flux d'information .....	9
1.8.2.2 Le flux physique .....	10
1.8.2.3 Le flux financier .....	10
1.8.3 Les types des flux logistiques.....	11
1.8.4 Structures de la chaîne logistique .....	12
1.8.5 Les enjeux de la chaîne logistique .....	13
1.9 Supply chain management .....	13
1.9.1 Définition SCM .....	13
1.9.2 La structure de la supply chain management .....	14
1.9.2.1 Niveau stratégique .....	14
1.9.2.2 Niveau tactique.....	14
1.9.2.3 Niveau opérationnel.....	14

---

1.9.3	Les tâches dédiées au service Supply Chain Management .....	15
1.9.3.1	La gestion des stocks et de l'entreposage .....	15
1.9.3.2	La distribution.....	15
1.9.3.3	Le transport.....	15
1.9.3.4	L'import/export.....	15
1.9.3.5	L'optimisation de la chaîne logistique.....	16
1.9.4	Les enjeux du supply chain management.....	16
2.1	Définition de la logistique internationale.....	17
2.2	Objectif de la logistique internationale .....	17
2.3	Les missions de la logistique internationale .....	17
2.4	Les différents acteurs de la logistique internationale .....	18
2.5	Les enjeux de la logistique internationale.....	18
2.6	Les contraintes de la logistique internationale.....	19
2.7	Les incoterms.....	20
2.7.1	Définitions les incoterms .....	20
2.7.2	Avantages des incoterms .....	20
2.7.3	Inconvénients des Incoterms .....	21
2.7.4	Le classement des incoterms.....	21
2.7.4.1	Classement par fonction .....	21
<input type="checkbox"/>	Classement des Incoterms par groupe.....	21
<input type="checkbox"/>	En fonction du risque .....	22
<input type="checkbox"/>	En fonction des modes de transport.....	22
2.7.4.2	Classement par mode de transport .....	22
2.7.5	LA PRESENTATION DES TREIZE INCOTERMS .....	23
<input type="checkbox"/>	CIF (Cost, insurance and freight) .....	25
<input type="checkbox"/>	CPT – Carriage Paid To – Port payé jusqu'à .....	25
2.8	Choix d'emballage .....	27
2.8.1	Le conditionnement et l'emballage .....	27
2.8.2	Les aspects techniques de l'emballage .....	28
2.9	Choix de mode du transport .....	30
2.10	Choix du l'assurance .....	31

---

2.10.1	Définition .....	31
2.10.2	Intérêt de l'assurance transport.....	31
2.10.3	Les pertes et avaries particulières.....	31
2.10.4	L'avarie commune.....	31
2.10.5	Types de police.....	32
Conclusion.....		32
1.1	Transport international.....	35
1.1.1	Le transport maritime.....	35
1.1.1.1	Les techniques du transport maritime.....	35
1.1.1.2	Les types de navires .....	35
A.	Les navires spécialisés.....	35
B.	Les navires polythermes .....	36
C.	Les navires spéciaux.....	36
D.	Les navires non spécialisés .....	36
E.	Les cargos conventionnels .....	36
F.	Les porte-conteneurs.....	36
G.	Les navires rouliers .....	36
H.	Les navires mixtes Ro- Ro+ conteneurs .....	36
I.	Les navires porte-barges.....	37
1.1.1.3	L'empotage et le dépotage.....	37
1.1.1.4	Les types d'utilisation de conteneurs .....	37
A.	Le cas FCL/FCL.....	37
B.	Le cas FCL/LCL.....	38
C.	Le cas LCL/LCI.....	38
D.	Le cas LCL/FCL.....	38
1.1.1.5	La tarification en transport maritime.....	38
1.1.1.6	Le contrat de transport maritime.....	40
A.	Le connaissance maritime.....	40
B.	Le contenu.....	41
C.	Les différents types de connaissances .....	41
1.1.1.7	Les obligations respectives des parties.....	43
1.1.2	Transport aérien.....	43

---

1.1.2.1	Organisation et structure du transport aérien .....	44
1.1.2.2	Caractéristiques du transport aérien :.....	44
1.1.2.3	La Lettre de Transport Aérien (LTA) .....	44
1.1.2.4	Tarifification du fret aérien .....	45
1.1.2.5	Le contrat de transport aérien.....	46
1.1.2.6	Le contrat de transport aérien.....	47
1.1.3	Transport terrestre.....	48
1.1.3.1	Transport routier .....	Erreur ! Signet non défini.
1.1.3.2	Les caractéristiques et techniques de transport routier .....	49
1.1.4	Transport ferroviaire .....	51
1.1.4.1	Les caractéristiques du transport ferroviaire .....	51
1.1.4.2	La tarification du transport ferroviaire.....	51
1.1.4.3	Le contrat de transport ferroviaire .....	51
1.1.4.4	La lettre de voiture internationale (LVI) .....	52
2.1	La douane .....	53
2.2	Les missions des douanes .....	53
2.2.1	Une mission de protection.....	53
2.2.2	Une mission fiscale.....	54
2.2.3	Missions économiques de la douane.....	54
2.3	La déclaration de détail.....	55
2.3.1	Généralités.....	55
2.3.2	Les éléments de déclaration de détail .....	56
2.3.2.1	L'espèce tarifaire.....	56
2.3.2.2	Origine et provenance des marchandises.....	56
2.3.2.3	La valeur en douane.....	57
2.3.2.4	La valeur en douane à l'exportation .....	57
2.3.2.5	La valeur en douane à l'importation.....	57
2.3.3	Pourquoi la déclaration en détail ? .....	58
2.3.4	Comment est établit une déclaration en détail ?.....	58
2.4	Les régimes douaniers .....	58
2.4.1	Le transit .....	59
2.4.2	L'entrepôt des douanes .....	59

---

---

2.4.3	Admission temporaire .....	61
2.5	Les procédures douanières.....	63
2.6	Les modalités de paiement .....	65
2.6.1	Le crédit de droits.....	65
2.6.2	Le crédit d'enlèvement.....	66
<b>Chapitre 03 : Le rôle de transport internationale au sein de NAFTAL SPA .....</b>		<b>68</b>
<b>Introduction .....</b>		<b>68</b>
<b>Section 01 : Présentation de l'entreprise .....</b>		<b>69</b>
1.1	historique.....	Erreur ! Signet non défini.
2.1	Demande client par trimestres.....	77
2.2	Exportation vers la Tunisie.....	78
<b>Section 03 : leviers d'optimisation du transport.....</b>		<b>80</b>
<b>SECTION 04Le rôle de transport .....</b>		<b>89</b>
4.1	National.....	89
4.2	Niveau à l'international.....	91
<b>Conclusion générale : .....</b>		<b>94</b>
4	<b>ANNEXES.....</b>	<b>103</b>