

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Commerce International et Logistique

Thème

**La gestion de la chaine logistique des produits céréaliers :
Cas de l'Office National d'Aliments de Bétail
(ONAB Nutrition -Bejaia)**

Réalisés par :

1-IMLOUL Sarah

2- MAHMOUDI Kenza

Encadré par :

Mr. BENNACER Nasreddine

Membre du jury :

Président : KASSA Rabah

Examineur : MERIDJA Azeddine

Promotion 2017/2018

Remerciements

Nous remercions Dieu, le tout puissant de nous avoir accordé santé et courage pour accomplir ce travail.

Nous souhaitons exprimer notre gratitude à nos enseignants de département sciences commerciales qui nous ont armé pour mener à bien cette recherche.

*Nous tenons à exprimer notre profond remerciement à notre encadreur Monsieur **BENNACER** pour avoir accepté de nous diriger, pour ses orientations, ses conseils tout au long de ce travail, qu'il trouve ici nos sentiments de gratitude et de profonde reconnaissance.*

*Nous adressons également nos plus vifs remerciements à monsieur **KASSA** et monsieur **KHIDER** pour leurs patience, disponibilité et leurs précieux orientations.*

*Notre gratitude s'adresse à l'ensemble du personnel de l'EPE ONAB, en particulier à notre encadreur Madame **BELAIDI Naima** pour la patience et le professionnalisme dont elle a fait preuve. Nous associerons à ces remerciements madame **Kasmi Germia** et messieurs **BIROUCHE Lyes**, **KHAROUNI Karim**, **CHEKABA Fares**, **AZOUG Fateh**, **BENFARES Djamel**, et **DEROUICHE Rabah**. Malgré leurs travaux, ils nous ont consacré du temps, en mettant à notre disposition les informations nécessaires pour l'accomplissement de notre cas pratique.*

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

Enfin, nous remercions toute personne ayant contribué à la réalisation de ce manuscrit.

Dédicaces

En signe de respect et de reconnaissance, je dédie ce travail :

A ma très chère mère qui m'a tout donné, qui m'a soutenu par ses prières, son amour, sa tendresse et qui est toujours présente et continue de l'être pour moi.

A mon très cher père, pour ses sacrifices, ses conseils, qui m'a encouragé à aller de l'avant tout au long de mes études.

A ma très chère sœur Kenza et ma très chère cousine Mina.

A mon petit frère Sid Ali.

A toute ma famille.

A mes amis et particulièrement les plus intimes khaled et Nassim.

A toute la promotion de commerce international et logistique.

A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail.

SARAH

Dédicaces

En signe de respect et de reconnaissance, je dédie ce travail :

A ma très chère mère qui m'a tout donné, qui m'a soutenu par ses prières, son amour, sa tendresse et qui est toujours présente et continue de l'être pour faire mon bonheur.

A mon très cher père, pour ses sacrifices, ses conseils, qui m'a encouragé à aller de l'avant tout au long de mes études.

A mes très chères sœurs Chahira et Linda.

A mes très chers frères Badis et Zizou.

A toute ma famille.

A mon fiancé Abderezak.

A mes amis et particulièrement les plus intimes khaled et Nassim.

A toute la promotion de commerce international et logistique.

A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail.

KENZA

Listes des figures

Figure 1 : Flux des produits d'une grande consommation (distribution historique)....	16
Figure 2 :Supply chain	17
Figure 3 : Représentation schématique de la supply chain.....	18
Figure 4 : Les flux de la chaine logistique	20
Figure 5 : La pyramide des niveaux de décisions.....	21
Figure 6 : Les pays exportateurs et importateurs de céréales.....	30
Figure 7 : la représentation schématique des filières céréalières actuelles	31
Figure 8 : Organigramme Général du Groupe Industriel « ONAB »	52
Figure 9 : L'organisation des structures de l'ONAB Trade	53
Figure 10 : Organigramme de l'Unité Portuaire de Bejaia.....	57
Figure 11 : La gestion des flux physiques du Maïs	76

Listes des Tableaux

Tableau 1 : La production et la consommation céréalières dans le monde (2014/2017).....	32
Tableau 2 : les importations des céréales en Algérie	37
Tableau 3 : Taux de cotisation	68

Listes des Abréviations

APS: Advenced Planning and Scheduling

ABC: Activity Based Costing

BL:Bill of Leading

BADR :Banque d'Agricole de Développement Rural

CFR :Cout et fret

CIC :Conseil international des céréales

CSI : Contrôle Service International

CMR : Lettre de voiture internationale

CMV : Condiments Minéraux Vitaminés

CRMA : Caisse Régional Mutualité Agricole

DCP : Direction de Commerce et des Prix

ENACT : Entreprise National de l'Agréage et de Contrôle Technique

ENIAL : Entreprise Nationale des Industries Alimentaire

ENPC : Société Nationale de Plastique et Caoutchou

ERP : Entreprise Ressource Planning

EPE : Entreprise Publique Économique

FAO:Food and Agriculture Organization

FNDA :Foods National de Développement agricole

INPV : Institut National de la Protection des Végétaux

IPB : Inspecteur Principal Brigade

IRIAD : Entreprise Régionale des Industries et Dérivés

GAC : Groupe Avicole Centre

GAE : Groupe Avicole Est

GAO : Groupe Avicole Ouest

LTA : letter de transport aérien

MRO : Maintenance Repair and Overhall

ONAB : Office National d'Aliment de Bétail

ONFAA : Observatoire Nationale des Filières agricoles et agroalimentaire

PAS : Programme d'Ajustement Structurel

PIC : Programme d'Intensification des Céréales

SCEM: Supply Chain Event Management

SCM: Supply Chain Management

SIGAD : Système Informatique de Gestion Automatisé Douanière

SNIC : Société Nationale des Industrie Chimique

SPA : Société Par Action

UP : Unité Portuaire

WIP : Worck In Press (les en-cours de production)

WMS : Logiciel d'entreposage

Lexique Maritime

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

Agent maritime : représentant des armateurs dans les ports.

Accostage : manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage (quai ou appontement) conçu pour permettre le stationnement des navires, leur amarrage et la manutention.

Amarrage : action de maintenir au moyen d'amarre (câbles, cordes, etc.), à un navire.

Avarie : dommage au navire, détérioration ou perte de la cargaison.

Avis d'arrivée : consiste à informer les clients de l'arrivée de leurs marchandises avec tous les frais (frais, débarquement, ...).

Avitaillement : c'est la relation avec les fournisseurs et le bord pour l'achat de vivre et d'autres produits pour les besoins de bord. Après l'échange des connaissements entre le réceptionnaire de marchandise ou son représentant et l'agent-consignataire, ce dernier établit un avis d'arriver et un bon à délivrer permettant l'accomplissement des formalités douanières et d'acconage.

Bon de commande : c'est un document écrit adressé par un client à un fournisseur pour préciser les prestations attendues. Il contient les conditions générales d'achat.

Cale : c'est la partie la plus basse à l'intérieur d'un navire.

Cargaison : désigne les objets et articles de toute nature qui sont transportés.

Cargo : désigne un navire transportant des marchandises en conventionnel.

Cargo plan : il s'agit de charger ou de décharger la marchandise horizontalement de manière qu'à chaque opération le navire reste toujours en équilibre.

Capitainerie : service portuaire qui coordonne les mouvements des navires dans le port.

Connaissement : document, délivré par un transporteur maritime, qui atteste qu'il a reçu des marchandises, un contrat de transport et un engagement de livraison au destinataire. Le connaissement constitue, entre les mains du porteur régulier, le titre de propriété de marchandises transportées.

Conférence de placement : c'est une réunion que se tient chaque matin au sein de l'entreprise portuaire. Elle regroupe les commandants du port, un représentant de chaque

agent -consignataire, les réceptionnaires et les chargeurs des marchandises des représentants de la police des frontières, de la douane et de l'entreprise portuaire. Le but de cette réunion est de discuter de l'entrée ou pas des navires au port. Enfin, cette décision dépend du réceptionnaire/chargeur et du commandant de port.

Consignation : le mandât rémunérer portant sur la gestion et le suivi des opérations concernant le navire depuis l'annonce de son escale jusqu'à sa sortie du port.

Courtage : relation avec les autorités portuaires (douane) pour les déclarations des taxes parafiscales et des mouvements de l'équipage.

ETA (Expected time of arrival) : c'est la date prévue pour l'arrivée du navire.

ETS (Expected time of sailing) : c'est la date prévue pour le départ du navire.

Feuille de temps (time sheet) : c'est le décompte des heures d'arrivée du navire, de présentation de la notice de commencement du chargement, etc. avec tous les détails (quantité de marchandise manutentionnée, arrêt de travail).

Lamanage : c'est le mouvement d'un navire à l'intérieur d'un port avec un pilote à bord.

Manutention : mot utilisé pour désigner les différentes opérations de chargement et de déchargement des navires ou pour désigner la société qui effectue les opérations de la manutention.

Mouillage : emplacement délimité sur une rade où les navires viennent mouiller leur ancre. Un navire au mouillage et soit en attente de place à quai soit, quand il n'y a pas d'infrastructures portuaires, un navire prêt à effectuer ses opérations de manutention.

Navire : mot générique pour les constructions flottantes de grande dimension qui a un appareil propulsif. En droit, l'appellation de « navire » est réservée aux bâtiments qui naviguent sur mer. Le navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom, un domicile et nationalité. Un navire est dit armé, lorsqu'il est prêt à naviguer.

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

Pavillon : c'est un terme employé pour désigner l'insigne de la nationalité d'un navire.

Pilotage : service obligatoire dans les ports qui fournit un pilote pour effectuer les manœuvres d'entrée et de sortie dans les ports.

Quai : ouvrage composé d'un ou de plusieurs faces d'accostage d'un navire ainsi que d'un espace d'opération pour le transbordement ou le chargement et le déchargement des marchandises.

Rade : grand bassin naturel, il a une issue vers la mer ou les navires qui se trouvent au mouillage.

Staries : temps alloué par les contrats pour charger ou décharger une cargaison, tout retard constitue des surestaries comportant des indemnités journalières à payer.

Tare : poids placé sur le plateau d'une balance pour faire équilibre à celui d'un objet qu'on ne veut pas compter dans le poids total.

Tonnage : c'est le volume des espèces intérieures plus exactement des espèces closes du navire. Elle permet de se rendre compte des dimensions du navire.

Transitaire : acteur portuaire qui assure le passage en douane de la marchandise, qui paie toutes les prestations maritimes et portuaires dues par la marchandise, le chargeur, et le refacteur.

Sommaire

INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : DE LA LOGISTIQUE AU SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	4
1. GENERALITE SUR LA LOGISTIQUE	4
2. LA CHAINE LOGISTIQUE ET LE SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	14
CHAPITRE 2 : LE COMMERCE DES PRODUITS CEREALIERS DANS LE MONDE	28
1. LES CEREALES DANS LE MONDE ET EN ALGERIE	28
2. LA GESTION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DES PRODUITS CEREALIERS	38
CHAPITRE 3 : LA GESTION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DES PRODUITS CEREALIERS AU SEIN DE L'ONA	46
1. PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL	46
2. LA GESTION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DES PRODUITS CEREALIERS AU SEIN DE L'ONAB	62
CONCLUSION GENERALE	80

Introduction

Pour diverses raisons, le contexte de la vie économique actuelle subit de profondes transformations. La mondialisation des échanges, le renforcement des exigences des clients, la diversification des produits et l'augmentation de la concurrence modifie, du façon plus ou moins importante, les principes économiques. Les chaînes logistiques sont un résultat ou plutôt une conséquence de la mondialisation des échanges internationaux, élaboration des normes, avantageuses pour certains pays mais beaucoup contraignantes pour d'autres. C'est la politique de chacun pour soi des pays immergent tandis que d'autre sombres créations d'un libre échange et des zones franches.

Le libre-échange stipule que les pays doivent adapter leurs économies sur un marché concurrentiel. Cette concurrence engage les pays dans une compétitivité féroce. De ce point de vue, intervient les modes de réflexion par la méthode logistique. Etude des marches, avantage ou désavantage des interventions pour les importations ou exportations, les apports financiers bancaires et des modes appropriés des transports.

De nos jours, les entreprises doivent s'adapter à la dynamique du marché pour espérer survivre dans un environnement très concurrentiel et très compétitif. Les clients sont beaucoup plus exigés en raison de nombreux choix qui s'offre à eux. La satisfaction des clients combinée à la réduction des coûts est difficile à réaliser. Ajoutons à cela les nouvelles technologies de l'information et de la communication qui ont révolutionné la manière avec laquelle doivent être gérés les entreprises.

La logistique intervient en suivant l'évolution économique par des outils de compétitivité de manière à exécuter une commande d'un client du départ jusqu'à la livraison en respectant les délais et commodités, et réduire les coûts.

Les entreprises que ce soit de l'importation ou d'exportation expliquent leurs logistiques par des méthodes visant l'acheminement de l'importation des matières, produits finis et autres biens. Par la logistique, l'entreprise se prémunie par l'étude des conditions des fournisseurs, la qualité de la matière, les modalités de conclusion du contrat etc...

Une bonne gestion d'une chaîne logistique est celle qui permet un gain du temps, une minimisation des coûts d'acheminements, mais aussi qui tient compte des aspects quantitatifs et qualitatifs des produits transportés.

Les céréales constituent l'un des produits les plus échangés à l'échelle mondiale. Destinées à l'alimentation, et rapidement périssables, les produits céréaliers nécessitent des conditions de transport particulières.

L'Algérie est parmi les plus grand importateur des produits céréaliers, particulièrement pour l'alimentation des bétails. Dans cette activité spécialisée une entreprise locale dénommée Office Nationale des Aliments de Bétail (ONAB). Cette entreprise d'envergure nationale se charge de l'importation des céréales applique une logistique qui lui permette l'arrivée de la marchandise en bonne condition.

Partant de tous ces constats sur l'importance des technologies de l'information relevant de la logistique et le critère omniprésent de celle-ci dans le cycle de vie de toute entreprise que s'inscrit le thème de ce mémoire.

Dans le cadre de notre étude, nous allons tenter de traiter la problématique dont la question centrale consiste à savoir :

- Comment l'Office National d'Aliments de Bétail gère sa gestion de la chaîne logistique des opérations liées à l'importation des produits Céréalières ?

Notre problématique s'articule autour des questions suivantes :

Q1 : Quelles sont les critères à prendre en considération lors d'achats d'un produit céréalier à l'international ?

Q2 : Comment l'unité portuaire de Béjaïa organise sa gestion de la chaîne logistique lors d'importation des céréales ?

Pour mieux cerner ces questions posées, nous proposons des hypothèses suivantes :

H 01 : Les critères à prendre en considération lors d'achat d'un produit céréalier à l'international sont négociés dans le contrat d'achat.

H 02 : L'unité portuaire de Béjaïa possède tous les moyens et les compétences nécessaires qui permettent la bonne gestion de la chaîne logistique d'importation des céréales.

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et apporter des confirmations ou infirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique à la fois théorique et empirique. La première repose sur une recherche bibliographique à travers la consultation d'ouvrages, publications, rapports, communications, thèses et mémoires. Tandis

que la seconde (démarche empirique), consiste en un déplacement sur le terrain au niveau de l'office national d'aliment de bétail ONAB pour une période d'un mois en vue de suivre et comprendre le processus de la chaîne logistique au sein de cette l'entreprise.

Nous allons tenter d'apporter des éléments de réponse à ces interrogations en scindant notre travail en deux parties :

La partie théorique : après la phase introductive, le premier chapitre de ce mémoire traite d'une manière générale le concept de la logistique et le management de la chaîne logistique, dans le deuxième chapitre nous allons présenter le commerce des produits céréaliers dans le monde et en Algérie, ainsi que leur gestion de la chaîne logistique.

La partie pratique : le dernier chapitre est consacré à la partie pratique. Basé sur le processus de la gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers effectué par l'ONAB. Ce chapitre compte deux sections, la première section consacrée pour la présentation générale de l'organisme d'accueil ONAB, dans la deuxième section nous étalerons les étapes suivi par cette entreprise lors de l'achat des céréales sur le marché mondial, ainsi les procédures d'administration douanière, de contrôle et de surveillance de la qualité appliqué au navire d'importation des céréales, ensuite on fera l'objet de l'état des lieux de la chaîne logistique de la filière céréalier dans sa globalité, ainsi les différents modes d'acheminement des céréales importer depuis le port de débarquement jusqu'aux lieux de stockage afin d'être par la suite redistribuer est commercialisé par les différents utilisateurs.

Chapitre 1 : De la logistique au supply chain management

Introduction

La logistique est une nécessité pour répondre aux évolutions du contexte économique. Elle est importante pour tous les acteurs de l'entreprise parce qu'elle influence son activité. Elle présente un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour atteindre un objectif commun qui est la satisfaction des clients.

L'évolution de la fonction logistique vers ce que nous appelons supply chain s'accompagne de nombreux défis internes de technologies et d'organisation.

A cet effet, le concept de supply chain s'assoit clairement à cette évolution. On entend par chaîne logistique un ensemble d'acteurs et d'interactions entre ces acteurs, qui permet d'acheminer un produit ou un service depuis le premier fournisseur jusqu'au client ultime.

La gestion de ces chaînes se fonde largement sur des actions de rapprochement entre acteurs, qu'ils appartiennent à une ou plusieurs entreprises, de façon à œuvrer pour le bénéfice global de la chaîne, ces actions coopératives apportent des bénéfices clairs à ce qui se lance dans cette démarche.

Dans ce chapitre, nous allons décrire les fondements théoriques de la chaîne logistique et nous mettons l'accent sur leurs gestions après avoir défini le concept relatif à cette dernière. Le chapitre en question s'organise en deux sections, la première fera l'objet d'une présentation générale de la logistique, la deuxième sera consacrée à la chaîne logistique et supply chain management.

1. Généralité sur la logistique

Dans cette section, nous allons clarifier la notion de la logistique, son évolution, ses activités, ses principaux objectifs, ses types ainsi que sa performance.

1.1 Histoire de la logistique

1.1.1 Origine militaire

La logistique existe depuis des millénaires. Selon les périodes de l'histoire, elle offre un champ de réflexion formalisé depuis de très nombreux siècles. Le mot logistique a vu sa

définition évoluer depuis sa création en 1836 jusqu'au début des années 1900. Voici un aperçu des grandes périodes de l'histoire :

Le dictionnaire de l'Académie française donne comme premier sens au mot logistique « la science du calcul ». Étymologiquement, le terme logistique provient du grec « logistikos » ce qu'est relatif à « l'art du raisonnement » ou « logisteuo » qui est relatifs à « administrer ». Platon est le premier à avoir utilisé le mot « logisteuo » pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique.¹

Le terme logistique trouve avant tout son origine dans le milieu militaire, car depuis que l'homme fait la guerre, la logistique a été un sujet de réflexion intensif pour les grandes chefs militaires. Le terme logistique provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes lors du combat. La logistique est née lors de toutes les préparations en prévision d'une bataille, pour mettre à disposition les moyens de transport, les équipements et tout ce qui concerne les denrées alimentaires. Donc, la logistique représente le pilier qui va déterminer la force de résistance d'un pays qui va permettre de mettre en place les forces armées au bon moment pour les opérations tactiques, afin d'atteindre les objectifs fixés par les stratégies définies².

1.1.2 IV millénaire av. J.C

Durant l'antiquité SunTzu³ a met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées que les armées sont censées transporter, parce qu'une armée sans chariot d'approvisionnement, sans céréales, et sans provision est perdue. Alors qu'Alexandre le Grand (356- 323 avant Jésus-Christ) serait le précurseur de la logistique moderne. Son idée consiste à donner à la logistique une place stratégique. Ce roi grec est le premier à expliquer que la guerre nécessite avant tout une préparation importante pour pouvoir mener campagne dans les meilleures conditions envisageables⁴. Jules César consacra la prise en compte de la dimension logistique, en créant la fonction de « logista » qui consiste

¹LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascal, « *la logistique* », Dunod, Paris, 2015, P 9.

²DUPONCHEL Diane, « *L'impact de la citoyenneté sur la gestion de la supply chain* », spécialité logistique, Paris 1,2010, P15 sur le site : <https://dokodoc.com/memoire-de-fin-d-etudesdc53f90110a9246563abcfabafbb88bd43165.html>consulté le 01/03/2018.

³Sun Tsu, *L'art de la guerre* (VII-50), Bibliothèque stratégique, Edition Economica, Paris, 1990, cité par DORNIER Philippe-Pierre et FENDER Michel, « *la logistique globale : Enjeux, principes, exemples* », édition d'organisation, Paris, 2001, P 6.

⁴DORNIER Philippe-Pierre et FENDER Michel, 2001, op. cit, P 6.

à charger un officier de s'occuper les mouvements des légions pour organiser les campements de nuit ou d'hiver et constituer les dépôts d'approvisionnement dans les villes soumises⁵.

1.1.3 À partir du XVIII

Les rares histoires consacrées à la logistique militaire considèrent essentiellement trois étapes principales dans le mode de traitement de la logistique dans les armées modernes. Le premier mode est associé aux armées principalement statiques avec un approvisionnement issu des magasins. Le second correspond à la démarche napoléonienne cherchant essentiellement sur les pays envahis ou les pays de passage, les denrées nécessaires à l'approvisionnement des armées. Enfin, le troisième mode correspond à celui apparu vers les années 1870 en s'appuyant sur une industrialisation des approvisionnements à partir des bases arrière de plus en plus lointaines. De nombreux facteurs viennent expliquer cette évolution : des facteurs technologiques comme l'apparition de chemin de fer à partir de 1825, l'automobile et le poids lourd offrirent une alternative beaucoup plus flexible au train. Mais dès lors, le carburant devient la ressource sensible. Pour approvisionner les armées, la création d'un service essence fut nécessaire pour prendre en charge la logistique des carburants⁶. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les travaux structurant la recherche opérationnelle se sont développés, permettant ainsi aux entreprises dès la période de l'après-guerre d'adopter un premier traitement de la logistique par la voie quantitative⁷.

D'après ces différentes périodes de l'histoire, on remarque que la logistique a toujours été un élément déterminant dans l'acte de guerre. C'est elle qui a facilité le mouvement qui contribue à maintenir une position en assurant les ravitaillements. C'est donc naturellement que la logistique prend une place croissante dans la pensée militaire au cours de l'histoire.

1.1.4 Le cadre conceptuel de la logistique d'entreprise

Pour bien cerner les raisons de la mise en place de la logistique dans les entreprises et le périmètre d'application de cette dernière, il est nécessaire de faire un retour sur le cadre conceptuel de la logistique d'entreprise.

La notion de logistique dans l'entreprise est née grâce au département marketing, car c'est le premier à avoir pris en compte les contraintes logistiques principalement, grâce aux problématiques du marketing mix. Même si la notion de logistique d'entreprise émerge

⁵DORNIER Philippe-Pierre et FENDER Michel, 2001, op. cit, P 8.

⁶Ibidem, P 8.

⁷<http://www.charkoui.com/la-logistique/histoirelogistique>, consulté le 14/03/2018.

à la fin des années 40 aux États-Unis, les années 60 apparaissent comme la période clé qui voit son importance reconnue. Ainsi dès 1962 Drucker souligne le rôle conséquent du coût de la distribution dans le coût global d'un produit acheté par le client final. Par contre, en 1966 McGarrah⁸ rapporte que la logistique d'entreprise peut être appréhendée par toutes les formes d'activités nécessaires à la mise en disposition des ressources de l'organisation auprès d'un client. Heskett⁹ est le premier à considérer la vision stratégique de la logistique d'entreprise. Pour cet auteur, le changement technologique a conduit à « l'application de techniques et de modèles managériaux vitaux au succès du management des activités logistiques »¹⁰ après, il repère la mutation d'une logistique opérationnelle et cloisonnée vers une logistique intégrative. Tixier¹¹ rapporte que la logistique d'entreprise se conçoit à travers d'une approche systémique de flux de matières et marchandises et de flux d'informations. En 1980, ils énoncent que « l'amélioration de la productivité étant une clé du maintien de la compétitivité des entreprises, il est évident que la logistique doit être gérée et contrôlée globalement »¹².

Finalement, Tixier et Mathe¹³ concédèrent la logistique d'entreprise comme un processus qui passe par plusieurs étapes jusqu'à atteindre un rôle clé dans la stratégie globale de l'organisation. Ce processus se conçoit par un ensemble d'actions coordonnées dont l'objet est : « d'assurer au moindre cout la coordination de l'offre et de la demande, aux plans stratégiques et tactiques, ainsi que l'entreprise à long terme de la qualité des rapports fournisseurs clients qui la concernent »¹⁴.

⁸McGarrah, R (1966), logistics for international manufacturer, Harvard Business Review, vol. 44, N° 2, PP, 1-25, cite par MORANA Joelle, « de la logistique d'entreprise au supply chain management (SCM) : vers une intégration des processus », e-theque, Omnaing, 2003, P 5.

⁹Heskett, J. (1973), Sweeping changes in distribution, Harvard Business Review, vol, 51, N° 2, PP. 123-133, cite, par MORANA Joelle, 2003, op. cit, P 5.

¹⁰MORANA Joelle, 2003, op. cit, P 5.

¹¹Tixier, D (1979), les perspectives de la logistique d'entreprise, revue Français de gestion, N° 19, PP. 85-89, cité par MORANA Joelle, 2003, op. cit, P 6.

¹²MORANA Joelle, 2003, op. cit, p 6.

¹³Texier, D, et Mathe, H (1981), logistique et management : voie de la compétitivité, Harvard l'expansion, N° 22, PP. 20-34, cité par MORANA Joelle, 2003, op. cit, P 7.

¹⁴MORANA Joelle, 2003, op. cit, P 8.

1.2 Définitions de la logistique

La logistique a plusieurs définitions dont certaines présentent la logistique comme un ensemble d'activités et d'autres la présente comme une méthode de gestion.

Les notions de base du concept de la logistique sont restées les mêmes. Mais l'évolution est incontestable et nécessaire, car la société évolue sans cesse. Donc il faut que l'entreprise s'adapte et soit réactive aux différents changements. On peut définir la logistique comme étant un mode de gestion qui regroupe l'ensemble des opérations physiques dans l'entreprise¹⁵. En 1948, le comité de l'américain Marketing Association définit la logistique comme « le mouvement et la manutention de marchandise du point de production au point de consommation ou d'utilisation »¹⁶. Mais cette approche de la logistique ne prend que la partie transport et distribution, en 1973, le grand spécialiste de la logistique James.L.Heskett¹⁷ propose la définition suivante « la logistique est la gestion de toutes les activités qui contribuent à la circulation des produits et à la coordination de l'offre et de la demande dans la création d'utilité par la mise à disposition de marchandises en un lieu et à un moment donné »¹⁸. Il donnera par la suite en 1977 une autre définition où il insistera sur la notion de niveau de service ce qui amènerait à une optimisation à moindres coûts.

Selon J.L.Heskett « la logistique englobe les activités qui maîtrisent les flux de produits, la coordination des ressources et des débouchés en réalisant un niveau de service donné au moindre coût »¹⁹. Malgré l'approche stratégique donnée par J.L.Heskett, il a fallu attendre jusqu'à 1979, pour que Daniel Tixier²⁰ aille proposer une autre approche plus complète qui évoque le caractère systémique de la logistique et inciter sur la maîtrise des flux d'informations. Il donnera donc la définition suivante : « la Logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place au moindre coût, d'une quantité de produits, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc, toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tels que la localisation des usines et

¹⁵DUPONCHEL Diane, op. cit, p 19.

¹⁶MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, « *Logistique et supply chain management : Intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale* », Dunod, 2008, P 9.

¹⁷J.L.Heskett, N.A. Glaskowsky, R.M.Ivie, business Logistics, New York, Ronald PressCompagny, 1973, selon la traduction de D. Tixier, H. Mathe et J. Colin. Cité par MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op. cit, P11.

¹⁸MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op. cit, P 11.

¹⁹Ibidem, p 11

²⁰D.Tixier, H. Mathe et J. Colin, la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux, Paris, Dunod Entreprise, 1983, cité par MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op. cit, P 12.

entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, gestion des stocks, manutention, préparation des commandes, transport et tournée de livraison »²¹. Mais, la vision des chercheurs et praticiens français est différente, parce qu'ils accordent une attention particulière à la question de cycle de vie du produit, ainsi ils donneront la définition suivante « La logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Ces besoins dont la nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise, ou externe (satisfaction des clients) »²².

En ce qui concerne l'entreprise, la définition de la logistique a pris sa base dans le domaine militaire, ensuite elle a été adaptée. Les experts en logistique et transport ont aujourd'hui une approche semblable à celle de D.Tixier qui correspond à l'art de gérer les différents flux pour un meilleur coût et cela concerne les flux de produits, flux d'informations associés au flux physiques du fournisseur initial jusqu'au client final. Donc la logistique permet l'adéquation entre la demande qui émane des clients et l'offre proposée par les industriels pour une meilleure rentabilité des investissements. Cette définition détermine les différents flux qui interviennent dans la logistique.

Aujourd'hui dans le dictionnaire Larousse 2017 on trouve deux définitions pour le terme logistique²³ :

La première est l'adjectif qui correspond à l'ensemble des opérations ayant pour but de permettre aux armées de vivre, de se déplacer, de combattre et d'assurer les évacuations et le traitement médical du personnel.

La deuxième est le nom féminin qui signifie l'ensemble de méthodes et de moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, etc...., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois les approvisionnements.

1.3 Les types de la logistique

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leurs objectifs et leurs méthodes²⁴ :

²¹MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op. cit, P 12.

²²Ibidem, P 13.

²³<http://www.larousse.fr/dictionnaires/français/logistique>. Consulté le 14/03/2018.

- **La logistique d'approvisionnement** : la logistique d'approvisionnement consiste à amener les différents produits de base nécessaires à la production dans les différentes industries.
- **La logistique de production** : la logistique de production permet d'absorber la gestion de production entière, elle consiste d'apporter les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier cette dernière.
- **La logistique de distribution** : la logistique de distribution consiste à apporter au consommateur final soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui (vente à distance) les produits dont il a besoin.
- **La logistique militaire** : la logistique militaire vise à transporter aux forces armées tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur maintenance.
- **La logistique de soutien** : la logistique de soutien consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe à travers des activités de maintenance.
- **Les activités dites de service après-vente** : Ces activités sont proches de la logistique de soutien, mais à la différence ces dernière elles sont exercées dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien.
- **The Reverse logistics** : traduit en français, « logistique inverse » ou logistique des retours consiste à gérer et à optimiser les flux provenant du consommateur en direction du fabricant. Sa forme la plus connue est celle d'après-vente. C'est-à-dire reprendre les produits dont le client ne veut pas, ou qu'il veut faire réparer, ainsi que traiter des déchets industriels emballages et produits inutilisables.

1.4 Les objectifs de la logistique

L'objectif traditionnel d'un système logistique est d'atteindre un niveau de service donné pour un coût minimum, mais cet objectif ne doit pas masquer les autres objectifs opérationnels de la logistique. Ces derniers sont présentés ci-dessus. Ensemble, ils déterminent la performance logistique²⁵.

- Répondre aux exigences des clients dans les meilleurs délais pour avoir une meilleure coopération entre l'industrie et le commerce.

²⁴PIMOR Yves, FENDER Michel, « *Logistique : Production, Distribution, Soutien* », Dunod, Paris, 5^e édition, 2008, P 4 et 5.

²⁵MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op. cit, p 15 et 16.

- Réduire la variabilité dans le processus logistique qui génère des coûts élevés et des clients insatisfaits.
- La logistique permet de réduire les stocks afin de maîtriser les coûts logistiques sans sacrifier le niveau de service client, car les stocks sont utiles au fonctionnement d'un système logistique ils peuvent être financièrement justifiés lorsque ce système réalise des économies d'échelle dans la production ou dans la livraison.
- La logistique permet d'avoir la massification des flux recherchés par les industriels et les distributeurs par la consolidation des transports qui représentent des coûts logistiques très élevés, donc il faut faire attention au volume transporté (c'est-à-dire importer de grandes quantités pour avoir le coût par unité le plus faible).
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur et le consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.
- La logistique permet d'évaluer le coût du cycle de vie d'un produit ou d'un équipement de sa conception à son retrait (fabrication, distribution, et son utilisation).
- La logistique permet la diminution des coûts de transport et de stockage de matières premières.

1.5 La performance de la logistique

Selon les deux logisticiens Bowersox et Kloss²⁶ la performance logistique ne peut être atteinte que si l'entreprise réussit à coordonner la conception du réseau logistique, l'information, le transport, l'entreposage, stratégie de stockage, manutention et l'emballage²⁷ :

- **Conception de réseau logistique** : consiste à déterminer le nombre d'emplacements et les tâches respectives de chaque élément de réseau (usines, entrepôts centre de distribution et plate-forme).
- **L'information** : la maîtrise, l'échange et la rapidité d'obtention de l'information, les prévisions sont des éléments clés de la performance. Ainsi les technologies de l'information et la communication facilitent la mise en place d'un processus logistique.

²⁶D.J. Bowersox, D.J. Closs, *logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*, McGraw-Hill, 1996, cité par MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op.cit, P 16.

²⁷MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op.cit, p 16 et 17.

- **Le transport** : est l'élément essentiel dans l'entreprise. Il représente la fonction que les entreprises préfèrent externaliser, parce que la tendance est la réduction des coûts de transport.
- **Le stockage** : la décision concernant le stockage dépend de la structure du réseau logistique au niveau de service client retenu, mais aussi il ne faut pas négliger les considérations financières (la volonté de limiter le montant des capitaux investis dans les stocks, et celle de réduire les coûts liés au stockage).
- **L'entreposage la manutention et l'emballage** : ces éléments sont en interaction les uns avec les autres dans une chaîne logistique et les choix effectués dans ces domaines conditionnent la rapidité des livraisons, la qualité des produits et la réalisation de la traçabilité.

1.6 Les enjeux de la logistique

Aujourd'hui, la logistique dépend de la maîtrise du processus logistique. Elle présente un enjeu très important pour l'entreprise, de ce fait la logistique conditionne²⁸ :

- **La croissance de l'entreprise** : la stratégie implique la bonne maîtrise des problèmes logistiques qui peut rencontrer l'entreprise.
- **La maîtrise des coûts** : la logistique permet une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts de produits d'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente, et la mise en œuvre d'une logistique intégrée qui permet l'amélioration des délais de livraison, la réduction des taux d'indisponibilités tout en diminuant les coûts.
- **La logistique conditionne l'externalisation et la diversification de l'entreprise** : concernant les possibilités d'externalisation de l'entreprise, l'analyse logistique permet de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations comme le stockage et le transport de marchandises. Concernant la diversification de l'entreprise, la maîtrise de la chaîne logistique lui permet d'élargir la gamme de ses activités.

²⁸Cours de DIEMER Arnaud, économie d'entreprise, partie 2, chapitre 7, les fonctions de l'entreprise, p 16. Sur <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net> Consulté le 15/03/2018.

- **La logistique permet la normalisation des produits et des processus de gestion** : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (normes de coûts, la standardisation de certains produits...).
- **La logistique permet la flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise** : on obtient la flexibilité et l'adaptation d'une entreprise grâce à une souplesse obtenue dans la distribution en amont et en aval. Ainsi la bonne maîtrise de la gestion du transport et du stockage.

Du fait de leur importance, les enjeux de la logistique sont également pris en compte par l'État dans l'élaboration des politiques économiques, industrielles et techniques. La logistique, en optimisant l'organisation des flux permet à l'entreprise de procéder à des choix stratégiques qui se traduisent par des avantages compétitifs.

1.7 Les différents flux logistiques

Les flux logistiques se composent en deux catégories : flux logistique interne et flux logistique externe²⁹ :

1.7.1 Flux logistique interne :

Il contient le flux de production :

- **Flux de production** : c'est un modèle de pilotage des flux selon lequel les matières premières ou les pièces sont introduites dans la chaîne de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaire.

1.7.2 Flux logistique externe :

Dans ce type, on distingue les flux amont et flux aval :

1.7.2.1 Flux d'approvisionnement ou flux amont :

Désigne la technique ou la méthode permettant de livrer un tiers, un bien ou un service. Il désigne la circulation des matières depuis le magasin de fournisseur, jusqu'au magasin de l'entreprise cliente.

1.7.2.2 Flux de distribution ou flux aval :

Désigne la circulation des produits finis ou semi-finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente.

²⁹<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm> consulté le 18/03/2018.

Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes donc, on distingue :

- **Flux poussé** : c'est un flux de produits pour lequel les produits sont déplacés sur la base de la prévision de la demande. Dans ce type d'organisation, chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.
- **Flux tirés** : c'est un flux de produits pour lequel les produits ne sont déplacés qu'afin de satisfaire une demande réelle, c'est-à-dire que le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un poste client. (Zéro stock dans la chaîne).
- **Flux tendus** : c'est l'équivalent d'un flux tiré. C'est lorsqu'il utilise une quantité minimale de stock et d'en-cours répartis le long de la chaîne logistique.
- **Les flux synchrones** : c'est lorsque plusieurs flux se rencontrent de façon synchrone. Dans ce type d'organisation, la livraison des composants différents est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication. Ils sont donc livrés juste au moment de leur utilisation. Ce qui permet de réduire les stocks et les coûts qui y sont liés.

Le process logistique se trouve au cœur des stratégies des entreprises, mais également au fondement des performances opérationnelles de ces dernières. Les mutations économiques importantes auxquelles doivent faire face les entreprises, la multiplication et l'interconnexion toujours croissantes des flux physiques et d'informations en raison de la mondialisation des échanges, tous ces facteurs et bien d'autres ont poussé le process logistique à devenir de plus en plus complexe par son caractère diffus et multiforme.

2. La chaîne logistique et le supply chain management

Cette section est subdivisée en deux parties, la première sera consacrée à l'élaboration d'un cadre théorique sur la chaîne logistique, on s'attachera d'abord à la présentation de ce concept : sa définition, ses objectifs, les types, ses décisions ainsi que ses différents outils d'aide à la décision. Dans la deuxième, nous nous intéressons au concept de supply chain management.

2.1 La chaîne logistique

2.1.1 Historique de la supply chain

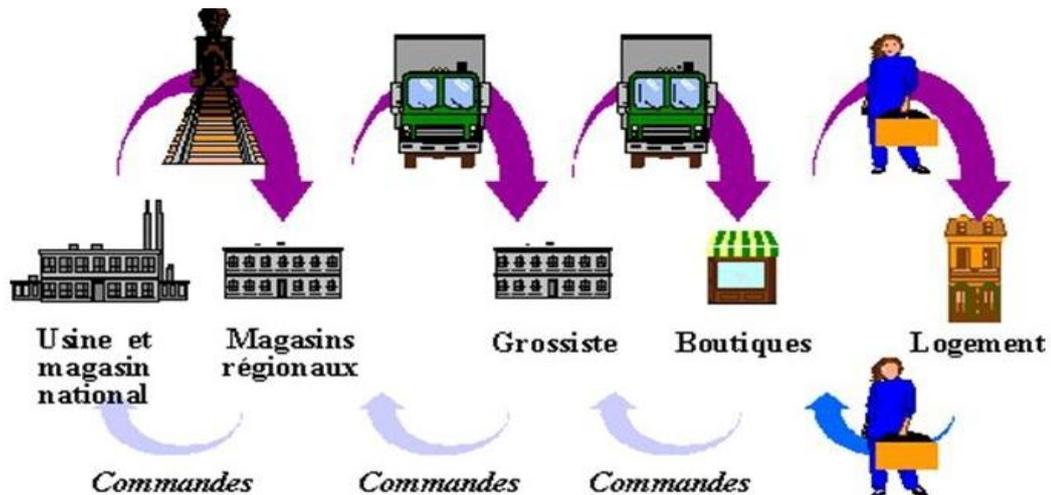
La création de la ligne d'assemblage est la principale résultante de l'industrialisation. Cette création a déclenché le début de la structuration des opérations industrielles et logistiques ce qui a permis une forte hausse de la productivité et une amélioration de la qualité.

Les innovations technologiques majeures associées aux modes de transport (l'apparition et le développement du chemin de fer, de l'automobile et du poids lourd) ont engendré un bouleversement fondamental au sein des structures logistiques et du statut même de la logistique. En effet, grâce aux nouvelles technologies proposées dans les modes de transport (la vitesse, la sécurité, la souplesse,) l'activité logistique se place dans une perspective nouvelle. Par la suite l'invention du conteneur intermodal qui a fortement impacté les flux physiques internationaux rapidement, devenue un standard international. En effet, les marchandises sont dorénavant stockées dans des conteneurs et non en vrac sur le pont ou dans les cales, le chargement des bateaux peut en fin être mécanisée et l'espace disponible est optimisé. Cette innovation a révolutionné le transport maritime et le commerce international en générant une chute des coûts de transport.

En effet, la conteneurisation a permis la diminution des délais de livraison grâce à la réduction du temps de chargement et de déchargement. Au milieu des années 1960 grâce au développement de l'informatique, les premiers logiciels de gestion des ressources de l'entreprise (capacité machines et main d'œuvre) ont fait leur apparition. Et à partir du début des années 1990, la logistique de gestion introduite par ces premiers logiciels de gestion s'étend progressivement à l'ensemble des fonctions de l'entreprise, c'est alors que la supply chain connaît l'une de ses évolutions majeures à travers l'apparition des progiciels de gestion intégrés. Ainsi, la supply chain est devenue le véritable pilote des flux physiques et d'informations de l'entreprise et l'unique garant du cycle de vie des produits, de leurs fabrications jusqu'à leurs livraisons finales. De ce fait, elle se positionne tant au niveau opérationnel, tactique et stratégique³⁰.

³⁰MELCHIOR de Bary et MOREAU Thomas, "Supply chain : 60 outils pour améliorer ses pratiques", Vuibert, Paris, janvier 2017, P (14-16).

Figure 1 : Flux des produits d'une grande consommation (distribution historique)



Source FENDER Michel, PIMOR Yeves, « *Logistique & supply chain* », Dunod, 7^e édition, 2016, P 11.

Cette figure représente les étapes de production et de distribution d'un produit depuis le fournisseur du fournisseur, jusqu'au client du client, elle définit les caractéristiques de ce qu'était autrefois la chaîne des intervenants nécessaires dans la distribution classique pour amener un produit jusqu'au consommateur final.

2.1.2 Définition de la chaîne logistique (supply chain)

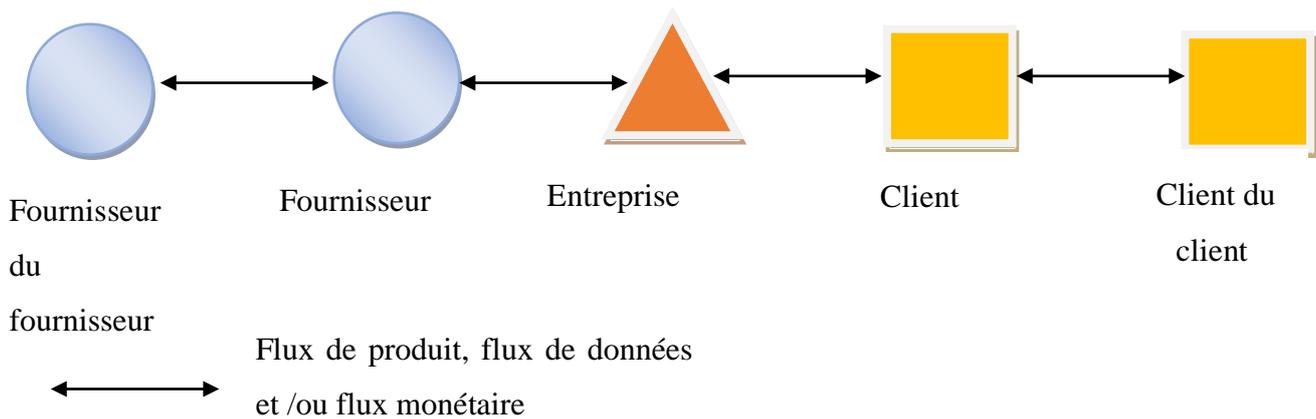
Avant de définir la supply chain revenons sur le sens du terme anglais supply chain. En tant que substantif, il signifie « offre ». Employé comme verbe, il se traduit par « fournir » ou « approvisionner ».

Donc « chaîne de l'offre » et « chaîne d'approvisionnement » sont deux expressions acceptées et synonymes. Ce terme est souvent traduit en français par chaîne logistique. Le périmètre de la supply chain a évolué à cause d'un environnement concurrentiel et globalisé.

L'expression supply chain s'utilisait pour décrire la chaîne d'approvisionnement d'une entreprise. Étant donné qu'il s'agit d'une chaîne, la représentation la plus classique de cette dernière est une séquence horizontale de nœuds et de flèches, d'amont en aval, reliant le fournisseur du fournisseur au client du client³¹.

³¹MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op.cit, p 19.

Figure 2 : Supply chain



Source : LE MOIGNE Rémy, « *supply chain management : Achat, production, logistique, transport, vente* », Dunod ; Malakoff ,2^e édition, 2017, p11.

Il existe plusieurs définitions de la chaîne logistique :

- **Définition 1**

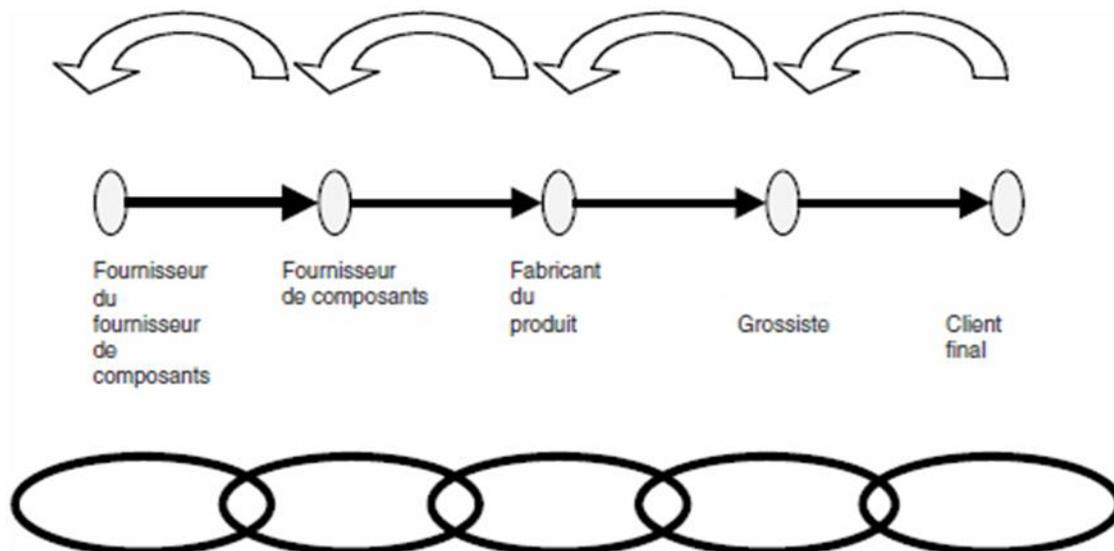
« Une supply chain est un réseau d'organisations (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client »³². Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent.

- **Définition 2**

La supply chain est définie comme « la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteur, jusqu'aux clients de ces clients »³³.

³²LE MOIGNE Rémy, « *Supply chain management : Achat, Production, logistique, transport, vente* », Dunod, Malakoff, 2^{ème} édition, 2017, P 10.

³³PIMOR Yeves, FENDER Michel, 2008, P 5.

Figure 3 :Représentation schématique de la supply chain

Source : PIMOR Yves, FENDER Michel, « *Logistique : Production, Distribution, Soutien* », l'usine Nouvelle, Dunod, Paris, 5^e édition, 2008, P 6.

Cette figure est une représentation schématique de la supply chain. Elle représente la chaîne de tous les intervenants de toutes les entreprises qui contribuent à apporter un produit. Les flèches noires représentent les produits, et les flèches blanches représentent les informations qui remontent la chaîne.

- **Définition 3**

L'approche supply chain est définie comme le management des flux physiques, financiers et de communication cherchant à optimiser la rentabilité et la pérennité de l'entreprise. Elle renvoie au domaine du management et de la stratégie d'entreprise, et s'apparente à la notion de « logistique globale », les professionnels désignent par ce terme « l'optimisation des flux physiques et des flux d'informations (intégration de technologies informatiques et de réseaux de communication qui leur sont associés) »³⁴.

2.1.3 Les flux de la chaîne logistique

L'entreprise effectue différentes opérations (d'achat, production, vente, financement et d'investissement), avec ses partenaires, ce qui donne lieu à des échanges et à des transferts. Ces derniers sont appelés flux.

³⁴WACKERMANN Gabriel, sous la dir. de, « *La logistique mondiale transport et communication* », Ellipses édition marketing, Paris, 2005, P 240.

Il existe trois types de flux : flux d'informations, flux monétaires et flux physiques.

2.1.3.1 Les flux d'informations

Les flux d'informations représentent des transferts d'informations à l'intérieur de l'entreprise (flux interne) ou entre les partenaires de la supply chain (flux externe). Ces flux sont les moteurs principaux qui engendrent le déplacement des flux physiques et monétaires³⁵. Ces échanges d'informations initient, contrôlent et enregistrent la valeur des flux des biens et des services tout le long de la supply chain³⁶.

2.1.3.2 Les flux financiers (monétaire)

Les flux monétaires sont des paiements ou des transferts d'argent qui remettent logiquement d'aval en amont le courant des activités à valeur ajoutée³⁷. Ils ont une importance capitale, car ils assurent la coopération entre les partenaires et le bon déroulement du transfert des flux physiques. Par exemple (le paiement d'un fournisseur, règlement d'un client, remboursement d'un emprunt, le paiement des salaires...) ³⁸.

2.1.3.3 Les flux physiques

Les flux physiques sont les produits ou les matières subissent des déplacements entre deux entités à l'interne (la livraison d'une commande de produits entre l'entrepôt d'un fournisseur et le centre des distributions du client), ou à l'externe (la livraison d'une commande de produits entre un centre de distribution et un magasin de l'entreprise)³⁹.

La supply chain est le véritable pilote des flux physiques et d'informations de l'entreprise et l'unique garant du cycle de vie des produits et de leurs fabrications jusqu'à leurs livraisons finales. De ce fait, elle se positionne tant au niveau opérationnel, tactique, et stratégique.

³⁵ JUSTTIN Langlois caro, « stratégie de livraison directe dans une chaîne logistique internationale », université du Québec à Montréal, Février 2012, P 56. Sur le site <https://archipel.uqam.ca/4650/1/M12415.pdf> Consulté le 20/03/2018.

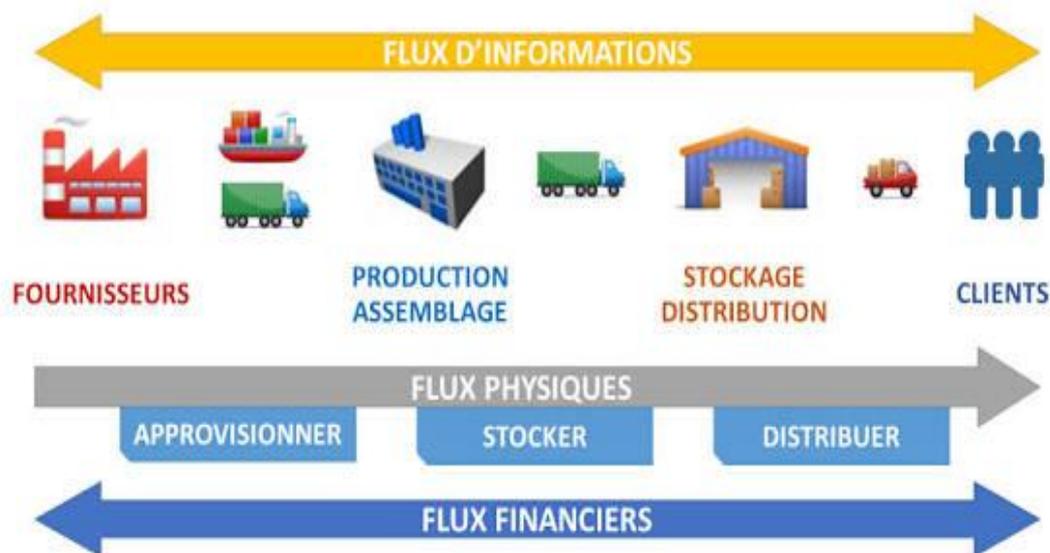
³⁶ SAMII et ALEXANDRE (K), « *stratégie logistique : supply chain management* », 3^e édition, DUNOD, Paris, 2004, P 19.

³⁷ Ibidem, p 19.

³⁸ JUSTTIN Langlois Caro, op. cit, P 56.

³⁹ SAMII et ALEXANDRE, op. cit, P 57.

Figure 4 : Les flux de la chaîne logistique



Source : <https://goo.gl/images/tEgcA2> consulté le 20/03/2018.

2.1.4 Les décisions dans la chaîne logistique

L'entreprise est un lieu de prise de décisions, il y a de multiples décisions qui se prennent quotidiennement par les différents acteurs de l'organisation (dirigeants, cadres, employés, ouvrier...) qui sont⁴⁰ :

2.1.4.1 Les décisions stratégiques

Les décisions stratégiques engagent l'entreprise sur une longue période (la durée de l'horizon dépend du cycle de vie des produits), puisqu'elles conditionnent la manière dont l'entreprise va se placer sur un marché afin de retirer le maximum de profits des ressources qu'elle mobilise.

Les décisions stratégiques configurent la chaîne logistique et comprennent toutes les décisions de conception de la chaîne logistique. De ce fait, elles ont une influence importante sur la stratégie concurrentielle et sur la viabilité à long terme de l'entreprise. Elles sont prises par la direction de l'entreprise (le dirigeant et l'équipe de direction d'une entreprise). Ses décisions vont s'ouvrir avec une prise de risque.

⁴⁰MOULOVA Zerouk, « Ordonnements coopératifs pour les chaînes logistiques », Thèse de doctorat de l'Institut National Polytechnique de Lorraine, spécialité Informatique, 2007, P 14-16, sur le site <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00606329/document> Consulté le 28/03/2018.

2.1.4.2 Les décisions tactiques (administratives)

Les décisions tactiques sont relatives à la gestion des ressources et elles sont prises à moyen terme, il s'agit de réduire au moindre coût les demandes prévisionnelles avec une connaissance des ressources matérielles et humaines. La mise en place de ces décisions permet de résoudre les problèmes qui surgissent durant la réalisation des décisions stratégiques.

2.1.4.3 Les décisions opérationnelles (mécaniques)

Les décisions opérationnelles sont des décisions qui se prennent en bas de la pyramide hiérarchique, et qui consistent à assurer le fonctionnement courant et opérationnel. Elles sont prises pour un horizon de très court terme pour assurer la gestion des moyens et le fonctionnement au jour le jour de la chaîne logistique.

Les entreprises ont besoin à tout moment de prendre des décisions avec un temps de réponse très court. La réactivité de la prise de décision opérationnelle est un élément de mesure de la performance de la chaîne logistique. Au niveau opérationnel, la configuration de la chaîne logistique est déjà fixée et les politiques de planification déjà définie.

Figure 5 : La pyramide des niveaux de décisions



Source <https://goo.gl/images/q7e8zU> consulté 28/03/2018.

Ce schéma montre une hiérarchie des différents niveaux qui est basée sur la portée temporelle des activités et sur la pertinence des décisions.

Dans le premier niveau hiérarchique (stratégiques) on trouve les grandes décisions qui sont prises par le haut niveau hiérarchique, l'ensemble des décisions qui se prennent à ce

niveau sont à long terme, elles reflètent la politique générale de l'organisation, elles sont souvent risquées, incertaines et irréversibles.

Dans le second niveau, on trouve les décisions tactiques appelées aussi les décisions administratives, l'ensemble de ces décisions se prennent par les cadres supérieurs, ils sont à moyen terme, et ils concernent la gestion des ressources de l'organisation, et ils sont moins risqués et réversibles.

Enfin, dans le dernier niveau de la pyramide on trouve les décisions opérationnelles qui sont prises par les exécutants, elles assurent le fonctionnement quotidien de l'organisation et l'ensemble de ces décisions sont à court terme.

2.1.5 Les outils d'aide à la décision (progiciels de gestion de la supply chain)

Il existe plusieurs outils que l'on peut classer en trois grandes catégories : les outils transactionnels (ERP) les progiciels logistiques et progiciels de gestion des flux de production.

2.1.5.1 Les outils transactionnels

- **Entrepris Ressource Planning (ERP)**

Les ERP sont des systèmes de gestion intégrés qui répondent à un besoin impératif d'unicité de la source, de cohérence et de disponibilité de l'information. Ces systèmes permettent de capter les mouvements des produits et des matières, les mouvements comptables les éléments de coût et de les comptabiliser pour suivre et rendre compte⁴¹. Ils assurent une mise à jour en temps réel de l'ensemble des fonctions de l'entreprise (ordres d'achat et de vente, gestion des stocks et produits), aussi ils permettent d'organiser les échanges d'informations au sein de l'entreprise. Aujourd'hui, ces outils permettent de mieux planifier la demande, la prévision de la demande, de plus en plus précise, permet d'avoir une planification plus fiable tout au long de la chaîne logistique⁴².

2.1.5.2 Les progiciels logistiques

- **Advance Planning and Scheduling (APS)**

L'APS est une application destinée à la planification de la supply chain. Elle représente les différents outils informatiques. Elle se présente comme un ensemble de boîtes à outils qui abordent l'ensemble des flux liés à la chaîne logistique dans les différents niveaux

⁴¹MARCHEL André et autre, « *La logistique globale supplychain management* », Ellipsess édition marketing, Paris, 2006, P 100.

⁴²WACKERMANN Gabriel, sous la dir. de, op. cit, P 257.

de prise de décision (stratégique, tactique, et opérationnelle). Ces outils représentent un mode de pilotage excellent qui a pour vocation d'accroître la performance industrielle, à travers une optimisation globale des flux⁴³. L'objectif des APS est celui d'améliorer l'égalité des entreprises face aux changements de l'environnement en incorporant les modules d'ordonnements et de planification avancée capable de générer des plans optimisés en réponse aux variations rapides de l'environnement⁴⁴.

2.1.5.3 Les progiciels de gestion des flux de production

Les systèmes d'information évoluent pour relever de nouveaux défis. Ce qui a permis l'apparition de nouveaux outils qui sont ⁴⁵:

- Les WMS (Logiciels d'entrepôt), ils élargissent leur couverture fonctionnelle, et s'inscrivent dans une approche plus globale SCE (Supply Chain Execution).
- Les SCEM (Supply Chain Event Management) qui répondent à un besoin de visibilité globale.

2.1.6 L'optimisation de la chaîne logistique

L'optimisation de la chaîne logistique consiste à mettre en place les solutions qui s'imposent pour améliorer l'organisation de la gestion de la chaîne logistique d'une part, et de réduire les coûts relatifs au processus logistique d'une autre part. Il s'agit dans le contexte actuel de globalisation des marchés de coordonner tous les processus pour atteindre le niveau de performance qui convient à l'entreprise. Comme la chaîne logistique rassemble plusieurs partenaires, il est évident qu'il est complexe de trouver une optimisation qui satisfasse tout le monde surtout que les objectifs sont souvent conflictuels entre les différentes fonctions de la chaîne.

Il est évident que l'intérêt général de tous les partenaires et de se positionner dans une posture collaborative plutôt qu'une posture concurrentielle. Il faut savoir minimiser les coûts globaux. Cette minimisation peut demander les efforts d'organisation ou de réorganisation qui peut passer par un développement d'un alignement stratégique. C'est-à-dire la recherche de procédure collaborative de gestion pour mettre à la disposition du client la bonne procédure au bon moment.

⁴³WACKERMANN Gabriel, sous la dir. de, op. cit, P 258.

⁴⁴Ibidem, P 103.

⁴⁵Ibidem, P 258.

Cette optimisation rencontre des problèmes dans sa mise en œuvre qui freine la démarche gagnant-gagnant et rend l'approche optimale. Parmi ces problèmes :

- La qualité de l'information : il y a trop d'informations inconnues ou imprévisibles comme les durées des opérations et des transports qui sont seulement des valeurs estimées plus ou moins précises, les pannes partielles ou totales des machines, absence du personnel ou encore des matières premières non arrivées ou non conformes.
- Les critères de performance et de qualité sont antagonistes en raison des différents acteurs concernés (actionnaires, clients et employés).
- Il y a une multitude de systèmes de production et de distribution différentes qui doivent être considérée avec leurs hypothèses particulières ce qui nuit à l'existence de solutions génériques pour les utiles d'aide à la décision.
- Les contraintes du production.
- La diversité des systèmes de transport et de distribution.
- La séparation entre la conception de la chaîne logistique et les décisions opérationnelles.
- La chaîne logistique incomplète signifie aller au-delà de la chaîne logistique interne et considérer les clients des clients et les fournisseurs des fournisseurs. Ceci permettra d'avoir une meilleure connaissance sur les besoins des clients et ainsi de s'adapter afin d'améliorer la qualité de service⁴⁶.

Pour faire face à ces problèmes, d'une nouvelle relation de partenariat entre les fournisseurs et clients sont à définir. Ces relations doivent être durables, et permettre aux entreprises de s'intégrer et coordonner la prise de décision au niveau global de la chaîne, ceci dans le souci d'être réactif et efficace face au mouvement des marchés qui reste très imprévisible.

2.2 Le supply chain management ou la gestion de la chaîne logistique

Le supply chain management proposé au début des années 80 fait l'objet d'une attention toute particulière de la part des entreprises depuis le milieu des années 90. Ainsi il trouve son origine dans la volonté des entreprises industrielles et commerciales pour répondre en quasi-temps réel aux demandes des clients, tout en étant capable de maintenir en bonne

⁴⁶MOULOUA Zerouk, 2007, op. cit, P20 et 21.

place dans l'arène stratégique par l'introduction régulière de nouveaux produits dans les conditions satisfaisantes de coût et de qualité de service⁴⁷.

2.2.1 Définition de supply chain management

On appelle supply chain management, « les outils et méthodes qui visent à améliorer et automatiser l'approvisionnement en réduisant les stocks et les délais de livraison. Il s'intéresse à la gestion efficace et transversale de toutes les étapes allant de la prise de commande à la livraison. »⁴⁸

Cette définition, faite ressortir la notion du processus qui prend comme point de départ le concept d'entreprise étendu, mais tellement la chaîne de valeur s'étend hors de l'entreprise vers les fournisseurs et vers les clients on aura des acteurs qui interviennent tout au long de cette chaîne, qui forme «une communauté de partenaires qui ont tous le même objectif, celui de livrer au bon client le bon produit dans les bonnes conditions, ayant la qualité requise au bon moment et au bon prix sans pour autant mettre en œuvre les mêmes moyens».⁴⁹

En d'autres termes, on peut définir le SCM comme :« l'ensemble de procédures et de logiciels permettant de gérer de façon optimale la totalité des flux d'information, des flux physiques et des interfaces entre les différents acteurs, producteurs et fournisseurs qu'implique la fabrication d'un produit ou l'offre d'un service ».⁵⁰

Aujourd'hui, la définition de SCM insiste sur la coordination et la collaboration nécessaire au sein de la chaîne logistique. Elle concerne à la fois les niveaux stratégiques, tactiques, et opérationnels, donc « le SCM englobe la planification et la gestion de toutes les activités relevant de la recherche de fournisseur, de l'approvisionnement et de la transformation, ainsi que toutes les activités logistiques. Cela inclut notamment une coordination et une collaboration entre les partenaires de la chaîne, qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires de service et des clients. Fondamentalement, le SCM intègre donc la gestion de l'offre et la gestion de la demande dans l'entreprise et entre les entreprises »⁵¹.

⁴⁷MORANA Joelle, 2003, op. cit, P 4.

⁴⁸WACKERMANN Gabriel, sous la dir. de, 2005 op. cit, P 242.

⁴⁹Ibidem, P 242.

⁵⁰Ibidem, P 242.

⁵¹MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, 2008, op. cit, P 31.

2.2.2 Les objectifs de SCM

Les objectifs de la chaîne logistique sont⁵² :

- La gestion de la chaîne logistique vise l'optimisation et l'intégration globales des flux physiques et d'informations.
- La gestion de la chaîne logistique couvre les fonctions suivantes (prévision, planification et exécution), depuis l'acquisition des matières premières jusqu'à la distribution des produits finis aux clients.
- La mise en place de la gestion de la chaîne logistique permet une meilleure circulation des informations entre les fournisseurs et les clients. Pour l'entreprise, c'est une garantie de réactivité et l'assurance de pouvoir répondre aux attentes des clients et la possibilité de se démarquer des concurrents.
- La mise en place de la gestion de la chaîne logistique permet la réduction des stocks.
- La gestion de la chaîne logistique permet d'affiner les prévisions de matière à mieux tenir compte des réalités du terrain, de relancer le plan de production pour la quantité requise et de livrer à temps et à l'heure chez les clients.
- La gestion de la chaîne logistique assure une meilleure adaptation entre l'offre et la demande.
- La gestion de la chaîne logistique permet à l'entreprise de produire au meilleur rapport qualité-prix tout en réduisant au minimum les stocks.

Donc La performance d'une entreprise dépend de son système de gestion, donc l'adoption d'outils informatiques ou du système d'information s'explique par la recherche d'une vision globale des systèmes de production et la volonté d'améliorer la vitesse de traitement et la cohérence des informations. En effet, il existe différents outils d'aide à la décision qui permettent de couvrir l'ensemble des besoins fonctionnels de l'entreprise et qui sont indispensables pour le manager de la chaîne logistique pour qu'il puisse arriver à une collaboration interne ou externe de l'entreprise.

⁵²<http://www.faq-logistique.com/GCL-Logigaide-Vol08Num01-Gestion-Chaine-Logistique.htm>

Conclusion

Durant l'élaboration de ce premier chapitre, nous avons constaté que la fonction logistique joue un rôle primordial dans la vie de l'entreprise, elle occupe une place privilégiée, car elle regroupe les fonctions telles que la planification, la gestion des opérations et la mesure de la performance en une partie des fonctions suivantes : achat, production, distribution. Alors que les concepts de chaîne logistique ainsi que la gestion de ces chaînes (supply chain management) apparaissent aujourd'hui comme les incontournables des systèmes de production et de distribution. Cette notion qui caractérise le système grâce auquel les entreprises amènent leur produit et/ou leurs services jusqu'au client appuie ses fondements sur des interactions entre acteurs d'une même filière. Le supply chain management pour sa part vise à piloter ces chaînes.

Chapitre 2 : Le commerce des produits céréaliers dans le monde

Introduction

La mondialisation, l'urbanisation et l'industrialisation de l'agriculture exigent de plus en plus d'organisation de la part des chaînes et les réseaux agroalimentaires. Donc les chaînes et les réseaux des produits qui étaient caractérisés par l'autonomie et l'indépendance de leurs acteurs évoluent rapidement vers des systèmes mondiaux interconnectés et liés par des relations variées et complexes.

Cela influence la façon dont la nourriture est produite, transformée et fournie au marché. Actuellement l'offre et la demande ne se limitent plus à des nations ou à des régions, mais ils sont devenus des processus internationaux.

Le marché exerce une double pression sur les chaînes agroalimentaires, vu leur influence sur la santé humaine et animale. Ces dernières obligent les acheteurs et les vendeurs à effectuer des innovations continues qui consistent à améliorer les systèmes d'informations, la qualité et la logistique pour éviter la circulation de produits non conformes à la réglementation qui peuvent représenter un danger pour la vie animale et humaine.

La culture des céréales est considérée comme l'une des premières grandes découvertes ayant exercé une influence majeure sur l'avenir des sociétés humaines. Encore aujourd'hui, les céréales constituent la base de notre alimentation en raison de la facilité des modes de production, de récolte, de stockage et de transport, de la diversité des aires géographiques de production, de leur richesse en constituants d'intérêt nutritionnel et de la diversité des modes de préparation et de consommation.

Dans ce chapitre, nous allons présenter le contexte national et international des produits céréaliers, le chapitre en question se compose en deux sections la première sur les céréales dans le monde et en Algérie, la deuxième est consacrée à la présentation de la chaîne logistique de ces derniers.

1. Les céréales dans le monde et en Algérie

Les céréales occupent à l'échelle mondiale une place primordiale dans le système agricole. Ces dernières sont considérées comme une principale source de la nutrition humaine et animale.

En Algérie, le secteur des céréales se situe au premier ordre des priorités économique et sociales du pays, vu le rôle important que jouent les céréales dans les régimes alimentaire du peuple algérien, cette priorité se manifeste notamment à travers la place importante dont il jouit dans les différents plans de développement socioéconomique que le gouvernement algérien a élaborés depuis son indépendance.

Cette section est subdivisée en deux parties, la première porte sur les céréales dans le monde, la deuxième est consacrée à la céréaliculture en Algérie.

1.1 Les céréales dans le monde

1.1.1 Le concept de céréales

Les céréales sont des plantes cultivées principalement pour ses grains utilisés pour l'alimentation humaine et animale, la plupart appartiennent à la famille des plantes graminées. Les plus connues dans le monde sont : le blé, l'orge, le maïs et le riz⁵³.

La définition du terme céréale varie selon le contexte (agronomique et agroalimentaire)⁵⁴ :

1.1.1.1 Le contexte agronomique

Dans un contexte agronomique, la céréale est une plante appartenant à la famille des poacées dont le premier but est la production d'une graine riche en amidon. Cette catégorie peut être subdivisée en deux catégories :

- **Les céréales à paille** : ces céréales sont susceptibles de fournir un sous-produit appelé « la paille », utilisable comme laitier ou fourrage pour l'alimentation animale. Dans cette catégorie, nous trouvons : le blé tendre, l'orge, le blé dur, le triticale, l'avoine, le seigle et le riz.
- **Les autres types de céréales** : ont pour principaux représentants le maïs et le sorgho-grain.

1.1.1.2 Le contexte agroalimentaire

Dans ce contexte, la céréale est une plante qui fournit un grain riche en amidon, quelle que soit son origine. À côté des poacées précitées, on peut trouver le blé noir et le quinoa.

⁵³<https://www.passioncereales.fr/region> consulté le 09/05/2018.

⁵⁴NERON Françoise, « *Mémento d'agriculture : 100questions d'entraînement-36 fiches de révision* », Edition France Agricole, paris,2016, p 33.

1.1.2 Le marché mondial de céréales

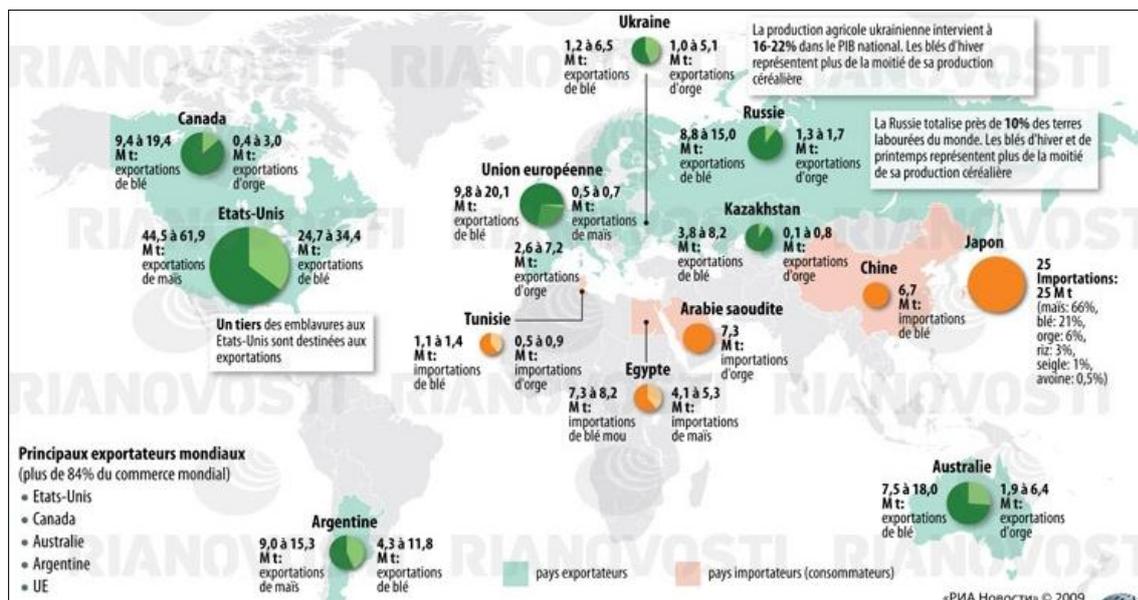
Ces dernières années, l’offre mondiale des céréales principales a continué de dépasser la demande globale, entraînant une accumulation sensible des stocks et une nette diminution des prix sur les marchés internationaux, par rapport à la décennie précédente.

En 2016/2017, 706 millions d’hectares de céréales ont été cultivés dans le monde, soit 50% des terres arables, 14,4 % de la surface agricole mondiale et 5,4% des terres émergées du monde, et 2.6 milliards de tonnes de céréales ont été produites⁵⁵. Les céréales les plus échangées dans les marchés mondiaux concernent principalement le blé, maïs, et le riz.

Les principaux pays importateurs et exportateurs des céréales sont⁵⁶ :

- Les principaux pays exportateurs (producteurs) des céréales sont généralement les pays industrialisés : l’ Union européenne, États-Unis, Canada, Russie, et Australie.
- Les principaux pays importateurs de céréales sont : le Japon, la Chine, l’Égypte, le Mexique, L’Union européenne(UE) et la Corée.

Figure 6 : Les pays exportateurs et importateurs de céréales.



Source : <https://goo.gl/images/Pjvg6h> consulté le 09/05/2018.

1.1.3 Organisation actuelle des filières céréalières

Les filières céréalières ont une importance économique considérable. Elles couvrent les activités qui relèvent de la création variétale, de la production agricole, du stockage et tous

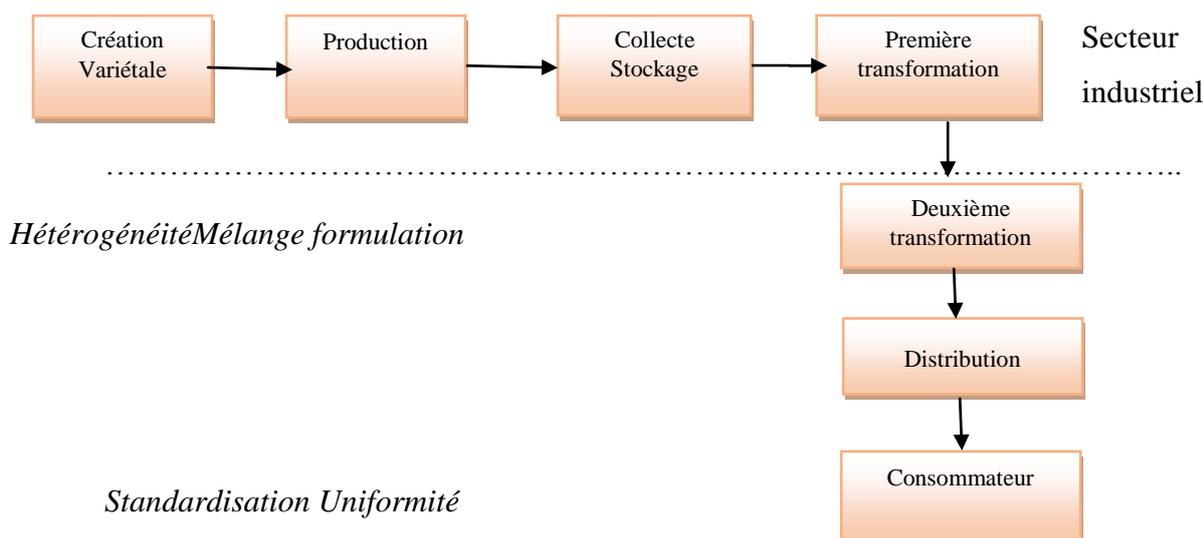
⁵⁵<http://www.passioncereales.fr/dossier-thematique/les-c-c3uA9ales-en-chiffres> consulté le 09/05/2018.

⁵⁶NERON Françoise, 2016, op.cit, p32.

les secteurs technico-économiques de la transformation aboutissant à des aliments pour les hommes et pour les animaux, mais aussi pour l'élaboration d'autres produits de la chimie fine et de l'énergie⁵⁷.

Ces dernières sont organisées pour assurer la nourriture des populations, des animaux ou encor pour développer de nouveaux usages des matières premières. On décrit ces filières en suivant le flux des produits⁵⁸.

Figure 7 : la représentation schématique des filières cérésières actuelles



Source : J.becassis et M.Rousset, « *Quelles évolutions pour les filières cérésières ?* », Innovation agronomique 19(2012), 1-11,P2. Sur <https://www6.inra.fr/ciag/content/download/3753/35999/file/Vol19-1-Abecassis.pdf> consulté le 09/05/2018.

La représentation de ces filières reste incomplète si on ne prend pas en considération les flux d'informations échangés entre les acteurs de ces dernières. Par ce que les flux d'information sont déterminants pour ajuster les caractéristiques des produits aux attentes des utilisateurs et des consommateurs. Donc, c'est à partir des rapports entre flux d'informations et flux de produits que naissent les évolutions de ces filières.

1.1.4 La production mondiale des céréales

La production mondiale de toutes les céréales (blé et céréales secondaires) en 2016/2017 est de 2,111 millions de tonnes, soit une hausse de 5 % d'une année sur l'autre.

⁵⁷ ABECASSIS Joël, et autre, « *Les filières cérésières : organisation et nouveaux défis* », éditions Quae, Versailles cedex, P 13.

⁵⁸ J.becassis et M.Rousset, « *Quelles évolutions pour les filières cérésières ?* », innovation agronomiques 19(2012), 1-11, P 2. Sur <http://www6.inra.fr/ciag/content/download/3753/35999/file/Vol19-1-Abecassis.pdf> consulté 09/05/2018.

Les stocks mondiaux ont atteint 516 millions de tonnes, +8 % par rapport à la même période de l'année écoulée⁵⁹.

Tableau 1 : La production et la consommation céréalières dans le monde (2014/2017)

Million De tonnes	2014/2015				2015/2016				2016/2017 Prévision de 27/04			
	Blé dur	Blé tendre	Orge	Maïs	Blé dur	Blé tendre	Orge	Maïs	Blé dur	Blé tendre	Orge	Maïs
Production	34,5	695,5	144	1019	39,9	696,9	149	974	39,9	713,1	149	1059
Consommation	35,4	678,6	145	994	36,9	682,1	147	971	38,4	698,6	146	1041

Source : www.CIC.intAvril2017 consulté le 12/05/2018.

La production de blé dur est principalement cultivée dans le Canada les États-Unis Mexique et l'Union européenne. D'après l'Observatoire national des Filières agricoles et agroalimentaires (ONFAA)⁶⁰ une hausse de 2 % a été enregistrée pour la production mondiale du blé dur en 2016-2017 par rapport à la même période de l'année précédente.

La production de blé tendre dans la France, Canada et la Grande-Bretagne est de 7,3 millions de tonnes ce qui fait une augmentation de 2,3 % par rapport à la même période 2015-2016. De ce fait, la production mondiale de blé atteindrait un record en 2016 estimé à 742 millions de tonnes.

D'après l'ONFAA la production mondiale de l'orge reste inchangée par rapport à l'année passée soit une hausse de 1 % d'un mois sur l'autre.

⁵⁹ ONFAA, « *Le commerce International des Céréales* », note de conjoncture, N° 10/Mai 2017, P 2-4. Sur <http://onfaa.innra.dz/index.php/marches-et-filieres/commerce-international/item/download/137cd2dee8e2823ab2866a655b846cda8e0.html> consulté le 11/05/2018.

⁶⁰ L'ONFAA est un organisme chargé de recueillir, de traiter et de diffuser les données relatives au secteur agricole. Il permet d'alimenter un système d'informations et/ou de fournir des informations utiles pour la prise de décisions

Le maïs est la première céréale cultivée dans le monde selon le Conseil International des céréales (CIC)⁶¹ la production mondiale de maïs en 2016-2017 a augmenté par rapport à l'année passée, soit une hausse de 6 millions de tonnes d'un mois sur l'autre.

1.1.5 La consommation mondiale des céréales

La consommation du blé tendre produit en France, Canada et la Grande-Bretagne en 2016-2017 est de 713 millions de tonnes, soit une augmentation de 2,3 % par rapport à la même période de 2015-2016 et de 2,4 % en 2016-2017 par rapport à la même période de l'année écoulée.

La consommation mondiale de l'orge produite en Argentine, Australie, Canada, les États-Unis, Russie, Ukraine et Union européenne en 2016-2017 est en baisse de 1 million de tonnes par rapport à l'année précédente soit une légère baisse d'un mois sur l'autre.

Selon le CIC la consommation mondiale du maïs en 2016-2017 a augmenté de 7 % par rapport à l'année écoulée soit une augmentation de 4 millions de tonnes de maïs sur l'autre⁶².

1.1.6 Les prix mondiaux des céréales

Selon l'Organisation des Nations Unies (FAO)⁶³, les prix des céréales ont augmenté de 3,4 % depuis décembre 2017, pour atteindre son plus haut niveau en six mois, et ont notamment entraîné une hausse de la valeur du blé, du maïs et du riz. Les marchés du blé ont dû faire face à des conditions climatiques défavorables qui ont nui aux cultures saisonnières et ont contribué à la réduction des plantations⁶⁴.

Selon le CIC, les cotations à l'exportation du blé dur n'ont pas changé au cours des trois premiers mois de l'année 2016-2017. Aux États-Unis les cours ont été de 5 % durant ces trois premiers mois de l'année 2016-2017. En ce qui concerne les cotations dans l'Union européenne ont augmenté de 4 \$ depuis le début de l'année (2016-2017)⁶⁵.

⁶¹ CIC est une organisation intergouvernementale qui vise à améliorer la transparence du marché par le partage d'informations, l'analyse et la consultation sur les évolutions du marché et des politiques, contribuer à la stabilité du marché céréalier et améliorer la sécurité alimentaire mondiale.

⁶² ONFAA, 2017, op.cit, P 2-4.

⁶³ FAO (Food and Agriculture Organization) spécialisée dans l'aide au développement et chargé d'améliorer le niveau de vie, l'état nutritionnel et la productivité agricole.

⁶⁴ <http://www.fao.org/news/story/fr/item/469435/icode/&ved> consulté le 13/05/2018.

⁶⁵ ONFAA, 2017, op.cit, P 3 et 4.

1.2 La céréaliculture en Algérie

1.2.1 Évolution de la filière céréalière en Algérie

La filière céréalière a depuis longtemps été un sujet important d'intervention de l'État dans le secteur agricole. Voici dans ce qui suit les principales phases de l'évolution de la filière céréalière en Algérie depuis l'indépendance à ce jour⁶⁶ :

- **La période 1962 à 1977 l'intensification agricole** : après l'indépendance les premières alimentations enregistrées dans les pratiques culturales en Algérie se résument à l'utilisation des engrais chimiques et des produits phytosanitaires dont la mise en œuvre était tracée par le ministère de l'Agriculture.
- **La période 1980-1988 désengagement partiel de l'État et émergence du capital privé** : cette priorité se caractérise par la modification de politique céréalière suite à la réorganisation du secteur public agricole et à la libéralisation du commerce des produits agricoles ainsi qu'au secteur de l'agriculture privée.
- **La période de 1989 à 1995 les réformes économiques et la politique d'ajustement structurel** : cette période se caractérise par la mise en œuvre du processus d'ajustement économique et du programme d'ajustement structurel (PAS) qui ont eu une grande influence sur la politique céréalière, tel que l'acquisition d'entreprise régionale des industries alimentaires et dérivées (IRIAD) et l'entreprise nationale de développement des industries alimentaires (ENIAL) du statut entreprise publique économique (EPE) et deviennent ainsi autonome et soumise aux lois du marché. Tandis que l'Office Algérien Interprofessionnel des Céréales (L'OAIC) reste sous la tutelle du ministère de l'Agriculture et assure la politique d'appui à la production, qui consiste à assurer l'approvisionnement en semences et les aides multiformes aux entreprises productrices de céréales au niveau régional, et leur garantir l'achat de la quasi-totalité de production livrée à l'OAIC. Ce dernier, a pour objet d'organiser, d'approvisionner, réguler et stabiliser le marché national des céréales et dériver, apporter le soutien et l'appui à la production nationale.
- **La période 1996-2008 l'orientation de soutien de l'État vers la sphère de la production** : durant cette période, la tendance à la libéralisation et au désengagement de l'État. En 1997 le rôle attribué à L'OAIC s'est vu renforcé, puisqu'il intervient dans l'importation des farines et des semoules, en 1998 le gouvernement met en œuvre un

⁶⁶DJERMOUN.A (2009), « *La production céréalière en Algérie les principales caractéristiques* », Université de chef, Revue Nature et technologie, N° 01, P 45 à 53.

programme d'intensifications des céréales (PIC) à travers lequel le FNDA se charge de financer des initiations à la production des céréales. En 2000, le gouvernement met en œuvre un plan national de développement agricole (PNDA) qui contenait une multitude de programmes ayant pour objectif de remettre à niveau le secteur agricole en général, de combler la consommation nationale et d'assurer la sécurité alimentaire.

- **Depuis 2009, à nos jours, la politique du renouveau agricole et rural :** dans le but de renforcer la sécurité alimentaire, les autorités publiques du secteur agricole ont mis en place, la politique de renouveau agricole dans la mise en œuvre est fondée sur trois piliers principaux (le renouveau agricole, le renouveau rural, et le programme de renforcement des capacités humaines et de l'assistance technique PRCHAT).

1.2.2 Présentation des variables du marché des céréales Algériens (commerce extérieur de l'Algérie)

En Algérie, le secteur des céréales se situe au premier ordre de priorité économique unique et sociale du pays vu le rôle important que jouent les céréales dans le régime alimentaire du peuple algérien, cette priorité se manifeste notamment à travers la place importante dont il jouit dans les différents plans de développement socio-économique que le gouvernement algérien a élaborés depuis son indépendance.

1.2.3 Évolution de la production céréalière nationale (une grande variabilité de production)

Les produits céréaliers occupent une place stratégique dans le système alimentaire et dans l'économie mondiale durant les deux périodes de 2000-2009 et 2010-2017, la superficie des céréales occupe en moyenne annuelle 40 % de la superficie agricole utile (SAU).

La superficie ensemencée en céréales durant la décennie 2000-2009 est évaluée à 3200930 ha, desquelles, le blé dur et l'orge occupent la majeure partie de cette superficie avec 74 % de la sole céréalière totale. Durant la période (2010-2017) cette superficie atteint en moyenne 3385560 ha, en évolution de 6% par rapport à la période précédente (2000-2009)⁶⁷.

La production nationale des céréales pour la campagne 2016-2017 est de 34,8 millions de quintaux essentiellement constitués de 20 millions de quintaux de blé dur et près de 10 millions de quintaux d'orge une hausse de 1,4 % comparativement à la campagne 2015-2016. La production collectée est estimée à 16181643 quintaux, contre 14824963 à la même

⁶⁷<http://www.anagriculture2018.website/?pageid=4290&lang=fr> consulté le 15/05/2018.

période de la campagne écoulee soit une augmentation de 9 % par rapport à la campagne (2015-2016)⁶⁸.

1.2.4 Les importations de céréales en Algérie

1.2.4.1 Les principaux fournisseurs de l'Algérie

Selon l'ONFAA, le bilan de commerce extérieur algérien des céréales pour 2016 fait ressortir que le principal fournisseur de l'Algérie en blé dur ces deux dernières années et le Canada avec 1082687 tonnes en 2016 contre 770230 tonnes en 2015, suivi par le Mexique avec 556538 tonnes en 2016 contre 598443 tonnes en 2015 soit une diminution de 7 %.

En blé tendre, la France est le premier fournisseur de l'Algérie avec 3,8 millions de tonnes en 2016 et 3,9 tonnes en 2015, suivie de l'Allemagne avec (558261 tonnes en 2016 et 975787 tonnes en 2015).

Pour l'orge, le principal fournisseur de l'Algérie est la Grande-Bretagne avec (265838 tonnes en 2016), et la Fédération de Russie avec (233265 tonnes en 2015).

L'Argentine est le principal fournisseur de l'Algérie en maïs soit 2,7 millions de tonnes en 2015, et en 2016 soit 2,5 millions de tonnes⁶⁹.

1.2.5 Les importations algériennes en chiffres

L'Algérie est l'un des plus importants pays importateurs de céréales (blé dur, blé tendre, l'orge et maïs). D'après les statistiques douanières à l'importation des céréales au cours (des dix premiers mois de l'année 2016 et les dix premiers mois de l'année 2017)⁷⁰ :

⁶⁸<http://bourse-dz.com/campagne-cerealiere-2016-2017-pre-bilan-complet> consulté le 15/05/2018.

⁶⁹<https://www.algerie-eco.com/2017/03/12/canada-principal-fournisseur-de-lalgerie-ble-dur/> consulté le 15/05/2018.

⁷⁰<http://bourse-dz.com/cereales-chiffres-importations-algeriennes/> consulté le 15/05/2018.

Tableau 2 : les importations des céréales en Algérie

	Millions tonnes (janvier- septembre)		Evolution En quantité % T	Millions USD (janvier-septembre)			Évolution en valeur %
	2016	2017			2016	2017	
Blé dur	1,40	1,39	-2	Blé dur	435,80	404,20	-7
Blé Tendre	4,57	4,64	2	Blé tendre	875,00	828,70	-5
Orge	0,76	0,42	-45	Orge	134,70	76,29	-43
Maïs	3,20	3,04	-6	Maïs	600,40	579,00	-4

Source : <http://bourse-dz.com/céréales-chiffres-importations-algériennes/> consulté le 15/05/2018.

Les importations au cours des dix premiers mois de l'année 2017 concernant le blé dur ont atteint 1,39 million de tonnes (404,20 millions USD) contre 1,40 million de tonnes (435,80 millions USD) en 2016, soit une diminution de 2 % en quantité et de 7 % en valeur. Mais par rapport aux importations de blé tendre ont atteint 4,64 millions de tonnes (828,7 millions USD) lors des dix premiers mois de l'année 2017 contre 4,57 millions de tonnes (875 millions USD) à la même période de l'année dernière, soit une augmentation de 2 % en quantité et une diminution de 5 % en valeur. Une diminution de 45 % en quantité et 43 % en valeur et relever pour les importations de l'orge lors des dix premiers mois de l'année 2017 comparativement à la même période de l'année écoulée. Pour le maïs, une baisse de 6 % en quantité et 4 % en valeur ont été enregistrées durant les 10 premiers mois de l'année 2017 comparativement à la même période de l'année 2016.

1.2.6 Évolution de la consommation céréalière en Algérie

Le budget consacré par les Algériens pour la consommation alimentaire atteint près de 40 % de leur budget.

Les produits céréaliers occupent aujourd'hui une place prépondérante dans la consommation alimentaire des Algériens, parmi ces produits on trouve le blé comme produit le plus consommé par les Algériens.

Le blé dur représente la base alimentaire de la plupart des plats Algériens. Cependant, on observe ces dernières années une nouvelle tendance de consommation des produits

alimentaires à base de blé tendre avec une population qui adoptent de plus en plus des habitudes alimentaires occidentales.

La consommation annuelle par habitant des céréales bien qu'elle reste importante a connu un recul depuis les 40 dernières années, 250 kg/an par habitant dans les années 70 à environ de 230 kg par an par habitant.

La Consommation animale des céréales est assurée essentiellement par l'orge et le maïs utilisé pour la fabrication des aliments de bétail et de ses dérivées.

Les besoins de l'Algérie en céréales sont estimés à environ 8 millions tonnes par ans. L'Algérie est l'un des premiers pays importateurs du blé au monde, notamment le blé tendre. La demande locale reste importante.

La facture d'importation des céréales algérienne a baissé en raison de la baisse des cours mondiaux ainsi que la bonne récolte mondiale. En effet, le prix moyen à l'importation par l'Algérie de blé dur a récoilé à 306 dollars/tonne en 2016 contre 452 dollars/tonne sur la même période de l'année 2015, soit une baisse de 32,3 %.

L'ONFAA tient à préciser que la FAO indiqué que l'année 2016 avait été marquée par une baisse constante des prix des céréales qui ont chuté de 9,6 % depuis 2015 et de 39 % par rapport à leur niveau record enregistré en (2011)⁷¹.

2. La gestion de la chaine logistique des produits céréaliers

Dans cette section nous allons présenter les différents processus de la chaine logistique des produits céréalier et les différentes opérations liées a leurs gestion.

2.1 Le processus d'achat à l'international

Le rôle de l'acheteur est de procurer à l'entreprise tous les inputs dont elle a besoin pour poursuivre son activité et gérer l'ensemble des relations existantes entre l'organisation industrielle et les fournisseurs⁷².

Pour que le bien ou le service acheté répond aux attentes des objectifs fixés, il est indispensable à l'acheteur de bien définir son besoin avant de passer la commande, cette étape détermine le bon déroulement de la procédure achat les risques encourus, si le besoin et mal défini sont nombreux. Les achats réalisés risquent de ne pas répondre aux attentes, les

⁷¹<https://www.algerie-eco.com/2017/03/12/canada-principal-fournisseur-de-lalgerie-ble-dur/>consulté le 17/05/2018.

⁷²MARCHEL André et autre, 2006, op. cit. P 146.

contentieux peuvent surgir, et les achats doivent excessivement coûteux par rapport à leur valeur ajoutée.

2.1.1 La gestion d'achat à l'international

La fonction achat a pour objet d'acquisition des matières premières des produits semi-finis et des services dont l'entreprise a besoin. Elle conditionne de ce fait la rentabilité de l'entreprise, la qualité et le prix des produits vendus, les délais de fabrication et de livraison.

Cette fonction étant devenu une fonction stratégique il est normal qu'elle soit directement rattachée au centre de décision à savoir la direction générale. Cependant certaines entreprises la rattachent à la direction financière ou à la direction de production selon les priorités de la politique générale. En distribution, la fonction achat est intégrée au marketing.⁷³

La gestion des achats consiste à mettre en concurrence les différents fournisseurs potentiels et de sélectionner ceux qui offrent les meilleurs produits, les meilleures conditions de vente, ...

Pour bien gérer les achats à l'international on doit prendre en considération les sept points suivants⁷⁴ :

- Prendre connaissance du marché en amont. Dans cette étape, l'acheteur recense les fournisseurs potentiels par rapport à leur capacité, leur taille, ainsi il procède à l'analyse de l'évolution de produits en matières premières à travers les différentes techniques qui sont : l'étude du marché, l'analyse de la documentation commerciale, technique ou économique, et la consultation des fichiers.
- La détermination des besoins à moyen et long terme permet à l'entreprise d'identifier ces besoins actuels et futurs.
- L'acheteur doit ensuite faire appel aux fournisseurs actuels et négocier une amélioration de leurs conditions. Dans le cas d'un marché important, le service achat peut effectuer un appel d'offres, cette pratique est beaucoup utilisée par l'Etat dans l'intérêt de provoquer l'offre.
- L'acheteur devra évaluer et sélectionner les fournisseurs. Les techniques d'évaluation sont multiples (grilles d'analyse, tableaux de comparaison, analyse financière des fournisseurs...). Mais le choix définitif tient compte de trois critères (par rapport

⁷³ LE MOIGNE Rémy, 2017, op. cit, P 56-90.

⁷⁴ Cours de DIEMER Arnaud, op. cit. P 8 et 9.

qualité-prix, relations commerciales avec le fournisseur, volonté de privilégier les partenaires locaux).

- La phase de négociation consiste à entreprendre une série de démarches, d'entretiens, d'échanges pour parvenir à un accord avec le fournisseur sur le prix, qualité. La négociation conduit généralement à l'élaboration d'un compromis entre les deux parties.
- La commande est le contrat qui résulte de sélection des fournisseurs et de la négociation commerciale. Elle engage l'acheteur vis-à-vis du fournisseur et obéit de ce fait à de nombreuses règles juridiques.
- Il convient enfin d'assurer le suivi et la réception de la commande. L'acheteur doit contrôler le respect par le fournisseur des conditions de vente précisées sur le contrat. En cas de difficultés, l'acheteur adresse une relance au fournisseur défaillant et peut éventuellement le mettre en demeure d'exécuté ses engagements au moyen d'une lettre recommandée avec accusé de réception. Dès la réception de la commande, les magasins effectuent un double contrôle de qualité et de conformité.

2.1.2 La gestion fournisseur

Le rôle stratégique des approvisionnements n'a souvent été reconnu que depuis peu par les dirigeants de l'entreprise. La gestion fournisseur signifie que l'entreprise cherche à obtenir un avantage concurrentiel par l'établissement de relations d'ordre stratégique avec ses fournisseurs. Les stratégies d'achat associent de plus en plus les fournisseurs très en amont. Des partenariats qui se révèlent souvent plus bénéfiques qu'une simple négociation conduite en aval. Cette négociation dépasse en effet les critères quantitatifs pour s'orienter vers des objectifs qualitatifs, en incitant les fournisseurs à se faire certifier, en soutenant leurs efforts d'innovation et d'amélioration de la qualité, en les aidants à devenir plus performants⁷⁵.

2.1.3 La gestion des achats et les nouvelles technologies

Depuis quelques années, la gestion des achats fait recours aux nouvelles technologies de l'information. Les technologies internet permettent de faciliter le travail quotidien des employés mais également de réduire les coûts, d'augmenter la productivité et l'efficacité du service achats (gains de temps, meilleures conditions d'achats négociées, diminution du travail administratif)⁷⁶.

⁷⁵Cours de DIEMER Arnaud, op. cit. P 9.

⁷⁶Ibidem, p 11.

2.2 Le processus de la gestion des stocks

La prise conscience de l'importance de l'approvisionnement s'est accompagnée d'une prise en compte des stocks de matières ou de produits semi-finis afin de minimiser les coûts et le capital immobilisé. La notion de stock regroupe les approvisionnements (matières premières, fournitures), les produits (intermédiaires et finis), et les marchandises achetées pour y être revendues. Plus généralement, tout stock se caractérise par un flux d'entrée, de sortie et un niveau de biens en attente.

La constitution de stocks visant à répondre principalement aux demandes des clients, ne doit pas déboucher sur le sur-stockage. Les responsables de la gestion des stocks doivent donc éviter un niveau de stocks trop élevé (génère de nombreux coûts, immobilise des capitaux, augmente les risques d'obsolescence, conduit l'entreprise à céder des produits au rabais). Mais également un niveau de stocks trop faible (multiplie les risques de rupture des commandes, génère des retards dans la livraison, désorganise l'entreprise...). L'entreprise doit donc simultanément chercher à réduire au maximum le niveau de moyen des stocks et minimiser les risques de rupture⁷⁷.

2.3 la logistique de commerce international

Toutes les étapes de la livraison des marchandises constituent la logistique internationale, ces étapes incluent l'emballage de la marchandise, le chargement, le transport qui est peut-être multimodale (routier, maritime, aérien) selon la destination, le stockage, le déchargement, le dédouanement et l'acheminement final à l'acheteur national.

Le responsable de l'expédition de la marchandise devra s'assurer que les contrats passés avec les différents acteurs international dans la chaîne de livraison soient convenablement assurés et doit être accompagnée par documents administratifs spécifiques. Il pourra faire appel à un ou plusieurs transitaires qui pour chaque étape de la chaîne de logistique internationale apporteront leur contribution selon leurs compétences : transport, dédouanement, groupages de marchandises.

⁷⁷Cours de DIEMER Arnaud, op. cit. P 12.

2.3.1 Le transport international

2.3.1.1 Le choix du mode de transport

Le transport est un moyen indispensable dans le processus d'achat à l'étranger et pour ce fait les entreprises choisissent ce dernier en fonction du coût, du délai, et de sécurité. Généralement elles confient ces opérations à un partenaire extérieur tel de transitaire qui s'occupe de l'organisation des prestations logistiques.

Avoir une bonne stratégie de transport est un élément de base du succès à l'import-export. Les termes utilisés dans le contrat de vente précisent qui assumera les frais du transport l'acheteur ou le vendeur. Par contre, dans tous les cas le coût du transport fait partie intégrante des coûts de revient du produit et détermine sa situation concurrentielle sur le marché visé⁷⁸.

Le transport international utilisé pour l'acheminement des produits céréaliers est :

- **Le transport maritime :** le commerce international est aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. Le transport de marchandise par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats à savoir :
 - Soit un contrat de transport : par le contrat de transport de marchandise par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre et le chargeur paye la rémunération appelée fret.
 - Soit un contrat d'affrètement : c'est la convention par laquelle le frèteur s'engage moyennant une rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur⁷⁹.

2.3.2 L'assurance du transport international

Toute expédition de marchandise à l'étranger expose de vendeur et l'acheteur à des risques considérables. Les aléas du transport constituent l'un des risques auxquels il convient de se pencher. Divers événements imprévisibles et non maîtrisables peuvent affecter la marchandise en cours de route (casse, perte, vol, condition climatiques, accidents, catastrophe naturelles, ...). Pour cela les compagnies d'assurance proposent d'assurer ces risques moyennant le paiement d'une prime.

⁷⁸MIVILLE DE CHEN Karl, « *commerce international* », édition Eyrolle, France, 2009, P 80.

⁷⁹CHEVALIER Denis et DUPNEL François, « *transport à l'international* », Foucher, 4^{ème}, 2009, France, P.138.

2.3.3 Le souscripteur et les intervenants

L'assuré a le choix entre s'assurer directement auprès d'une compagnie d'assurance de son pays ou avoir recours aux services d'un agent d'assurance (mandataire de la compagnie d'assurance ou d'un courtier (mandataire de ces clients auprès des compagnies d'assurance)⁸⁰.

La détermination de la valeur assurée sert de base de calcul à la prime d'assurance et fixe la limite d'indemnisation en cas de sinistre. Cette valeur correspond essentiellement au coût de revient des marchandises à destination majoré de 10 à 20 % pour tenir compte du profit espéré ou des frais engagés par une nouvelle expédition⁸¹.

L'assurance du transport assure les avaries particulières et les avaries communes :

-les avaries particulières : sont celles qui affectent en particulier la marchandise d'un des clients, et pas celle des autres.

-l'avarie commune : cette avarie est un risque majeur, très fréquent que l'opérateur a visé ne peut se permettre de négliger. Vu les divers dangers que courent les marchandises lors d'un transport maritime (avaries, incendie, échouement, collision, détournement par un port de refuge, ...) ⁸².

2.3.3.1 Les différentes garanties

Pour y remédier à la multitude des risques du transport international, on distingue plusieurs types de garanties, ces dernières sont différentes selon le moyen de transport choisi⁸³ :

- **La garantie Franc Avarie Particulières(FAP) :** l'avarie commune est couverte par la garantie FAP, cette garantie ne couvre que les risques d'avarie commune, les risques majeurs naufrages, abordage, incendie, chute du colis en cours de chargement, elle s'applique au transport maritime.
- **La garantie FAP sauf :** elle couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le sauf. L'assuré peut donc choisir de couvrir pour les avaries particulières subies par sa marchandise, tels que le naufrage, abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation ou

⁸⁰CHEVALIER Denis et DUPNEL François, 2009, op.cit .P 102.

⁸¹PASCO Corinne, « *commerce international* », DUNOD, 4^{ème} édition, Paris, 2002. P 59.

⁸²CHEVALIER Denis et DUPNEL François, 2009, op. cit, P 95.

⁸³Ibidem, P 100.

du véhicule terrestre de transport, écroulement de bâtiment ou de pont et autres évènements et catastrophes naturels.

- **La garantie tous risques :** cette assurance couvre tous les risques de magasin à magasin, sur le transport maritime et le transport terrestres de début et de fin de parcours.
- **La garantie guerre et mins :** cette garantie couvre les actes de guerres civils, mins, à actes de sabotage et de terrorisme.

Conclusion

L'historique de la céréaliculture algérienne depuis l'indépendance du pays , montre que les autorités publiques, à travers le ministère de l'agriculture et du développement agricole , ont plusieurs fois essayé de faire avancer la filière et d'arriver à une autosuffisance en terme de céréale puisque celle-ci constitue un élément important du système alimentaire du peuple, ces tentatives se résument essentiellement en la volonté de l'Etat à promouvoir aux près des agriculteurs algériens les techniques d'intensification de la production agricole, d'encourager la production privée ,et de mettre à la portée des agriculteurs algériens les techniques d'intensification de la production agricole.

Malgré l'amélioration des productions des céréales en générale et du blé en particulier, le secteur agricole est toujours incapable de faire face à la croissance de la demande en céréales, car cette croissance est liée non seulement à l'augmentation de la consommation par personne, mais aussi à la croissance continue de la population du pays.Par ailleurs le secteur agricole algérien présente des caractéristiques structurelles qui le laissent incapable de satisfaire une demande de plus en plus importante, ce qui a placé l'Algérie en troisième d'importation des céréales.

La logistique internationale couvre un grand nombre de domaine qui dépassent le cadre du transport international. Elle touche également aux conditions de vente (assurance et incoterms). Pour obtenir une meilleure logistique en qualité et en prix l'importateur doit s'assurer de la sécurité de l'acheminement des marchandises contre la détérioration, perte et le vol et assurer les délais de livraison convenus dans le contrat.

Il doit d'abord opter pour un mode de transport approprié aux besoins et aux moyens de l'entreprise. Puis établir une assurance en fonction des spécificités de la transaction.

Chapitre 3 : la gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers au sein de l'ONAB**Introduction**

Afin de mieux comprendre la gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers, nous allons exposer un exemple concret, tel qu'il nous a été présenté au niveau de l'EPE ONAB. Cette partie pratique vient de compléter notre recherche théorique exposée dans les deux chapitres précédents.

Ce chapitre sera consacré en premier lieu à la présentation de l'organisme d'accueil, en second lieu nous étudierons la chaîne logistique des produits céréaliers au sein de l'ONAB

1. Présentation de l'organisme d'accueil

L'office National d'Aliments de Bétail (ONAB), Organisme de l'Etat, spécialisé dans l'importation des produits céréaliers (Maïs et Soja). Sa fonction régie par un organigramme de fonction à but de satisfaire le marché national au profit des agents économiques de nature de transformateur en aliments de bétail.

Il se représente comme l'instrument de l'Etat permettant la mise en œuvre d'une politique nationale en matière de production animale, aussi il est reconnu comme un véritable leader dans les activités de nutrition animale et de production avicole, il s'est vu assigner trois missions essentielles qui sont : la production et la commercialisation des aliments composés, l'organisation et le développement de l'agriculture et l'intervention dans les circuits de commercialisation des viandes.

Dans ce chapitre nous allons présenter l'unité où on a effectué notre stage, son historique, ces différentes activités principales, son organigramme, ainsi que ses différents services.

1.1 le Groupe Industriel ONAB « entreprise mère »

Avant de présenter l'unité portuaire de Bejaia liée à l'entreprise économique ONAB Trade, nous devons d'abord connaître le groupe industriel ONAB dont le siège est situé à Alger en étudiant son évolution historique, son organigramme, ses objectifs et ses missions.

1.1.1 Historique

L'évolution du groupe industriel ONAB a passé par plusieurs étapes :

1.1.1.1 La création de l'ONAB

L'office national d'aliments de bétails ONAB est créé par l'ordonnance n° 69-19 du 03 Avril 1969.

1.1.1.2 La restructuration de 1981

La mise en œuvre du décret N° 81-196 du 15 août 1981, portant la restructuration organique de l'ONAB avec le maintien de l'ONAB par un statut de l'office « office national des aliments des bétails », qui a pour mission d'assurer la gestion directe des activités trading, la production et la commercialisation des aliments de bétails en Algérie par le biais de quatre 04 unités sur le territoire national (unité portuaire d'Oran, d'Alger, de Bejaia et de Skikda), ainsi que la fabrication et la commercialisation des conditionnements minéraux vitaminés (CMV) par le biais de deux complexes EL-HAROUCHE à l'Est et TLILET à l'Ouest.

Cette restructuration de 1981 a aussi engendré l'émergence de six offices régionaux par le décret de N° 81 du 15 août 1981 qui sont répartis comme suit : trois offices régionaux de viande (ORVIC/Center, ORVIO / Ouest, ORAVIE / Est) et trois offices régionaux de l'aviculture (ORAVIC / Centre, ORAVIO / Ouest, ORAVIE / Est).

1.1.1.3 Le passage à l'autonomie en 1997

Dès le début de l'année 1997 et au terme d'un acte reçu en étude nationale du 15 avril 1997 l'ONAB est transformée en une entreprise publique économique (EPE). Sous la forme d'une société par action (SPA), avec un capital d'un milliard de dinars. Avec cette autonomie l'ONAB est devenue une entreprise industrielle chargée de produire un aliment composé de qualité avec obligation de résultat financier.

1.1.1.4 La restructuration de 1998 et la création du groupe industriel ONAB

L'évènement principal qui a marqué l'exercice 1998 en ce qui concerne l'ONAB est la restructuration des entreprises publiques de la filiale aliment de bétails et de l'aviculture avec la création du groupe industriel ONAB, qui dépendait à cette époque du holding agro-divers et actuellement de la société de gestion de participation de l'Etat (SGP PRODA), sous tutelle du ministère de l'agriculture et de développement rural.

1.1.2 Présentation

Le groupe industriel ONAB est né en 1998 de la restructuration des entreprises publiques régionales de la filière avicole (ORAC, ORAVIO ET ORAVIE), et la filière

nutrition animale. Ce groupe est restructuré dans le but de faire face à la concurrence dans un marché entièrement ouvert dans le cadre d'une nouvelle politique des pouvoirs publics, il dispose de toutes les activités de la filière avicole faisant de lui un groupe intégré. Ses filiales spécialisées activent dans les domaines de l'importation et l'approvisionnement des matières premières, la production d'aliments de bétails (avicole et ruminants) et de conditionnements minéraux vitaminés, la production d'intrants avicoles (œufs à couver chair et ponte, poussin chair et ponte, poulettes futures pondeuses, la production de poulet de chair et d'œufs de consommation, l'abatage et la transformation, la maintenance et le froid.

Les différentes activités de ce groupe se réalisent dans environ 150 unités et centres de production répartis en fonction des zones de production finale de consommation, regroupés en 24 filiales (sociétés par actions) et totalisant un effectif de 7500 travailleurs.

Le groupe ONAB est organisé dans un objectif d'encadrement plus poussé des activités de la filière tant sur le plan de maîtrise des coûts de production que sur celui de la qualité, ainsi s'est attelé à mettre en œuvre une stratégie d'action coordonnées visant : la coordination interne des expériences et des compétences existants sur tous les plans et particulièrement sur celui de la qualité de ses produits amélioration des performances techniques et économiques permettant la création d'avantage concurrentiels qui sont :

- Les investissements résolus de l'aval de la filière avicole à savoir la vente au détail de ses produits par le déploiement d'un réseau de magasins et par un développement des élevages en poulet de chair et des approvisionnements dans le cadre de partenariats d'élevages.
- Le développement plus affiné des produits de nutrition animale, notamment des aliments granules et de nouveaux produits, par la modernisation des usines de production.

En fin, la stratégie de la recherche de partenariat qui vise en définitive internationaux, mais aussi à des coûts en rapports avec les normes en vigueur, ainsi elle vise à valoriser d'avantage le potentiel économique à la disposition du groupe et de ses filiales pour la meilleure synergie possible.

1.1.3 Les filiales du groupe ONAB

Les filiales du groupe ONAB sont : Le groupe Avicole Centre (GAC), Le groupe Avicole Est (GAE), Le groupe Avicole Ouest (GAO), ONAB Trading, ENIMI, Premix Est, Premix Ouest.

1.1.4 Les produits de l'ONAB

1.1.4.1 Produit Trade

L'EPE ONAB TRADE dispose d'une équipe de traders qui a acquis grâce au suivi de la place de la bourse de Chicago une solide expérience en la matière. Elle assure les approvisionnements en matière première de toutes ses filiales, notamment le maïs et le tourteau de soja qui occupent une place importante tant en quantité qu'en valeur. Pour renforcer l'efficacité de ses approvisionnements, ONAB a conclu plusieurs partenariats, notamment avec CNAN Groupe pour le transport des matières, et l'ENACT pour le contrôle de la qualité.

1.1.4.2 Produit aliment

La liste des produits Aliment se compose de plusieurs filières qui sont : les filières volaille, Ruminants, Dinde, Divers, CMVA, CMV, poisson qui appartient à nutrition animale et la filière chair qui appartient à l'abattage et transformation.

1.1.4.3 Produit d'aviculture, abattage et transformation

- **Les produits avicoles :**

- **Filières Ponte**

Les structures du Groupe ONAB détiennent pour la filière ponte 90% des capacités de production, des facteurs de production, des parentaux ponte à la poulette démarrée et 20% de la production d'œufs de consommation.

- **Filière Chair**

Pour la filière chair, le Groupe ONAB détient près de 60% des capacités de production de facteurs de production (OAC- poussin chair), 5% des capacités d'engraissement et un potentiel de capacités d'abattage de 22.000 tonnes de viande blanche et 2.200 tonnes de produits de charcuterie par an.

- **Les produits issus de l'abattage & transformation.**

Les abattoirs du Groupe ONAB produisent une gamme variée de produits, à partir de recettes élaborées à leur niveau, et dans le plus grand respect des normes d'hygiène. En plus du poulet prêt à la cuisson, la gamme de produit de charcuterie des sociétés des abattoirs est très étendue. Elle débute par « les classiques » tels que le cachir, pâté de volaille

en boîte et en boudin et autre salami ; mais compte aussi d'autres produits plus raffinés, comme la galantine, réalisée à partir des parties nobles du poulet (cuisses et bréchet), ou encore la ballotine à la fine saveur fumée

1.1.4.4 Produit de prestation

- **Les prestations du laboratoire**

Plus de cent (100) déterminations analytiques Physico-chimiques, Microbiologiques et Biochimiques peuvent être réalisées actuellement par l'Unité Laboratoire sur une large gamme de produits agro-alimentaires (Céréales, Corps gras, Produits laitiers, Eaux et Boissons gazeuses, Aliments des animaux, ...). Ces contrôles permettent de garantir et de s'assurer que les produits commercialisés ne présentent aucun danger pour la santé des animaux et des consommateurs tels que les agents pathogènes et les facteurs de détérioration des produits.

- **Les prestations de la maintenance industrielle**

Outre la maintenance des équipements de fabrication agroalimentaire, l'ENIMI dispose de deux Unités spécialisées dans les travaux tous corps d'état (prestation d'analyse, et maintenance industrielle).

1.1.4.5 les partenaires de L'ONAB

- **Régulation du Marché Avicole (relation triangulaire)**

Cette relation est l'instrument visant à la régulation du marché avicole par la mise en place d'un système conventionnel entre l'ABATTOIR AVICOLE et les ELEVEURS.

- **Régulation du Marché Agricole**

Conformément aux orientations du MADR, le Groupe ONAB sous l'égide de la SGP PRODA est en charge de programmes visant la réduction des factures d'importations des matières premières rentrant dans l'alimentation de bétail. Ces programmes attachent une grande importance au développement des cultures agricoles. Dans un premier temps, le Groupe ONAB a lancé les cultures de maïs et de luzerne.

1.1.5 l'organisation de l'ONAB

Dès son passage à l'autonomie en avril 1997, l'EPE ONAB SPA fait l'objet d'une restructuration mise en œuvre durant l'année 1998. Ce processus se caractérise par l'émergence d'un groupe Industriel dont l'EPE SPA est la société mère.

Aujourd'hui l'EPE ONAB assure une gestion de portefeuille de sept filiales dont l'EPE ONAB TRADE.

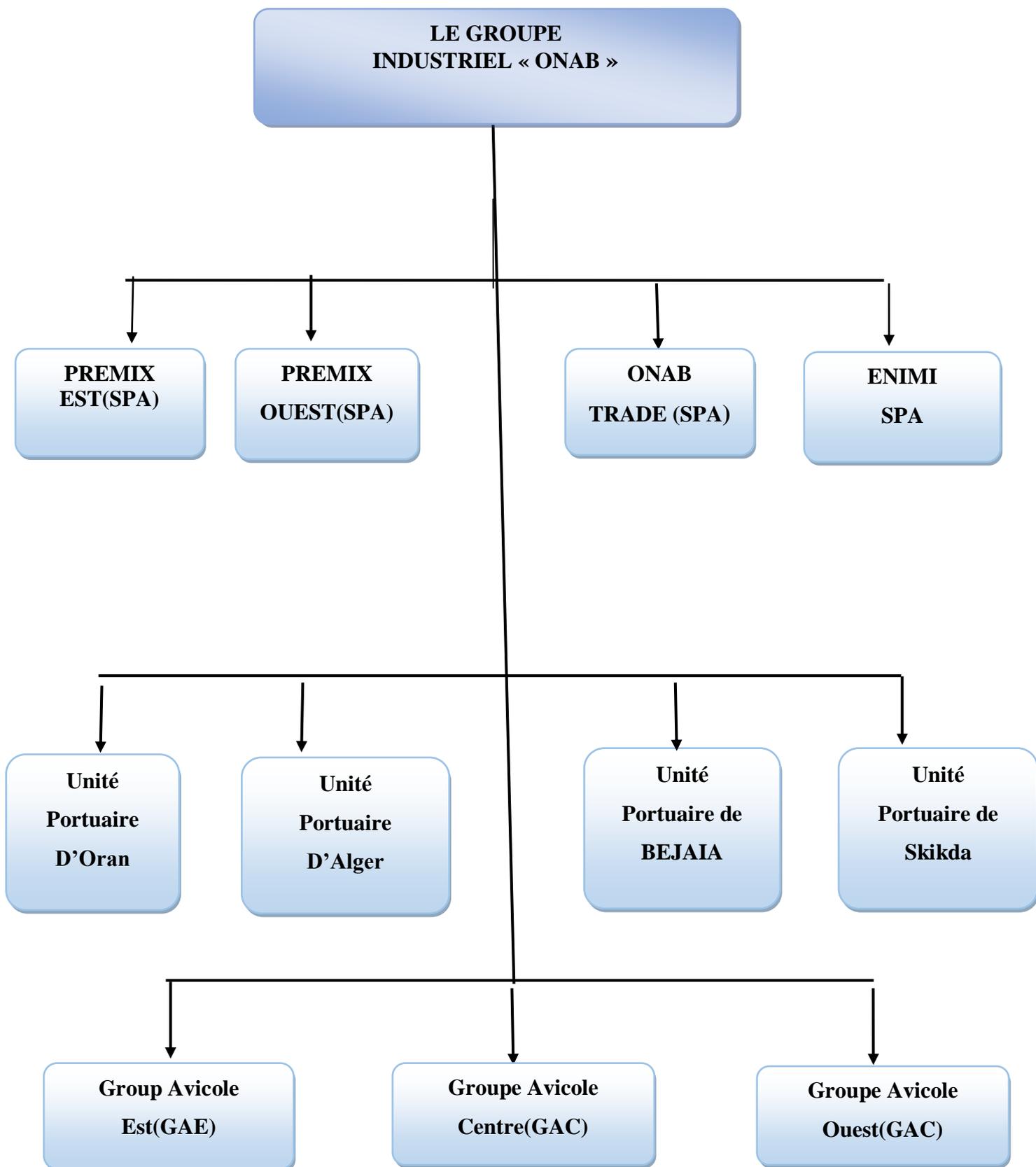
Avec un effectif de 7 500 ployés et un potentiel de production important, le Groupe Industriel ONAB se présente comme un véritable leader dans la filière avicole. Les Groupes Avicoles Régionaux exercent une mission de gestion de portefeuille représentée par l'activité avicole à travers leurs différentes SPA Avicoles dans les filières Chair et Ponte dont trois (03) sociétés des Abattoirs et une gestion directe de l'activité aliments composés (UAB : Unité d'Aliments de Bétail).

1.1.6 l'Organigramme du Groupe Industriel ONAB

Le Groupe Industriel ONAB est créé par un statut de Société par Action qui appartient à 100% de ses actions à la SGP PRODA, qui est gérée par un directoire et un conseil de surveillance et il est constitué de Trois (03) Groupes Avicoles régionaux, et chaque groupe détient en gestion directe Huit (08) Unités d'aliments de bétails et en gestion du portefeuille, Huit (08) Entreprises dans le domaine avicole et abattage et ces groupes régionaux sont des Sociétés Par Action, que le groupe industriel ONAB détient à 80% et les 20% appartiennent à la SGP PRODA, et on remarque aussi dans la figure N° 1 que le Groupe industriel ONAB détient à 100% d'actions, les SPA Remix Est et Ouest qui produisent des CMV « Condiments Minéraux Vitaminés » destinées comme complément aux aliments de bétails, l'ENIMI qui est une filiale de maintenance industrielle et l'ONAB Trade qui est une filiale à 100% de ses action appartiennent au groupe Industriel ONAB.

L'Organigramme de l'Entreprise Publique Economique ONAB se présente comme suit :

Figure 8 : Organigramme Général du Groupe Industriel « ONAB »

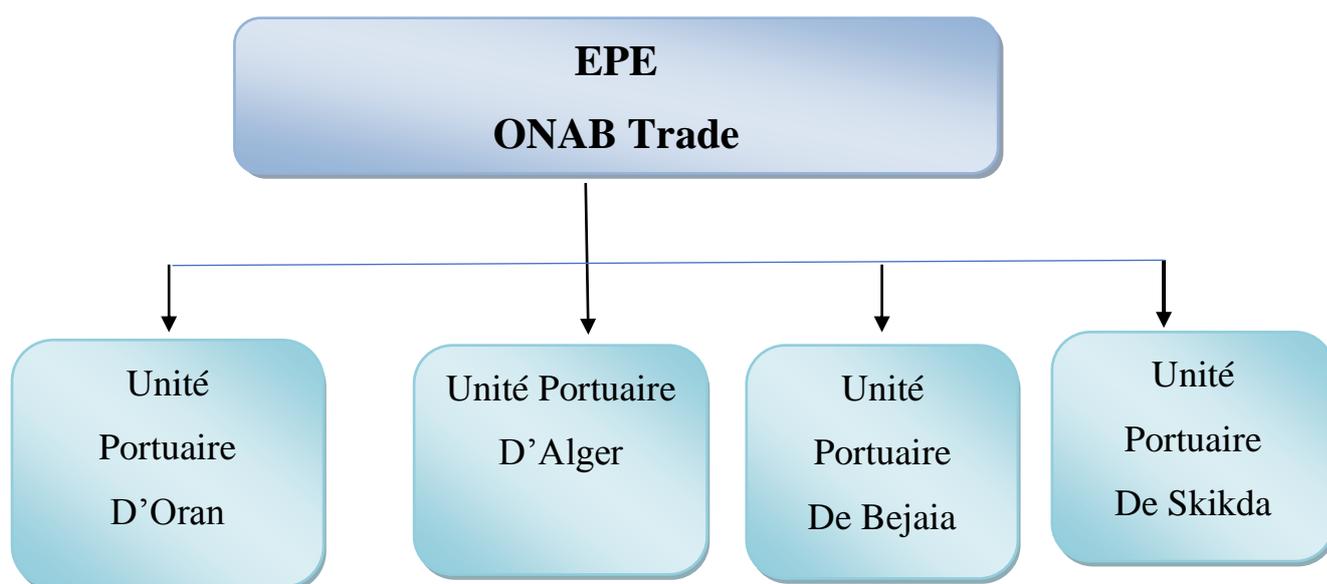


Source : Document interne à l'Unité portuaire de Bejaia

1.2 ONAB Trade

L'entreprise publique économique ONAB Trade est une filiale du groupe industriel ONAB, créé le 01/01/2007 avec un capital de quatre cent vingt millions de dinars (420.000.000.00 DA), son siège social (direction générale) se situe à Alger, son statut c'est une société par action gérée par un conseil d'administration et un président directeur général et elle est composée de quatre 04, unités portuaires (Bejaia, Alger, Oran et Skikda) en gestion directe. (la figure numéro 9 ci-dessous):

Figure 9: L'organisation des structures de l'ONAB Trade



Source : Document interne à l'Unité portuaire de Bejaia

1.2.1 Les Objectifs de l'ONAB

Les objectifs de l'ONAB Trade sont déterminés dans le cadre des objectifs global du groupe industriel ONAB et ils se déterminent comme suit :

- Développer son activité par la meilleure prospection du marché international afin d'approvisionner les filiales du groupe industriel ONAB par des matières premières de rapport qualité prix.
- De rentabiliser son outil de travail par l'optimisation de l'utilisation de ses moyens de transport de marchandises, de manutention et d'air de stockage.

- De mise à niveau de ses moyens humains pour l'amélioration de ses performances de management.
- De conquérir les parts du marché pour approvisionner en matière première les fabrications d'aliments de bétail (fabricants privés) en dehors du Groupe Industriel ONAB
- L'utilisation rationnelle de ses ressources financières afin de maintenir ses équilibres et de veiller à la réalisation des résultats financiers positifs.

1.2.2 les missions de L'ONAB

L'ONAB Trade est une filiale du groupe Industriel ONAB, il représente l'instrument de l'Etat qui permet la mise en œuvre de la politique nationale en matière de production animale, s'est vu assignée plusieurs missions dont les principales sont :

- L'importation, la production et la commercialisation de facteurs de production avicoles et de viandes rouges ;
- La production et la commercialisation des aliments composés ;
- Diffuser les techniques d'utilisation des aliments industriels ;
- L'organisation et le développement de l'agriculture industrielle

1.2.3 l'Unité Portuaire de Bejaia (UP Bejaia)

Après l'identification de l'Entreprise mère ONAB, nous allons maintenant présenter l'Unité Portuaire de Bejaia en exposant son historique et son évolution géographique, les différents moyens dont elle dispose (matériels et humains), sa mission, son organigramme et la définition des départements qui s'y rattachent.

1.2.3.1 Historique et Situation Géographique

L'Unité Portuaire de Bejaia a été créée par le décret N° 81/196 du 15 Août 1981, c'est une Unité commerciale fournisseur des Unités régionales en Aliment de Bétail. Elle a pour finalité la revente en l'état des quantités programmées de matières premières importées répondant aux caractéristiques techniques arrêtées dans le cahier des charges.

L'UP Bejaia se situe à l'Arrière Port, limitée à l'Ouest par la Société Nationale des Industries Chimiques (SNIC), au Nord par le Port de Bejaia et au Sud par la Société Nationale de Plastique et de Caoutchouc (ENPC). L'unité portuaire de Bejaia ONAB Trade est devenue

aujourd'hui ONAB Nutrition, ce changement concerne seulement sa nomination, son statut juridique est resté le même.

1.2.3.2 La mission de l'Unité Portuaire de Bejaia

L'Unité Portuaire de Bejaia est une Entreprise Commerciale chargée essentiellement du traitement de cargaisons homogènes (c'est-à-dire l'ensemble de produits de même nature) de Maïs jaune, le Tourteau de Soja en vrac et de Phosphate Bi calcique. Ainsi il se charge de leurs vente aux Unités de production d'Aliments de Bétails en gestion directe par les Groupes Avicoles régionaux GAC (Groupe Avicole Centre), GAE (Groupe Avicole Est), et le GAO (Groupe Avicole Ouest).

Cette revente se fait de deux (02) manières :

- **Une vente Directe (sous-palan) :** L'enlèvement est effectué à partir du navire, il donne lieu à l'établissement d'un bon de livraison sur la base d'un bon de transfert.
- **Une vente indirecte :** L'enlèvement est effectué à partir du hangar de l'unité portuaire et donne lieu à l'établissement d'un bon de livraison sur la base d'un bon d'enlèvement. Dans tous les cas, le respect du programme d'enlèvement des matières convenu avec les filiales est un impératif majeur de régulation physique intragroupe industrie.

1.2.3.3 Les moyens de l'Unité Portuaire de Bejaia

Pour accomplir les différentes activités de réception de matières premières, de stockage, de vente et même de distribution, l'UP Bejaia a besoin de différents moyens (humains et matériel) pour accomplir ces tâches, qui peuvent être illustrés comme suit :

A. Les moyens humains : l'UP Bejaia dispose d'un effectif total de Quatre Vingt-Dix-neuf (99) employés divisés en trois (03) catégories selon le degré socioprofessionnel (20 cadres, 51 maîtres, et 28 agent d'exécution).

B. Les moyens matériels : les moyens matériels dont elle dispose l'unité portuaire de Bejaia sont :

- Dix Huit (18) camions lourds dont Dix (10) d'une capacité de vingt (20) tonnes, le reste d'une capacité de dix (10) tonnes qui servent à transporter la matière première du port (navire) vers le hangar de l'Unité.

- Six (06) véhicules légers dont un (01) boxer, deux (02) Toyota, une (01) Nissan SUNNY et Deux (02) Nissan Navara double cabine qui sont au service des responsables de l'Entreprise et du personnel de l'Unité pour leurs divers déplacements en cas de besoin,

- Quatre (04) engins chargeur à l'intérieur du hangar qui servent à charger les camions, deux (02) rétro-chargeurs qui sert à creuser le tourteau de soja au niveau de la cale du navire

- Trois (03) shooté (pelle mécanique) qui sert à nettoyer la cargaison au niveau du navire ou dans les hangars.

- Neuf (09) vis sans fin dont trois (03) d'un hanteur de douze (12) mètres et six (06) de huit (08) mètres qui servent à mettre le Maïs sous forme de montagne.

- Une chambre froide qui sert à conserver les matières premières sensibles au changement climatique.

L'Unité est dotée de Trois (03) sites pour le stockage des matières premières qui sont comme suit.

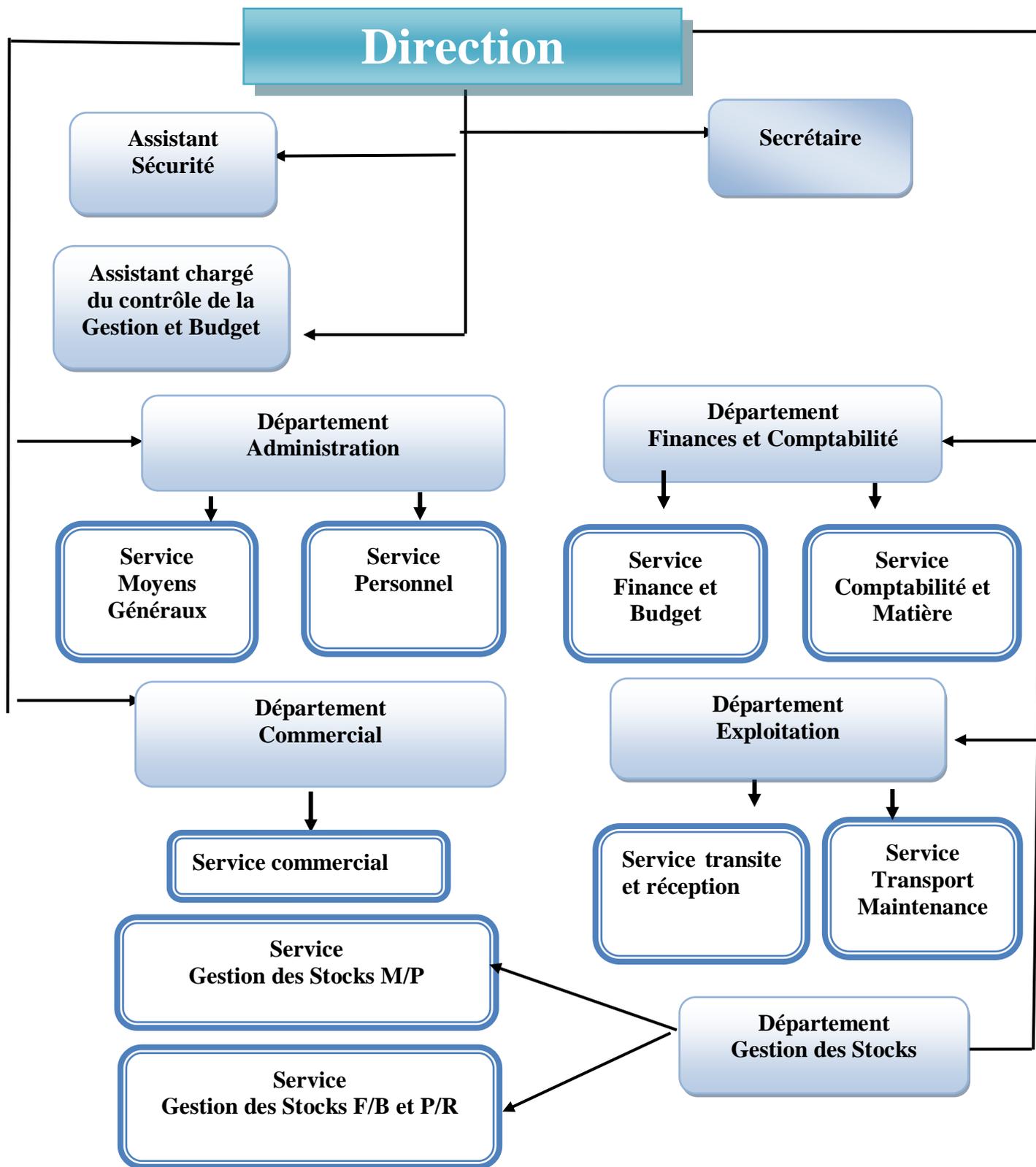
- **Site Arrière port :** le site de l'arrière port occupe une Superficie total du 1.760,16 m², avec une capacité de stockage du 600 Tonnes, ce stocke est utilisé pour le stockage des sacs (phosphate bi-calcique).
- **Site Ihaddaden :** Le site d'Ihaddaden occupe une superficie totale du 10.059 m², avec une capacité de stockage du hangar de 9.000 Tonnes, utilisé pour le stockage du vrac Maïs et Soja).
- **Site Aokas :** Le site Aokas a fait l'objet d'un transfert de l'actif physique de l'ex EPE Aokas liège Agglomère en liquidation au profit de l'EPE ONAB Trade par résolution du CPE n°12/123/26/03/2016, à titre gracieux. Ce site occupe une superficie totale de 60.288 m², il est composé de 4 hangar de stockage avec une capacité de stockage de 22.500tonne répartie sur l'ensemble des hangars (hangar B : 7.000 Tonne, hangar C

2.000 tonne, hangar D 3.500 et le nouveau hangar : 20.000 tonnes) se site est utilisé pour le stockage du vrac (Mais et Soja).

1.2.4 Organigramme de l'Unité Portuaire de Bejaia :

L'organigramme de l'Unité portuaire de Bejaia se présente comme suit :

Figure 10 : Organigramme de l'Unité Portuaire de Bejaia



Source : Document interne à l'unité portuaire de Bejaia

1.2.4.1 La structure de l'Unité portuaire de Bejaia

La structure de l'UP Bejaia est composée, d'un Directeur de l'Unité, d'une Secrétaire de Direction, d'un Assistant de la Sécurité, d'un Assistant Contrôle de Gestion.

A. Le Directeur de l'Unité

Le directeur a pour mission de gérer les ressources humaines de l'Unité et d'assurer la sécurité du patrimoine sous l'autorité du directoire et des responsables centraux.

B. La Secrétaire de Direction

La secrétaire a pour mission de recevoir, enregistrer et dispatcher le courrier de la Direction.

La Direction est accompagnée de trois (03) Assistants chargés du budget et de la Sécurité Préventive.

C. L'Assistant de sécurité

L'assistant de sécurité veille à la bonne marche de l'Unité et la sécurité face aux différents risques qu'elle encoure.

D. L'Assistant Contrôle de Gestion

L'assistant contrôle de gestion a pour mission d'assurer la réalisation des objectifs que l'Unité s'est assignée dans les délais prévus plus encore, il aide la Direction et même les différents Départements dans leurs propres gestions.

1.2.4.2 Les département de l'unité portuaire de Bejaia

Le PU Bejaia est composé de quatre (05) Départements qui sont à leur tour divisé en Services :

A. Département Administration

Le département a administration a pour tâches :

- La gestion et la coordination des services placés sous la responsabilité.
- L'application de la réglementation relative au travail.
- La gestion et la préservation du patrimoine mobilier et immobilier de l'Unité.
- La rémunération du personnel de l'Unité.

Ce Département se compose en deux (02) services qui sont :

- **Services Moyens Généraux** : ce service a pour tâches de :

- Veiller au respect des dispositions légales et réglementaires en matière de gestion des moyens commune.
- Assurer et négocier l'achat des articles et fournitures.
- Gérer et suivre le portefeuille des assurances de et contrôler l'activité des magasins.
- **Service Personnel** : ce service a pour tâches de :
 - Etablir et communiquer les statistiques de l'emploi.
 - Suivre et contrôler les mouvements et paie du personnel.
 - Contrôler et viser les différentes déclarations sociales et fiscales.

B. Département Finance et Comptabilité

Le département finance et comptabilité accompli les tâches suivantes :

- Gérer et contrôler toutes les opérations financières et les dépenses de l'Unité.
- Participer à la définition de la politique budgétaire de l'Unité en collaboration avec les autres structures.
- Elaborer les bilans comptables et fiscaux de l'Unité.

Ce Département contient deux (02) Services qui sont :

- **Services Comptabilité Générale et Matière** : les tâches de service comptabilité générale et matière sont :
 - Comptabilisation, le suivi des mouvements des produits et de stock en magasin.
 - Elaborer le plan comptable d'exploitation et son exécution.
 - Procéder aux analyses comptables résultant de la comptabilité matière.
 - Arrêter la situation et le planning général des stocks.
 - Participer à l'élaboration du bilan comptable et financier de l'Unité.
 - Procéder annuellement à l'inventaire physique des stocks.
 - Analyser les écarts entre les prévisions et la réalisation de toutes les opérations comptables.
- **Service Finance et Budget** : le service finance et budget a pour tâches de :
 - Exécuter et suivre toutes les dotations « importations » conformément aux objectifs budgétaires prévus par sa hiérarchie ;
 - Suivre les réalisations du budget en collaboration avec les structures concernées.

C. Département Commercial : Ce département a pour tâches de :

- Définir et exécuter le programme des ventes et le recouvrement de toute créance, ainsi que du contrôle et de l'établissement de toute facturation de matières, produits et autre de l'Unité.

Le département commercial se subdivise en Un (01) Service qui est :

- **Service Commercial** : le service commercial service a pour mission de :
 - Contrôler les bons de commandes, de transferts, d'entrée en stock, de livraison et de sortie.
 - Contrôler la tenue des registres réglementaires et des fiches clients.
 - Veille sur la procédure de chargement, contrôle de la conformité et vise les bons de sortie.
 - Comptabiliser les entrées et les sorties journalières.
 - Etablir le rapport d'activité mensuel relevant de sa structure.

D. Département Gestion des Stocks :

Le département gestion des stocks a pour tâches de :

- Assurer le suivi et la gestion des stocks de matières premières et autres fournitures conformément aux procédures en vigueur.

Ce département se subdivise en Deux (02) Service qui sont :

- **Service Gestion des Stocks M/P** : ce service a pour tâches de :
 - Assurer la tenue de fiches pour entrées et les sorties de stocks des matières premières destiné à l'alimentation de Bétail,
 - Procéder à l'application de l'ensemble des textes en vigueur en matière d'approvisionnement et de gestion des stocks des matières premières destiné à l'alimentation de Bétail ;
 - Elaborer le rapport d'activité de sa structure ;
- **Service Gestion des Stocks F/B, P/R et Autres** : ce service a pour tâches de :
 - Assurer la tenue de fiches pour entrées et les sorties de stocks fourniture de bureau, pièces de rechange et autres produits,
 - Procéder à l'application de l'ensemble des textes en vigueur en matière d'approvisionnement et de gestion des stocks fourniture de bureau, pièces de rechange et autres produits, ;

- Participer aux travaux d'inventaire des fournitures de bureau, pièces de rechange et autres produits.
- Elaborer le rapport d'activité de sa structure ;

E. Département Exploitation : le département exploitation a pour mission de :

- Etablir un bilan régulier relevant des activités de sa structure.
- Etablir un rapport mensuel de sa structure.
- Exécuter de manière rigoureuse et conformer le programme de transport et de livraison.

Le département exploitation est subdivisé en deux (02) services qui sont :

- **Service Transport et Maintenance :** le service transport et maintenance a pour tâches de :
 - Prendre toutes dispositions nécessaires pour la protection et la préservation de la marchandise lors de son transport et de sa livraison.
 - Veiller à la maintenance permanente du parc de l'Unité.
 - Déterminer les coûts d'entretien et de réparation par la tenue d'une fiche par véhicule.
 - Élaborer le rapport d'activité de structure.
- **Service Transit et Réception :** le service transite et réception a pour tâches de :
 - Assurer toutes les formalités auprès des banques, assurances et douanes.
 - Assurer le suivi de toutes déclaration douanière et le règlement des droits et taxes.
 - Veiller à la disponibilité des documents et procéder à leur conformité.
 - Assurer la gestion des contentieux et le remboursement des sinistres.
 - Assurer le dispositif matériel et humain pour le traitement des navires.

2. La gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers au sein de l'ONAB

La gestion de la chaîne logistique consiste à coordonner l'ensemble des acteurs de la supply chain, afin d'engendrer un avantage compétitif pour l'entreprise en mettant la satisfaction des besoins des clients au cœur du système.

Dans cette section nous nous focaliserons sur la gestion de la chaîne logistique au sein de l'EPE ONAB.

2.1 Le processus d'achat du Maïs au sein de l'ONAB

L'organisation du processus d'achat du Maïs est effectuée au niveau de la direction générale situé à Alger par le directeur des approvisionnements.

Les marchés relatifs à l'importation des produits, soit les marchés relatifs aux produits cotés en bourse, exigent du service contractant la rapidité dans la prise de décisions, étant donné leur nature, les fluctuations de leurs cours, leur disponibilité, ainsi que les pratiques commerciales auxquelles ils sont soumis. La société ONAB Trade recourt au marché pour les raisons suivantes :

- Répondre aux besoins des clients, notamment les filiales des sociétés du groupe « ONAB ».
- Reconstituer les stocks de sécurité chaque fois qu'une baisse de la quantité du produit est enregistrée.

En ce qui concerne les procédures, les plis peuvent être ouverts lorsque la société reçoit deux offres valables. Il est de notoriété que les marchés relatifs à la bourse sont soumis à des procédures spéciales en raison des fluctuations des cours en de très brefs délais, et les amendements portant sur les questions entravant la société se sont centrés sur les procédures d'attribution des marchés publics. Les plus importants amendements effectués par la société sont :

- L'écartement par la société, des négociations auxquelles elle recourait avant l'année 2012, et ce, en application de la loi des marchés publics, et leur remplacement par une demande de baisse des prix, adressée au soumissionnaire le moins cher.
- Lorsque l'huissier de justice fait défaut en dépit de sa convocation, et étant donné le caractère confidentiel des marchés boursiers, la société se réserve le pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne la poursuite ou l'annulation de la consultation, tout en sachant que les offres que la société reçoit dans un bureau fax spécialisé à cet effet, ne peuvent être ouvertes qu'en présence du président de la commission d'ouverture des plis, le président de la commission d'évaluation des offres, ainsi que le représentant de la commission de participation de la société, lesquels possèdent des clés différentes, ce qui signifie que le bureau où se trouve le fax ne peut être ouvert, qu'en présence des trois personnes sus-désignées.
- La prorogation de la durée de consultation d'une à deux journées, afin de permettre la réception du plus grand nombre d'offres.

La société procède chaque année à l'établissement de la liste portant les noms des opérateurs par voie de la consultation sélective, pour s'y faire, elle recourt aux journaux nationaux afin d'élargir la liste des bailleurs de fonds potentiels, voulant traiter avec la société, car chaque fois que cette dernière recourt au marché boursier pour l'achat de tourteau de soja ou du maïs jaune, elle est tenue de consulter l'ensemble des parties engagées dont le nom figure sur la liste courte approuvée.

En ce qui concerne les conditions d'adoption des opérateurs, elles sont détaillées en vertu du règlement intérieur de novembre 2013 en vigueur, demeurant annexé au dossier.

2.1.1 Modalités de déroulement des marchés commerciaux

La société procède à la consultation directe de tous les opérateurs inscrits sur la liste courte, et ce après la consultation sélective. Les bailleurs de fonds seront inscrits sur la liste définitive qui serait adoptée pour l'année en cours.

La société est dotée de trois organes de contrôle interne, à savoir, le bureau des marchés commerciaux, la commission d'ouverture des plis et la commission d'évaluation des offres des opérateurs (ces offres parviennent par fax au bureau spécialisé à cette opération). Les dits organes accomplissent leurs missions en présence d'un huissier de justice et des représentants des opérateurs. Lors de la troisième et dernière étape, la commission des marchés commerciaux rend la décision d'attribution du marché au soumissionnaire de la meilleure offre. En outre, il est à noter que la société ONAB Trade a, depuis le règlement intérieur de 2012, renoncé à l'opération de négociation à laquelle elle recourait par le passé, et ce pour les raisons préalablement citées, notamment celle de la transparence et de l'égalité.

Après avoir lancé l'offre sur le marché, le directeur reçoit des fax de la part des fournisseurs concernés. A son tour il procèdera à la sélection des fournisseurs, il choisira par la suite le fournisseur qui offre les meilleures conditions d'accord en termes de qualité, prix et délais.

Après l'étape de sélection, les contractants négocient le contrat d'achat en vue de conclure un accord qui satisfera les deux parties, tout en mettant l'accent sur les responsabilités et obligations de chaque intervenant tout au long du processus.

2.2 Le navire du Maïs au port de départ

2.2.1 Obligations et responsabilités du fournisseur

Après avoir acheté le Maïs, l'ONAB s'entend avec le fournisseur sur les modalités d'achat, du paiement et d'affrètement. Le fournisseur s'engage à livrer la cargaison au point convenu, selon l'incoterm choisi dans le contrat, tout en respectant la date de livraison, les quantités à livrer, son engagement pour le prix d'achat et les différentes spécifications des produits en termes de qualité exigé par l'ONAB.

- **Pré acheminement** : le pré acheminement du Maïs depuis le fournisseur jusqu'au port de départ est pris en charge par le fournisseur selon le principe de base de l'incoterm choisi. Dans notre cas, Il s'agit de l'incoterm coût et fret (CFR). Cet incoterm stipule que les opérations de préacheminement relèvent du fournisseur/vendeur. Donc le fournisseur à le choix d'utiliser ces propres moyens de transport ou procéder à l'opération de sous-traitance.
- **Stockage au niveau du port** : cette opération est assurée par le fournisseur. Il a le choix entre la location des silos de stockage ou en utilisant ses propres moyens de stockage.
- **Dédouanement à l'export** : cette opération consiste à dédouaner la marchandise pour qu'elle soit autorisée à quitter le port vers sa destination finale. Ici le fournisseur prend en charge le coût de cette procédure en faisant appel à un commissionnaire en douane.
- **Frais de chargement et de déchargement de la marchandise et autres frais** : selon l'incoterm CFR négocié dans le contrat de vente les différents frais sont supportés par le fournisseur.
- **Etablir et fournir tous les documents pour le bon déroulement de l'opération de transport.**
- **Choisir le transporteur et payer sa part du coût de transport** : selon le choix de l'incoterm l'obligation de choisir le transport et de payer le coût de transport est à la charge du fournisseur ou l'acheteur. Dans notre cas c'est le fournisseur qui s'engage de payer cette charge.

2.2.2 Obligations et responsabilités de représentant de l'ONAB contrôle service international CSI

L'ONAB est représenté par le CSI qui ouvre pour son compte en tant que contrôleur sur le marché international. Le CSI s'engage à vérifier que la marchandise achetée est en totale conformité avec les spécifications négociées dans le contrat de l'ONAB. Cette mission de contrôle s'effectue par un contrôle direct de la cargaison (agrèage, aspect de qualité...) ou par la vérification de l'état des moyens de transport et de chargement de cargaisons.

Il procède aux contrôles des opérations suivantes : La vérification et le contrôle des cales du navire affrété, procède à la vérification de l'ensemble des aspects liés au poids, à l'agrèage physique, technologique et sanitaire des produits chargés, la fumigation, scellage des cales.

A. Procédures de contrôle du Maïs achetée par l'ONAB

Le déroulement de ces différentes procédures de ce fait comme suit :

- **Le prélèvement d'échantillons et vérification de la conformité de la qualité du Maïs :** Cette opération est répétée en trois moments différents et dans trois endroits différents : le premier est effectué à la suite de la concrétisation d'une offre d'achat par l'ONAB afin de vérifier la conformité du Maïs achetée, avec les exigences et les spécifications mentionnées dans le contrat de l'ONAB. Le second est effectué à l'embarquement après le chargement de la marchandise sur le navire et avant qu'elle soit transportée au port d'arrivée. Le troisième est effectué au débarquement sur le navire au port de Béjaia.

Après avoir effectué tous ces prélèvements, un certificat de phytosanitaire sera délivré par les administrations concernées. (**Voir Annexe A**)

- **Le contrôle des cales du navire affrété :** avant le chargement de la cargaison selon le CSI doit contrôler la propreté des cales du navire et de moyens de chargement. A la suite de ces contrôles, le CSI établie un certificat de conformité.
- **Vérification de l'ensemble des aspects liés au poids à l'agrèage physique, technologique et à l'état sanitaire des produits chargés :** chacune de ces opérations seront contrôlées, validée et justifiée par des certificats délivrés par le CSI. Ces certificats seront délivrés à l'ONAB et au fournisseur. Une fois leur conformité est vérifiée par

rapport aux caractéristiques négociées sur le contrat, un certificat isotopique est également établi après avoir contrôlé l'absence de radiation dans la cargaison chargée dans le navire.

- **La fumigation** : à la fin de l'opération de chargement, le CSI procède à l'opération de fumigation des cales afin d'éliminer les insectes vivants. Après l'exécution de cette opération un certificat de fumigation sera délivré.
- **Scellage des cales** : une fois le chargement est terminé, le CSI procède à la pose des scellés sur les cales. (**Voir Annexe B**)

Toutes les attestations du contrôle délivrées par le CSI seront envoyées à L'ONAB et au fournisseur sous forme d'un document appelé « pli-cartable ». Le fournisseur joint à ce document le connaissement, la facture commerciale et le certificat d'origine. (**voir Annexes C, D, E**).

2.3 Avant l'arrivée du navire

2.3.1 Réception de l'application « police d'assurance » :

Selon l'incoterm CFR négocie dans le contrat l'assurance est à la charge du l'acheteur. Une fois le contrat est conclu et que l'opération d'achat est effectuée, le directeur des approvisionnements envoie un fax au directeur de l'unité de Béjaia pour l'informer sur l'achat effectué en lui envoyant un document appelé « police d'assurance » (**Voir annexe F**). Ce document présente l'élément déclenchant de toutes les opérations effectuées par les différents départements.

A. Le paiement de l'assurance par l'entreprise ONAB : La première opération est réalisée par le département d'exploitation qui s'engage à payer l'assurance pour pouvoir exploiter le navire à base de ce document le transitaire rédige un « Avis d'aliment ». (**Voir annexe G**) Ce dernier permettra de déterminer la valeur d'assurance nette à payer au niveau de l'agence d'assurance (caisse régionale mutualité agricole CRMA). L'avis d'aliment porte les renseignements du navire, son âge, le produit, la quantité, N° du contrat, port d'embarquement, le port de déchargement, le montant de la facture en devise et en dinars, l'auto combustion, l'assurance tous risques, la suppression d'âge (si le navire dépasse 25 ans).

Pour calculer la valeur d'assurance on prend en considération les éléments suivants :

La quantité importée : 40000,00 TM, le prix unitaire : 211.40 USD, le cours : 114.1533 DA, tous risques : 0.05 %, taux d'auto combustion : 0.25 %, compliment : 500 DA, Timbre : 40,00 DA

Tableau 3 : Taux de cotisation

Provenance	Maïs
USA, Canada	0.25%
Tunisie	-
Europe occidentale	0.22%

Source : Document interne à l'entreprise

Ce tableau représente les taux de cotisation pour la couverture des marchandises en « tous risques ». Le tous risques dépend du produit et du pays d'origine du produit. Il couvre la température, le vol, la disparition du produit, la Bouée de la cale, l'âge du navire (au-delà de 25 ans), et le risque de guerre. Le tous risques se calcule comme suit :

La valeur assurée en \$ = la quantité * le prix unitaire

VA en \$ = 40000,00 * 211.40 = 8456000,00 USD

Ce montant représente la valeur assurée en USD.

La valeur assurée en DA = la valeur assurée en \$ * le cours du change

V A en DA = 8456000,00 * 114.1533 = 965280304,8 DA

Ce montant représente la valeur assurée en DA

Tous risques = La valeur assurée en dinars * 0.25 %

T. risques = 965280304,8 * 0.25% = 2413200,76 DA

Ce montant représente le montant à assurer en tous risques

Auto combustion = La valeur assurée en dinars * 0.05 %

= 965280304,8 * 0.05 % = 482640,15 DA

La valeur en HT = Tous risques + auto combustion + compliment

V H = 2413200,76 + 482640,15 + 500 = 2896340.91 DA

La valeur en TTC = 2896340,91 + 40.00 = 2896380,91 DA

La valeur d'assurance net à payer est : 2896380,91 DA

Ce montant représente la valeur d'assurance nette à payer par l'EPE ONAB à la CRMA.

Le paiement de l'assurance se fait par chèque en contre remise d'une quittance qui servira comme preuve que le paiement est effectué.

B. La demande de dotation : La demande de dotation est une demande officielle établie pour la direction générale afin de lui demander de dégager la somme nécessaire (charges d'exploitation) pour exploiter le navire dans les normes. Cette demande concerne les charges suivantes : les frais portuaires, les frais de consignation, frais de douane, frais d'assurance et la redevance.

C. Préparation de l'autorisation de débarquement : Le service transite prépare une lettre de débarquement qui porte la nature du produit, la provenance, la quantité, le N° de poste à quai, adressée à l'Inspecteur Principal Brigade (IPB) pour demander l'autorisation de débarquement. Une fois la demande est accordée une copie est déposée au niveau de Brigade Commerciale.

D. Préparation du dossier pour la douane : toute marchandise importée est placée sous un régime douanier qu'elle soit passible ou non au droit et taxe doit faire l'objet d'une déclaration en douane appelée « Déclaration en détaille D10 ». Cette dernière doit obligatoirement contenir tous les éléments d'identification nécessaires pour la liquidation des droits et taxes, l'application de la réglementation douanière quel que soit le régime douanier assigné.

Le dossier de douane doit comporter :

- certificat phytosanitaire du pays d'origine. (**Voir Annexe H**)
- certificat phytosanitaire de port de Bejaia délivré par l'Institut national de Protection des Végétaux (INPV) pour l'autorisation de libre circulation de la marchandise.
- la grille de saisie.
- l'avis d'aliment.
- l'identification fiscale délivrée par la direction générale des impôts.
- le registre de commerce.
- la facture originale domiciliée.
- Le connaissance.
- Décision de la Direction de Commerce et des Prix (DCP).

E. La consignation : l'EPE ONAB engage un consignataire qui va s'occuper de l'escale du navire. Ce dernier s'occupe de l'opération de saisie du manifeste pour avoir le numéro de gros ainsi que le numéro de l'article.

2.3.2 La réception de pli-cartable

Avant l'arrivée du navire au port de débarquement à Bejaia, le directeur des approvisionnements reçoit les documents originaux concernant la cargaison et le moyen de transport (pli-cartable) envoyé par le fournisseur.

A son tour il procède au paiement du fournisseur par une lettre de crédit suivant les conditions convenues, et règle l'assurance en remettant à la banque agricole et développement rurale BADR (la facture commerciale et le connaissement) afin que cette dernière aille endosser le connaissement et produire la domiciliation sur la facture originale. Puis envoi le certificat au fournisseur avant l'embarquement.

Dès lors, l'assistante contrôle de qualité prépare tous les dossiers permettant le contrôle du fond et de forme de la marchandise pour les différents organismes de contrôle de l'Etat :

A. Dossier pour l'Institut National de la Protection des Végétaux (INPV) de Bejaia : au niveau de l'INPV, l'assistant de contrôle qualité doit présenter les pièces suivantes : certificat phytosanitaire original, la facture, le connaissement, certificat d'origine de la marchandise, certificat de fumigation, certificat de conformité ou de qualité.

Cette autorité représente le ministère de l'agriculture et du développement rural et de la pêche, elle a pour mission de contrôler régulièrement les importations et les exportations aux frontières, et impose à l'INPV d'effectuer des analyses phytosanitaires sur les céréales importées. Suivant cette logique, l'INPV d'un point de vue juridique, doit être présente au moment du débarquement des céréales importées. Une fois, les prélèvements effectués pour chaque cale, des échantillons seront analysés par cette autorité.

B. Dossier pour la Direction de Commerce et des Prix (DCP) : au niveau de la DCP, l'assistant de contrôle qualité doit présenter les pièces suivantes : certificat d'origine, l'autorisation d'importation du produit, certificat de scellé des cales effectuées au port de débarquement, une copie de la facture domiciliée, une copie du connaissement, bulletin d'analyse physique et chimique (original), certificat d'inspection des cales, une copie de certificat de phytosanitaire, certificat de poids, certificat de fumigation, certificat du qualité, certificat isotopique.

Cette autorité est placée sous la tutelle du Ministère du Commerce. Son rôle principal consiste à veiller que la cargaison importée est conforme aux standards alimentaires et aux spécifications déclarées. Sur le lieu, les agents de la DCP se présentent au débarquement et assistent à l'opération du contrôle de qualité et de l'agrèage. Cette autorité travaille en collaboration avec l'INPV pour déclarer qu'une marchandise est conforme ou pas aux standards alimentaires. Des échantillons sont pris et analysés par cette direction selon la procédure ordinaire, mais dans certains cas, la DCP base ses décisions sur les résultats d'analyses de l'INPV donc, elle effectue une visite physique sur le navire pour inspection de marchandise.

C. Dossier pour l'Entreprise Nationale de l'Agrèage et de Contrôle Technique (ENACT) : au niveau de l'ENACT l'assistante de contrôle qualité doit présenter aussi tous les certificats de qualité et conformité du produit.

L'ENACT est l'expert de l'ONAB. Son inspection s'effectue dans le navire à quai au port de débarquement. Elle commence à partir de l'ouverture des cales du navire et se déroule tout au long des opérations de déchargement. Cet organisme a pour mission :

- La vérification de tous les documents d'expédition concernant le navire.
- L'inspection visuelle du navire : l'expert vérifie la nature et l'état de fonctionnement des moyens de manutentions de bord ainsi, il vérifie la nature et le fonctionnement de la ventilation des cales.
- L'inspection de la cargaison : consiste à inspecter l'état apparent de la marchandise (la couleur, odeur, aspect), vérifie la palettisation ainsi, procède à l'agrèage physique préliminaire.
- Assiste au contrôle de fumigation : s'effectue dans le navire à quai dès l'ouverture des cales.
- Effectuer le contrôle quantitatif pour déterminer le poids total de la marchandise débarquée par pesage et par draft survey. L'agrèage qualitatif s'effectue dans la phase d'échantillonnage dans les ports de débarquement tout au long des opérations de déchargement.

2.4 Le navire au port d'arrivée

A l'arrivée, le navire s'immobilise en rade. Le commandant entame les opérations avec les autorités portuaires, propriétaire de marchandise et les services de consignataires. Le consignataire reçoit un avis écrit appelé « Notice of readiness » de la part du commandant du navire en informant que le navire est à la disposition du réceptionnaire de la marchandise, et pris pour les opérations de manutention ou il dégage de toutes responsabilités.

Après avoir reçu la notice of readiness l'agent consignataire à son tour, informe l'ONAB de l'arrivée du navire en rade pour qu'il commence le calcul du décompte. Ce dernier consiste à enregistrer soit des gains ou des pertes.

Pour le calcul de ce dernier ils prennent en considération deux conditions qui sont négociées dans le contrat :

- Si le navire arrive en rade avant midi le décompte commencera le lendemain à 8 heures.
- Si le navire arrive après-midi le décompte commencera le lendemain à 14 heures.

On calcule le décompte pour savoir combien du temps doit rester le navire au port de débarquement pour qu'il terminées le déchargement de la cargaison. Pour ça en prend en compte la quantité et la cadence exigées dans le contrat.

On a : la quantité embarquée est 40000,00 T, la cadence est 5000 T/j

Décompte = la quantité T/ la cadence T/J

Décompte = $40000,00/5000 = 8$ jours

-Si l'entreprise ONAB termine le déchargement de la quantité importée avant 8 jours, elle dégagera un dispache (gain).

-Si elle prend plus de 8 jours pour décharger la quantité importée, elle rentrera dans les surestaries.

Ainsi, le consignataire se présente à la conférence de placement. Cette dernière se tient quotidiennement à 10 h au niveau de port de Béjaia, elle permet le placement des navires avec la participation d'un officier (président de la conférence), des agents de consignations ayant des navires à faire accoster dont, un agent consignataire de l'ONAB, les réceptionnaires de marchandise concernés par le navire affrété, les transitaires et les agents de manutention pour une demande des postes à quai et les demandes des moyens d'exploitation des navires.

Sitôt les formalités accomplies, le commandant du navire accoste en quai du port N° 21 et considère son contrat de voyage accompli. Reste le mode de débarquement de la marchandise un temps repart dans le contrat engage les responsabilités diverses, de respecter les délais sous peine de subir une surestarie. Une marchandise sous surestarie engendre des charges complémentaires contraignantes.

2.4.1 Transfert de propriété

Dès l'accostage du navire, le consignataire et le transitaire de l'ONAB échangent le connaissement original signé et endossé par la BADR et l'ONAB. En échange le commandant délivre le Bon à délivrer qui signifie que l'ONAB devient propriétaire de la marchandise.

2.4.2 Les intervenants du contrôle de qualité

La vérification et le contrôle des aspects de qualité, d'agrèage, de poids et des spécifications notées dans le cahier des charges se fait par la participation et la collaboration d'un certain nombre d'intervenants, dont la présence est indispensable pour la validation de tous les concepts et aspects précités. Le contrôle est organisé en présence des autorités et des représentants suivants : le commandant de bord, le consignataire, service de l'INPV, service de la DCP et un agent de la CRMA.

Il est important de signaler que le débarquement de la cargaison ne commencera qu'une fois les certificats suivants sont délivrés :

- Autorisation de libre circulation délivrée par l'INPV. **(Voir Annexe I)**
- Décision d'importation de produit délivré par la DCP. **(Voir Annexe J)**
- Certificat de conformité délivré par l'ENACT. **(Voir Annexe K)**

-L'agent CRMA intervient pour inspecter et vérifier la conformité des informations transmises par l'ONAB lors de paiement de l'assurance.

2.4.3 Le dédouanement de la marchandise

Toutes les marchandises importées doivent passer par les services de l'administration des douanes pour permettre le bon déroulement qui se fait selon un ordre chronologique tout en suivant un circuit bien déterminé :

A. Saisie de la déclaration en détail : après la constitution du dossier destiné aux douanes, le transitaire procède à l'établissement de la grille de saisie sur son ordinateur, celle-ci lui servira de support par la suite en allant effectuer la saisie de déclaration en détail au

niveau de la salle de saisie aux services des douanes. Cette déclaration est introduite dans le logiciel Système Informatique de Gestion Automatisé Douanière (SIGAD). Le transitaire d'EPE ONAB établit la déclaration en détail en assignant un régime douanier (code 1000) Importation définitive mise à la consommation.

- B. La recevabilité de la déclaration :** la déclaration pour être enregistrée doit être validée par le commissionnaire ou bien le déclarant. Cette opération consiste à découvrir les erreurs et aussi à vérifier l'existence des documents nécessaires qui accompagnent la déclaration en détail.
- C. L'enregistrement de la déclaration :** une fois la déclaration reconnue recevable, le déclarant la dépose au service Dépôt accompagnée des documents qui feront l'objet d'un enregistrement, et donne lieu à l'affectation des numéros à la déclaration en détail qui lui permet de la reconnaître. Le délai d'enregistrement de cette déclaration ne doit pas excéder une journée.
- D. La vérification de la déclaration :** l'inspecteur vérificateur responsable de l'opération de vérification, procède à la vérification de la forme et du fond de dossier déposé pour s'assurer de la régularité des documents exigés par la régularisation douanière. Une fois la vérification reconnue conforme, l'inspecteur vérificateur délivre un « bon à enlever » pour l'enlèvement de la marchandise, visé par ce dernier (signature et cachet) et indique sur le document la date de l'établissement de bon à enlever. Le réceptionnaire ne peut déposer librement de la marchandise qu'après le paiement des droits et taxes exigibles.
- E. Liquidation et acquittement des droits et taxes :** les droits et taxes liquidés pour les marchandises déclarées deviennent exigibles dès que la vérification est achevée. Une fois les droits et taxes liquidés, le déclarant doit se présenter immédiatement, ou dans les brefs délais, à la caisse de receveur pour s'acquitter les droits dus pour l'obtention de la quittance délivrée par le receveur, le déclarant peut alors disposer de la marchandise.
- F. L'enlèvement de la marchandise :** le déclarant après la conformité de l'opération de visite et du paiement des droits et taxes exigibles. L'inspecteur accorde et délivre le Bon à Enlever au transitaire pour enlever sa marchandise. Pour cela il doit d'abord obtenir l'autorisation de la douane.

L'agent des douanes s'assure de la restitution de Bon à Enlever et vérifie la concordance des énonciations entre le Bon à Enlever et le Bon à Délivrer. Il vérifie aussi la date de Bon à Enlever pour s'assurer que la marchandise n'a pas dépassé les 21 jours dans le dépôt temporaire où sont affectées les marchandises sous contrôle douanier dans l'attente

d'accomplissement des formalités douanières. Après avoir effectué toutes ces opérations, l'agent des douanes appose son cachet et sa signature sur le Bon à Délivrer en portant le numéro et la date du D10, ce qui permettra à l'opérateur de dédouaner sa marchandise.

2.5 Le processus de gestion des stocks au niveau de l'ONAB

2.5.1 l'entrée du produit en stock

L'entrée en stock s'effectue pour une raison d'achat des produits céréaliers dans le but de consommation ou d'un effet de stockage autrement dit dans le but d'un besoin. Dans ce cas le déroulement de cette opération doit être accompagné et assuré par un ensemble des documents suivants :

2.5.1.1 Le bon de commande

Sur la base de la demande d'achat, le client établit un bon de commande exprimant la quantité à acheter. Ce bon de commande est établi en deux exemplaires :

- Un exemplaire à remettre au service commercial.
- Un exemplaire à classer dans le dossier pour la demande de règlement une fois la facture est établi par le facturier.

2.5.1.2 Le bon de livraison

Le bon de livraison est établi par le magasinier, il décrit la quantité livrée et porte leur cachet et sa signature. Après le gestionnaire des stocks va faire une distinction entre le bon de livraison et le bon de commande pour confirmer la livraison du produit céréalier demandé sur le bon de commande. Une fois la marchandise et contrôlée le gestionnaire doit accuser réception sur le bon de livraison et il doit mentionner toutes les anomalies constatées.

2.5.1.3 Le bon de réception

Lors de la réception, le gestionnaire des stocks procède à un comptage physique pour constater la concordance entre le bon de livraison et la quantité reçue.

Pour confirmer l'entrée de la marchandise, le bon de réception doit signer trois personnes : le gestionnaire des stocks, le chef magasinier et le responsable de conformité qui garantis la bonne qualité des articles demandés

2.5.2 la sortie des produits céréaliers en stock

A la sortie des produits, il s'agit d'établir les documents suivants :

2.5.2.1 Le Bon de sortie :

C'est un document établi par le gestionnaire des stocks pour justifier la sortie du produit demandé. Il doit composer trois bons de sorties signés par le réceptionnaire et le magasinier :

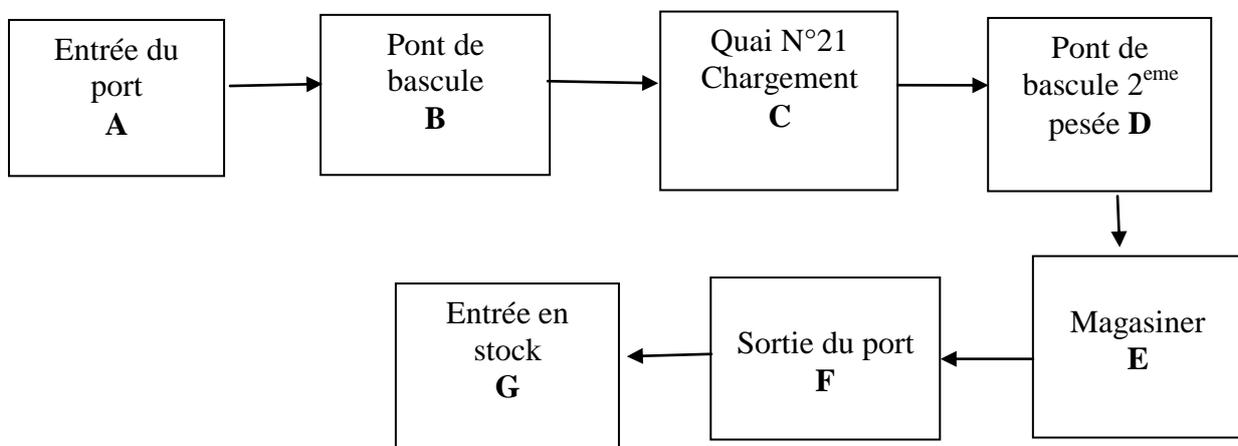
- L'un de bon de sortie adressé au service de comptabilité.
- L'autre remis au demandeur
- L'autre bon reste au niveau du service gestion des stocks.

2.5.2.2 Le Bon de transfert :

Dans le cas où le produit n'est pas disponible dans le magasin, le gestionnaire établit un bon de transfert en deux exemplaires une fois ce produit est disponible dans autre magasin :

- Une demande de transfert établit par le magasin source.
- Acceptation de transfert par le magasin cible.
- Réception de transfert par le magasin de source.

Figure 11: La gestion des flux physiques du Maïs



Source : élaborer par nous même

La gestion des flux physiques du Maïs au sein de l'ONAB se déroule comme suit :

- A.** Rentrée des camions au port : vérification du laissez passer par le poste de sécurité et le camion se dirige vers le pont bascule de l'EPB pour tarer.

- B.** Pont bascule : les camions doivent impérativement tarer avant d'effectuer le chargement au quai N°21 ils doivent présenter la carte grise et le bon de transfert pour le tarage à vide.
- C.** Le camion arrive au quai de chargement : le navire est pris en charge par un pointeur qui a pour mission de relever les coordonnées des camions ayant chargé du maïs.
- D.** Le camion se dirige une nouvelle fois vers le pont bascule pour le pesage, avec la cargaison et la délivrance du ticket de pesage.
- E.** Le magasinier rempli, complété et délivre les documents suivants :
- Lorsque la livraison des marchandises pour le stockage au niveau des magasins. Le magasinier établira :
 - Un Bon de transfert (**Voir Annexe L**) visé pour Bon d'entrée (**Voir annexe M**) en stock par le chargé des livraisons
 - Un ticket de pesage (douane) (**Voir annexe N**).
 - Lorsque l'enlèvement sous palans, le gestionnaire des stocks établit un Bon de sortie (**Voir Annexe O**) et le remet au chargé des livraisons. Ce dernier établit le Bon de Livraison (**Voir annexe P**) avec accusé et reconnaissance de camionneur et le remet au chargé de la facturation. Ce dernier établit la facture (**Voir annexe Q**) et la remet au camionneur avec :
 - Un Bon de Livraison (client).
 - Un Bon de sortie (douane).
 - deux tickets de pesage (douane, client).
- F.** Les camions se dirigent vers la sortie du port en paravent par le poste de police pour récupérer le permis de conduire et passer par le contrôle de la douane et également déposer le Bon de Sortie et le ticket de pesage avec cargaison (en cas d'enlèvement sous palans) et (en cas de livraison vers le lieu de stockage : Ihedaden, Aokas, Elkseur, Akbou) va disposer juste le ticket de pesage avec cargaison.
- G.** Les entrées en stocks : le camion, chargé, se présente au niveau de magasin accompagné d'un Bon de Transfert et d'un ticket de pesage. Il passera au pont bascule avec la marchandise, après se dirigera au chargement, par la suite il revient au pont bascule pour une deuxième pesée à vide. L'agent de sécurité enregistre l'entrée du camion, le magasinier ordonne le déchargement et établit un Bon d'Entrée Magasin avec le ticket de pesage qui seront visés conjointement par le chef d'équipe manutention hangar et l'agent

de sécurité qui attesteront que la totalité du chargement a été déchargée. Le magasinier constate sur sa Fiche de Stock l'entrée (**Voir annexe R**).

2.6. Problèmes et anomalies rencontrés dans la chaîne logistique étudiée :

Durant notre étude de la chaîne logistique du produit céréalier importé par l'ONAB, nous avons identifié des dysfonctionnement et anomalies qui ont des effets tout au long du processus logistique. Ces problèmes sont liés soit à des insuffisances de compétences et de qualification du personnel qui interviennent dans la chaîne logistique soit à des manque de capacité logistique (matériel logistique : chariot, transporteur à bande), des infrastructures portuaires de stockage, de transport, manutention et déchargement.

Ces nœuds de blocage peuvent être observés dans chaque maillon qui constitue la chaîne logistique du produit céréalier importé.

Nous présentant une synthèse de ces blocages :

- Procédure d'achat sur le marché international des céréales : le besoin d'importation supérieur aux capacités d'accueil et de réception portuaire et de transport.
- Affrètement : l'utilisation de l'Incoterm CFR, dans ce cas la souscription d'assurance revient à la charge de l'ONAB.
- Contrôle de qualité et le dédouanement au débarquement : durant cette phase des retards et des complexités administratives.
- L'ONAB procède à la location des aires de stockage qui ne sont pas de proximité et qui engendre des charges très importantes pour l'entreprise.
- L'ONAB ne dispose pas d'une flotte de transport (camion) suffisant, donc elle fait recours au prestataire de service du transport.

2.7. Proposition de solutions pour les problèmes fréquemment rencontrés dans la chaîne logistique étudiée

- Renforcer sa flotte qui lui permet une cadence/jour importantes en évitant les surestaries.
- Accélérer les travaux au niveau du site d'Aokas qui sera de grand apport et de réduire les coûts et une meilleure gestion des stocks.
- La décentralisation de la décision et jouer sur l'autosuffisance.
- Instaurer un système d'information, pour donner plus de fluidité et de flexibilité dans l'exécution des tâches.

Conclusion

Durant notre stage nous avons essayé de comprendre et récolté les informations nécessaires concernant les importations des céréales pour avoir une vision globale de l'organisation de la chaîne logistique des importations effectuées par l'office nationale d'aliments de bétail. Ce processus de gestion passe par plusieurs étapes dont la première est l'approvisionnement en matières premières puis le stockage et la revente.

Dans un second temps, nous avons opté pour une visite au port de Béjaïa pour avoir de près le fonctionnement de la chaîne logistique en question. De ce fait, nous étions en mesure d'observer l'état des installations, des infrastructures portuaires et de stockage, des moyens de déchargement, de moyen de transport, pour la réception du navire de céréales.

Egalement, nous avons présenté le schéma d'organisation du processus logistique d'évaluation de l'importation des céréales du port de débarquement vers les lieux de stockage portuaires ou vers les stocks situés à Iheddaden, elkseur, akbou, aokas.

Ce stage nous a permis de mettre en pratique les connaissances théoriques et ainsi de constater les différences entre ces derniers.

Conclusion Générale

Le présent travail de recherche a pour objectif essentiel d'étudier la gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers dans une entreprise, à travers une étude au sein de l'office national d'aliments de bétail à l'unité portuaire de Béjaia.

Notre étude a été structurée comme suit, le premier chapitre nous a permis de comprendre la logistique dans sa globalité, et comment la gestion de la chaîne logistique est intégrée dans les entreprises. Dans le second chapitre nous avons essayé d'expliquer la gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers dans le monde.

Enfin, dans le dernier chapitre, nous sommes rentrés au centre de notre thème à travers l'étude de la gestion de la chaîne logistique des produits céréaliers importés par l'EPE ONAB, et aussi de déterminer les différents nœuds de blocage concernant les opérations de la chaîne logistique effectuée par cette entreprise.

D'après l'étude de ce sujet, on peut y arriver à plusieurs résultats concernant la gestion de la chaîne logistique et son impact sur l'efficacité de l'entreprise, on peut distinguer quelques propositions qui peuvent être généralisées sur l'entreprise.

- L'étude a montré que la gestion de la chaîne logistique joue un rôle important pour l'amélioration et l'efficacité de l'entreprise, ce qui permet de mieux gérer les situations et ce qui facilite le management au niveau de cette entreprise.
- L'étude a également montré que la logistique dans les opérations d'importation constitue une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux d'informations et les flux financiers. Ce qui permet de vérifier (confirmer) nos hypothèses selon laquelle la réussite de supply chain management est indexée à la fiabilité des différents maillons de la chaîne logistique. Ce qui permet de s'assurer l'exécution des commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coût et de qualité de service dans les délais requis.

Au terme de ce modeste travail, nous pouvons avouer que nous avons beaucoup appris sur un domaine aussi vaste et intéressant que le commerce international, le stage que nous avons effectué est enrichissant et pouvant nous aider et à faciliter notre insertion dans la vie professionnelle.

Bibliographies**Ouvrages**

- ABECASSIS Joël, et autre, « *Les filières céréalières : organisation et nouveaux défis* », éditions Quae, Versailles cedex.
- CHEVALIER Denis et DUPNEL François, « *transport à l'international* », Foucher, 4^{ème}, France, 2009.
- D.J. Bowersox, D.J. Closs, *logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*, McGraw-Hill, 1996.
- DORNIER Philippe-Pierre et FENDER Michel, « *la logistique globale : Enjeux, principes, exemples* », édition d'organisation, Paris, 2001.
- FENDER Michel, PIMOR Yeves, « *Logistique & supply chain* », Dunod, 7^e édition, 1998, 2005, 2008, 2003, 2016.
- LE MOIGNE Rémy, « *supply chain management : Achat, production, logistique, transport, vente* », Dunod ; Malakoff ,2^e édition, 2017.
- LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascal, « *la logistique* », Dunod, Paris, 2015.
- MARCHEL André et autre, « *La logistique globale supply chain management* », Ellipsess édition marketing, Paris, 2006.
- MEDAN Pierre, et GRATACAP Anne, « *Logistique et supply chain management : Intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale* », Dunod, 2008.
- MELCHIOR de Bary et MOREAU Thomas, “*Supply chain : 60 outils pour améliorer ses pratiques*”, Vuibert, Paris, janvier 2017.
- MIVILLE DE CHEN Karl, « *commerce international* », édition Eyrolle, France, 2009.
- MORANA Joelle, « *de la logistique d'entreprise au supply chain management (SCM) : vers une intégration des processus* », e-theque, Omnaing, 2003.
- NERON Françoise, « *Mémento d'agriculture : 100 questions d'entraînement-36 fiches de révision* », Édition France Agricole, paris, 2016.
- PIMOR Yeves, FENDER Michel, « *Logistique : Production, Distribution, Soutien* », Dunod, Paris, 5^e édition, 1998, 2005, 2008.
- SAMII et ALEXANDRE (K), « *stratégie logistique : supply chain management* », 3^e édition, DUNOD, Paris, 2004.
- WACKERMANN Gabriel, sous la dir. de, « *La logistique mondiale transport et communication* », Ellipses édition marketing, Paris, 2005.

Revues scientifiques

- DJERMOUN.À (2009), « *La production céréalière en Algérie les principales caractéristiques* », Université de chelef, Revue nature et technologie, N° 01.
- J.becassis et M.Rousset, « *Quelles évolutions pour les filières céréalières ?* », innovation agronomique 19(2012), 1-11.
- ONFAAA, « *Le commerce International des Céréales* », note de conjoncture, N° 10/mai 2017.

Mémoires

- DUPONCHEL Diane, « *L'impact de la citoyenneté sur la gestion de la supply chain* », spécialité logistique, Paris 1, 2010.
- JUSTTIN Langlois caro, « *stratégie de livraison directe dans une chaine logistique internationale* », université du Québec à Montréal, février 2012

Thèses

- MOULOUA Zerouk, « *Ordonnancements coopératifs pour les chaines logistiques* », Thèse de doctorat de l'Institut National Polytechnique de Lorraine, spécialité informatique, 2007.

Autres documents

- Cours de DIEMER Arnaud, économie d'entreprise, partie 2, chapitre 7, les fonctions de l'entreprise.

Sites Internet

- <https://dokodoc.com/memoire-de-fin-d-etudesdc53f90110a9246563abcfabafbb88bd43165.html>
- <http://www.charkoui.com/la-logistique/hisoirelogistique>
- <http://www.larousse.fr/dictionnaires/français/logistique>
- <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm>
- <https://archipel.uqam.ca/4650/1/M12415.pdf>
- <https://goo.gl/images/y9WwZT>
- <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00606329/document>

- <https://goo.gl/images/q7e8zU>
- <http://www.faq-logistique.com/GCL-Logigaide-Vol08Num01-Gestion-Chaine-Logistique.htm>
- <https://www.passioncereales.fr/region>
- <https://goo.gl/images/Pjvg6h>
- <http://www6.inra.fr/ciag/content/download/3753/35999/file/Vol19-1-Abecassis.pdf>
- www.CIC.intAvril2017
- <http://www.fao.org/news/story/fr/item/469435/icode/&ved>
- <http://www.anagriculture2018.website/?pageid=4290&lang=fr>
- <http://bourse-dz.com/campagne-cerealieres-2016-2017-pre-bilan-complet>
- <https://www.algerie-eco.com/2017/03/12/canada-principal-fournisseur-de-lalgerie-ble-dur/>

Annexe A



ANNEXE - A

17, rue JEAN-JAURES
92260 FONTENAY-aux-ROSES
France

CERTIFICAT

CERTIFICAT de QUALITE

Nous soussignés, CSI CONTROL SERVICES INTERNATIONAL, agissant par ordre de l'acheteur :
EPE ONAB TRADE SPA – ALGERIE, certifions avoir procédé aux opérations de contrôle de la quantité
de la qualité au cours du chargement de la marchandise désignée ci-après :

CHETEUR : EPE ONAB TRADE SPA
04 chemins de KOUBA
Gué de CONSTANTINE
ALGER ALGERIE

ENDEUR : EUROPAMARKETS SA / PARIS

ONTRAT : NR 01/M/2018

UMERO de CREDIT : 101LCIV180591005

MARCHANDISE : MAIS en VRAC

UANTITE : 40.000 Tonnes Métriques

L : No.1 du 16/03/2018

AVIRE : M/V LIA

ORT de CHARGEMENT : SAN LORENZO (UN BON PORT ARGENTIN)

ESTINATION : UN OU DEUX BON(S) PORT(S) ALGERIEN(S)

uite à la présence de nos inspecteurs durant le chargement, des échantillons ont été prélevés régulièrement tout
n chargement. Sur la base de nos vérifications tout au long du chargement et l'analyse d'un échantillon moyen
e toute la quantité chargée à bord, analysé dans un laboratoire indépendant, nous certifions ce qui suit :

QUALITE :CRITERES

aspect
humidité
grains cassés, corps étrangers
grains endommagés
dont grains endommagés par la chaleur
puretés (grains étrangers, matières inertes, grains sans valeur ...)
dont matières inorganiques
moississures spécifiques
flatoxines
date de récolte

RESULTATS

JAUNE
12.20 %
2.60 %
3.50 %
0.10 %
0.60 %
0.05 %
76.00 kg / hl
Moins de 0.02 ppm
déclarée 2013

FONTENAY aux ROSES Le 23 MARS
CSI CONTROL SERVICES INTERNATIONAL

Annexe B



ANNEXE - B-

17, rue JEAN-JAURES
92260 FONTENAY-aux-ROSES
France

CERTIFICAT N°

CERTIFICAT de SCELLE des CALES

Nous soussignés, CSI CONTROL SERVICES INTERNATIONAL, agissant par ordre de l'acheteur :
EPE ONAB TRADE SPA – ALGERIE, certifions avoir procédé aux opérations de contrôle de la quantité
et de la qualité au cours du chargement de la marchandise désignée ci-après :

ACHETEUR : EPE ONAB TRADE SPA
04 chemins de KOUBA
Gué de CONSTANTINE

VENDEUR : EUROPMARKETS SA / PARIS

CONTRAT :

NUMERO de CREDIT :

MARCHANDISE : MAIS en VRAC

QUANTITE : 40.000 Tonnes Métriques

B/L : No.1 du 16/03/2018

NAVIRE : M/V LIA

PORT de CHARGEMENT : SAN LORENZO (UN BON PORT ARGENTIN)

DESTINATION : UN OU DEUX BON(S) PORT(S) ALGERIEN(S)

A l'issue des opérations de chargement le 16/03/2018, nos inspecteurs ont procédé au scellé des cales du navire en présence
personnel de bord .

Nous certifions que les scellés suivants ont été apposés :

CALE No.	SCELLE No.
1	0002169 – 0002956 – 0002946
2	0002950 – 0002973 – 0002976
4	0002972 – 0002963 – 0002906
5	0002948 – 0002930 – 0002953



FONTENAY aux ROSES Le 23 MARS 2018,
CSI CONTROL SERVICES INTERNATIONAL

AnnexeC

ANNEXE - C -

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994

Shipper

ASOCIACION DE COOPERATIVAS ARGENTINAS COOP. LTDA.
 AV. EDUARDO MADERO N° 942 - 6° PISO, (C1106ACW)
 CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No. 1

Reference No.

Consignee

A ORDRE

Notify address

EPE ONAB TRADE SPA
 04 CHEMINS DE KOUBA GUE DE CONSTANTINE
 ALGER ALGERIE NIF: 000 716 097 377 968

Vessel

MV LIA

Port of Loading

SAN LORENZO (UN BON PORT ARGENTIN)

Port of Discharge

UN OU DEUX BON(S) PORT(S) ALGERIEN(S)

Shipper's description of goods

MAIS EN VRAC
 SAID TO WEIGH : FORTY THOUSAND METRIC TONS

Gross weight

40.000 MT



CLEAN ON BOARD: MARCH 16TH, 2018

FREIGHT PREPAID/FRET PAYE

* STOWED INTO HOLDS NUMBER: 1,2,4,5

CREDIT NUMBER: NR101LCIV180591005

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

THIRD ORIGINAL

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated 02/03/2018 FREIGHT ADVANCE: Received on account of freight: Time used for loading: days hours.	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
---	---

Freight payable at PREPAID	Place and date of issue BUENOS AIRES, MARCH 16TH, 2018
Number of original Bs/L 3/3	Signature INDEPENDENT SHIP AGENTS S.A.

INDEPENDENT SHIP AGENTS S.A. AS AGENTS FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER OF MV LIA M.R. CAPTAIN HARSHAD GAIKWAD

Annexe D

europmarkets s.a.

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 2.167.000 €

FACTURE COMMERCIALE N° 18-1503

ANNEXE - D -

EPE ONAB TRADE SPA
04 CHEMINS DE KOUBA
GUE DE CONSTANTINE
ALGER ALGERIE

LE 19/03/2018

ORIGINAL

CONTRAT N 01/M/2018
LOT DE 40.000 TM MAÏS EN VRAC
CHARGE SUR LE M/V 'LIA' A SAN LORENZO (UN BON PORT ARGENTIN)
B/L DU 16/03/2018

AGENCE LOCALE
ABRBOUCHE 000

L/C BADR N° 101LCIV180591005 CHEZ BAMIC ALGER 180085 L

(NIF): 000.716.097.377.968)

2018 / No 00204 / US\$
27-28-2018

40.000	<p>TONNES METRIQUES DE MAÏS EN VRAC ORIGINE : ARGENTINE A US\$ 211,40 LA T.M. VRAC CONTRAT DE VENTE : CFR UN OU DEUX BON(S) PORT(S) ALGERIEN(S)</p> <p>HUIT MILLIONS QUATRE CENT CINQUANTE SIX MILLE US DOLLARS</p> <p>MARCHANDISE CHARGÉE EN VRAC A SAN LORENZO (UN BON PORT ARGENTIN) SUR LE M/V 'LIA' B/L DU 16/03/2018 DESTINATION : UN OU DEUX BON(S) PORT(S) ALGERIEN(S)</p> <p>INSTRUCTIONS DE PAIEMENT:</p> <p>PAR TRANSFERT TELEGRAPHIQUE EN NOTRE FAVEUR, NOTRE COMPTE US DOLLARS N° 00110360118 CHEZ BIC BRED GTF PARIS (SWIFT: BICFFRPP) IBAN: FR76-4039 8007 7100 1103 6011 804</p> <p><i>Instructions de transfert :</i> 56A : PNBUS3NNYC 57A : BREDFRPP 59 : FR76-4039-8007-7100-1103-6011-804 72 : ACC BICFFRPP</p> <p>EN REALISATION TOTALE DE LA L/C OUVERTE EN NOTRE FAVEUR PAR BADR/ALGER CHEZ BAMIC ALGER</p> <p>NOUS CERTIFIONS QUE LA MARCHANDISE EST DE TOUS POINT DE VUE CONFORME A LA FACTURE PROFORMA DU 26/02/2018 ET AU CONTRAT N 01/M/2018</p> <p>FACTURE CERTIFIEE SINCERE ET VERITABLE</p>	US\$	8.456.000,	00
--------	--	------	------------	----

*Superviseur
TRIGERAME*

*K. HASSANI
Directeur Général Délégué*

Stéphane
NATAF
NATAF

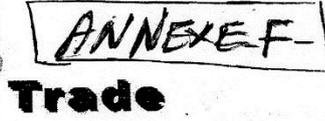
EUROPMARKETS
Le Directeur Général Délégué

Annexe E

ANNEXE - E -**CERTIFICADO DE ORIGEN
CERTIFICATE OF ORIGIN****COPIE CERTIFIÉE****CONFORME À L'ORIGINAL**

1. Exportador (Nombre, Domicilio, País) - Exporter (Name, Address, Country) ASOCIACION DE COOPERATIVAS ARGENTINAS COOP. LTDA. AV. EDUARDO MADERO N° 942 - 6° PISO, (C1106ACW) CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA		Identificación del Certificado (Número) Reference N° of Certificate	
2. Importador (Nombre, Domicilio, País) - Importer (Name, Address, Country) NOTIFY: EPE ONAB TRADE SPA 04 CHEMINS DE KOUBA GUE DE CONSTANTINE ALGER ALGERIE NIF: 000 716 097 377 968		Nombre de la Entidad Emisora del Certificado	
3. Consignatario (Nombre, Domicilio, País) - Consignee (Name, Address, Country) A ORDRE		 Cámara Argentina de Comercio Tel.: (54-11) 5300-9029 - Fax: (54-11) 5300-9051 Av. Leandro N. Alem 36 - Mail: visaciones@cac.com.ar (C1003AAN) Buenos Aires - República Argentina ARGENTINE CHAMBER OF COMMERCE	
4. Lugar de Embarque Previsto - Place of Shipment Planned SAN LORENZO (UN BON PORT ARGENTIN)			
5. Medio de Transporte Previsto - Means of Transport Planned MV LIA		6. País de Destino Final - Country of Final Destination ALGERIA	
7. N° de Orden N° Order	8. Código Arancelario Tariff Item Number	9. Denominación de Mercadería Description of Goods	10. Peso o Cantidad Weight or Other Quantity
(1)	1005.90	CORN IN BULK (MAIS EN VRAC) BL DATED: 16/03/2018 DESTINATION: UN OU DEUX BON(S) PORT(S) ALGERIEN(S) CREDIT NUMBER: NR101LCIV180591005	40.000 MT
11. Observaciones - Observations			
FOR AND ON BEHALF OF ENGELHART COMMODITIES TRADING PARTNERS WTC II, ROUTE DE PRE-BOIS 29, 2 NS FLOOR, CASE POSTALE 149, GENEVA CH, 1215, SWITZERLAND. ONLY FOR THE EFFECT OF DELIVERY			
<small>*Cualquier duda que pudiera presentarse sobre la autenticidad o veracidad de los datos contenidos en el presente certificado, podrá aclararse requiriendo información al Área de Origen de Mercaderías dependientes de la SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA Y GESTIÓN COMERCIAL de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE INDUSTRIA, sita en la Avenida Julio Argentino Roca N° 651 - Piso 6 - Sector 31, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Any doubt that might arise regarding the authenticity or accuracy of the information contained in this certificate, may be clarified by requiring information to the Area of Origin of Goods attached to the Assistant Secretary for Policy and Business Management of the Ministry of Industry and Trade, Ministry of Industry, located on Avenida Julio Argentino Roca No. 651 - 6th Floor - Sector 31, City of Buenos Aires.*</small>			
12. DECLARACIÓN DEL PRODUCTOR FINAL O DEL EXPORTADOR: DECLARAMOS QUE LAS MERCADERÍAS MENCIONADAS EN EL PRESENTE FORMULARIO SON ORIGINARIAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA DECLARATION BY THE PRODUCER OR EXPORTER: THE UNDERSIGNED HEREBY DECLARES THAT THE MENTIONED GOODS WERE PRODUCED IN ARGENTINA		13. CERTIFICAMOS LA VERACIDAD DE LA DECLARACIÓN QUE ANTECEDE DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN VIGENTE EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. IT IS HEREBY CERTIFIED THE AUTHENTICITY OF THE PREVIOUS DECLARATION IN ACCORDANCE WITH THE APPLICABLE LEGISLATION IN ARGENTINA	
Fecha: 16-MAR-2018 Date:  ASOCIACION DE COOPERATIVAS ARGENTINAS COOP. LTDA. Sello y Firma Signature and Seal		Fecha: Date:  GERARDO R. LOPEZ DEPARTAMENTO COMERCIO EXTERIOR Sello y Firma Signature and Seal	

Annexe F



Entreprise Publique Economique ONAB Trade
Spa au Capital Social de 420 000 000 DA
مؤسسة عمومية اقتصادية ش. ذ. ا. أوناب تيراد

DIRECTION DES APPROVISIONNEMENTS

A: UP - Bejaia
Att: M^r. BOUDJOU
Réf: *172* / DA/2018
Objet: Souscription d'assurance

Date: ... 20 MARS 2018 ...

Nous vous communiquons ci après les éléments pour la souscription d'assurances concernant :

MV	LIA
ETD	16/03/2018
ETA	05/04/2018 (TP)
Contrat n°	01/M/2018
Fournisseur	EUROPMARKETS/France
Produit	Maïs
Port de chargement	SAN LORENZO /Argentine
Quantité	40 000 TM
Prix Unitaire	211,40 USD/CFR
Cadence contractuelle	5 000 TM/Jours
Taux de surestaries	16 500 USD/Jours Moitié Despatch

Caractéristiques Techniques du navire

Pavillon	Malte
Année de construction	2011
Tirant d'eau	35 Pieds Max
Moyen de bord	4 Grues de 30 TM
Cales / Panneaux	5/5
Longueur	189,99 M

Pour dispositions à prendre

Meilleures salutations



Director des Approvisionnements et Logistique
مدير التموين واللوجستيك
Y. AOUINE
ي. اعوين

اجتماعي : الطرق الأربعة القبة جسر قسنطينة الجزائر . الهاتف (213) 021- 28-32-32 الفاكس (213) 021- 28-36-53

ège Social : Quatre chemins de Kouba - Gué de Constantine - Alger. Tél : (213) 021- 28-32-32 Fax : (213) 021-

Annexe G

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N°42

29 CHAABANE 1432
31 JUILLET 2011**ANNEXE-G-1****REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**DIRECTION GENERALE DES IMPOTSDIRECTION DES IMPOTS DE WILAYA DE BEJAIARECETTE DES IMPOTS DE BEJAIACOMMUNE DE BEJAIA**REDEVANCE DE FINANCEMENT DES CHAMBRES DE L'AGRICULTURE
DECLARATION TENANT LIEU DE BORDEREAU - AVIS DE VERSEMENT**

NATURE DU PRODUIT	PRODUCTION EN QUANTITE PASSIBLE DE LA REDEVANCE A	REDEVANCE PAR QUINTAL B	MONTANT DE LA REDEVANCE A X B
Céréales et légumes secs (blé dur, blé tendre, riz lentilles, pois chichés, haricots, petit pois et pois cassés).		3 DA	
Mais, orge, tourteau et autres résidus solides (TDA n°08 23-04 a 23-06	400.000,00 Ql de maïs en vrac	5 DA	2.000.000,00 Da
TOTAL DE LA REDEVANCE			2.000.000,00 Da

Nom/Prénom /... .. ONAB NUTRITION...

Raison social: EPE SPA ONAB NUTRITION. UP Bejaia

Fait à : Bejaia le : 03/ 04 /2018

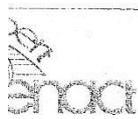
Cachet et signature :

Cette déclaration est souscrite par les importateurs de céréales et légumes secs (blé dur, blé tendre, riz, lentilles, pois chiches, haricots, petits pois, pois cassés), de maïs, orge, tourteau et autres résidus solides (TDA n°08 23-04 a 23-06) avant tout dédouanement de la marchandise, auprès du receveur des impôts territoriales compétent.

(A) Les quantités sont exprimées en quintaux

Annexe H

ANNEXE - H -

	Formulaire	FOR_AGR 1_11
	CERTIFICAT D'ANALYSE PHYSICO-CHIMIQUE FINALE N° 58/11//URB/DCP/2018	Version : 00
		Page : 1/1

- NAVIRE :LIA du 09/04/2018.
- PARTIE DE : 40.000 TONNES METRIQUES de MAIS EN VRAC.
- ACHETEUR: ONAB NUTRI-Trade / BEJAIA
- VENDEUR : EUROPAMARKETS SA PARIS - FRANCE
- ORIGINE DU PRODUIT : ARGENTINE.
- CONTRAT N° : 01/M/2018
- DATE DE PRELEVEMENT : du 11 au 18/04/2018.
- LIEU DE PRELEVEMENT: CALES DU NAVIRE.
- TYPE D'ANALYSE : ANALYSE PHYSICO-CHIMIQUE.

RESULTATS D'ANALYSES:

Paramètres	Résultats obtenus	Spécification normative/contractuelle ou réglementaire
Aspect	Jaune	Jaune
Humidité	13,00 %	14,5 % maximum
Grains cassés, Corps étrangers	02,70%	04 % maximum
Grains endommagés	04,00 %	07 % maximum
Dont grains endommagés par la chaleur	0,15 %	0,5 % maximum
Impuretés, Matières Inertes, grains sans valeur	1,10%	04 % maximum
Dont matières inorganiques	0,06 %	0,5 % maximum
Poids spécifique	77,80 kg/hl	67,5 kg/hl minimum
Aflatoxines	Absence	0,2 ppm
Année de récolte	Déclarée2018	Déclarée 2018

CONCLUSION:

Le produit est conforme aux spécifications techniques contractuelles.

Fait à Bejaia le 26/04/2018
L'inspecteur chargé de la mission


 Service Agréage Algérie
 Chef Service Contrôle Produits
 UR Béjaia
 DAHMAM

Annexe I

ANNEXE I

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
 MINISTERE DE L'AGRICULTURE, DU DEVELOPPEMENT RURAL ET DE LA PECHE

DIRECTION DES SERVICES AGRICOLES
 DE LA WILAYA DE BEJAIA.

DIRECTION PHYTOSANITAIRE DU
 POSTE FRONTIERE DE BEJAIA.

AUTORISATION DE LIBRE CIRCULATION

- Loi N° 87/17 du 1^{er} Août 1987.
- Décret exécutif N° 93-286 du 23 Novembre 1993.

40A

MARCHANDISE INDEMNÉ

Origine et adresse de l'expéditeur : PRODUCTION DE MAÏS - ARGENTINE

Origine et adresse de l'importateur EPE ONAB TRADE (EPE ONAB NUTRITION) - ALGER

Date d'entrée : 11/04/2018

Mode de transport : LIA

Nature du produit : MAÏS GRAN

Quantité (Qx) ou nombre de colis : 400.000,00 qx

Certificat phytosanitaire N° : 882.987 Du : 20/03/2018

Provenance : P.V. D'ARGENTINE

Nom et Prénom de l'agent de contrôle :

Etabli à BEJAIA, le : 11/04/2018

Signature et cachet



Annexe K

ANNEXE - K -



المنظمة الوطنية للمراقبة والتفتيش
 NATIONAL SURVEY AND INSPECTION COMPANY
 ENTREPRISE NATIONALE D'AGREAGE ET DE CONTROLE TECHNIQUE
 Capital Stock / Capital Social : 200 000 000DA
 Certifiée ISO 9001 Version 2008
 Accréditée CEI / ISO 17020-Version 2012

CERTIFICAT DE CONFORMITE N° 58/12/2017

Nous, ENACT, certifions avoir effectué le contrôle de conformité au décret exécutif N° 92/65 du 12 février 1992.

P/C de	: EPE ONAB NUTRI - TRADE / BEJAIA
Adresse	: Rue, Arrière PORT / BEJAIA
En date	: Du 11 au 18/04/2018
Demande	: N° 005616 du 05/04/2018
Produit	: MAIS EN VRAC
Quantité	: 40 000,000 Tonnes.
Fournisseur	: EUROPMARKETS SA - FRANCE
Contrat	: N° 01/M/2018
Navire	: LIA DU 09/04/2018

Nos constatations ont été les suivantes :*

- Vu les contrôles documentaires afférents à la marchandise, fournis par le vendeur
- Vu les inspections d'identification effectuées sur la cargaison, sur la nature, qualité du produit et les prises d'échantillons représentatifs, sur plusieurs plans de cales, sur une profondeur de plus de trois (03) mètres, à l'aide d'une sonde RKS.
 - La cargaison présente les caractéristiques de maïs jaune et laisse apparaître un aspect sain, de bonne qualité (sans odeur étrangère ni insectes vivants), propre à la transformation, pour la nutrition animale.
- Vu les résultats d'analyse obtenus (voir bulletin).

Sur quoi nous certifions que le lot ci dessus désigné est conforme au moment du contrôle, par rapport aux spécifications légales et réglementaires énoncées par le décret Exécutif n° 92/65 du 12 février 1992 telles que reprises globalement ou partiellement dans les dispositions générales et particulières énoncées dans l'ENACT à son client.

L'inspection a été effectuée au mieux de nos capacités et connaissances. Ce certificat concerne l'état de la marchandise au moment et au lieu de notre inspection. Il est émis sans responsabilité et ne libère pas les fournisseurs le transporteur et autres parties concernées de leurs obligations légales et contractuelles.

Bejaia, le 24/04/2018

Inspecteur chargé de la mission



Annexe L

ANNEXE - L

ONAB
NUTRITIONEntreprise Publique Economique ONAB NUTRITION
Spa au Capital Social de 420.000.000 DA

مؤسسة عمومية اقتصادية . أوناب نترسيون . ش.ذ.أ

Unité Portuaire de Béjaia Tél. n°: 034 11 33 65 / Fax n° : 034 11 33 61

U.P de Béjaia

Code : U.111

Dpt. Gestion des Stocks

Date	N°
15/04/18	

BON DE TRANSFERT N° 001328

Unité : <u>FREE</u>	Code : U.
Nom / Prénom du chauffeur : <u>.....</u>	
Immatriculation: <u>.....</u>	

Références du Bon de Commande

Date	N°
-	-

TARE : <u>1146</u>	Visa : conforme. (Griffe) Peseur
P.T.C : <u>1146</u>	Visa : conforme. (Griffe) Peseur
P. Net: <u>1146</u>	

Designations		Qtés. Commandées		Qtés. Livrées		Chargement
Code	Article	Nbre.	Poids	Nbre.	Poids	
	Acid. MAIS	✓	10.7	✓	10260	Date: 15/04/18 Heure: Navire:
EPE ONAB NUTRITION SPA Gestion des Stocks Matières Premières						Visa Conforme (Griffe) Magasinier Hangar,

Le Gestionnaire des Stocks,

Le Magasinier Hangar

BOUAKAZ Salim
Gestionnaire des
Stocks

Annexe M

ANNEXE - M-1



Entreprise Publique Economique **ONAB NUTRITION**
 Spa au Capital Social de 420.000.000 DA
 مؤسسة عمومية اقتصادية . أوناب نتريسيون . ش.ذ.أ

Unité Portuaire de Béjaia
 Département Commercial
 Service G. Stock Matières

BON D'ENTREE MAGASIN N° 000855

Magasin : EBEL BON DE TRANSFERT N°: 1328
 DU : 15 / 4 / 18

Nombre	Poids U.	Désignation Marchandise	Poids Total	Observations
<u>1</u>	<u>Ca</u>	<u>café</u>	<u>109,60</u>	CAMION N° <u>5711</u>
.....				
				CHAUFFEUR <u>.....</u>

VISA LIVREUR

VISA MAGASINIER

ONAB TRADE UP BEJAIA
 Gestion des Stocks

11

Annexe O

ANNEXE - O -



Entreprise Publique Economique **ONAB NUTRITION**
 Spa au Capital Social de 420.000.000 DA
 مؤسسة عمومية اقتصادية . أوناب نترسيون . ش.ذ.أ

Unité Portuaire de Béjaia Tél. n°: 034 11 33 65 / Fax n° : 034 11 33 61

U.P de Béjaia

Siège Social 4 chemins de Kouba

Code : U.111

Gué de Constantine - Alger

Dpt. Gestion des Stocks

Tél.: 021 28 73 21 / Fax : 021 28 36 53

BON DE SORTIE

N° 002004

Date 21-05-18

NAV.	HANGAR
	GNT

Destinataire

Unité Cessionnaire: U.A.B. *Stocks* Code: *U 0239*
GNT

REF. { Bon de Transfert N° DU
 { Bon d'enlèvement N°: 1514 DU 21-05-18

Désignations		Qtés. Livrées		Prix	Montant
Code	Article	Nbre.	Poids	Unitaire	
	Vrac	✓	262,60		

NAVIRE
LIA
Date d'arrivée
/

Le Gestionnaire des Stocks
 ou le magasinier Hangar
 Signature + Cachet humide + Griffe

Le Comptable Matière
 Signature + Cachet humide + Griffe

Unité Portuaire de Béjaia
Gestion des Stocks

Annexe P

ANNEXE - P

ONAB
NUTRITIONEntreprise Publique Economique **ONAB NUTRITION**
Spa au Capital Social de 420.000.000 DA

مؤسسة عمومية اقتصادية . أوناب نتريسيون . ش.ذ.أ

Unité Portuaire de Béjaia Tél. n°: 034 11 33 65 / Fax n° : 034 11 33 61

U.P de Béjaia

Siège Social 4 chemins de Kouba

Code : U.111

Gué de Constantine - Alger

Dpt. Gestion des Stocks

Tél.: 021 28 73 21 / Fax : 021 28 36 53

BON DE LIVRAISON

N° 000385

Date :

Destinataire

Unité Cessionnaire: Code : U. (201)

Bon de commande N°: du 11/01/01

Désignations		Qtés. Commandées		Qtés. Livrées	
Code	Article	Nbre.	Poids	Nbre.	Poids

NAVIRE
Date d'arrivée

Le Gestionnaire des Stocks

Signature + Cachet humide + Griffe

EPE ONAB NUTRITION SPA
Unité Portuaire de BEJAIA
Gestion des Stocks
Matière Premières

Le Réceptionnaire,

Nom / Prénom :

CNI / PC:

Immatriculation véhicule :

S/R

HAMMICHE Samir

Annexe Q

أربعة حسمر شمسطة الجزائر - الهاتف 21-73-28-32-32-28

ANNEXE - Q

Unité Portuaire Béjaia G21-

16/00-0973779 B 07 :

بالي : 000716097377968

بوتة : 0617105022

Zone industriel Ihaddader

034113365/034113363 :

034113361 :

357000043930037 :

مك الفلاحة والتنمية الريفية

فاتورة رقم : 8506

التاريخ : 2018/05/24

الوقت : 22:26:47:43

رمز الزبون	C182
اسم الزبون	حلال رمضان
العنوان	حي 300 مسكن رقم 240 بجياوي
رقم ب.ت.	14A050885800/19
الرقم الحسابي	196719210074525
رقم الضريبة	19211171030

سند الطلب : 48 التاريخ : 2018/05/21

سند الاستلام : 1610 التاريخ : 2018/05/24

المنتج	الكمية	الوزن	ثمن الوحدة خ/ر	الرسوم	الذمن الاجمالي
MAIS	0	268.80	2.850.00	0%	766.080.00

Revente en l'Etat
Non Autorisée

المنتج خ/ر : 1.00
المنتج الاجمالي : 1.00

نورة دملج : مديرة وحدة وسادة و سكون الفبا و ثمانون دينار و 00 سنتيم

مصدق

Annexe R

ANNEXE - R

DATE	ENTREES		S/ TOTAL DES ENTREES		SORTIES			S/ TOTAL DES SORTIES		STOCK FINAL
	N° du bon de Transfert	N° du bon d'Entrée Magasin	RECEPTION		N° de Chargement du bon de Magasin	MUTATION		Quantité	Valeur	
			Quantité	P.M.P.		Quantité	Valeur			
16.04/18	10	10								
	1192	902	222,40							
	1219	903	289,60							
	1220	904	283,60							
	1220	905	291,60							
	1222	906	258,20							
	1221	907	272,60							
	1223	908	275,00							
	1276	909	269,80							
	1230	910	212,20							
	1233	911	289,60							
	1321	912	93,60							
	1229	913	283,00							
	1231	914	286,00							
	1300	915	289,80							
	1236	916	273,80							
	1238	917	276,80							
	1235	918	303,60							
	1247	919	289,20							
	1147	920	281,20							
	1169	921	104,80							
	1250	922	280,60							
	1400	924	102,80							
	1383	925	221,80							
	1431	926	243,20							
	1075	927	283,00							
	1387	928	263,20							

FICHE DE STOCK
MATIÈRES PREMIÈRES
 N° 03 Mois AVRIL

NAVIRE: LA MAIS
 PRODUIT: ERIC
 MAGASIN: ERIC
 ANNEE: 2018

U.P. BEJAIA Trade

INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 : DE LA LOGISTIQUE AU SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	4
INTRODUCTION	4
1. GENERALITE SUR LA LOGISTIQUE	4
<i>1.1 Histoire de la logistique</i>	4
1.1.1 Origine militaire	4
1.1.2 IV millénaire av. J.C.....	5
1.1.3 À partir du XVIII.....	6
1.1.4 Le cadre conceptuel de la logistique d'entreprise	6
1.2 Définitions de la logistique.....	8
1.3 Les types de la logistique	9
1.4 Les objectifs de la logistique	10
1.5 La performance de la logistique.....	11
1.6 Les enjeux de la logistique	12
1.7 Les différents flux logistiques	13
1.7.1 Flux logistique interne :	13
1.7.2 Flux logistique externe :	13
1.7.2.1 Flux d'approvisionnement ou flux amont :	13
1.7.2.2 Flux de distribution ou flux aval :	13
2. LA CHAINE LOGISTIQUE ET LE SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	14
2.1 La chaîne logistique	15
2.1.1 Historique de la supply chain	15
2.1.2 Définition de la chaîne logistique (supply chain)	16
2.1.3 Les flux de la chaîne logistique.....	18
2.1.3.1 Les flux d'information	19
2.1.3.2 Les flux financiers (monétaire)	19
2.1.3.3 Les flux physiques.....	19
2.1.4 Les décisions dans la chaîne logistique	20
2.1.4.1 Les décisions stratégiques.....	20
2.1.4.2 Les décisions tactiques (administratives).....	21
2.1.4.3 Les décisions opérationnelles (mécaniques).....	21
2.1.5 Les outils d'aide à la décision (progiciels de gestion de la supply chain)	22
2.1.5.1 Les outils transactionnels	22
2.1.5.2 Les progiciels logistiques	22
2.1.5.3 Les progiciels de gestion des flux de production.....	23
2.1.6 L'optimisation de la chaîne logistique	23
2.2 Le supply chain management ou la gestion de la chaîne logistique.....	24
2.2.1 Définition de supply chain management	25

2.2.2 Les objectifs de SCM.....	26
CHAPITRE 2 : LE COMMERCE DES PRODUITS CEREALIERES DANS LE	
MONDE	28
1. LES CEREALES DANS LE MONDE ET EN ALGERIE	
1.1 LES CEREALES DANS LE MONDE	
1.1.1 Le concept de céréales.....	
1.1.1.1 Le contexte agronomique.....	29
1.1.1.2 Le contexte agroalimentaire	29
1.1.2 Le marché mondial de céréales	30
1.1.3 Organisation actuelle des filières céréalières	30
1.1.4 La production mondiale des céréales.....	31
1.1.5 La consommation mondiale des céréales	33
1.1.6 Les prix mondiaux des céréales	33
1.2 La céréaliculture en Algérie.....	
1.2.1 Évolution de la filière céréalière en Algérie	34
1.2.2 Présentation des variables du marché des céréales Algériens (commerce extérieur de l'Algérie) ...	35
1.2.3 Évolution de la production céréalière nationale (une grande variabilité de production)	
1.2.4 Les importations de céréales en Algérie	36
1.2.4.1 Les principaux fournisseurs de l'Algérie	36
1.2.5 Les importations algériennes en chiffres	36
1.2.6 Évolution de la consommation céréalière en Algérie	37
2. LA GESTION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DES PRODUITS CEREALIERES.....	
2.1 Le processus d'achat à l'international.....	
2.1.1 La gestion d'achat à l'international	39
2.1.2 La gestion fournisseur	40
2.1.3 La gestion des achats et les nouvelles technologies.....	40
2.2 Le processus de la gestion des stocks.....	41
2.3 la logistique de commerce international.....	
2.3.1 Le transport international.....	42
2.3.1.1 Le choix du mode de transport	42
2.3.2 L'assurance du transport international	42
2.3.3 Le souscripteur et les intervenants	43
2.3.3.1 Les différentes garanties	43
CONCLUSION	
45	
CHAPITRE 3 : LA GESTION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DES PRODUITS	
CEREALIERES AU SEIN DE L'ONAB.....	46
INTRODUCTION	
46	

1. PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL	46
1.1 <i>le Groupe Industriel ONAB « entreprise mère »</i>	46
1.1.1 Historique	46
1.1.1.1 La création de l'ONAB.....	47
1.1.1.2 La restructuration de 1981	47
1.1.1.3 Le passage à l'autonomie en 1997	47
1.1.1.4 La restructuration de 1998 et la création du groupe industriel ONAB	47
1.1.2 Présentation	47
1.1.3 Les filiales du groupe ONAB	48
1.1.4 Les produits de l'ONAB.....	49
1.1.4.1 Produit Trade	49
1.1.4.2 Produit aliment	49
1.1.4.3 Produit d'aviculture, abattage et transformation	49
1.1.4.4 Produit de prestation.....	50
1.1.4.5 les partenaires de L'ONAB.....	50
1.1.5 l'organisation de l'ONAB	51
1.1.6 l'Organigramme du Groupe Industriel ONAB.....	51
1.2.1 Les Objectifs de l'ONAB.....	53
1.2.2 les missions de L'ONAB	54
1.2.3 l'Unité Portuaire de Bejaia (UP Bejaia)	54
1.2.3.1 Historique et Situation Géographique	54
1.2.3.2 La mission de l'Unité Portuaire de Bejaia	55
1.2.3.3 Les moyens de l'Unité Portuaire de Bejaia	55
1.2.4 Organigramme de l'Unité Portuaire de Bejaia :	57
1.2.4.1 La structure de l'Unité portuaire de Bejaia	59
1.2.4.2 Les département de l'unité portuaire de Bejaia.....	59
2. LA GESTION DE LA CHAINE LOGISTIQUE DES PRODUITS CEREAALIERS AU SEIN DE L'ONAB	62
2.1 <i>Le processus d'achat du Maïs au sein de l'ONAB</i>	63
2.1.1 Modalités de déroulement des marchés commerciaux	64
2.2 <i>Le navire du Maïs au port de départ</i>	65
2.2.1 Obligations et responsabilités du fournisseur.....	65
2.2.2 Obligations et responsabilités de représentant de l'ONAB contrôle service international CSI	66
2.3 <i>Avant l'arrivée du navire</i>	67
2.3.1 Réception de l'application « police d'assurance » :	67
2.4 <i>Le navire au port d'arrivée</i>	72
2.4.1 Transfert de propriété.....	73
2.4.2 Les intervenants du contrôle de qualité.....	73
2.4.3 Le dédouanement de la marchandise	73
2.5 <i>Le processus de gestion des stocks au niveau de l'ONAB</i>	75
2.5.1 l'entrée du produit en stock	75
2.5.1.1 Le bon de commande	75

2.5.1.2 Le bon de livraison	75
2.5.1.3 Le bon de réception	75
2.5.2 la sortie des produits céréaliers en stock	76
2.5.2.1 Le Bon de sortie :	76
2.5.2.2Le Bon de transfert :	76
2.6. <i>Problèmes et anomalies rencontrés dans la chaîne logistique étudiée</i> :	78
2.7. <i>Proposition de solutions pour les problèmes fréquemment rencontrés dans la chaîne logistique étudiée</i>	78
CONCLUSION	79
CONCLUSION GENERALE	80
Bibliographies	
Annexes	
Table des matières	
Résumé	