

**République algérienne démocratique et populaire**  
**Ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche**  
**scientifique**

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.**  
**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET**  
**SCIENCES DE 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 logistique à l'international**

**Réalisé par**

1- KHELFAOUI MASSILIASSE.

2- OUALLOUCHE YUCEF.

**Encadreur :**

Mr : BENNACER.N.

**Membres de jury :**

**Promotion 2019-2020.**

# Remerciement

*Nous tenons à adresser nos plus vifs remerciements à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.*

*Tout particulièrement, Mr Bennacer, notre enseignant, et notre promoteur pour l'enseignement qu'il nous dispense, pour sa disponibilité, ses conseils, son suivi et notamment le temps qu'il nous accorde, ainsi qu'aux membres du jury qui ont porté de l'intérêt à notre travail.*

*Une pensée pour nos chers parents et ami(e)s, auxquels nous sommes toujours reconnaissants de nous avoir continuellement donné de précieux conseils et appuis.*

*Notre reconnaissance et notre estime sont également portés à l'attention de tout le corps professoral de l'université de Bejaia pour les enseignants qu'il nous a dispensés.*

*Merci à notre très chère université qui nous a permis et nous permettra constamment d'apprendre et de mettre en pratique tous nos acquis théoriques et de nous ouvrir sur le monde professionnel.*

# Dédicace

*Je dédie ce travail à:*

- *Mes très chers parents et grand parents en signe de reconnaissance et de profonde gratitude pour tout ce qu'ils ont consenti d'efforts et de moyen pour me voir réussir dans mes études;*
  
- *Mes chers frères Amir et Anis ;*
  
- *Toute la famille Khelfaoui ;*
  
- *Tous mes amis, particulièrement Siphax ;*
  
- *Mon binôme : Youcef avec qui j'ai l'honneur de travailler ;*
  
- *Tous les enseignants qui m'ont enseigné durant mon cursus Universitaire ;*
  
- *Toute la promotion commerce international et logistique (science commerciale).*

*Khelfaoui Massiliasse.*

# *Dédicace*

*Je dédie ce modeste travail a :*

*Mes très chers parents ;*

*Mes frères ;*

*1. Tous mes amis ;*

*Et a tous mes professeurs qui ont grandement contribué à mon  
apprentissage.*

*Ouallouche Youcef.*

# *Sommaire*

# **SOMMAIRE**

<b>Introduction générale.....</b>	<b>01</b>
<b>Chapitre 01 : Cadrage conceptuel de la logistique.....</b>	<b>04</b>
<b>Section 01 : Les principales notions de la logistique.....</b>	<b>04</b>
<b>Section 02 : L'externalisation de la fonction logistique.....</b>	<b>16</b>
<b>Section 03 : Les fondements théoriques de l'externalisation logistique.....</b>	<b>26</b>
<b>Chapitre 02 : De la logistique a supply chain.....</b>	<b>32</b>
<b>Section 01 : Les échanges commerciaux internationaux.....</b>	<b>33</b>
<b>Section 02 : Les notions théoriques de la supply chain.....</b>	<b>39</b>
<b>Section 03 : Les différents intervenants et leur rôle dans la supply chain.....</b>	<b>52</b>
<b>Chapitre 03 : La logistique liée au transport et au commerce international.....</b>	<b>58</b>
<b>Section 01 : Le transport et la logistique.....</b>	<b>59</b>
<b>Section 02 : Les conventions internationales du transport et les incoterms.....</b>	<b>72</b>
<b>Section 03 : La phase finale de la logistique.....</b>	<b>80</b>
<b>Conclusion Générale.....</b>	<b>94</b>
<b>Références bibliographique</b>	

# *Liste des abréviations*

**ASLOG** : Association française des logistiques d'entreprise.

**AFNOR** : Association française de normalisation.

**ATAF** : Association des transporteurs aériens de la zone franc.

**BAF** : Bunker adjustment factor.

**CPT** : Carriage Paid To ou « Port payé jusqu'à... », Lieu de destination convenu.

**CIP** : Carriage and Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise, jusqu'à », port de destination convenu.

**CFR** : Cost and Freight ou « Coût et fret », port de destination convenu.

**CIF** : Cost, insurance and freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu.

**CNUCED** : conférence des nations unies sur le commerce et développement.

**CMR** : Convention relative au contrat de marchandises par route.

**CIM** : Convention international concernant le transport de marchandises par chemin de fer.

**CSC** : Container Service Charges.

**CAF** : currency adjustment factor.

**CCI** : Chambre de commerce Internationale.

**DAT** : Delivered at Terminal.

**DAP** : Delivered at Place.

**DDP** : Delivered duty paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu.

**EXW** : Ex Works ou « à l'usine », lieu convenu.

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

**FAS** : Free Alongside Ship ou « Franco le long du navire.

**FOB** : Free On Bord ou « Franco bord », port d'embarquement convenu.

**FMI** : fonds monétaire international.

**FAP** : franche avarie particulières.

**IATA** : International Air Transport Association.

**ISO** : International Standard Organisation.

**INCOTERM** : International Commercial Terms.

**IDE** : Investissement directe étranger.

**IDC** : Tarif douanier commun.

**JIT** : just in time.

**LLP** : Limited liability partnership

**OCDE** : organisation de coopération et de développement économique.

**OMC** : Organisation mondiale du commerce.

**ONU** : Organisation des Nations Unies.

**PSL** : Prestataire de services logistique.

**PL** : Prestataire logistique.

**SC** : supply chain.

**SCM** : supply chain management.

**SWIFT** : Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications.

**SLBC** : Lettre de crédit stand-by.

**TCT** : Théorie des coûts de transaction.

**TIC** : Technologie d'information et de communication.

## Liste de tableaux, schémas et figures

<b>N°du tableau</b>	<b><u>Titre des tableaux</u></b>	<b><u>Page</u></b>
<b>01</b>	les grandes évolutions de la logistique.	<b>06</b>
<b>02</b>	les offres d'externalisation logistique par l'entreprise.	<b>18</b>
<b>03</b>	les quatre grands types d'externalisation.	<b>19</b>
<b>04</b>	les risques de l'externalisation de la fonction logistique.	<b>23</b>
<b>05</b>	Enjeux de la chaine logistique sur la compétitivité des entreprises et sur le développement territorial.	<b>51</b>
<b>06</b>	Les obligations du chargeur et du transporteur.	<b>61</b>
<b>07</b>	Les avantages et les inconvénients des modes de transport	<b>66</b>
<b>08</b>	Les sept phases des opérations de transport.	<b>68</b>
<b>09</b>	Classification des incoterms selon les modes de transport	<b>78</b>

## Liste des schémas

<b>01</b>	forme d'externalisation 1PL	<b>21</b>
<b>02</b>	Forme d'externalisation 3PL	<b>21</b>
<b>03</b>	Forme d'externalisation 4PL	<b>22</b>
<b>04</b>	les différentes catégories avancées que peut prendre un PSL	<b>23</b>

### Listes des figures

<b>01</b>	La chaîne logistique	40
<b>02</b>	les flux d'une chaîne logistique.	42
<b>03</b>	Pyramide des niveaux de décision	43

# **Introduction**

## **Générale**

## INTRODUCTION GENERALE

Le commerce international est défini comme étant l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population, donc de la consommation et du développement des techniques de production et des moyens de transport de marchandises. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

L'évolution économique et le développement de l'industrie ont contribué au développement des échanges mondiaux avec l'ouverture vers l'extérieur. Le développement international de l'entreprise nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière implique pour le dirigeant un choix qui tiendra compte de ses conditions de vente, de son client ou encore de sa stratégie commerciale.

En effet, l'augmentation des transactions commerciales internationales est due d'une part à la révolution technologique de tous les moyens du transport et de communication et d'autre part, en vue de satisfaire les besoins économiques de différents pays, ces évolutions dans l'environnement mondial du commerce imposent de nouveaux défis pour les pays en développement ou il existe une complexité dans les procédures commerciales relatives à l'import / export de marchandises ce qui va engendrer des surcoûts et des retards de livraison, autrement dit, le non-respect des bases du commerce international.

La logistique internationale constitue un enjeu majeur des économies, soucieuse d'assurer une efficacité économique des entreprises en atteignant les objectifs de la croissance économique. S'agissant de la logistique internationale, nous pouvons dire que celle-ci renferme plusieurs maillons dont on peut citer : la douane, le transport, les emballages, les assurances...etc.

La logistique est une fonction essentielle pour l'entreprise, car elle regroupe l'ensemble des activités en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison « *quantités, délais, et coûts* ». Mais la logistique ne se limite pas à l'organisation des transports, de matières premières et marchandises, il s'agit en fait de technique de contrôle de gestion, des flux de matières

## INTRODUCTION GENERALE

premières et de produit depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation.

Le transport est un élément majeur dans la qualité des services, il constitue un serveur indispensable de la chaîne logistique puisqu'il assure la liaison entre les différentes étapes du système logistique de l'approvisionnement à la distribution.

Il est fréquent que les entreprises n'aient pas les moyens de réaliser elles-mêmes les activités de la logistique et le recours à des prestataires est indispensable (transitaires, commissionnaires). Ceux-ci grâce à leur degré de spécialisation et à leur réseau international. Dans ce cadre, l'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandises. Les activités de logistique et de transport permettent de gérer l'ensemble des flux de matières et de produits, depuis l'approvisionnement en matières premières, jusqu'à la distribution des produits finis et la livraison au consommateur final. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport.

Lorsqu'une marchandise est exportée d'un pays à un autre, le principal souci de l'exportateur est que la marchandise en question arrive à bon port sans dégradation, sans blocage lié à la réglementation de chaque pays traversé, dans les délais et selon le coût estimé. Toutes les étapes de la livraison constituent la logistique internationale, dépassant largement le domaine du transport international.

L'objet de notre travail de recherche consiste essentiellement à répondre à la problématique suivante : quelle est la place de la logistique dans le commerce international ?

Ce qui nous amène à poser une autre question : la logistique à l'international est-elle importante pour le bon fonctionnement des exportations ?

Pour pouvoir répondre à la question posée nous adoptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographiques.

Pour cela, notre travail se présente en trois chapitres théoriques basés essentiellement sur une recherche bibliographique :

- Un premier chapitre dans lequel nous aborderons un aperçu général sur la logistique

International à savoir : sa présentation, l'externalisation logistique et les fondements théorique de l'externalisation logistique.

## **INTRODUCTION GENERALE**

- Un deuxième chapitre où l'on parle des échanges commerciaux et la chaîne logistique et les différents métiers et intervenants de la chaîne logistique.

Un troisième chapitre consacré à la logistique liée au transport et au commerce international, on abordera les incoterms, contrat de transport et divers moyens de paiements, ainsi l'assurance liée au transport.

# **Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique**

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

### **Introduction**

La logistique est beaucoup plus qu'une philosophie de gestion, et encore plus qu'une mode passagère. Elle constitue un ensemble de stratégies de gestion intégrées visant à synchroniser et à optimiser les opérations de l'entreprise, contribuant ainsi à la satisfaction de la clientèle et à la rentabilité financière. Les entreprises engagées dans ce processus s'avèrent dorénavant plus performantes. Dans ce contexte, ce secteur détient un rôle clé dans l'organisation économique actuelle, marquée par une flexibilisation accrue et un éclatement spatial et organisationnel des chaînes de production et de distribution. La production de biens en séries courtes, rapidement renouvelée, voire d'articles personnalisés en fonction de la demande des clients, l'accélération des cycles de production et la réduction des stocks ne peuvent se faire sans un appui logistique.

Le présent chapitre est subdivisé en trois sections, dans la première section, nous présenterons un aperçu général sur la logistique, la deuxième abordera le phénomène de l'externalisation de cette fonction, dans la dernière on présentera les fondements de l'externalisation logistique.

### **1 Les principales notions de la logistique**

Le terme logistique vient du grec Logistikos («relatif au raisonnement») ou Logisteuo («administrer»). Le dictionnaire de l'académie française rapportent que depuis toujours les institutions militaires «utilisé ce terme (le terme Logistique) pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps.»

#### **1.1 L'origine et l'évolution de la logistique**

Si nous remontons un peu le temps, on remarque que Jules César intégra très tôt la fonction «Logista» au sein de ses légions. Celle-ci était représentée par un officier qui avait pour mission de s'occuper des mouvements de l'armée pour pouvoir organiser le campement et l'approvisionnement en nourriture. On retrouve donc dès l'antiquité des faits prouvant la prise en compte de la logistique dans la planification stratégique militaire.

Nous trouvons ensuite des traces de ce qui peut s'apparenter à une fonction Logistique entre le XIII<sup>ème</sup> et le XVIII<sup>ème</sup> siècle via le génie militaire qui avait pour but l'organisation ainsi que la construction des défenses et infrastructures des villes.

Une des premières apparitions écrites intervient au XIX<sup>ème</sup> siècle où la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes. Elle fait l'objet d'un livre, «Précis de l'art de la guerre» écrit par le général Jomini (Général d'empire

## **Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique**

au service de Napoléon Ier) où, celui-ci souligne le lien étroit existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace.

Les grandes évolutions technologiques de la révolution industrielle vont ne faire qu'accélérer le besoin d'avoir une gestion de flux efficace. Parallèlement à la logistique militaire, la « logistique civile » va commencer à se développer au fil des années (dans un premier temps grâce à la sous-traitance de certaines fonctions militaires à des entreprises du secteur public).

Le grand tournant de l'évolution de la logistique aura lieu durant la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, plus précisément, pendant les préparatifs du débarquement. Contrairement aux Allemands qui échouèrent dans l'invasion de la Grande-Bretagne à cause d'un manque de préparation des opérations, les alliés préparèrent minutieusement la logistique qui accompagna l'opération « Overlord ». Ainsi, la Wehrmacht céda rapidement devant la supériorité humaine et matérielle déployée par les alliés.

Dans les années 50 les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, tentèrent de transposer leurs savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisations opérationnelle ne débuta que dans les années 60 – 70.

Dans un premier temps la démarche était avant tout productiviste. Celle-ci visait à réduire le coût des opérations et à améliorer la circulation du flux sans chercher une optimisation globale des processus.

Les années 80-90 furent une phase de croissance où l'on passa à une logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise. On commença à assister à un décloisonnement et, la notion de transversalité fit son apparition. L'entreprise passa ainsi dans une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise de ses coûts<sup>1</sup>.

Face à un marché qui est devenu de plus en plus saturé et à une clientèle dont les exigences évoluent encore aujourd'hui de manière importante, les entreprises sont continuellement dans une phase de mutation / remise en cause de leur organisation logistique.

Le tableau suivant montre les grandes évolutions de la logistique :

---

<sup>1</sup> -LYONNET Barbara et SENKGL Marie-pascale, la logistique Ed. Dunod, Paris, 2015. P11.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

**Tableau N°01** : Les grandes évolutions de la logistique.

La période	L'événement
La 2 <sup>ème</sup> guerre mondiale	Origine militaires de la logistique : compagne napoléoniennes(intendance, train des équipages)
Année 50-60	Limitée à l'exécution des opérations physiques d'entrepôts et de transport
Année 70	Le pilotage des flux physiques de production et de distribution
Année 80- 90	Planification des flux intégrant les approvisionnements, la production et la distribution
Année 2000	Le Supply Chain Management tend à devenir un outil de déménagement global

**Source** : HOHMANN Christian ; Les évolutions de la fonction logistique.

### **1.2 La logistique**

Dans cette section nous allons présenter quelques définitions et concepts relatif à la logistique que les activités, les objectifs et les enjeux de cette dernière.

#### **1.2.1 Définition**

La logistique consiste, pour une firme, à acheminer les produits (semi-finis, matières premières) de ses fournisseurs, vers ses sites de production (logistique amont). Une fois fabriqués, les produits doivent parvenir jusqu'aux points de vente, afin d'être achetés par les clients (logistique aval). Elle concerne donc toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de vente depuis les lieux de production.

Il existe de multiples définitions de la logistique. Il n'y a pas une définition universelle de ce terme :

#### **Définition 1**

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

#### **Définition 2**

«La logistique est une fonction qui a pour objet la mise à disposition au moindre coût de la qualité d'un produit, à l'endroit et au moment où la demande existe ».

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

### Définition 3

La gestion logistique ou logistique comme étant le processus de planification, d'implication et du contrôle de l'efficacité et de l'efficience des flux des biens et services, de leurs point de départ à leur point de consommation ; pour la finalité de se conformer aux besoins et désirs du client.

**Définition selon l'Américain Marketing Association en 1948** : « mouvement de Manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou D'utilisation »<sup>2</sup>.

**ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique Comme** « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une Quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne Donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des Usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, Emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, Transport et tournées dès la livraison»<sup>3</sup>.

Et pour le « Council of Logistics Management » la logistique est défini comme étant «la partie du processus de la chaîne d'approvisionnement qui planifie, met en œuvre et contrôle le transit et le stockage efficace et efficient des biens et services ainsi que de l'information adjacente, de l'endroit de leurs créations jusqu'à celui de consommation, dans le but de répondre aux exigences des consommateurs»<sup>4</sup>.

Afin de limiter les coûts de cette activité, d'obtenir les produits dans les délais prévus, en quantité et en qualité requise, l'entreprise doit parvenir à assurer une coordination optimale entre les différents acteurs (amont et aval) de sa chaîne logistique. Celle-ci consiste donc à gérer des flux physiques et informationnels entre une entreprise et ses multiples fournisseurs et clients. Le rôle de la logistique dans l'entreprise a considérablement évolué : elle est un facteur de différenciation, car elle peut permettre à une entreprise de livrer ses clients dans les délais inférieurs à ceux de ses concurrents, de livrer un client situé dans une zone géographique lointaine. On peut, de même, considérer que la maîtrise de la logistique est une source de domination des coûts, source d'un avantage concurrentiel pour l'entreprise. En effet, certaines entreprises peuvent abaisser le coût de leurs produits grâce à des coûts logistiques bien

---

<sup>2</sup> Pierre Médan et Anne Gratacap « *logistique et supply chaîne management* », Dunod, Paris, 2008, P8.

<sup>3</sup> D.TIXIER, H.MATHE ET J.COLIN, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et Enjeux, DUNOD, PARIS, 1983, p 12.

<sup>4</sup> MORANA : *de la logistique au supplychain management (SCM) : vers une intégration des processus*, édition-thèque, Paris, 2003, P4.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

maîtrisés. La logistique dans un contexte international présente des différences par rapport au contexte national. Le terme qui caractérise le mieux l'approche internationale est: l'incertitude. C'est ainsi que l'entreprise devra évoluer dans des environnements éloignés géographiquement et culturellement. La logistique internationale comprend<sup>5</sup>:

- **le transport ou plus exactement les transports**, car un acheminement international utilise souvent plusieurs modes de transport (transport multimodal). Les transports maritimes et aériens ne font jamais de porte-à-porte. En conséquence, il faut des transports d'appoint ;

- **le dédouanement de la marchandise** : même s'il n'y a pas de taxes à payer, la marchandise doit être dédouanée à l'export. La même opération sera effectuée à l'import, mais il peut y avoir des droits et taxes à régler qui peuvent représenter un coût important ;

- **le règlement des avaries et l'assurance** qui sont très complexes dans le domaine du commerce international. Si la marchandise subit un dommage, il faut savoir qui est responsable et comment le litige peut être résolu. Dans ce but, il est nécessaire de bien connaître les conventions internationales qui régissent les transports. Quel que soit le secteur ou le contexte, la logistique comprend trois types d'opérations :

- Opérations de planification : prévision des commandes, programmation des approvisionnements, ordonnancement des transports de livraison, gestion des flux ...
- Opérations administratives : traitement et suivi des commandes, tenues des stocks ...
- Opérations physiques : préparation des commandes, manutention, transport.

### **1.2.2 Différents types de la logistique**

#### **1.2.2.1 La logistique des biens et services**

La logistique des biens et services se répartit en logistique d'approvisionnement ; logistique des systèmes de fabrication ; la logistique de stockage ; logistique de distribution et logistique des ventes, et finalement la Logistique inverse<sup>6</sup>.

- **La logistique d'approvisionnement**

La logistique d'approvisionnement constitue la fonction la plus en amont de la logistique, les matières et les composants approvisionnés constituent 60% à 70% des coûts de produits fabriqués dans la majorité des entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnements contribue à réduire les coûts des produits finis, et ainsi avoir plus de marge financière. Les délais de

---

<sup>5</sup> 5-www.logistiqueconseil.org, consulté le 19-07-2020

<sup>6</sup>PIMOR Yves, FENDER Michel : *logistique : production, distribution, soutien*. 5e édition, DUNOD, Paris 2005, p 4.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influe plus que le temps de production sur le niveau de stock ainsi sur la qualité de service de chaque fabricant. Cette logistique implique<sup>7</sup>:

- Gestion des achats, des commandes et des contrats avec les fournisseurs;
- Approvisionnement des chaînes de montage, des sites de fabrication, par les différents éléments provenant des fournisseurs, des sous-traitants, des sites de production éclatés;
- Gestion des stocks en amont;
- Transport et opérations de douanes relatives aux marchandises.

### • **La logistique des chaînes de fabrication**

La fonction de production enveloppe les compétences que détiennent l'entreprise pour fabriquer, développer ou transformer les matières premières en produits finis ou services. Cette logistique implique :

- Gestion du flux de production en fonction des commandes et des produits disponibles ;
- Lancement des commandes vers l'amont;
- Gestion du stock de produits semi-finis.

L'objectif commun à toutes ces logistiques est d'atteindre une haute performance du système concerné, en assurant une meilleure disponibilité à moindre coût et une grande flexibilité lui permettant de s'adapter aux fluctuations éventuelles dues au marché.

### • **Le stockage**

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stock en matière première, le stock des composants, le stock des en-cours, et finalement le stock des produits finis.

### • **La logistique de distribution**

Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition *dans* les délais souhaités par le client et/ou le consommateur final des références; quantités voulues de produits finis dans les meilleures conditions de coûts. La réalisation de ce processus implique la définition d'une politique de distribution (méthode de gestion des stocks de produits finis, délais de livraison, gestion du transport en aval, sous-traitance à des prestataires de services logistiques...).

---

<sup>7</sup> ZEROUK MOULOUA, Thèse sur l'ordonnancement coopératif pour les chaînes logistiques, thèse doctorat IAEM lorraine, année 2007, p 13.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

- **La logistique des ventes**

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

- **Logistique inverse ou gestion des retours**

La gestion des retours est associée au retour ou à la réception de produits retournés pour diverses raisons : réparation, recyclage, récupération, etc. Ce processus s'intègre dans le service après-vente qui se focalise sur la gestion des flux logistiques du consommateur à la source.

### **1.2.2.2 La logistique des transports**

La logistique des transports se décompose en trois principales activités : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

- **Détermination des réseaux de transport**

Il s'agit d'analyser différents réseaux de transport et de choisir sur la base du coût global, des délais et de la qualité de service, la meilleure offre. On détermine les parcours en portant un accent sur :

Le mode d'acheminement des produits (maritime, aérien, ferroviaire, routier ou multimodal);

- Risques de transport (limitation du nombre de ruptures de charges, utilisation d'unités de transport intermodal);
- La disponibilité des moyens logistiques (engins de manutention, zone de stockage) de part et d'autre de chaque point de transport;
- La sélection du réseau le moins coûteux et le mieux adapté aux marchandises que l'on souhaite acheminer.

- **Planification des transports**

Une fois que les différents nœuds (points successifs) du réseau de transport sont déterminés, l'opération de transport proprement dite doit être planifiée. La planification des transports tient une place importante dans la gestion des tournées de livraison ; le transport inter-usines ou inter-magasins est largement déployé au niveau des plates-formes de groupage/dégroupage.

## **Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique**

L'activité de planification des transports consiste à prévoir et fixer dans le temps, les quantités, les dates et les lieux d'acheminement des marchandises. Ce qui permet d'effectuer à l'avance les ajustements et les équilibrages nécessaires compte tenu de la capacité réelle de transport disponible et du taux de remplissage des véhicules.

- **Gestion du parc de véhicule**

Bien qu'elle intègre quelques fois la planification des transports, la gestion du parc de véhicules est une activité essentiellement basée sur la gestion administrative et technique des véhicules de transport. Elle regroupe donc l'ensemble des activités dont le but est de suivre l'utilisation des véhicules et de garantir la disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins de transport (mise en œuvre des contrôles techniques, mise à jour des documents de bords, suivi des chauffeurs, gestions des stocks de carburant et des pièces de rechange).

### **1.2.2.3 La logistique de soutien**

On retrouve dans cette catégorie, l'ensemble des activités pilotées par les services généraux de l'entreprise :

- Gestion des activités logistiques en contrat de sous-traitance;
- Gestion immobilière: location/entretien des bâtiments, villas, locaux de l'entreprise;
- Gestion du courrier et des prestations de télécommunications.

### **1.2.3 Les objectifs de la fonction logistique**

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

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de<sup>8</sup>:

- Émission et/ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistiques;
- Gestion des livraisons, dont les activités d'emballage, manutention et transport;
- Gestion des ressources physiques (parc automobile, magasins, plates-formes d'éclatement...);
- Gestion des mouvements des personnes (plannings de rotation, plannings d'activité...).

Dans l'industrie, la fonction logistique regroupe toutes les activités précédentes, auxquelles

---

<sup>8</sup> MEDAN Pierre GRATACAP, op-cit, p 15.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

s'ajoutent les opérations de :

- Gestion des données techniques de la production;
- Planification des besoins en composants.

Dans les administrations enfin, la fonction logistique regroupe généralement l'ensemble des activités de gestion des ressources physiques (bâtiments, engins divers de travaux et manutention, véhicules de transport,). A ces dernières, s'ajoutent les « services généraux » (petites maintenances, entretiens, sécurité...).

### **1.2.4 Les enjeux de la logistique**

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépend de la maîtrise du processus logistique. La logistique conditionne:

- **La croissance de l'entreprise:** la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques.
- **La maîtrise des coûts:** grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente.
- **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise:** l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple de la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports.
- **La normalisation des produits et des processus de gestion :** l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts...).
- **La diversification de l'entreprise:** la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise:** grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

Du fait de leur importance, les enjeux de la logistique sont également pris en compte par l'Etat dans l'élaboration des politiques économiques, industrielles et techniques, ce qui n'est pas sans conséquence pour l'entreprise. La logistique influence en effet : le secteur des transports (ceci peut aller jusqu'à privilégier un certain type de transport), le développement régional (les entreprises préféreront s'implanter dans des régions dotées d'une infrastructure logistique solide), les politiques économiques (l'importance de la logistique conduit l'Etat et

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

les collectivités territoriales à intensifier leurs interventions : amélioration du réseau routier, mise en place d'une politique des transports...), l'environnement scientifique et technique (l'analyse logistique favorise la généralisation de la robotique et reste liée au développement de l'informatique...)<sup>9</sup>.

### **1.2.5 Coûts et avantages de la logistique**

Le pourcentage de coût logistique / chiffre d'affaire de l'entreprise est un indicateur important car il permet de mesurer en permanence l'évolution du coût de la logistique par rapport à la valeur des produits qui transitent dans le système de supply chain de l'entreprise.

Il permet également de se comparer à d'autres entreprises pour déterminer l'avantage ou le désavantage compétitif qu'apporte l'organisation logistique par rapport à la concurrence. Ce deuxième objectif est cependant difficile à atteindre car il est rare que les items retenus et que la répartition soient identiques dans le calcul des coûts logistiques d'une entreprise à une autre. La définition même du coût logistique est très variable d'une entreprise à l'autre ; il peut comprendre ou ne pas comprendre:

- Le coût d'acquisition : coût des services d'achat et de contrôle de qualité à la réception;
- Le coût des transports : approvisionnement depuis les fournisseurs jusqu'aux entrepôts usines ou le lieu de la livraison;
- Les coûts de stockage : ils comprennent les coûts liés à l'entreposage et à la manutention, mais peuvent inclure ou non des coûts d'immobilisation du capital ;
- Les coûts de direction de la logistique et d'informatique : peuvent être plus ou moins élevés et pris en compte ou non selon l'organisation, toutes les subtilités d'une comptabilité analytique en ce qui concerne les charges indirectes et les amortissements vont se répercuter sur le résultat ;
  
- Les coûts de la logistique de proximité : le cas par exemple d'une logistique de soutien ou de production ; on peut en effet rattacher ou non à l'organisation logistique les petits magasins d'ateliers, les stocks de pièces de rechange disponibles auprès des machines, les en-cours de production, etc.

---

<sup>9</sup> Cours de Mr DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de L'entreprise, p20.

### **1.2.6 L'avenir de la logistique**

La fonction logistique est en pleine évolution jusqu'à nos jours, des innovations et des modifications, dans le but de simplifier, mieux d'être pratiqué et suivre le développement technologique, La « disparition » du service spécialisé dans la logistique, s'il est suivi de son intégration à toutes les étapes de la chaîne reliant amont et aval, sera la preuve de l'acceptation de la logistique comme élément fondamental dans tout le processus industrie<sup>10</sup>.

En effet, la logistique représente l'activité de la mise à disposition des produits finis que ce soit un bien ou un service jusqu'à la livraison au client final. Même aux de-là des frontières, l'externalisation de cette fonction est au cœur du métier d'entreprise qui cherche à maximiser ces échanges à l'international.

On peut rappeler les principales tendances qui vont vraisemblablement se poursuivre au cours des prochaines années :

#### **1.2.6.1 Développement des approches par supply chain**

C'est l'expression d'une tendance de fonds qui inclut l'approche par les processus transverses, le pilotage des flux, une plus grande rapidité et une plus grande agilité dans un monde aux évolutions rapides. Cependant, la logistique est peut-être une approche rationnelle qui peut leur faciliter l'évolution culturelle, de toute façon indispensable à leur survie.

#### **1.2.6.2 Développement du commerce international et de l'internationalisation des logistiques**

C'est une tendance lourde de l'évolution du monde économique, une tendance qui se poursuit depuis des années tant en périodes d'expansion qu'en périodes de crises. Or, on sait depuis Ricardo que le développement du commerce international a pour corollaire nécessaire le développement de la spécialisation internationale et donc la progression d'une logistique internationale rendue rapide et efficace par les progrès récents de l'informatique et de télécommunications.

#### **1.2.6.3 Passage d'espaces régionaux de distribution de biens à un monde international de prestations de service avec de nouvelles logistiques appropriées**

Il y aura toujours des automobiles, des produits alimentaires et des matériels informatiques et de télécommunications mais il est possible, et même probable, qu'à long terme on les achètera de moins en moins au profit d'achats des services correspondants. La location de voitures et leurs entretien est le modèle de prestations qui pourraient s'étendre

---

<sup>10</sup>PIMOR Yves, FENDER Michel : *logistique : production, distribution, soutien*. 5<sup>e</sup>édition, DUNOD, Paris 2005, p 86.

## **Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique**

progressivement à tous les biens durables, on achètera moins dans les supermarchés et le consommateur demandera de plus en plus des prestations de nourriture ou de mise à niveau du contenu de son réfrigérateur ; l'ordinateur individuel sera plus un terminal connecté à un centre de services digitaux : télévision, programmes de jeux, alimentation des livres et journaux digitaux, etc. ; on laissera à son fournisseur de services le soin de fournir le terminal, de l'entretenir et de le changer. C'est toute une logistique de services qui s'esquisse ainsi en rupture avec la situation actuelle d'achats et de services après-vente. Tout cela peut paraître encore bien éloigné mais c'est une tendance de fonds dont la seule véritable inconnue est la date de généralisation.

### **2 L'externalisation de la fonction logistique**

Dans cette section, nous nous pencherons sur la notion de l'externalisation et l'externalisation de la fonction logistique.

#### **2.1 Les principales définitions de l'externalisation**

Le concept d'externalisation a fait l'objet de nombreux travaux de recherche et les définitions qui lui ont été données sont nombreuses et variées. Le concept a été souvent évoqué comme synonyme d'autres notions plus anciennes, comme la sous-traitance ou l'impartition.

L'AFNOR (Association Française de normalisation) donne la définition suivante de l'externalisation:

« L'externalisation est un service défini comme le résultat de l'intégration d'un ensemble de services élémentaires, visant à confier à un prestataire spécialisé tout ou une partie d'une fonction de l'entreprise "client" dans le cadre d'un contrat pluriannuel, à base forfaitaire, avec un niveau de service et une durée définis». <sup>11</sup>

Plus simplement, l'externalisation consiste selon (Barthélemy, 2001) à «confier une activité et son management à un fournisseur ou à un prestataire extérieur plutôt que de le réaliser en interne ».

Outre la clarté de ces différentes définitions, elles présentent l'intérêt de bien distinguer l'externalisation d'autres pratiques managériales et organisationnelles.

Ainsi, trois caractéristiques essentielles se dégagent pour qualifier l'externalisation :

- d'une part, l'externalisation modifie de façon durable les frontières de la firme;
- d'autre part et corrélativement, l'externalisation revêt la plupart du temps un aspect stratégique en remettant en cause la configuration structurelle des ressources en vue d'accroître sa capacité à générer de la valeur. Ainsi, sa mise en œuvre s'accompagne du transfert technique et financier d'actifs matériels et/ou immatériels indispensables au périmètre de l'activité concernée par l'externalisation. Dans le cas d'une décision tactique consistant à se « délester » d'une activité peu rentable, le concept de valeur apparaît dans la réalisation d'économies sur les coûts de fonctionnement ainsi que dans l'obtention de nouveaux gains de productivité. Enfin, une opération d'externalisation est indissociable de la volonté de sauvegarder le cœur du métier de l'entreprise; celui-ci recouvre des activités jugées « stratégiques » par opposition à des activités qualifiées de « périphériques ».

---

<sup>11</sup> MEDAN Pierre, GRATACAP Anne : op-cit, p 49.

### 2.2 Les raisons de l'externalisation

L'analyse décisionnelle d'une démarche d'externalisation consiste tout d'abord à faire le point sur les ressources internes de l'entreprise puis à comparer les avantages et les inconvénients d'une opération d'externalisation. Le recours à l'externalisation est une décision stratégique, longuement mûrie, qui induit un grand nombre d'effets dans l'organisation de l'entreprise et dans les conditions futures de son activité. Cette décision repose, généralement, sur la prise en compte successive de trois règles <sup>12</sup> :

**-L'appartenance au cœur de métier** : Selon (Barthélemy, 2001) le critère de décision central en matière d'externalisation repose sur la distinction entre les activités qui font partie du « cœur de métier » et celles qui n'en font pas partie. Toutes les activités qui ne relèvent pas du « cœur du métier » peuvent être externalisées.

**-Le niveau de performance** : Lorsque le niveau de performance d'une activité réalisée en interne est inférieur à celui des meilleurs prestataires du marché, il est recommandé de l'externaliser. Le recours à des prestataires spécialisés permet de réduire les coûts, d'améliorer la performance de l'activité et de réallouer les ressources dégagées au « cœur de métier ».

**-Le niveau des coûts de transaction** : L'externalisation permet généralement de réduire les coûts de production en profitant des économies d'échelle réalisées par les prestataires. En revanche, les opérations d'externalisation génèrent souvent des coûts de transaction élevés.

### 2.3 Les activités concernées par l'externalisation

En principe, tout l'ensemble des activités de l'entreprise qui ont un rapport avec la gestion de la chaîne logistique peuvent être externalisée. La priorité revient à la fonction du transport.

Ces activités sont également soumises à l'externalisation, le tableau N°02 : montre les offres d'externalisation logistique par l'entreprise :

---

<sup>12</sup> DESREUMAUX et ROMERLAER, 2001

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

Tableau N°2 : Les activités logistiques externalisées et leur degré d'externalisation

Les activités logistiques externalisées	Le degré d'externalisation
Préparation, gestion des stocks	Les activités les plus externalisées
Groupage et dégroupage	
Transport	
Conditionnement, étiquetage	Les activités moyennes externalisées
Opération sous température dirigées	
Ingénierie, conseil et informatique	
Opérations douanières	
Gestion des commandes, facturation	Les activités les moins externalisées
Flux tendu, réapprovisionnement automatique	
Collecte des déchets et recyclage	
Assemblage, finition, réparation	
Achats	

L'externalisation des fonctions de stockages et la fonction du transport sont les plus confiées, car l'entreprise a intérêt de les externaliser, de diminuer la charge de les gérer. Par contre, les fonctions sensibles proches du fonctionnement quotidien de l'entreprise sont moins confiées à un prestataire, ces fonctions assurent le fonctionnement et le pilotage des activités de base.

### **2.4 Externalisation stratégique cas de la logistique :**

L'analyse de B. Quélin (2002) permet d'approfondir la notion en envisageant le cas de «l'externalisation stratégique». L'intérêt de son approche est double:

- elle permet de situer la problématique de l'externalisation dans le cadre d'un contexte global, celui de la logistique dans son ensemble, plutôt que « local » de type activité de transport par exemple;

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

- elle place la question de l'externalisation au centre du débat sur « le cœur de métier» de l'entreprise ou « les compétences clés», qui dominant aujourd'hui le discours des dirigeants d'entreprise.

L'externalisation stratégique se caractérise par l'externalisation des fonctions importantes par leur taille et leur place dans le processus de création de la valeur ajoutée.

À ce titre, le cas de la logistique dont la place croissante dans le processus de création de valeur n'est plus à démontrer. Il en est de même pour d'autres fonctions comme l'informatique et les télécommunications. Le rôle majeur joué par les technologies de l'information dans le domaine de la logistique ne fait qu'accroître la dimension stratégique que revêt la stratégie d'externalisation logistique. L'externalisation stratégique concerne des contrats, de longue durée, aux montants importants, faisant fréquemment l'objet de transfert de ressources vers le prestataire. L'existence de ce transfert n'est pas une condition nécessaire à la définition de l'externalisation stratégique, comme l'indique le tableau N° 03 :

Proximité avec le «cœur du métier »	Forte	Externalisation stratégique avec transfert de ressources	Externalisation stratégique
	Faible	Externalisation traditionnelle avec transfert de ressources	Externalisation traditionnelle
		L'activité existe déjà au sein de la firme	L'activité est nouvelle
Externalisation de l'activité			

Source : MEDAN Pierre, GRATACAP Anne : *logistique et supply chain management*, du nod, paris 2008, p50

Dans le cas de l'externalisation de la fonction logistique d'une activité essentielle (le cœur de métier), elle est concéderez comme une externalisation stratégique, avec un transfert de ressources. Lorsque l'externalisation d'une activité secondaire, il y'auras pas une importance, c'est une externalisation traditionnelle.

En effet, cette classification repose d'une part sur l'existence ou non d'une internalisation préalable de la fonction externalisée. Si la fonction était préalablement réalisée en interne, alors il faut, en externalisant, transférer des ressources. D'autre part le degré de proximité de l'activité avec le cœur de métier confère le caractère stratégique ou non à l'externalisation. Enfin, plus

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

l'activité externalisée n'est proche du cœur, plus l'opération d'externalisation prend un caractère stratégique.<sup>13</sup>

### **2.5 Les acteurs de l'externalisation logistique :**

#### **2.5.1 Les clients :**

Les industriels sont les partenaires clés de l'externalisation logistique, puisque ce sont eux qui en sont à l'origine, c'est à dire que c'est eux qui en émettent dans un premier temps la demande. Ces derniers désignent de façon générale les clients, les entreprises ayant recours à l'externalisation logistique. Il faut donc inclure dans cette catégorie d'acteurs la grande distribution, qui dans sa grande majorité, fait appel à des prestataires de services logistiques.<sup>14</sup>

#### **2.5.2 Les prestataires logistiques :**

Chaque transaction à l'international peut impliquer de 20 à 30 acteurs dans le transfert des flux entre le point d'origine et la destination finale<sup>15</sup>. Parallèlement, les entreprises ont tendance à se concentrer sur ce qu'elles font de mieux, en externalisant leurs opérations en dehors de leurs champs d'expertises à des partenaires spécialisés. Ce mouvement d'externalisation a donné naissance à un nouveau type d'acteur communément appelés « Prestataires Logistiques » ou « Prestataires de Services Logistiques » (PSL). Ils offrent des prestations de différents types et assurent le pilotage de la chaîne logistique :

##### **2.5.2.1 Logistique de premier niveau ou 1PL (un seul partenaire logistique)**

Pour réaliser leur logistique, les entreprises ont pu d'abord s'organiser elles-mêmes, en ayant leur propre flotte de véhicule (transport pour compte propre, transport privé), leur propres entrepôt.

Cela peut encore se justifier si l'entreprise a des besoins spécifiques en matériel (toupies à béton, camion frigo tri-températures, transport de vitres par exemple), ou si les chauffeurs remplissent d'autres tâches que la simple conduite du véhicule (montage, installation, réglage du produit vendu...etc.). Le 1PL est plus communément appelé le chargeur.

---

<sup>13</sup> MEDAN Pierre, GRATACAP Anne : op-cit, p55

<sup>14</sup> DONALD DAILLY Moise: *la logistique et transport international de marchandises*, 1er édition, l'harmattan, 2013, p 273.

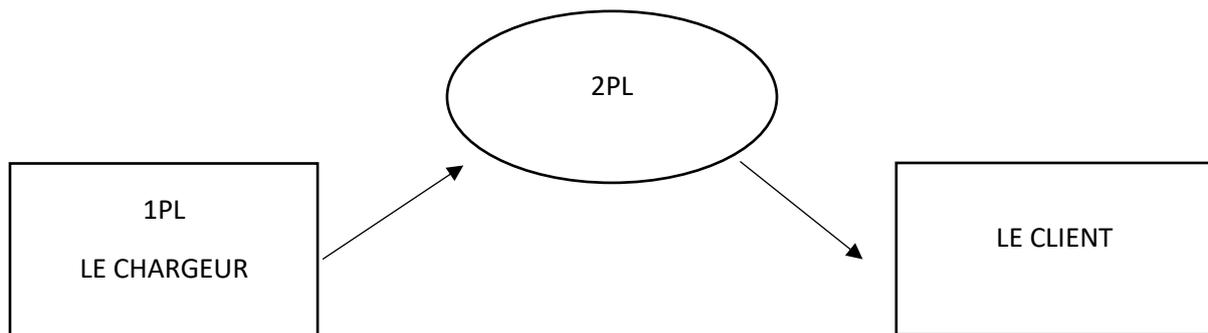
<sup>15</sup> HAMERI, Ari-PEKKA, et HINTSA, "Assessing the drivers of change for cross-border supply chains", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. vol. 39, no 9, p. 741, En ligne, 2009.

**2.5.2.2 Logistique à deux niveaux ou 2PL (donneur d'ordre et prestataire logistique)**

C'est la première forme d'externalisation apparue avec le transport qui est effectué par un tiers. Il s'agit de la première fonction logistique qui a été effectuée par autrui. On l'a nommée 2PL, pour second partenaire logistique.

Il s'agit donc ici de la forme la plus ancienne et la plus classique d'externalisation, étant le transport étant l'activité logistique la plus externalisée. On pourrait schématiser schématisé cette de la façon suivante <sup>16</sup>:

**Schéma N° 01 : forme d'externalisation 2PL.**



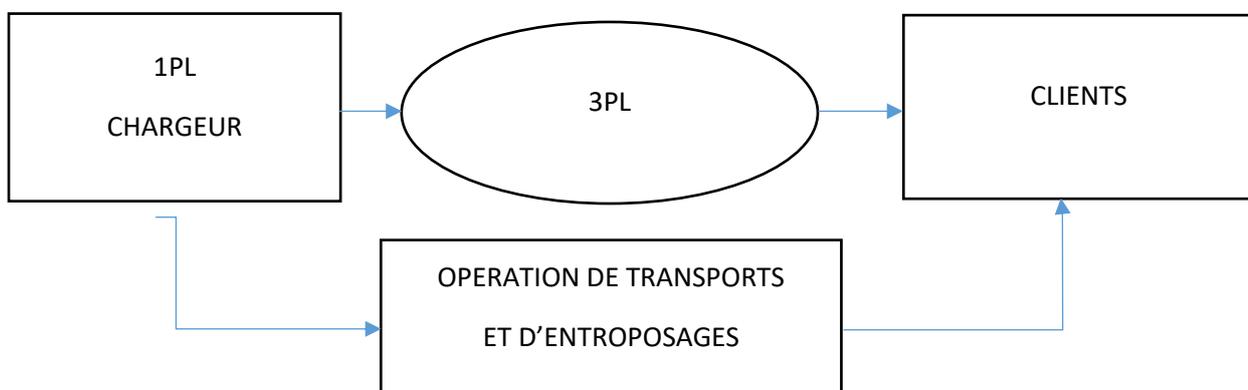
Source : élaboré par nous-mêmes.

**2.5.2.3 Logistique à trois niveaux ou 3PL et LLP (donneur d'ordre, prestataire logistique garant des exécutants)**

La prestation de type 3PL consiste, pour une entreprise, à sous-traiter une partie de sa logistique, auprès d'un prestataire qui dispose d'une flotte logistique et assure par ailleurs un ensemble de fonctions à valeur ajoutée de la chaîne logistique.

Les activités les plus externalisés dans ce type de prestation, le transport et la gestion des entrepôts. On peut schématiser cette forme de la façon suivante :

**Schéma N° 02: forme d'externalisation 3PL**



Source : élaboré par nous-mêmes.

<sup>16</sup> DONALD DAILLY Moise: op-cit, p 280

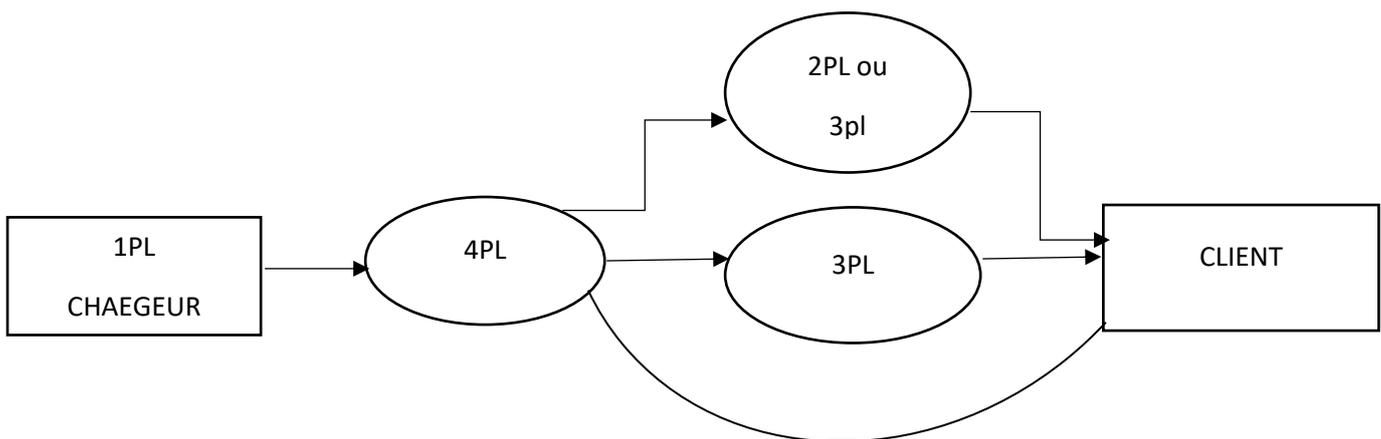
**2.5.2.4 Les 4PL (4ème Partie Logistique) : consultants en analyse de flux physiques et pilotes optimisateurs de la Supply Chain**

Les 3PL ont atteint peu à peu leur limite de capacité et d'expertise pour maîtriser l'ensemble des interfaces logistiques entre fournisseurs, producteurs et distributeurs.

Face à ce constat, et pour optimiser leur chaîne logistique et parvenir à une véritable entreprise « étendue », les sociétés ont dû faire appel à des consultants en logistique qui ont rajouté une 4ème strate d'intervenants (ou 4th Party Logistics Provider) qui ne se contentent pas d'auditer et de conseiller l'entreprise, mais coordonnent, dans la durée, des acteurs logistiques et pilotent, avec efficacité, la chaîne à tout moment si le besoin s'en fait sentir. Le rôle du 4PL, qui est en réalité transversal, consiste à assurer la gestion et la cohérence des prestations des différentes entreprises sous-traitantes par la maîtrise du flux d'information qui s'y rattachent.<sup>16</sup>

On peut schématiser ce type de prestataires de la façon suivante :

**Schéma N° 03 : forme d'externalisation 4PL**



Source : élaboré par nous-même.

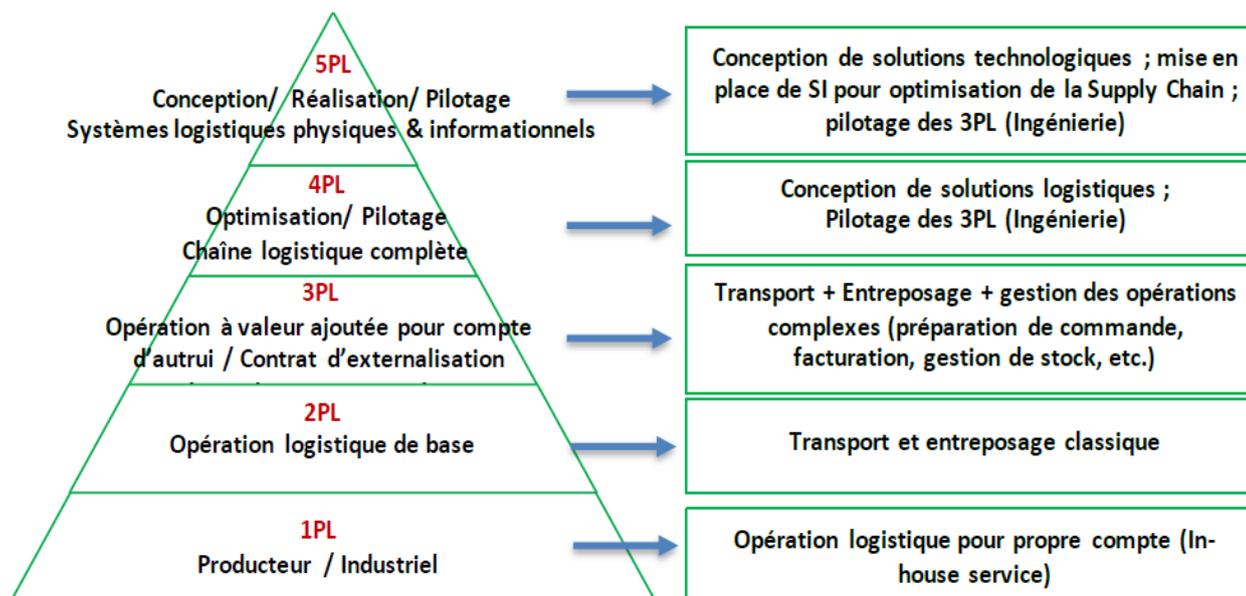
**2.5.2.5 Les 5PL : intégrateurs de logiciels d'exécution**

Dans une dernière évolution, le terme fifth party Logistics Provider (5PL), d'emploi plus rare, sert à désigner un prestataire externe qui coordonne les activités des entreprises sous-traitantes et qui conçoit de nouvelles solutions logistiques en s'appuyant sur des systèmes d'information et des technologies adaptées capables d'améliorer la performance de la chaîne logistique<sup>17</sup>. Dans les faits très proches des 4PL, les 5PL peuvent également être caractérisés par leurs installations physiques quasi inexistantes.

<sup>17</sup> JOLIBERT, ALAIN, JOURDAN et PHILIPPE, "Marketing Research. Méthodes de recherche et d'études en marketing", Paris : Dunod, 2011.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

Le schéma N°04 : les différentes catégories avancées que peut prendre un PSL :



Une fois opter pour la décision d'externaliser une activité, l'entreprise est amenée à réfléchir sur le type de prestataires à envisager : simple (un seul prestataire) ou multiple (plusieurs prestataires en même temps). Elle est ainsi amenée à décider quel prestataire choisir.

### 2.6 Les principaux risques liés à l'externalisation logistique :

L'externalisation logistique ne possède pas uniquement des avantages. Il excite certains inconvénients liés à cette externalisation comme l'indique le tableau suivant<sup>18</sup> :

**Tableau N°04** : les risques de l'externalisation de la fonction logistique.

Perte de contrôle	23%
Difficultés dans la gestion des ressources humaines	19%
Problème de cout	18%
Problème de qualité	15%
Perte de savoir-faire de compétence	15%

Source: Ernst & Young, Barometre Outsourcing 2005.

#### 2.6.1 Le risque de perte de contrôle

Il est lié à la confidentialité et de la sécurité des informations échangées. Le problème de confidentialité des données est très sensible dans une activité comme la logistique. En effet, les professionnels insistent sur la nécessité d'un suivi régulier des activités réalisées par le

<sup>18</sup> MEDAN Pierre GRATACAP Anne : op-cit, p 63.

## **Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique**

partenaire, afin de limiter ces risques. Ce suivi nécessite la mise en place du tableau de bord pour chaque service.

### **2.6.2 Difficultés dans la gestion des ressources humaines**

Les inconvénients liés à la gestion des ressources humaines peuvent constituer une difficulté. Principalement, pour la raison externaliser ne signifie pas rompre toute relation avec la fonction qui est transférée, les chefs d'entreprises indiquent que l'externalisation, surtout aux débuts, exigent un surcroît massif de travail. Parfois une équipe de quelques cadres est transférée temporairement chez le prestataire pour s'assurer que tout se passe comme prévu.

### **2.6.3 Problème de coût**

Les coûts et l'efficacité sont les premiers avantages de l'externalisation, concernant les coûts, il y a deux situations qui sont susceptibles de provoquer une certaine crainte :

- Lorsque le prix de départ demandé par tous les prestataires sollicités à l'occasion d'un appel d'offres est plus élevé que le coût de réalisation en interne (accroître la qualité de prestation, réduire les délais, faciliter la pénétration d'un nouveau marché).

- Lorsque le prix demandé lors de la négociation périodique augmente fortement, l'entreprise se sent prisonnière et enfermée dans une relation bilatérale de laquelle il est difficile et coûteux de sortir rapidement.

Un certain nombre de modèles économiques indique que l'existence d'un agent supplémentaire au sien d'une chaîne logistique conduisait à augmenter le prix du produit fini.

### **2.5.4. La qualité**

La qualité est aussi un sujet d'inquiétude. La crainte provient du fait que le prestataire, connaissant par définition moins bien le produit que l'entreprise elle-même, ne lui accorde pas l'attention nécessaire. Qu'il s'agisse des conditions de stockage, de transport, d'emballage ou de manutention, les spécificités du produit doivent être parfaitement connues et comprises par le prestataire. Ce n'est évidemment pas toujours le cas.

### **2.5.5. Perte de savoir-faire et de compétence**

Le risque de perte de contrôle, peut aussi s'entendre au sens de perte de savoir-faire et d'expertise. L'externalisation d'une fonction ou d'une activité toute entière peut conduire l'entreprise à ne plus disposer en interne que d'un certain nombre de compétences spécifiques, associées aux matériels et aux équipements spécifiques. Même si ce transfert de connaissance et d'informations est volontaire au départ, il peut rendre l'entreprise plus vulnérable car elle

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

s'est démunie d'une partie de ressources et de capital susceptibles de lui permettre de répondre à une modification de son environnement<sup>19</sup>.

### **2.6. Les avantages et les inconvénients de l'externalisation logistique**

Les avantages et les inconvénients de l'externalisation agissent directement sur la chaîne logistique, en matière de ressources, de compétences, et des délais pour accomplir les tâches.

#### **• Avantages d'externalisation**

➤ Permet de réduire les coûts, confier à un prestataire une tâche dont la rentabilité est inférieure à la rentabilité moyenne des autres opérations effectuées par l'entreprise, conduit en générale à des gains de productivité.

➤ Connaissances et expériences, le prestataire logistique dispose des connaissances et des expériences. En travaillant avec des entreprises de secteur, ce prestataire a dû faire face à des situations de problèmes rencontrés avant, et les résoudre d'une meilleure façon : c'est-à-dire prêt à affronter, résoudre et avancer dans la réalisation des tâches.

➤ Amélioration de la qualité, externaliser serait par conséquent une solution pour accéder aux meilleures pratiques mondiales dans un domaine spécialisé sans avoir besoin de réaliser en propre les investissements nécessaires.

#### **• Inconvénients de l'externalisation**

➤ L'externalisation de la fonction logistique est suivie de certains inconvénients, qui sont : Perte de contrôle et méfiance, Pour beaucoup d'entreprises il peut être compliqué de laisser la totalité de son stock entre les mains d'un sous-traitant et de ne pas avoir un contrôle direct sur ce dernier et sur les services de livraison.

➤ Réputation mise en péril, la réputation est l'un des piliers principaux de votre entreprise dont il faut prendre soin. En ayant recours à un prestataire logistique, l'entreprise perd le contrôle de la plupart des opérations étant en contact direct avec le client.

➤ le risque relatif, qui est pris par les entreprises en laissant partir certaines compétences à l'extérieur, jusqu'à ce que le prestataire devient si puissant qu'il représente une menace en retour<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> MEDAN Pierre GRATACAP Anne: op-cit, pp73-78.

<sup>20</sup> BIAMBA Nathalie, VOLTAT Sandrine: l'externalisation logistique, PDF, p4

### **3 Les fondements théoriques de l'externalisation logistique :**

La décision d'externalisation possède un cadre théorique constitué d'un ensemble des théories. Ces théories mobilisées pour cadrer l'externalisation s'expliquent par la complexité de ce phénomène et du fait que la plupart des théories des organisations sont partielles et chacune se penche sur un aspect particulier du problème de l'organisation<sup>21</sup>.

Nous citons les principales théories identifiées dans la littérature :

- *La théorie institutionnelle* : L'apport majeur de la théorie institutionnelle pour l'externalisation consiste dans le fait de déplacer l'analyse des comportements organisationnels de la recherche d'efficacité vers la recherche de la légitimité. De ce fait, l'externalisation devient un moyen d'atteindre une certaine légitimité et de se conformer aux règles<sup>22</sup>.

- *La théorie de la contingence* : Cette théorie a très peu été utilisée dans l'explication du phénomène d'externalisation (Tondeur et Al, 2003). Toutefois, l'intérêt de cette théorie est de :

- Faire un diagnostic de la structure organisationnelle,
- Déterminer le type de structure adapté à partir des besoins de l'entreprise,
- Connaître la configuration d'une organisation afin de gérer efficacement les changements organisationnels.

#### **3.1 La théorie de l'agence :**

La théorie d'agence joue un rôle déterminant dans la gestion de la relation contractuelle par l'instauration des mécanismes de contrôle nécessaires pour atténuer l'importance des coûts d'agence qui résulte des contrats d'externalisation. L'entreprise qui externalise délègue aux prestataires une responsabilité de moyens et de résultats ; ce qui crée une dépendance potentielle vis-à-vis de ceux qui les fournissent<sup>23</sup>. Il reste à préciser que l'apport de la théorie d'agence pour la prise de décision d'externalisation reste insignifiant<sup>24</sup>. Sa contribution s'avère importante dans la phase pré-décisionnelle.

---

<sup>21</sup> ROJOT J., "Théorie des organisations". Editions ESKA, 2003.

<sup>22</sup> DIMAGGIO P.J. et POWELL W., "The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields", *American Sociological Review*, vol. 48, n° 2, p. 147-160, 1983.

<sup>23</sup> QUELIN, B. BARTHELEMY J., "Competence, specificity and outsourcing: impact on the complexity of the contract", *Les Cahiers de Recherche 759*, HEC Paris, 2002.

<sup>24</sup> JMAL A. et HALIOUI K., "La décision d'externalisation de la fonction comptable : Facteurs explicatifs dans le contexte tunisien", *Comptabilités, économie et société*, Montpellier, France May 2011.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

Généralement, pour justifier le choix de réaliser en interne ou d'externaliser une activité, les théories de coûts de transaction et de ressources et compétence sont souvent évoquées<sup>25</sup>.

Dans cette section on va déterminer les fondements théoriques de l'externalisation logistique.

### **3.2 La théorie des coûts de transaction**

D'après la théorie des coûts de transaction (TCT), le choix entre la réalisation d'une activité en interne ou en externe est fonction des coûts totaux générés par cette activité. Ces coûts prennent deux formes : les coûts de production et les coûts de transaction. L'externalisation permet généralement de réduire les coûts de production en profitant des économies d'échelle réalisées par les prestataires. En revanche, l'externalisation implique souvent des coûts de transaction.

Le niveau des coûts de transaction varie en fonction des trois «risques contractuels »

- La spécificité des actifs, c'est-à-dire l'adaptation du personnel et des équipements aux besoins particuliers d'une entreprise ;
- L'incertitude quant au comportement du prestataire et à l'évolution de l'environnement et ;
- La fréquence d'utilisation de l'activité.

#### **3.2.1 La spécificité des actifs**

Selon Williamson, la spécificité des actifs est l'attribut le plus important de la transaction. Elle est définie comme « le degré auquel un actif peut être redéployé à des usages alternatifs et par des utilisateurs alternatifs sans le sacrifice de la valeur productive »<sup>26</sup>. La spécificité des actifs introduit des changements dans les relations entre les agents qui peuvent souvent conduire à une dépendance mutuelle. Une dépendance qui peut générer certains problèmes comportementaux relatifs au respect des engagements, au partage des responsabilités et des résultats.

De plus, la spécificité des actifs est le déterminant central de la décision d'internaliser ou). Selon PACHE et SAUVAGE (1999), le degré de « Spécificité des actifs » « correspond au fait que les activités de distribution physique nécessiteront parfois des matériels de manutention ou d'entreposage particuliers en fonction des produits et/ou des marchés non standard auxquels ils

---

<sup>25</sup> TIFRANI S., "Les déterminants de choix des stratégies d'externalisation dans les entreprises des services publics en Algérie : Cas de l'externalisation des fonctions technicomerciales de Sonelgaz". Mémoire De Magistère en Sciences Economiques Option : Management des Entreprises, 2012.

<sup>26</sup> WILLIAMSON, "The economic institutions of capitalism", Free Press, New York, 1985.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

s'adressent »<sup>27</sup>. Les prestataires logistiques sont devenus des professionnels de plus en plus avisés et sollicités. Ils ont développé des investissements relativement standardisés notamment dans le domaine de l'entreposage, du conditionnement etc., de telle sorte que le degré de spécificité des actifs tend à se réduire. Les coûts irrécupérables de tels investissements sont importants et, devant cette situation de monopole bilatéral, les risques de comportement opportunistes sont quasiment inévitables. A la marge, ce haut degré de spécificité réduit d'autant les bénéfices d'une externalisation et incite le donneur d'ordre à organiser à l'interne l'activité concernée. Cette situation a été relevée par plusieurs chercheurs dans le domaine de la logistique<sup>28</sup>

### **3.2.2 L'incertitude**

Tout comme la spécificité des actifs, l'incertitude peut revêtir différentes formes. WILLIAMSON souligne l'incertitude environnementale, qui peut compliquer la rédaction et le respect des revendications des contrats. D'après WILLIAMSON (1985), l'incertitude incite à la prise en considération d'un nombre croissant de contingences, lorsqu'on essaye de consolider ou d'administrer les accords entre deux parties afin d'améliorer la performance d'une fonction. Etant donné que le nombre de contingences augmente, il devient de plus en plus difficile de construire, de contrôler et d'appliquer les accords existants des contrats<sup>29</sup>.

Selon DORNIER et FENDER (2001), les effets primaires de l'incertitude sont de deux ordres: déstabilisations par l'amont (industriel) et par l'aval (commerciale). Ces manœuvres sont génératrices d'incertitude car elles engendrent des variations de la demande<sup>30</sup>.

Selon les préceptes de la TCT., une forte incertitude est reliée négativement au choix d'une solution d'externalisation. En effet, en croissant, elle engendre parallèlement une augmentation des coûts de transaction ex ante et ex post. Il en résulte des charges de recherche et de tri d'informations, de négociation et de formation des contrats trop importantes difficile et lourdes à gérer. De plus, l'incertitude élevée produit une imprévisibilité des événements qui, à son tour, est responsable de tensions et d'anxiété entre acteurs<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup> PACHE G. et SAUVAGE T. "La logistique : enjeux stratégiques", 2ème Edition, Vuibert entreprise, Paris, 1999.

<sup>28</sup> PACHE G., "Une problématique du nouvel ordre logistique : le pilotage des réseaux de compétences", In N. Fabbe-Costes & P. Lièvre (Eds.) Ordres et Désordres en logistique, Paris : Hermès, Lavoisier, 2002.

<sup>29</sup> WILLIAMSON, "The economic institutions of capitalism", Free Press, New York, 1985.

<sup>30</sup> DORNIER P. et FENDER M., "La Logistique Globale", Paris : Editions d'Organisation, 2001.

<sup>31</sup> HATCH MJ., "Théorie des organisations, De l'intérêt de perspectives multiples", Paris, France : De Boeck Université, 2000.

### **3.2.3 La fréquence**

Dernier attribut de la transaction, la fréquence, rend compte du degré de répétitivité de la transaction. Cet attribut est étroitement lié à la question d'économies d'échelle. Ainsi, pour des transactions occasionnelles ou exceptionnelles, les parties prenantes ont intérêt à trouver des transactions non coûteuses. Pour des transactions récurrentes, leur intérêt est de mettre en œuvre des routines qui limitent les coûts de : recherche d'un partenaire, définition des biens ou services échangés, négociation, etc. L'incertitude permet de justifier un choix alternatif en termes de mode de gouvernance de la transaction. Son importance augmente, d'ailleurs, du fait de son association avec la spécificité des actifs. Ainsi, pour des transactions de fréquence élevée et des investissements dans des actifs moyennement spécifiques, Williamson recommande une forme « hybride » de la gouvernance.

Dans le domaine logistique, dans le cas de la distribution de produits par exemple, le niveau de fréquence renseigne si le volume de marchandises transportées est d'une quantité suffisante pour justifier le coût d'un équipement spécifique en interne. Dans ce cas, il est pertinent de vérifier si les prédictions de la TCT quant aux choix de ressources des activités banalisées, à forte fréquence (par exemple le transport qui nécessite toutefois des actifs peu spécifiques mais très coûteux) seront ou non validées. Les mêmes interrogations sont valables pour l'entrepôtage (Warehousing), activité récurrente, mais qui exige des habilités humaines, organisationnelles et techniques de plus en plus complexes, liées particulièrement à l'émergence des Data Warehouse dont les firmes performantes ne peuvent se soustraire<sup>32</sup>.

### **3.3 La théorie de la ressource et compétence**

Contrairement à la théorie des coûts de transaction, la théorie de la ressource repose sur une idée simple : les différences de performance entre les entreprises d'une même industrie peuvent être expliquées par des différences en matière de ressources et de compétences. L'objectif du management est alors d'identifier, de protéger, d'exploiter et de créer des ressources et des compétences permettant de générer un avantage concurrentiel durable.

Le « cœur de métier » peut être défini comme les activités pour lesquelles une entreprise dispose d'un avantage concurrentiel. D'après la théorie de la ressource, les ressources et compétences qui sous-tendent de telles activités doivent présenter quatre caractéristiques : valeur, rareté et immutabilité et substituabilité imparfaite.

D'après la théorie de la ressource, on peut tirer les implications qui suivent : Les activités qui font partie du « cœur de métier » d'une entreprise doivent être conservées à l'intérieur de

---

<sup>32</sup> PRESTON D. et BROHMAN K., "Outsourcing opportunities for data warehousing business usage", *Logistics Information Management*, Bradford, 15 (3): 204- 211, 2002.

## **Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique**

l'entreprise car elles fondent son avantage concurrentiel. À l'inverse, les activités qui ne font pas partie du « cœur de métier » peuvent être externalisées (BARTHELEMY, 2003)<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> BARTHELEMY J., "The seven deadly sins of outsourcing", Academy of Management Executive, pp. 87-100, 2003.

## Chapitre I : Cadrage conceptuel sur la logistique

### **Conclusion :**

Nous avons fixé comme objectif dans ce chapitre, de cerner le plus possible et de la manière la plus fidèle qui soit la notion de la logistique, ainsi que la notion de l'externalisation logistique, pour cela nous avons exposé les différentes typologies, critères et risque liés à l'externalisation logistique, la décision d'externalisés qui constitue une décision importante pour l'entreprise a été sommairement illustrés.

Ceci, nous incite à consacrer le chapitre qui suivra à la chaine logistique d'une manière détaillé vue l'importance qu'elle représente.

# **Chapitre II : De la logistique a la supply chain**

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

### **Introduction :**

L'expansion des marchés, l'accroissement des mouvements des biens, des services et des capitaux à l'échelle internationale, sont les résultats de la mondialisation. Ces facteurs ont donné naissance à un nouveau système organisationnel, la chaîne logistique. L'évolution de la fonction logistique vers ce que nous appelons la supply chain s'accompagne de nombreux défis en termes de technologie et d'organisation. La supply chain se nourrit de nombreux concept, processus, systèmes et technologies .mais les raisons d'être de cette fonction sont la présence optimale des produits en rayons, la capacité de répondre aux changements rapide des besoins du marché, et enfin la maitrise chaque jour renouvelée de la complexité qui en résulte. Tout cela au meilleur coût.

Ce chapitre est devisé comme suit ; tout d'abord, une présentation générale des échanges commerciaux et leurs importances, en suite on parlera des différentes notions de la supply chain et on terminera par les différents intervenants et leurs rôles dans la suplly chain.

### 1 Les échanges commerciaux internationaux

Le commerce international occupe une place importante dans les débats de politique économique, dans la période récente. Selon les nations, les échanges internationaux sont perçus comme une chance, par exemple pour les pays d'Asie qui connaissent une croissance forte en raison de leurs exportations, ou comme une menace, pour les pays développés qui voient la production de nombreux secteurs concurrencée par des importations accrues.

Les données publiées par les divers organismes nationaux sont souvent variées et exhaustives, mais elles ne concernent que le pays et ses partenaire commerciaux. La perspective internationale du commerce nous est donc fournie par des organismes internationaux des groupements régionaux et, de plus en plus, par des organismes privés ou des revues spécialisées. Mentionnons les plus connus des organismes qui publient : la banque mondiale, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation de coopération et le développement économique (OCDE), le fonds monétaire international (FMI), l'Organisation mondiale de commerce (OMC), et l'Organisation des Nation Unies (ONU). Afin de mieux apprécier l'évolution des échanges internationaux, il est tout indiqué de passer brièvement en revue certains indicateurs de base sur les pays du monde<sup>1</sup>.

#### 1.1 Développement des échanges commerciaux

##### 1.1.1 Le développement des échanges commerciaux internationaux

Depuis la seconde guerre mondiale, les échanges extérieurs ont fortement progressé.

En cinquante années, le commerce international de marchandises a été multiplié par trente alors la production mondiale a été multipliée par 10. Cette évolution traduit une plus grande ouverture des économies nationales et donc une interdépendance accrue entre les pays.

Les flux commerciaux se polarisant autour de trois groupes de pays, c'est ce qu'on appelle la « triade » : Amérique du nord, Europe occidentale et Asie. Le commerce à l'intérieur de ces trois grands pôles représente environ 70% de la totalité du commerce international<sup>2</sup>.

Depuis les années 50, la structure du commerce mondial a connu les évolutions suivantes:

- **Forte croissance de commerce intra-branche** : échange croisé de produits semblables qui illustre le phénomène de mondialisation du marché.

---

<sup>1</sup> LEGRND Ghislaine, MARTINI Hubert : *gestion des opérations import-export* , DUNOD, paris 2008, p96.

<sup>2</sup> NYAHOHO Emmanuel, PROULX Pierre-paul : *le commerce international*, 3eme édition, Québec, 2006, p48.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

- **Développement de l'échange de produits manufacturés** : développement des machines et équipements de transport de données : informatique, modems. Ils représentent 75% des échanges marchandises.
- **Régression de la part du commerce des produits primaires** : (agricoles et énergétiques) : à peine 25% des échange de marchandises contre 60% jusqu'à la deuxième guerre mondial.
- **Croissance du commerce des services** : (transport, tourisme, assurance ....), les services représentent aujourd'hui environ 20% de commerce mondial.
- **Les pays échangent également de plus en plus de capitaux** : ce sont des investissements directs à l'étranger.
  - Les investissements directs à l'étranger (IDE) sont les sommes d'argent investies par un pays vers l'étranger.
  - Cette forte progression est un indicateur de développement des firmes multinationales.

### **1.1.2 Développement des échanges commerciaux en Algérie**

Avant l'indépendance, le commerce extérieur algérien était le reflet du régime colonial est caractérisé par :

- Spécialisation dans l'exportation de produits agricoles, puis d'énergie à la fin des années 1950.
- Importations d'inputs et biens de consommation durable.
- Industrie : faibles capacité installées.
- Organisation commerciale libérale liée fortement au pouvoir colonial.

Après l'indépendance, le commerce extérieur se caractérise par :

- Régulation par les restrictions administratives.
- Montée rapide en puissance de l'industrie d'exportation d'hydrocarbures
- Dépendance croissante en biens d'équipements et de consommation industrielle
- Dépendance croissante dans le domaine alimentaire.

Le système vole en éclats en 1986 (chute brutale des prix pétroliers), puis en 1994 (Ajustement structurel impose par les institutions financières internationales): La libéralisation totale et brutale du commerce extérieur est l'un des signes les plus marquants du changement de la politique économique et de la transition vers l'économie de marché.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

Depuis 1995 à ce jour, la sphère du commerce extérieur, de même que l'ensemble du système économique, est entré dans une phase de changements de très grande amplitude, marquée, notamment, par l'amarrage lent et difficile à l'économie mondiale. C'est une période qui se prolonge encore à l'heure actuelle; la longueur de cette transition est révélatrice, en soi, d'un problème: déstabilisation des acteurs (les entreprises, mais également les administrations, partenaires étrangers) face à un environnement juridiquement et économiquement en perpétuel mouvement.

La croissance est fortement coûteuse en importations ; à la base, les projets d'investissement ont un coût moyen élevé en importations ; en biens d'équipement indispensables de même qu'en assistance technique. Il en va de même de toute augmentation de la consommation, qui profite également aux importations, en biens de consommation industrielle finale et en biens alimentaires.

La permanence des déséquilibres commerciaux dangereux dans tous les secteurs, l'inefficacité étant couverte disponibilité des ressources.

- Balances déficitaires dans le commerce des biens industriels et agricoles.
- Balance déficitaires dans le commerce avec les partenaires (plus de 90 % des balances pays)
- Balances déficitaires dans les services. L'Algérie est le seul pays méditerranéen qui connaît une balance des services déficitaires. Ce déficit est lié, notamment, aux faiblesses de deux secteurs : les transports et le tourisme(en comparaison avec les pays en développement de la région).

### **1.2 L'échange international**

L'échange international, peut être défini comme étant l'ensemble des opérations commerciales et financières réalisées par des agents économiques résidants dans des pays différents. Il comprend les échanges de marchandises, de services et les échanges de capitaux<sup>3</sup>.

Le processus de mondialisation c'est l'émergence d'un vaste marché mondial des biens, des services, des capitaux et de la force de travail, s'affranchissant de plus en plus des frontières politiques des Etats, et accentuant les interdépendances entre les pays, Ce processus prend plusieurs aspects :

---

<sup>3</sup> <http://ses.webclass.fr/notion/echanges-internationaux>, consulter le 17/07/2020 a 19 : 40

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

En effet, La mondialisation passe, tout d'abord, par l'intensification des échanges commerciaux et la hausse du degré d'ouverture des économies. Depuis 1850, le commerce international a augmenté à un rythme beaucoup plus soutenu que la production mondiale.

Ainsi, entre 1950 et 1973, le commerce mondial a augmenté de 8,2% par an en moyenne alors que le PIB mondial n'augmentait que de 5,1% par an en moyenne. A partir des années 1990 et jusqu'aux années 2005, l'écart entre la croissance du commerce mondial et celle du PIB mondial s'accroît. Le commerce mondial progresse de 8,2% par an en moyenne entre 1996 et 2000 alors que le PIB mondial n'augmente que de 3,4% par an en moyenne. Autrement dit, les exportations et le commerce international tirent la croissance par le haut.

Le commerce extérieur représente l'ensemble des exportations et des importations de biens enregistrés dans la balance commerciale, Le commerce international ou commerce mondial correspond à la valeur ou au volume des échanges de biens et de services entre nations enregistrés dans la balance courante ou des transactions courantes<sup>4</sup>.

Cette internationalisation des échanges de biens et de services a deux effets :

- Une ouverture croissante des économies sur les marchés extérieurs (taux d'ouverture) :

$$\text{Taux d'ouverture} = \frac{[(\text{Exportations} + \text{Importations})/2]}{\text{PIB}} \times 100$$

- Une interdépendance accrue des économies : les économies sont contraintes d'importer une part croissante de biens et de services étrangers pour satisfaire leur demande intérieure. Ceci nous est donné par le taux de pénétration :

$$\text{Taux de pénétration} = (\text{Importations}/\text{Marché intérieur}) \times 100$$

### 1.3 L'importance des échanges commerciaux

La forte croissance du commerce mondial repose sur quatre principaux facteurs : la mise en place du régime du (GATT) qui a conduit à des réductions appréciables de barrières tarifaires, la forte reprise des activités économiques durant les années 1950 et 1960 , la conclusion d'accords entre des groupes régionaux favorisant le libre-échange, et finalement, les processus d'intégration informelle liés aux activités des firmes multinationales. Dès le milieu des années 1950, le commerce mondial de produits primaires et manufacturés augmente à un rythme beaucoup plus rapide que la production mondiale<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> NYAHOHO Emmanuel, PROULX Pierre-paul : op-cit, p52

<sup>5</sup> 24-NYAHOHO Emmanuel, PROULX Pierre-paul : op-cit, p54

### **1.4 La globalisation des marchés et la diversification des sources d’approvisionnement**

La logistique des chaînes d’approvisionnement (supply chain) vise à planifier et coordonner les activités d’approvisionnement, de production, d’entreposage et de distribution des biens depuis les fournisseurs de matières premières jusqu’aux consommateurs finaux. La dimension internationale des chaînes logistiques joue un rôle prépondérant dans le succès des entreprises. Relevant à la fois de la gestion des opérations, de la recherche opérationnelle et des affaires internationales, la logistique fait également appel au marketing et aux technologies de l’information. Ces dernières apparaissent de plus en plus comme la condition sine qua non de l’obtention de gains de productivité logistique. A divers titres, toutes les activités économiques sont concernées par la compétitivité de leurs chaînes d’approvisionnement mais d’une façon différenciée, La logistique est en effet influencée par la nature des produits qu’elle gère<sup>6</sup>.

L’organisation logistique de la grande distribution a aussi évolué au cours des années passées pour tirer parti d’une meilleure démarche dite ECR (Efficient Consumer Réponse) qui n’est rien d’autre qu’une stratégie de partenariat industrie-commerce, Mutualisation logistique. La grande distribution a considéré dans son intérêt de prendre en compte la tendance au développement des achats sur Internet ce qui lui impose de nouvelles organisations logistiques pour la gestion des «Drive »où le consommateur vient chercher avec sa voiture ses achats préalablement payés.

Enfin, Les chaines logistiques doivent être adaptées en fonction des activités économiques qu’elles concernent.

### **1.5 La nouvelle logique des échanges internationaux**

L’importance et la croissance des échanges internationaux à suivi depuis la deuxième guerre mondiale, la politique de libéralisation des échanges. Mais cette politique s’appuient sur l’analyse des échanges internationaux incorrecte qui ne tienne pas compte de formes neuves d’intervention des états et surtout du développement des transnationales qui modifient les avantages comparatifs naturels entre nations.

La logique classique des échanges, à partir les principes généraux qui étant établis par ADAM Smith et DAVID Ricardo, le premier insiste sur le bénéfice qui résulte de l’achat à l’étranger de ce que l’on le trouve moins cher que chez soi, moins cher signifiant que l’on emploie moins de travail et moins de capital pour l’obtenir, et RICARDO, défendra l’échange par les avantages comparatifs que présentent les activités de deux pays.

---

<sup>6</sup> <https://www.cairn.info/revue-d-economie-politique-2005-5-page-591.htm>, consulter le 21/07/2020, 22 :00.

## **Chapitre II : De la logistique a la supply chain**

En effet, l'intervention des états, ces derniers ont beaucoup allégé leurs interventions directes sur les échanges, mais ils cherchent à modifier les structures de production. L'état intervient dans l'échange international, peu par des barrières à l'entrée de produits, persistent des spécifications techniques imposées aux produits et aux autres obstacles non tarifaires, mais par des aides à l'exportation, assurance-crédit, subventions et appui au transport international.

Enfin, les effets des transnationales, qui modifient d'avenages encore que les états, les structures de production nationales et les échanges internationaux. Leurs actions s'exercent, soit par leurs politiques d'échanges intra-firme, soit par des investissements directs qui entraînent la délocalisation d'activités, la création et la fermeture de filiales. Il existe une relation entre les IDE des transnationales et les échanges internationaux ; tous les deux sont des éléments fondamentaux du développement et entraînent des effets de substitution et de complémentarité, réciproques et cumulatifs et ils varient en suivant les industries et les régions<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> ZEROUK MOULOUA, Ordonnements coopératifs pour les chaînes logistiques, thèse pour l'obtention de doctorat en informatique, université lorraine, 2007, page 14, 17

### **2 Les notions théoriques de la supply chain.**

Dans cette section nous allons présenter l'évolution de la supply chain et les différentes définitions proposer, ainsi que le fonctionnement et les enjeux de la supply chain.

#### **2.1 L'évolution de la chaine logistique**

De 1950 à 1970, l'économie a été basée sur l'offre : les entreprises produisent principalement sur stock. Cette production de masse a pour objectif de minimiser les coûts de production. Cependant, cette économie a donné lieu à deux principaux inconvénients qui sont: la lenteur pour le développement et l'industrialisation de nouveaux produits et la nécessité de stocks devant les opérations « goulots », induisant des immobilisations financières.

La période 1970-1980 voit l'essor d'une économie basée sur la demande où les entreprises produisent à la commande. Les managers prennent conscience des coûts induits par les stocks, lors de l'introduction du Material Requirements Planning (MRP), puis du MRP II.

Dans les années 1980, les bouleversements des marchés (mondialisation, concurrence accrue) et les exigences de performance financière, combinés aux progrès technologiques (Techniques d'Information et de Communication (TIC), nouveaux procédés...) ont forcé les grands groupes à proposer des produits de bonne qualité à bas prix. Dans le but d'améliorer les rendements et les temps de cycle de production par rapport à la concurrence, les entreprises utilisent alors des méthodes de management telle que le « juste à temps » (JIT : Just-in-time), qui permet de limiter les stocks de composants en organisant et ordonnant précisément l'approvisionnement avec les fournisseurs (FREIN, 2003 et MONATERI, 2003)<sup>8</sup>. C'est dans ce contexte que les entreprises se rendent compte de l'importance de la relation stratégique client-fournisseur, au départ uniquement orienté « approvisionnement » avec les fournisseurs directs. Parallèlement, des consultants et experts sur la gestion logistique (LAMBERT et COOPER, 2000) ont disséminé les concepts de matériaux management et de DRP (Distribution Resource Planning), une étape supplémentaire pour définir les fonctions transport et distribution physique de la chaîne logistique. L'ajout de la fonction distribution à la partie approvisionnement forme la « logistique intégrée », connue aussi sous le nom de gestion de la chaîne logistique ou Supply Chain Management (SCM) (TAN, 2001)<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Frein, 2003 : Y. Frein. Gestion des flux dans un contexte de production/livraison synchrone – cas de l'industrie automobile. Ecole d'été d'automatique – Gestion de la Chaîne Logistique. Session 24, Septembre 2003, Grenoble, France.

Monateri, 2003 : J.C. Monateri. Relations synchrones entre entreprises (DO/F) : Innovation organisationnelle et logistique dans la chaîne de valeur. Ecole d'été d'automatique – Gestion de la Chaîne Logistique. Session 24, Septembre 2003, Grenoble, France.

<sup>9</sup> Tan, 2001 : K.C. Tan. A framework of supply chain management literature. European Journal of Purchasing and Supply Management 7, 2001, pp 39-48.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

De 1990 à nos jours, la chaîne logistique s'étend à tous les fournisseurs (sur plusieurs rangs) et à toutes les entités de la distribution (entrepôts, grossistes, détaillants). De ce fait, on ne peut plus réellement parler de la chaîne logistique focalisé sur une entreprise<sup>10</sup>. Désormais, la chaîne logistique se centre davantage sur une famille de produits finis. L'idée de cette intégration est de répandre les bonnes pratiques de gestion à tous les maillons de la chaîne afin d'améliorer globalement la performance de la chaîne (par exemple, en évitant de contrôler deux fois la qualité des produits : à la sortie de l'entreprise-fournisseur et à l'entrée de l'entreprise-client).

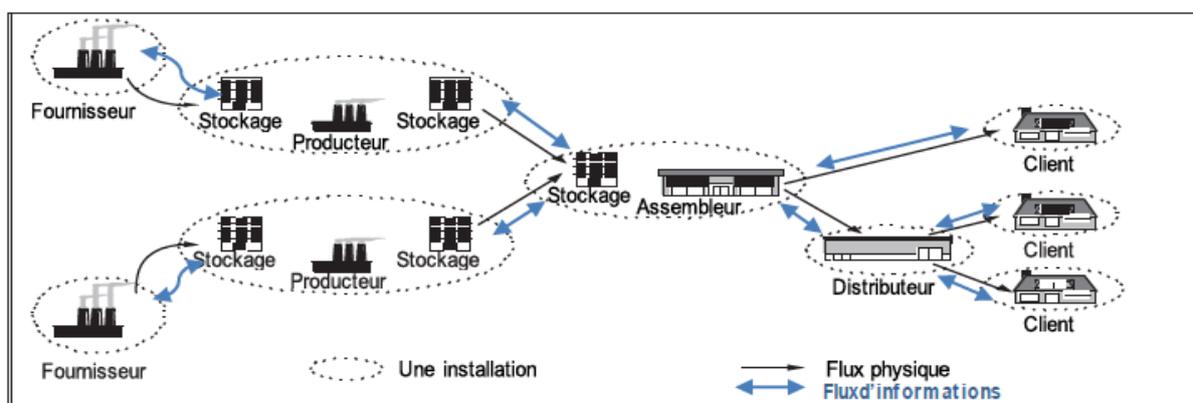
### 2.2 Définition de la chaîne logistique

Le terme « chaîne logistique » a été défini selon différents points de vue par de nombreux auteurs. Les deux définitions les plus courantes et probablement les plus générales de la « chaîne logistique » sont celles de :

Martin Christopher définit une chaîne logistique comme un « réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui créent de la valeur sous forme de produits et de services apportés au consommateur final ». Cette définition se focalise donc sur un produit (ou service) et surtout sur le processus à valeur ajoutée dans la chaîne.

TAYUR et Al, 1999 mettent en évidence la notion de flux de matière et d'information, en définissant une chaîne logistique comme « un système de sous-traitants, de producteurs, de distributeurs, de détaillants et de clients entre lesquels s'échangent les flux de matières dans le sens des prestataires vers les clients et des flux d'information dans les deux sens » comme le montre la figure.<sup>11</sup>

**Figure N°01:** La chaîne logistique



<sup>10</sup> THIERRY C. et BEL G., "Gestion de chaînes logistiques dans le domaine aéronautique : outils d'aide à la décision pour l'amélioration du partenariat", Revue Française de Gestion Industrielle, 2002.

<sup>11</sup> Tayur et al., 1999 : S. Tayur, R. Ganeshan, M. Magazine. Quantitative models for supply chain management. Kluwer Academic Publishers, 2000.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

Source : Galasso, 2007 : F. Galasso. Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible. Thèse de Doctorat, Institut National Polytechnique de Toulouse, 2007.

- **Council of Supply Chain Management** conserve la notion de flux matière mais soulèvent le fait que les entreprises qui constituent la chaîne logistique sont des entités indépendantes : ils définissent la chaîne logistique comme un ensemble d'entreprises, en général indépendantes, qui participent à la fabrication d'un produit, en se transmettant des matières, et à son acheminement jusqu'à l'utilisateur final.

AHI et SEARCY proposent la définition élargie suivante :

chaîne logistique coordonnée avec intégration volontaire des considérations économique, environnementale et sociale, avec une conception des principaux processus inter organisationnels, orientée vers une gestion efficace des matières, de l'information et des flux de capitaux liés à la passation des commandes, à la production et à la distribution de produits et services qui répondent aux besoins des parties prenantes et qui améliorent la rentabilité, la compétitivité et la robustesse de l'organisation à court et à long termes.

### **2.3 La structure de la chaîne logistique**

Les chaînes logistiques sont classées en trois types que l'on distingue par leurs structures physiques, le type d'opérations, leurs objectifs, les niveaux d'assemblage, le cycle de vie du produit et le besoin de stock, Ces trois types sont :

#### **2.3.1 Des chaînes logistiques convergentes**

La matière qui circule entre les sites converge vers un seul et même site qui est logiquement le lieu d'assemblage final. L'industrie navale ou encore aéronautique sont des bons exemples de ce type de chaîne.

#### **2.3.2 Des chaînes logistiques divergentes**

Ces chaînes partent d'un point unique et se distribue à travers la chaîne. Cela concerne par exemple l'industrie minière.

Aussi, il existe la chaîne logistique conjointe, qui est la coordination d'une chaîne convergente et d'une chaîne divergente.

#### **2.3.3 Des chaînes mixtes « ni convergentes ni divergentes »**

Elles concernent par exemple l'industrie automobile dont, la partie amont est plutôt convergente alors que la partie aval est divergente. On considère les trois niveaux essentiels de la chaîne : les fournisseurs, les producteurs et les vendeurs.

### 2.4 Les flux d'une chaîne logistique

Trois catégories de flux circulent entre les acteurs d'une chaîne logistique : Flux d'informations, flux physiques et flux financiers. Ces flux font généralement l'objet d'un Contrat de partenariat stipulant les droits et les obligations de chaque partie contractante. En effet, un contrat définit la relation de partenariat entre deux entreprises successives d'une chaîne logistique, précisant la nature des différents flux et les modalités de livraison qui doivent être échangés entre les partenaires.

**Figure N°02** : Les flux d'une chaîne logistique.



Source : [http://www.pentalog.fr/expertise\\_metier/ditribution\\_logitique.htm](http://www.pentalog.fr/expertise_metier/ditribution_logitique.htm)

#### 2.4.1 Les flux informationnels

Avant l'apparition des chaînes logistiques, l'échange informationnel était quasi inexistant entre les entreprises participant à un même réseau de fabrication d'un produit ou d'un service. Le concept de chaîne logistique implique une collaboration étroite entre les acteurs d'un même réseau d'entreprises. Cette collaboration ne se manifeste pas uniquement par l'échange de produits ou d'argent, mais également par l'échange d'informations telles que : le niveau de stock, la demande, le délai d'approvisionnement, la variance du délai, le délai de livraison, etc. Cet échange permet aux divers acteurs de la chaîne d'optimiser leur processus de travail en termes de temps, coût et qualité. Par exemple, une connaissance même prévisionnelle sur la demande permet de réduire certains coûts de stocks et de gagner au-delà de livraison. Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC. Par contre, le besoin de confidentialité et le sentiment d'insécurité quant à l'échange même des informations (divulgaration ou utilisation frauduleuse) et aux informations échangées est une contrainte quant au développement des flux informationnels entre les acteurs de la chaîne logistique.

### **2.4.2 Les flux physiques**

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites avec leurs ressources de production, les moyens de transport pour relier ces sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas. En bref, l'écoulement du flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits, quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.

### **2.4.3 Les flux financiers**

Le flux financier concerne toute la gestion budgétaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts, du salaire des employés, etc. Le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service financier ou comptabilité, en liaison, toutefois, avec la fonction production par les services achats et le service commercial. Sur le long terme, il correspond aussi aux investissements lourds tels que la construction de nouveaux bâtiments et de lignes de fabrication. Les échanges avec des organismes bancaires extérieurs au réseau d'entreprises.

## **2.5 Fonctions de la chaîne logistique**

### **2.5.1 L'approvisionnement**

L'approvisionnement constitue la fonction la plus en amont de la chaîne logistique. Les matières et les composants approvisionnés constituent de 60% à 70% des coûts des produits fabriqués dans une majorité d'entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnement contribue à réduire les coûts des produits finis, et ainsi à avoir plus de marges financières<sup>12</sup>.

### **2.5.2 La production :**

La fonction de production est au cœur de la chaîne logistique. Il s'agit là des compétences que détient l'entreprise pour fabriquer, développer ou transformer les matières premières en produits ou services. Elle donne la capacité à la chaîne logistique pour produire et donne ainsi un indice sur sa réactivité aux demandes fluctuantes du marché. Si les usines ont été construites avec une grande capacité de production, parfois excessive, alors on peut être réactif à la demande en présence de quantités supplémentaire à faire, Cet environnement à l'avantage

---

<sup>12</sup> Ouzizi et al., 2005 : L. Ouzizi, M.C. Portmann, F. Vernadat. *Aide à la décision pour la planification d'une chaîne logistique en utilisant une architecture de pilotage semi-distribuée*. 6ème Congrès International de Génie Industriel, 7-10 Juin 2005, Besançon, France.

## **Chapitre II : De la logistique a la supply chain**

d'être disponible pour des clients en cas de demandes urgentes. Mais d'un autre coté une partie de la capacité de production peut rester inactive ce qui engendrent des coûts et dépenses en plus. D'un autre coté si la capacité de production est limitée, la chaîne logistique a du mal à être très réactive et donc peut perdre des parts du marché vu qu'elle n'est pas capable de répondre favorablement à certaines demandes. Il faut donc trouver un équilibre entre réactivité et coûts.

### **2.5.3 Le stockage**

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stock de matières premières, le stock des composants, les stocks des produits en-cours et finalement le stock des produits finis. Les stocks sont donc partagés entre les différents acteurs : les fournisseurs, les producteurs et les distributeurs. Ici aussi se pose la question de l'équilibre à trouver entre une meilleure réactivité et la réduction des coûts. Il est évident que plus on a de stocks, plus la chaîne logistique est réactive aux fluctuations des demandes sur le marché. Cependant, avoir des stocks engendre des coûts et des risques surtout dans le cas de produits périssables ou bien des produits dont la rapidité d'innovations est telle qu'une nouvelle gamme du même produit mise sur le marché par un concurrent puisse rendre obsolètes les quantités de ce produit en stock et ainsi une perte importante. La gestion des stocks est l'une des clés de la réussite et l'optimisation de toute une chaîne logistique.

### **2.5.4 Distribution et transports**

La fonction transport intervient tout au long de la chaîne, comme le transport des matières premières, le transport des composants entre les usines, le transport des composants vers les centres d'entreposage ou vers les centres de distribution, ainsi que la livraison des produits finis aux clients. Le rapport entre la réactivité de la chaîne et son efficacité peut être aussi vu par le choix du mode de transport.

### **2.5.5 La vente**

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

## **2.6 Les processus de prise de décision dans la chaîne logistique**

Une décision peut être définie comme étant le problème de donner une valeur à une variable inconnue et dont la connaissance permet au décideur de sortir d'une situation de

jugement ou d'incertitude <sup>13</sup>. La conception d'une chaîne logistique nécessite d'en prendre un ensemble de décisions. Cet ensemble de décisions peut s'envisager sur trois niveaux hiérarchiques : décisions stratégiques, décisions tactiques, et décisions opérationnelles... Une telle hiérarchie est basée sur la portée temporelle des activités et sur la pertinence des décisions<sup>14</sup>.

### **2.6.1 Les décisions stratégiques**

Les décisions stratégiques définissent la politique de l'entreprise sur le long terme, une durée s'étalant souvent sur plusieurs années (la durée de l'horizon dépend du cycle de vie des produits). Elles comprennent toutes les décisions de conception de la chaîne logistique et de ce fait, elles ont une influence importante sur la stratégie concurrentielle et donc sur la viabilité à long terme de l'entreprise. Elles sont prises normalement par la direction de l'entreprise.

Les décisions stratégiques configurent la chaîne logistique. On dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions stratégiques :

- Choisir les partenaires de la chaîne logistique (cas d'entreprises étendues ou virtuelles).

Recherche de la complémentarité des compétences (toutes les fonctions doivent pouvoir être assumées en interne ou en externe (sous-traitance à l'extérieur de la chaîne logistique constituée).

- Faire ou faire-faire : l'entreprise a le choix entre utiliser ses propres moyens pour réaliser en interne certaines fonctions (faire), ou bien passer par une entreprise extérieure et indépendante (faire-faire), ou bien déléguer ces tâches à une entreprise qui, sous une forme ou une autre, a des liens privilégiés avec elle.

- Choix et nombre de fournisseurs : l'entreprise peut avoir un seul fournisseur ou un nombre réduit de fournisseurs pour augmenter le niveau de coopération, ou bien avoir un grand nombre de fournisseurs pour jouer sur la concurrence. Les fournisseurs sont choisis en fonction des prix, qualités de service, délais de livraison...etc. on trouve trois critères de choix des fournisseurs :

- la capacité technique et l'état financier du fournisseur;
- l'historique des performances du fournisseur ;
- la qualité du système du fournisseur.

---

<sup>13</sup> Ouzizi et al., 2005 : L. Ouzizi, M.C. Portmann, F. Vernadat. Aide à la décision pour la planification d'une chaîne logistique en utilisant une architecture de pilotage semi-distribuée. 6ème Congrès International de Génie Industriel, 7-10 Juin 2005, Besançon, France.

<sup>14</sup> Mehrabikoushki Ali, Partage d'information dans la chain logistique, thèse pour l'obtention le grade de docteur en génie informatique, institut science appliquées de Lyon, 2008, page 23

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

- Choisir les implantations des sites de production et des entrepôts. Cela inclut aussi la décision d'affecter les activités aux sites. Les décisions concernant la localisation des sites de production sont très importantes et très stratégiques car elles conditionnent les décisions de transport et de distribution. Plusieurs facteurs doivent être pris en compte lors de la prise de telles décisions comme la proximité par rapports aux clients et aux fournisseurs, les taxes et tarifs, et la disponibilité de la main d'œuvre.

- Déterminer le nombre de sites : un nombre élevé de sites de production ou de stockage engendre des coûts colossaux, en même temps cela réduit les coûts de transports. Les entreprises doivent choisir entre des politiques de groupages de sites ou au contraire des politiques de dégroupage.

- Capacité des sites : cette problématique est liée à celle du nombre de sites. Une capacité très grande engendre une réactivité très grande mais aussi des coûts très grands (surtout en cas de sous-production).

- Choisir les moyens de transport (éventuellement multiples) entre les différentes localisations. Cela dépend aussi du nombre et de la localisation des sites. Plus le nombre de sites est grand, plus on est proche des clients, et plus on utilise des modes de transport économiques.

- Le choix des technologies utilisées dans les sites de production et d'entreposage. Cette décision est liée à la capacité des sites car celle-ci dépend de la technologie utilisée. Cette décision dépend de certains critères économiques, sociaux et financiers.

### **2.6.2 Les décisions tactiques**

Les décisions tactiques sont prises sur un horizon de moins de 18 mois en général. Il s'agit de produire au moindre coût pour les demandes prévisibles, donc avec connaissance des ressources matérielles et humaines. Il s'agit en effet de faire la planification dépendant de la structure conçue au niveau stratégique. On donne dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions tactiques.

- Obtenir les prévisions les plus fiables possibles. Les quantités à produire pour chaque produit et les quantités des matières premières nécessaires.
- Choisir les modes d'utilisation des ressources.
- Trouver une allocation optimale des fournisseurs aux sites de production.
- Allouer les produits aux sites de production et déterminer les quantités à produire sur chaque site en tenant compte de la capacité de production de chaque site et des moyens de transports qui le desservent.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

- Planifier la production à tous les niveaux (lissage et équilibrage de charge et minimisation des coûts) et les transports associés, ainsi que la maintenance des outils de production et des moyens de transport.
- Gérer tous les stocks induits (matières premières, encours, produits finis, pièces de rechanges, outils ...) ainsi que trouver l'allocation optimale des produits aux sites de stockage en prenant en compte le coût de stockage de chaque produit dans chaque site, les capacités des sites de stockage, et les coûts de transports entre les sites de production des produits et les sites de stockage.
- Allouer les sites de stockage aux clients pour optimiser le plus souvent les coûts de transports ou de livraisons.
- Définir la politique de transport : on doit décider si les livraisons aux clients se font de manière individuelle pour chaque client ou bien si on essaye de regrouper les livraisons pour livrer le plus de clients possibles lors d'une même tournée. Cette décision dépend du mode de transport et de la quantité demandée par chaque client.

Le transport des matières premières et des produits semi finis est traditionnellement séparé du transport des produits finis car ils sont réalisés par deux entités différentes. L'intégration de ces deux entités ou bien la coordination entre elles peut permettre une meilleure utilisation des ressources en transport de l'entreprise.

### **2.6.3 Les décisions opérationnelles**

Les décisions opérationnelles 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. Dans le cadre des chaînes logistiques, les entreprises ont besoin à tout moment de prendre des décisions avec un temps de réponse très court. La réactivité de la prise des décisions opérationnelles 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 planifications déjà définies. Il y a moins d'incertitudes sur les informations sur la demande Car on doit prendre les décisions opérationnelles en un laps de temps très court (minutes, heures, jours). Avec moins d'incertitudes, l'objectif à ce niveau est de répondre aux requêtes des clients d'une façon optimale en respectant les contraintes établies par les configurations et les politiques de planification choisies aux niveaux stratégiques et tactiques. Dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions opérationnelles<sup>15</sup>:

- Ordonnancement et pilotage en temps réel des systèmes de production.

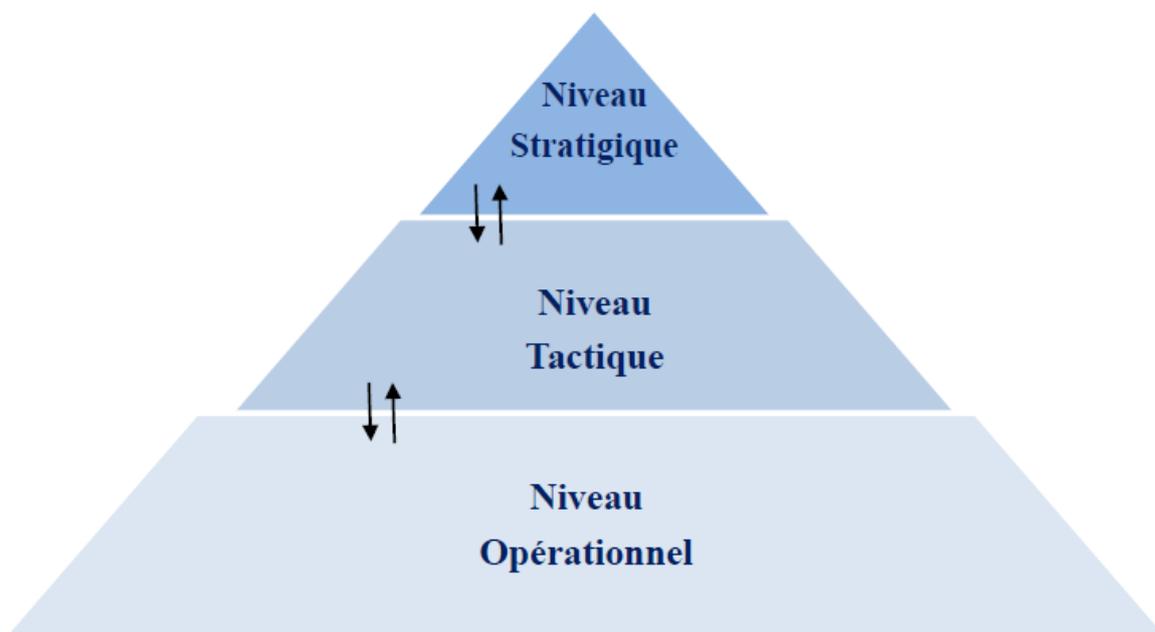
---

<sup>15</sup> PIMOR Yves FENDER Michel, p13.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

- Tournée de véhicules ou programme des livraisons qui donne les produits, la destination et les quantités à livrer.
- Allocation des moyens de transports : ces moyens étant limités, cette allocation est basée sur le programme des livraisons.
- Placement plus précis des activités de maintenance préventive.
- Affectation des ressources aux tâches (matérielles et humaines) de manière dynamique en fonction des aléas. Il s'agit de faire l'emploi du temps des employés en tenant compte des contraintes sociales et juridiques.

**Figure N°03** : Pyramide des niveaux de décision.



Source : réaliser par nous-même.

### **2.7 La maîtrise de la supply chain :**

La supply chain (SC) fonctionne de manière professionnelle chacun des trois niveaux de conception, de pilotage et d'exécution opérationnelle tout en assurant leur interaction par des processus collaboratifs transversaux<sup>16</sup>.

La maitrise de la supply chain porte sur les éléments suivants :

- La vitesse de circulation des produits dans la supply chain.
- Le concept de supply chain est porteur de changement d'organisation au sien de l'entreprise.

<sup>16</sup> Jean-Moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6eme édition, Paris, 2003, p19.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

- La géographie est une dimension à ne pas sous-estimer dans la conception et l'exploitation des chaînes logistiques.

### **2.8 Les enjeux de la chaîne logistique**

Les modèles traditionnels de stratégie se sont complexifiés avec le développement de la concurrence mondiale. D'une approche dichotomique de l'avantage concurrentiel : domination par les prix (et donc les coûts) ou différenciation. Il faut maintenant être « bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délai, flexibilité, niveau de service.

#### **2.8.1 Les prix / les coûts**

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

#### **2.8.2 La flexibilité**

La flexibilité, ou la capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produits.

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité. Par exemple à un contrat de 10 000 pièces par semaine, correspondront des livraisons moyennes journalières de 2 000 pièces, selon le souhait du client.

Le second précise le délai nécessaire, lorsque l'on a prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article (ou à une autre séquence).

#### **2.8.3 La qualité des produits**

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un pré requis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine : du pour-cent, le niveau de qualité est passé au « pour mille » puis plus récemment au PPM (pièces défectueuses par million). La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre, mais plutôt du coût pour y parvenir.

#### **2.8.4 Le niveau de service**

Le niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. Faut-il en effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de

## **Chapitre II : De la logistique a la supply chain**

livraison, ou plutôt choisir le nombre de ligne de commande, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire.

### **2.8.5 Le délai**

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.), mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

### **2.8.6 Les risque**

À l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement en juste à temps de bon nombre d'entreprise n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau ou coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même, mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection de l'audit de ses fournisseurs. On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des changes, de la législation, etc., et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

### **2.8.7 Potentiel de progrès**

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupes de travail, etc.

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément (production puis distribution et plus récemment achats), les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus. La fonction logistique, puis, plus récemment, de Supply Chain a permis d'atteindre cet objectif.

La logistique permet d'améliorer la compétitivité des entreprises industrielles et commerciales mais également territoriale.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

**Tableau N°05 :** les principaux enjeux de la chaine logistique sur la compétitivité des entreprises et sur le développement territorial.

<b>Outil de développement territorial</b>	<b>Outil de compétitivité des entreprises</b>
Attirer et retenir les entreprises et les prestataires logistiques.	Accroître la productivité dans un univers fortement concurrentiel.
Offrir des possibilités d'inter-modalité (ferroviaire, fluvial).	Limiter les coûts et les délais de production.
Optimiser les flux de marchandises pour réduire les délais et la congestion.	Optimiser les processus et les trajets.
Réaliser des économies d'échelle grâce à concentration d'activités.	Améliorer et accélérer le service.
Contribuer à la création d'emplois dans une région.	Répondre aux exigences de flexibilité, de fiabilité et de rapidité.
Desservir un bassin adjacent de consommateurs.	Mutualiser les organisations.
Mieux intégrer les opérations logistiques en milieu urbain.	Accentuer la collaboration entre les partenaires de la chaine.
	Innover dans la gestion de la chaîne logistique pour en retirer un avantage concurrentiel.

Source : élaborer par nous même.

### **3 Les différents intervenants et leurs rôles dans la supply chain.**

#### **3.1 Les intervenants à caractère financiers**

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

##### **3.1.1 Les Banque**

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

##### **3.1.2 Les assurances**

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

#### **3.2 Les intervenants à caractère administratif :**

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

##### **3.2.1 La douane**

Elle doit<sup>17</sup>:

- Contrôler les flux de marchandises à l'importation, dans le but de préserver la

Sécurité, la santé et la morale publique ;

- Lutter contre la contrefaçon;
- A l'exportation, elle vérifie la destination finale de certains biens jugés stratégiques;
- Percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et nationale;
- Informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial;

Les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière. Ces formalités sont accomplies par le détenteur de la marchandise (exportateur, importateur, commissionnaire agréé en douane, titulaire d'une autorisation de déclaration de dédouanement.....).

Le point important dans la formalité de dédouanement est constitué par la déclaration de douane qui permet d'assigner un statut juridique précis à la marchandise dont les éléments fondamentaux sont :( l'espèce tarifaire, la valeur en douane et l'origine du produit).

---

<sup>17</sup> El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises, édition DAHLEB, 1966.

### **3.2.2 Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire**

Aujourd'hui, les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du consommateur ainsi que de l'environnement. Les organismes de normalisation agissant dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaîne logistique du commerce mondial. Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au côté de la douane. Il a pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leur équivalent au plan international. Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testées dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier quels documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.

### **3.3 Les autres intervenants**

#### **3.3.1 Le transitaire**

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires du transport. C'est un intermédiaire qui réalise la livraison entre deux modes de transports. L'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes démarches en formalités nécessaires relatives à la cargaison importée notamment, lorsque le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la marchandise. Le transitaire intervient alors comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, de recevoir la marchandise du consignataire (s'il n'est pas lui-même consignataire). Il est tenu d'accomplir des formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il a mandaté. Au point de réception, il prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement, l'expédition des marchandises et leurs dédouanements constituent des actes complexes qui nécessitent une large connaissance du domaine en question, les techniques et des pratiques du commerce international.<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> El Khalifa, M.E.K, Guide de transport international de marchandises, édition DAHLEB, 1966.

### **3.3.2 Le consignataire**

Le consignataire maritime travaille au sein d'une équipe dont le rôle est de prendre en charge dans sa globalité un navire national ou étranger durant son escale pour qu'il soit le plus rapide et le moins onéreux possible. Il représente les intérêts de l'armateur et prend toutes les mesures d'ordre commerciales, techniques et administratives nécessaires et la bonne exploitation du navire en escale. Sur les lignes régulières, il est chargé de rechercher du fret pour remplir le navire, il s'occupe de l'élaboration du plan de chargement ou de l'étude du plan de déchargement, il essaie de résoudre les problèmes qui peuvent se poser pour l'équipage (consultation de médecins, prêts d'argent). Il sert d'intermédiaire entre l'armateur d'une part et les chargeurs/réceptionnaires, l'entreprise de manutention, et d'une manière générale tous les intervenants portuaires d'autre part. Il prévoit les besoins du navire et veille au ravitaillement en fuel et en eau, comme il peut également faire appel à des sous-traitants pour l'entretien du navire. Le consignataire travaille dans une entreprise de consignation ou une agence maritime ayant passé un contrat avec des armateurs étrangers pour l'assistance de leur flotte dans les ports où accostent les navires de la compagnie

### **3.3.3 L'aconier**

Dans le transport maritime, on fait appel à des professionnels spécialisés en manutention dont les missions peuvent ne pas se limiter à cette unique activité. L'aconier est un entrepreneur de manutention qui assure les activités suivantes : débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, extra partage, allotissement...etc. des marchandises. L'activité elle-même peut s'exercer par des entreprises publiques ou privées. Elle peut être aussi confiée dans certains pays à un office portuaire. L'aconier est présumé responsable des dommages dans les opérations de manutention proprement dites. Il doit également veiller à prendre les réserves nécessaires contre le transporteur concernant les opérations de réception afin de réserver les recours de l'importateur. L'aconier voit sa responsabilité dérogée lorsqu'il peut prouver que la perte, l'avarie ou le retard constaté à l'arrivée ne sont pas de son fait. Alors l'aconier bénéficie des mêmes causes d'exonération que le transporteur<sup>19</sup>.

### **3.3.4 Le transporteur**

Le transporteur est le propriétaire de la compagnie de transport maritime qui s'est engagée envers l'expéditeur pour transporter et livrer la marchandise en un lieu spécifié (port).

Le transporteur n'est concerné qu'au moment de l'arrivée de la marchandise et aussitôt après son débarquement. En effet, la réception de cette marchandise par le destinataire met fin

---

<sup>19</sup> Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.

## Chapitre II : De la logistique a la supply chain

au contrat de transport. Le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner. En outre, il doit mettre en état convenable les lieux où la marchandise sera entreposée et apporte le soin et l'attention nécessaire au chargement et au déchargement à la manutention, à l'arrimage et à la surveillance de la marchandise durant le transport.

D'après l'article 27 de la loi 1966, le transporteur est défini comme suit : « Le transporteur est responsable des peines et dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas exceptés »<sup>35</sup>.

### **3.3.5 Le courtier maritime**

Un courtier est considéré comme une société et s'arrête au moment où les deux entreprises (importatrice et exportatrice) concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée « courtage » et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elles. On distingue deux types de courtiers :

#### ➤ **Le courtier d'affrètement**

D'une manière générale, les courtiers se spécialisent en opérant soit pour le compte du navire soit de la cargaison. Le courtier d'affrètement agit aussi bien pour le compte du navire que de la cargaison. Le courtier reçoit pour sa prestation de services une commission variable selon qu'il s'agisse de tonnage important ou de durée plus au moins longue de l'affrètement, mais en général elle est fixée d'environ de 2,5% de commission.

#### ➤ **Le courtier d'interprète**

Le courtier d'interprète assure la mise en douane du navire, la traduction des écrits, la légalisation des documents, la certification des rapports de mer....etc. Le courtier interprète joue un rôle important, notamment pour la conclusion des affrètements au voyage et essentiellement à mettre les parties en présence, à les renseigner, à les conseiller. Les courtiers sont rémunérés à la commission, calculée sur le fret et payée par le fréteur, sauf convention contraire.

### **3.3.6 Le commissaire d'avaries**

Le commissaire d'avaries est généralement un technicien qui a pour rôle d'établir les constats de sinistre, d'effectuer éventuellement des expertises amiables pour le compte de l'assureur et aussi de faire des « dispaches », c'est-à-dire se calculer et répartir les indemnités à verser. Agent de l'assureur, le commissaire d'avarie est nommé et révoqué par la compagnie qui utilise ses services. En effet, en cas de sinistre (vole, perte, incendie, détérioration), le

## **Chapitre II : De la logistique a la supply chain**

réceptionnaire de la marchandise doit requérir le commissaire d'avarie du lieu de destination, dont le nom est normalement porté sur le certificat ou la police d'assurance.

### **3.3.7 Le mandataire**

A la différence du commissionnaire de transport, le mandataire limite son rôle à l'expédition, la réception et dans certain cas, a l'entreposage de la marchandise. Il peut étendre son activité, mais dans le cas sa responsabilité n'est pas engagée dans les opérations ou interviennent d'autres auxiliaires ou fournisseur de services. En doit, il n'a qu'obligation de moyen, c'est-à-dire qu'il ne répond que de ses fautes et celles de ses préposés.

Le transport maritime nécessite donc des intervenants spécifiques dans le but de bien gérer le chargement, déchargement, importation et exportation pour gagner du temps et minimiser des coûts supplémentaire.

### **Conclusion**

Une chaîne logistique qui répond aux normes internationales, structurée d'une façon adéquate au domaine d'activité de l'entreprise, améliore le rendement de cette dernière, en matière de respecter les normes de produit que ce soit un bien (marchandise) ou un service (assurance, sécurité, transport,..) en terme de qualité (meilleure qualité), disponibilité (rapidité) et le respect du facteur majeur qui est le prix. Aussi allonger le volume des échanges avec ces clients (locaux et étrangers), de plusieurs variables, les événements politiques, la déférence culturelle, l'éloignement géographique, le climat, le transport, les entrées et les sorties des frontières, doivent être prises en considération par l'entreprise, afin d'assurer le contrôle total de ses actions, qui vont engendrer une hausse des volumes de ses échanges.

# **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **Introduction**

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

Les activités de logistique et de transport permettent de gérer l'ensemble des flux de matières et de produits, depuis l'approvisionnement en matières premières, jusqu'à la distribution des produits finis et la livraison au consommateur final. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport.

Le développement des réseaux commerciaux a également été facilité par d'importantes tendances réglementaires et techniques (moyens de paiement, assurance à l'international, opération douanière).

Le développement des réseaux commerciaux crée différents besoins de gestion de logistique à valeur ajoutée et donne lieu à un grand nombre de tendances individuelles de la logistique et des chaînes d'approvisionnement.

Ce chapitre est divisé en trois sections, la première est consacrée au choix du mode de transport et à la mise en œuvre de l'opération de transport, dans la seconde section on parlera des conventions internationales du transport et des incoterms ainsi que leur rôle et on terminera par tout ce qui est assurance, paiement et opération douanière à l'international.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **1 Le transport et la logistique**

#### **1.1 Le choix du mode de transport**

Une bonne stratégie de transport est un élément de base du succès à l'exportation. Les termes utilisés dans le contrat de vente préciseront 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 visé.

Un exportateur devrait élaborer sa propre stratégie de transport, car elle aura l'avantage de pouvoir choisir le mode. Il pourra aussi contrôler les coûts encourus, diminuer les risques de pertes ou d'avaries et mieux contrôler le temps nécessaire au transit. En outre, il apprendra quels moyens utiliser pour mieux atteindre un marché étranger. Cependant, avant de choisir le mode de transport, il faut franchir quatre points préliminaires<sup>1</sup> :

##### **1.1.1 Premier point : Connaître ses propres besoins**

Pour toute opération avec l'étranger, l'entreprise exportatrice doit élaborer une solution globale en matière de transport. L'exportateur doit obtenir le coût de transport le plus faible possible, et en même temps, assurer la sécurité de l'acheminement, et en particulier la sécurité de délais face aux risques de retard.

##### **1.1.2 Deuxième point: Connaître les besoins et les capacités du client**

Si le client possède ses propres ressources de transport (par exemple une flotte de camions), il voudra sans doute prendre en charge une partie du transport. L'exportateur peut souvent bénéficier de l'expérience du client en se servant d'un transitaire attitré déjà connu par le client. Parfois l'acheteur pourra même obtenir des taux préférentiels de la part des compagnies de transport. Il faut aussi connaître le système de réception des marchandises du client pour, ensuite, choisir le mode de transport et la présentation du produit (en vrac, en emballage, sur palette, en cale, en conteneur, etc.) selon la nature du produit.

##### **1.1.3 Troisième point : Évaluer les différents transporteurs**

Tout en se renseignant sur les tarifs de différents transporteurs, il faudra aussi s'informer de l'étendue et de la fréquence de leurs services.

---

<sup>1</sup> MIVILLE-DE CHAENE KARL, le commerce international, par contact monde, P 80.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **1.1.4 Quatrième point : Obtenir le meilleur prix**

Pour évaluer le coût, l'exportateur doit prendre en compte non seulement les prix du fret, mais aussi les frais accessoires : l'acheminement, les coûts des intermédiaires, les formalités douanières, l'emballage, l'assurance, le poste-acheminement... Il est important de comparer les prix de transport par rapport aux autres transporteurs. Il est également important de prendre en compte les prestations que ces derniers proposent.

### **1.2 Modes, organisations et contrats de transport à l'international**

Le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction du coût, du délai et de la sécurité. D'autres critères tels que la nature du produit, la qualité et le pays de l'acheteur détermineront le choix du mode de transport principal.<sup>2</sup>

#### **1.2.1 Le transport aérien**

Certainement le plus rapide. Cette qualité en fera le moyen privilégié pour l'envoi des denrées délicates ou périssables. Cette excellence du service a un coût. Si le transport aérien se prête idéalement aux colis de petites tailles, mais fortement chargés de valeur commerciale, il devient vite prohibitif si la valeur marchande de la marchandise est faible en relation avec le coût du transport.

La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 uniformisent les règles du transport aérien international.

L'IATA (International Air Transport Association), et l'ATAF (Association des transporteurs aériens de la zone franc) traitent des conditions de transport, des tarifs et des normes de sécurité. Leur rôle est encore très important malgré un contexte général de déréglementation<sup>3</sup>, il constitue :

- La tarification du transport aérien,
- Le contrat de transport par air,
- La responsabilité du transporteur aérien.

##### **1.2.1.1 L'organisation**

Les différents intervenants en transport aérien sont :

- L'agent de fret aérien qui organise le transport principal ;

---

<sup>2</sup> KARL MIVILLE-DE CHAENE, op.cit. P 81.

<sup>3</sup> LEGRAND.G, .MARTINI.H, le petit export, 3eme édition, DUNOD, p12.

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

- Le transitaire commissionnaire, mandataire, qui assure les opérations et les formalités relatives au transport.

Concernant le matériel utilisé, deux types d'appareils participent au transport international de marchandises :

- Les avions mixtes : ils transportent à la fois des passagers et du fret (ne convient pas aux produits dangereux et peut causer des retards, car la poste est prioritaire).
- Les avions cargo qui ne transportent que des marchandises.

#### **1.2.1.2 La tarification**

L'IATA et l'ATAF fixent des tarifs auxquels se substitue de fait un « prix de marché » variable en fonction des destinations et des quantités de marchandises expédiées. On distingue notamment quatre types de tarification :

- Le tarif général qui fait intervenir le rapport poids volume de la marchandise ainsi que la règle du « payant-pour ».
- Tarif à l'unité de chargement (ULD) –palettes, igloos, conteneurs – qui s'appliquent de façon forfaitaire.
- Des tarifs spéciaux appelés Corates, Specific Commodity Rates, s'appliquent à une catégorie particulière de marchandises sur certaines destinations, et à l'initiative des compagnies. Les tarifs proposés sont alors avantageux. Cependant leur utilisation est de plus en plus restreinte.
- Enfin des tarifs spécifiques concernent les animaux, les livres, les journaux et les objets de valeur.

#### **1.2.1.3 Le contrat de transport aérien :**

**Tableau N°06:** Les obligations des chargeurs et du transporteur sont les suivantes<sup>4</sup> :

Obligation du chargeur	Obligation du transporteur
-Prévoir un emballage adapté.	-Charger la marchandise.
-Marquages des colis.	-Acheminer la marchandise en bonne état et dans les délais.
-Mettre la marchandise à disposition du contractuel.	-Décharger la marchandise.

<sup>4</sup> LEGRAND.G, MARTINI.H Gestion des opérations import –export, édition DUNOD, P 43.

### Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

-prévoir le dédouanement des marchandises.	
--	--

Source: élaborer par nous-même.

#### **1.2.2 Le transport maritime**

Le transport maritime s'impose dès qu'il s'agit de commerce hors-continent, ou lorsqu'il consiste en de très gros volumes. Les dimensions des espaces de chargements des cargos sont plus grandes que dans le cas des autres moyens de transport et les coûts d'autant plus intéressants.

Par ailleurs, le conteneur est devenu aujourd'hui un outil de transport usuel, dans la mesure où il facilite les opérations de manutention de tout genre (mise à bord et transbordement, s'il y a lieu) et l'identification de la cargaison et son administration. Sa grande souplesse, son inter modalité et sa facilité de passer du bateau au camion ou au train, ont fait l'élément idéal du groupement. De plus, l'espace conteneur est vendu à un coût constant correspondant à son propre volume, quel que soit son taux de remplissage. Ceci facilite grandement les calculs de coûts unitaires.

Si le conteneur s'adapte parfaitement au transport de marchandises en colis et que le bateau lui offre un excellent réceptacle, il faut également signaler que ce dernier offre d'extraordinaires possibilités pour le transport des marchandises en vrac. Les navires se spécialisent de plus en plus : céréaliers, pinardiers, minéraliers et, bien sûr, porte-conteneurs.

Le transport maritime, plus que tout autre, exige la plus grande des vigilances puisque les volumes sont nombreux et encombrants. Les aires de chargement/déchargement sont encombrées et la circulation y est très dense. Les délais d'entreposage ainsi que les installations et les pratiques portuaires font partie du décor de l'expédition par bateau.

L'exportateur y prêtera particulièrement attention dans le calcul de la meilleure formule de coûts. Il est régi par la convention de Bruxelles de 1924 (règles de La Haye) et par les règles de Hambourg depuis 1992 applicables compte tenu des États signataires.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### 1.2.2.1 L'organisation

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur.

- Le chargeur représente la marchandise, Ca peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire), ou le destinataire de la marchandise.
- L'armateur (compagnie maritime) représenté en générale par un agent.

### 1.2.2.2 La tarification

Il existe 3 modes d'expédition<sup>5</sup>:

• **Fret conventionnel** : Fret de base à l'unité payante (tonne ou m<sup>3</sup>) à l'avantage du navire, surcharge combustible (BAF) et surcharge monétaire (CAF), frais de sécurisation du fret, frais particuliers dus à l'encombrement ou aux spécificités de la marchandise.

• **Fret par conteneur complet** : – Tarification forfaitaire par conteneur incluant les frais d'empotage, de dépotage, les frais de mise à disposition. – Frais d'embarquement

CSC (Container Service Charges) et frais de débarquement (Terminal Handling Charge).

• **Fret par conteneur de groupage** : – Frais d'empotage par le transitaire au départ et de dépotage à l'arrivée – Tarification identique au conventionnel.

### 1.2.2.3 Le contrat de transport maritime

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de 2 types de contrat<sup>6</sup>:

- Soit un contrat de transport c'est-à-dire que le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port a un autre.
- Soit un contrat d'affrètement par lequel les contractant conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminé.

Concernant les parties du contrat :

Le chargeur doit présenter sa marchandise en temps et lieu fixé. La prise en charge est très importante puisqu'elle ouvre la période contractuelle couverte par les règles de transport. L'armateur prend en charge la marchandise pour la transporter. L'armateur est presque toujours représenté par son agent. Le transporteur délivre le document de transport maritime:

---

<sup>5</sup> LEGRAND.G, MARTINI.H Gestion des opérations import –export, édition DUNOD, p46

<sup>6</sup> Idem , p 46.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

Le Connaissance maritime, qui est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. C'est une pièce de justification qui représente la marchandise.

### **1.2.3 Le transport routier**

Le camion reste, sans conteste, le moyen privilégié de transport de marchandise, lorsque l'itinéraire couvre le même continent et lorsque le temps et les distances le permettent. L'avantage du transport routier est certainement sa souplesse. Le véhicule routier va n'importe où. C'est en fait un moyen qui se suffit à lui-même: le camion peut enlever un colis de la porte de l'expéditeur et le déposer littéralement à la porte du destinataire, même dans les endroits les plus reculés.

Le deuxième point à souligner est la facilité du groupement des commandes. Cette pratique du groupement est rendue possible à cause de sa rentabilité pour le transporteur et de l'accessibilité en termes de frais pour l'utilisateur.

Le troisième point en faveur du transport routier est son coût. Sur des distances moyennes, la route offre une excellente opportunité pour de grands volumes, sans compter bien évidemment la possibilité de groupage.

#### **1.2.3.1 L'organisation**

Les transporteurs sont des compagnies privées de transport et des artisans camionneurs. Ils sont classés suivant la distance de leurs itinéraires. Pour les très forts tonnages, une autorisation est exigée. Le transport routier utilise 3 types de véhicules<sup>7</sup>:

- Les véhicules d'une pièce (camions).
- Les véhicules articulés (tracteur + semi-remorque).
- Les trains routiers articulés (camions + remorques).

#### **1.2.3.2 La tarification**

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

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

---

<sup>7</sup> G.LEGRAND, H.MARTINI, le petit export, 3eme édition DUNOD, p12

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

véhicule sur une longueur déterminée, le poids taxable ne peut être inférieur au produit de cette longueur (rapport poids/mètre linéaire)<sup>8</sup>.

### **1.2.3.3 Le contrat de transport**

Le contrat de transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La signature du transporteur entraîne une présomption de responsabilité en cas de perte ou d'avaries. En cas de réserves formulées par le transporteur, celles-ci devront être contresignées par l'expéditeur.

### **1.2.4 Le transport ferroviaire**

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés ou par train entier pour des tonnages supérieurs. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales.

Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances.

#### **1.2.4.1 L'organisation**

La convention CIM signée en 1980, à Berne soumet le transport ferroviaire international à un ensemble de règles complétées par des règlements plus spécifiques. La lettre de voiture CIM est émise pour chaque envoi et le timbre de la gare expéditrice atteste de la prise en charge de la marchandise par la compagnie de chemin de fer.<sup>9</sup>

#### **1.2.4.2 La tarification**

La convention CIM ne prévoit pas de tarification. Chaque pays applique des tarifs et des prestations qui lui sont propres. L'étude des coûts doit donc se faire sur mesure en testant éventuellement plusieurs itinéraires.<sup>10</sup>

#### **1.2.4.3 Le contrat de transport**

Le document de transport utilisé en trafic ferroviaire, est la lettre de voiture CIM. Il existe 2 formulaires : un pour le trafic normal et un pour le trafic accéléré. L'original est remis destinataire, l'expéditeur recevra un feuillet de la liasse. Le document sera rempli en partie par l'expéditeur et en grande partie par la société de chemin de fer.

---

<sup>8</sup> G.LEGRAND, H MARTINI Gestion des opérations import –export, édition DUNOD, P 52.

<sup>9</sup> G.LEGRAND, H.MARTINI, le petit export, 3eme édition DUNOD, P 14.

<sup>10</sup> Idem, P 14.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### 1.2.5 Le transport fluvial

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de biens par voie d'eau (fleuve et canaux). C'est un mode de transport très économique, car, il est peu coûteux en énergie ; et permet de transporter des tonnages très importants, ce qui fait de lui un moyen de transport massif et peu polluant. Cependant il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique en permettant d'économiser en frais d'entreposage (l'entrepôt, c'est le bateau).

### 1.2.6 Les avantages et les inconvénients des modes de transport

Tableau n °07 : les avantages et les inconvénients des modes de transport :

Mode de transport	Avantages	Inconvénients
<b>Le transport aérien</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité ;</li><li>- Rapidité ;</li><li>- Diminution des frais financiers et de stockage;</li><li>- Emballage et assurances moins coûteux.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Coût au kilo relativement élevé ;</li><li>- Peut être adapté aux marchandises de faible valeur ;</li><li>- Ne favorise pas les marchandises volumineuses.</li></ul>
<b>Le transport maritime</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- En matière de coût, c'est le mode de transport le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux (par exemple, les céréales et les hydrocarbures)</li><li>- Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à transporter (vraquier, porte-conteneurs, méthanier, ...)</li><li>- L'utilisation du conteneur, qui constitue une unité de chargement, permet de réduire</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Les délais de livraison sont parfois aléatoires ;</li><li>- Certaines lignes maritimes ne font pas le transport par conteneurs ;</li><li>- Les coûts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que ceux des autres modes de transport.</li></ul>

### Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

	les coûts de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge.	
<b>Le transport routier</b>	Permet d'acheminer les marchandises directement d'une entreprise à une autre, même sur longue distance.	-Délais et sécurité variables - Coût élevé pour les destinations lointaines. - Peut adapté aux grandes quantités
<b>Le transport ferroviaire</b>	-Il est très adapté aux longues distances et au tonnage important.  - Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions, notamment celles qui requièrent un train entier.  - Il est généralement fluide et les horaires sont respectés	-C'est un mode de transport peu adapté aux courtes distances.  - Ruptures de charges.  - Nécessite un pré- et un poste-acheminement.

### Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

<b>Le transport fluvial</b>	-Remarquable capacité d'emport, 300 à 2500 tonnes selon les convois.  -faible coût	-Lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport.  -Coût de pré et post acheminement  -Ruptures de charge.
-----------------------------	--	--

**Source :** Corinne Pasco, « *commerce international* », Dunod, 4eme édition, Pairs, 2002, p67.

#### 1.2.7 La mise en œuvre des opérations de transport :

La mise en œuvre des opérations de transport s'échelonne en sept (7) phases.<sup>11</sup>

Aussi importantes les unes que les autres, on va les présenter dans le tableau suivant :

Tableau N°08 : Les sept phases des opérations de transport.

Phases	Opérations	Intervenant
1	Préparation étiquetage et emballage	Vendeur
2	Remise de la marchandise au transporteur	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm
3	Contrôle de la marchandise en départ	Transporteur ou commissionnaire
4	Dédouanement export	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm
5	Contrôle de la marchandise à l'arrivée	Destinataire
6	Dédouanement import	Acheteur ou vendeur selon l'incoterm
7	Le suivi	Vendeur

**Source :** LOTH.D : « l'essentiel des techniques du commerce international », édite PUBLIBOOK, Paris, 2009, P32.

<sup>11</sup> LOTH.D : « l'essentiel des techniques du commerce international », édite PUBLIBOOK, Paris, 2009, P60.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### ➤ **Phase 1 : la préparation de la marchandise, l'étiquetage et l'emballage**

Les opérations de la préparation de la marchandise, d'étiquetage et d'emballage sont toujours à la charge du vendeur. Elles permettent d'identifier la marchandise, de la trouver en cas de perte et de donner des consignes précises concernant leur manutention. L'emballage doit être adapté au produit et au transport choisi et doit répondre à certaines normes.

Les documents correspondants à cette phase sont: liste de colisage, note de poids, certificats correspondants aux contrôles exigés par le client (de qualité, de quantité, etc.), documents commerciaux (factures, etc.).

### ➤ **Phase 2 : La remise de la marchandise au transporteur**

- **Obligation Vendeur/Acheteur :** Dans les ventes FOB, FAS, et FCA, l'acheteur doit communiquer au vendeur les coordonnées du transporteur ou du commissionnaire chargé de l'expédition.

Dans les ventes CFR, CPT, CIP, CIF, l'acheteur doit indiquer les références du consignataire de la marchandise. Dans les ventes DDP le lieu et les modalités de réception de la marchandise doivent être indiqués.

- **Documents correspondants :** Instructions de transport ou ordre d'enlèvement donné par le vendeur ou l'acheteur, attestation de remise au transitaire, documents de transport, certificat d'assurances s'il y a lieu.

### ➤ **Phase 3 : Le contrôle de la marchandise au départ**

- **Obligations Vendeur/Acheteur :** Le transporteur ou le commissionnaire effectuent des contrôles sur les quantités, la nature des marchandises remises et leur état apparent.
- **Documents correspondants :** Les contrôles peuvent donner lieu à des réserves notées sur le document de transport.

### ➤ **Phase 4 : Le dédouanement export**

Le dédouanement export est à la charge du vendeur sauf s'il s'agit d'une vente EXW. Les Documents correspondants au dédouanement export sont exigés par la douane.

### ➤ **Phase 5 : Le contrôle de la marchandise à l'arrivée**

- **Obligations Vendeur/Acheteur :** La réception des marchandises implique une opération de déchargement à la charge du destinataire. Le contrôle porte sur le

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

nombre, le poids et l'état des colis et de la marchandise. En cas d'avaries ou de manquants, des réserves doivent être faites.

- **Documents correspondants** : La signature du document de transport ou du bon de livraison attestant de la livraison. Les réserves éventuelles sont portées sur tous les exemplaires du document de transport ou sur le bon de livraison. Pour les dommages non apparents, les réserves sont faites par lettre recommandée dans le délai déterminé par la convention.

### ➤ **Phase 6 : Le dédouanement import**

Le dédouanement import est à la charge de l'acheteur sauf s'il s'agit d'une vente DDP.

### ➤ **Phase 7 : Le suivi**

Il est important que l'entreprise s'interroge sur la qualité des prestations logistiques des transporteurs auxquels elle fait appel.

## **1.3 Les préparations de l'expédition des marchandises : les contenants**

On distingue principalement deux catégories de contenants, à savoir le transport en unité de charge au moyen de palettes et conteneurs, ou le transport en conventionnelle (vrac, colis ou caisses). Le transport en unités de charge connaît une progression rapide. La manutention y est facilitée et l'on peut réaliser le transport de bout aisément, même en utilisant différents véhicules. Nous développerons ci-après les deux contenants que ce type de transport utilise, à savoir les palettes et les conteneurs.<sup>12</sup>

### **1.3.1 Les palettes**

Une palette est constituée d'un plateau apte à supporter un lot de colis rassemblés en une seule unité de chargement protégée d'une housse, d'un filet ou d'un cerclage. Elle répond généralement à des dimensions normalisées. Elle est soit fournie gratuitement, donc non récupérée par l'expéditeur, soit sa récupération est confiée à un intermédiaire tel que le transporteur. Le développement de palettes a considérablement facilité le chargement, les stockages et la protection des marchandises contre le vol.

### **1.3.2 Les conteneurs**

Un conteneur est un caisson métallique pouvant contenir des lots de marchandises à transporter par plusieurs moyens de transport, sans rupture de charge. Sa standardisation (selon les normes ISO) et son interchangeabilité en font un moyen de transport extrêmement pratique,

---

<sup>12</sup> LOTH.D. (2009). Op.cit., P 66

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

surtout lorsqu'il s'agit d'un transport multimodal, c'est à dire utilisant plusieurs modes de transport différents (route, mer, train). Il permet:

- D'éliminer les ruptures de charge;
- De protéger les marchandises des agressions de l'environnement extérieur;
- D'améliorer la sécurité des marchandises, notamment contre le vol;
- D'accélérer les opérations de manutention et de transfert.

#### **1.4 Le transport intermodal ou multimodal**

On fait référence au transport intermodal lorsqu'on utilise deux ou plusieurs modes pour effectuer le mouvement d'une marchandise, soit Route/Rail, Air/Route, Route/Rail/Mer, etc. Même si l'intermodal n'est pas un mode de transport en soi, la combinaison de différents modes de transport pour une même expédition peut créer certains conflits de réglementation, de propriété de marchandise et de documentation. Afin de corriger ces lacunes les autorités internationales ont dû développer de nouveaux accords et de nouvelles interprétations pour accommoder ces unions de modes de transport.

Le conteneur maritime est probablement l'outil qui a le plus contribué au développement de l'intermodalité, pouvant à la fois être transporté par route, par rail et/ou par mer. Aujourd'hui la grande majorité des produits manufacturés transportés par mer le sont par conteneurs. L'importance est telle que certaines grandes sociétés maritimes ont acheté des réseaux ferroviaires afin de s'assurer un accès au monde intermodal. Sur terre également le Route/Rail "Piggy back" fait des progrès incroyables. Au départ, ce service était offert par des compagnies ferroviaires afin de reprendre un peu du terrain perdu auprès des camionneurs. Aujourd'hui, avec un service porte-à-porte rapide, de nouveaux équipements comparables aux conteneurs maritimes, un réseau bien établi et des économies plus que respectables le Route/Rail est en train de bouleverser complètement l'industrie du transport en Amérique du Nord.

L'Aérien a également développé des systèmes intermodaux, tel les courriers internationaux qui unissent aérien et route pour offrir des services ultra-rapides de porte-à-porte à travers le monde. L'Intermodal fait maintenant partie intégrale du monde du transport et une Maison de commerce avertie doit reconnaître l'importance d'en connaître les rouages internationaux qui unissent aérien et route pour offrir des services ultra-rapides de porte-à-porte à travers le monde. L'Intermodal fait maintenant partie intégrale du monde du transport et une Maison de commerce avertie doit reconnaître l'importance d'en connaître les rouages.

## **2 Les conventions internationales du transport et les incoterms.**

### **2.1 Les conventions internationales du transport**

#### **2.1.1 Convention concernant le transport maritime**

##### **2.1.1.1 La convention internationale de Bruxelles (24 août 1924)**

La convention de Bruxelles de 1924 (dite règle de la Haye) –ratifiée par plus de 100 Etats traite des règles en matière de connaissement (titre de transport par mer) établies à l’occasion de transport internationaux pas mer. Lorsqu’il y est fait référence, il est d’usage de citer les « règles de la Haye »

##### **2.1.1.2 Les règles de Hambourg (Hambourg Rules)**

Il s’agit de la convention du 31 mars 1978 et de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d’affrètement et de transport maritime, dans la version consolidée du 3 décembre 1988.

#### **2.1.2 Convention concernant le transport aérien**

##### **2.1.2.1 La Convention de Varsovie :**

Convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, dite « Convention de Varsovie».

Adoptée dès l’origine du transport aérien, la Convention de Varsovie a longtemps constitué le texte de référence des transports aériens internationaux.

- Convention de droit privé ;
- Règle les rapports juridiques des transporteurs ;
- Définit le document utilisé LTA et la responsabilité du transporteur

##### **2.1.2.2 La Convention de Montréal**

Convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien International, signée à Montréal le 28 mai 1999, dite « Convention de Montréal ».La Convention de Montréal introduit un système de responsabilité à deux niveaux :

- Le premier niveau hausse la responsabilité à 100 000 droits de tirage spéciaux (environ 135 000 \$US) par victime, quelle que soit la partie en faute,
- Le deuxième niveau permet au transporteur de se prévaloir de certains moyens de défense pour des réclamations de plus de 100 000 droits de tirage spéciaux, mais n’impose aucune limite de responsabilité.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **2.1.3 Convention concernant le transport routier**

#### **2.1.3.1 Convention CMR :**

Le contrat du transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La convention de Genève, relative au transport public de marchandises par route, a été signée en 1956 (CMR).

Les pays adhérents à la CMR sont tous les pays d'Europe.

Occidentale (Sauf l'Irlande et l'Islande) ; la CMR constitue le cadre organisationnel de base du transport routier s'applique à tout contrat de transport de marchandises à titre onéreux, au départ ou à Destination d'un état contractant à la CMR. Elle ne s'applique pas au transport intérieure, ni à certain transport spéciaux : courrier, déménagement, les entreprises constituent les principaux acteurs du transport routier.

#### **2.1.3.2 Convention TIR :**

La convention TIR (Transit international routier) a été élaborée pour permettre sous certaines conditions au transport routier et combiné de circuler à travers plusieurs territoires douaniers, en suspension des droits et taxes à l'entrée de chaque pays traversé et sans autre formalité que de présenter le carnet à souche ou CARNET TIR .A l'arrivée, les douanes locales procèdent à la vérification de l'opération et au contrôle des marchandises avec un maximum de trois déchargements sur trois sites différents (pour le groupage).

Lorsque le carnet est apuré, la marchandise peut être déclarée sous divers régimes douaniers. En cas d'irrégularité et s'il y a lieu de régler des droits et taxes ce sont aux associations professionnelles qui auront délivré le carnet de régler le montant de ces droits aux douanes étrangères. Il s'agit en fait d'un cautionnement au même titre que la chambre de commerce cautionne le carnet ATA, à la différence que la Chambre de commerce exige des frais de cautionnement ce qui n'est pas le cas du TIR.

### **2.2 Les incoterms**

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

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

Les « INCOTERMS » ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000,2010) afin de tenir compte des évolutions des techniques utilisées par les opérateurs du commerce international. Aujourd'hui ces clauses sont (presque) universellement reconnues par l'ensemble de la communauté internationale, et elles sont enseignées dans les cursus de nombreuses formations, permettant à de nouveaux acteurs entrants dans le domaine du commerce mondial d'être immédiatement familiers avec ces standards.

### **2.2.1 Définition de l'incoterm**

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms), et sont définis par la Chambre de Commerce Internationale(CCI). Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport. Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison<sup>13</sup>.

### **2.2.2 Rôles des Incoterms**

Les incoterms ont des rôles bien définis, Chacun des 11 incoterms propose principalement <sup>14</sup> :

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

Les 11 incoterms, identifiables par des sigles basés sur la langue anglaise, permettent à tous de savoir de quel contrat il s'agit. Leur usage n'est pas obligatoire (mais vivement recommandé) et ils ne concernent que les transactions internationales.

Les commerçants ont en outre la possibilité, tout en retenant un incoterm précis, d'introduire dans leur contrat une clause apportant des modifications aux obligations initiales.

---

<sup>13</sup> Le petit export, G.LEGRAND, H MARTINI, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris2008, P 6.

<sup>14</sup> Bases du Commerce International, p03

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### 2.2.3 Présentation des onze incoterms

#### 2.2.3.1 L'incoterm d'obligation minimum du vendeur

- **EXW (ex Works ou « à l'usine », lieu convenu)**

La seule obligation du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur. Ce dernier est alors responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à la destination finale. Le transfert du risque et des frais se fait au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur.

#### 2.2.3.2 Les incoterms de la famille des « F », (Free) :

- **FCA (free carrier ou « franco transporteur », lieu convenu)**

Le vendeur délivre la marchandise à un transporteur désigné par l'acheteur à un point convenu. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le transport principal est à la charge de l'acheteur.

Lorsque le moyen de transport est complet (conteneur, camion, wagon), le chargement est à la charge du vendeur ainsi que le dédouanement à l'exportation. Le déchargement à la charge de l'acheteur, à ses frais et risques.

- **FAS (Free Alongside Ship ou « Franco le long du navire », port d'embarquement Convenu)**

L'incoterm pour le transport par bateau suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au port d'embarquement du transporteur désigné par l'acheteur où il la dépose le long du bateau.

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement: cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB (Free On Bord ou « Franco bord », port d'embarquement convenu)**

Le transfert du risque et des frais se fait quand les marchandises ont passé le bastingage du navire. Contrairement au FAS, c'est le vendeur qui doit dédouaner la marchandise. L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### 2.2.3.3 Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage)

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

Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède également au dédouanement à l'exportation et paie le fret maritime jusqu'au port convenu. Le transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

- **CIF (cost, insurance and freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu) :**

Mêmes conditions qu'en CFR avec en plus, l'obligation pour le vendeur de souscrire une assurance maritime contre le risque de pertes ou de dommages aux marchandises pendant leur voyage maritime. Le transfert du risque et des frais se fait comme en FOB ou en CFR, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

- **CPT (Carriage Paid To ou « Port payé jusqu'à... », Lieu de destination convenu)**

Cet incoterm est valable pour tous modes de transport, le vendeur se charge du dédouanement de la marchandise à l'exportation, de la livraison et du chargement au lieu de départ, du transport et de la livraison jusqu'au lieu désigné par l'acheteur.

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur.

Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

- **CIP (Carriage and Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise, jusqu'à », port de destination convenu)**

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours de transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation.

### 2.2.3.4 Les incoterms de la famille des « D », (Delivered)

- **DAT « Delivered at Terminal »**

Cet incoterm remplace le DEQ (« Delivered ex quay »). Il est multimodal, donc valide pour tous les types de transport. Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu.

Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port (Terminal désigne ici tout lieu, couvert ou non, comme un quai, entrepôt ou parc à container) ou au lieu de destination convenu.

- **DDP (delivered duty paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu)**

A l'inverse du terme EXW, à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur, puisque le transfert des coûts et des risques ne s'effectue qu'au moment où les marchandises sont livrées à l'établissement de l'acheteur, les formalités de dédouanement à l'importation ayant été réglées par le vendeur. L'acheteur n'a plus qu'à décharger la marchandise chez lui.

- **DAP « Delivered at Place »**

Cet incoterm remplacera à partir du 1er janvier 2011 les incoterms suivants: DDU, DES, DAF, Il est considéré comme multimodal car valide pour tous les types de transports.

Le vendeur à dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêt pour le déchargement au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

Les formalités à l'export sont effectuées par le vendeur mais par contre celui-ci n'a aucune obligation concernant les formalités douanières à l'importation.

#### **2.2.4 Choix de l'incoterms**

Le choix de l'incoterm résulte de la politique commerciale ou d'approvisionnement du vendeur et de l'acheteur. Les ventes départ prévoient une livraison dans le pays de départ ce qui libère le vendeur des risques attachés à la logistique. Dans les ventes aux conditions « arrivée », le vendeur prend en charge la globalité de l'opération logistique et assure une livraison à destination ce qui l'amène à choisir un incoterm de vente à l'arrivée. Les contractants peuvent choisir d'appliquer des variantes, à définir avec soin.<sup>15</sup>

#### **2.2.5 Le classement des Incoterms**

Les incoterms sont classés en fonction du risque, du mode de transport et de la famille.

---

<sup>15</sup> LEGRAND.G, MARTINI.H, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008, P 7

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### 2.2.5.1 Le classement en fonction du risque

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en <sup>16</sup> :

- « vente au départ », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur.
- « vente à l'arrivée », auquel la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur.

Sur les onze incoterms :

- Huit sont des incoterms de « vente au départ » : (**EXW, FCA, FAS, FOB CFR, CIF, CPT, CIP**).
- trois sont des incoterms de « vente à l'arrivée » : (**DAT, DAP, DDP**).

### 2.2.5.2 Le classement en fonction des modes de transport

La distinction porte sur les incoterms :

**Tableau N° 09:** Classification des incoterms selon les modes de transport.

Famille	Incoterm
Tout mode de transport	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.
Transport maritime ou fluvial	FAS, FOB, CFR, CIF.

**Source :** Source : Corinne Pasco, « *commerce international* », Dunod, 4eme édition, Paris, 2002.P.63.

### 2.2.5.3 Classement par famille

Les incoterms sont répartis en trois familles :

- Famille des « F » : « Free », (Franco).
- Famille des « C » : « Cost or Carriage », (coût ou port).
- Famille des « D » : « Delivered », (rendu).

### 2.2.6 Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms

Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms sont les suivantes :

- Bien connaître la signification des incoterms et leur sigle;
- L'usage des incoterms est facultatif (aucun texte de loi ne les rend obligatoires) ;

---

<sup>16</sup> BELOTTI.J, « le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, p82.

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

- Faire suivre le sigle utilisé du lieu de référence (port, frontière, etc.); information sans laquelle l'incoterm n'a aucune signification. par exemple: FOB doit toujours être suivi du port choisi,
- Tenir compte du mode de transport, car tous les incoterms ne sont pas utilisables pour tous les modes de transport. Par exemple: pour une expédition terrestre, le sigle FOB est irrecevable;
- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.
- Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut.

#### **2.2.7 La réforme des Incoterms 2010 :**

Les nouvelles règles des Incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1er janvier 2011.

Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

- Les termes de DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme DAP (Delivered At Place).
- Le terme DEQ (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered At Terminal).

Quelques modifications touchent par ailleurs les termes FOB, CFR, et CIF, pour lesquels la notion « passage bastingage » a disparu, ainsi que le terme DDP, qui recouvre désormais une nouvelle répartition de certains frais.

### **3 La phase finale de la logistique**

La logistique internationale repose essentiellement sur la gestion des flux de personnes et de marchandises à l'échelle internationale. Pour le cas particulier de la vente à l'international, les différentes opérations auxquelles sont soumises les marchandises au cours de leur acheminement les exposent à de nombreux risques. Les dommages et les pertes peuvent être moindres, mais aussi élevés et entraînent parfois des préjudices immenses sur le plan financier. Afin de se mettre à l'abri d'un tel risque, la solution est d'assurer ses marchandises. Pour de nombreuses législations, il s'agit d'une obligation.

#### **3.1 Assurance à l'international**

Les marchandises acheminées de part et d'autre des frontières dans le cadre des échanges internationaux sont soumises à de nombreux risques particuliers (pertes, vols, casses, mouille ...) A ces derniers s'ajoutent les risques liés aux diverses opérations auxiliaires – manutentions – chargements – déchargements – entreposages intermédiaires.

L'assurance est un contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques et à un objet défini.

L'assurance des marchandises, concerne les marchandises transportées par voie maritime, terrestre, aérienne et fluviale. Ces marchandises transportées peuvent être de différentes natures:

- matières premières (minerais et charbon, hydrocarbures, bois, produits chimiques pulvérulents ou liquides, gaz liquéfié,...) ;
- denrées agro-alimentaires (céréales, viandes, fruits, riz, sucre...) ;
- produits manufacturés et matériels d'équipement ;
- fournitures d'ensembles industriels.

Même si l'assurance du transporteur permet de couvrir certains des risques, les conventions internationales prévoient des limitations des responsabilités de ce dernier. Pour se mettre à l'abri de pertes non remboursables, des risques d'insolvabilité du transporteur et des délais souvent très longs de règlement, l'assurance des marchandises doit toujours être envisagée lors de la négociation du contrat commercial.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

### 3.1.1 Les différents acteurs de l'assurance

Aux intervenants du transport lui-même (le chargeur, le groupeur de marchandises, le transitaire, le courtier de transport, le commissionnaire, en douane, et le transporteur), il faut ajouter les principaux intervenants en assurance transport, soit l'assuré, le courtier, d'assurance, l'expert en sinistres et la compagnie d'assurance<sup>17</sup>.

L'assuré est la personne ou l'entreprise qui souscrit une police en vue d'assurer des marchandises contre des catégories de risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm), ou encore le transitaire.

- Le courtier d'assurance a pour fonction de rapprocher un client potentiel (futur assuré) d'assurance. L'assuré peut mandater un courtier pour rechercher la compagnie d'assurance la plus apte à répondre à ses besoins et pour négocier les conditions et la prime les plus avantageuses pour lui. En principe, le courtier défend les intérêts de l'assuré, puisqu'il en est le mandataire.
- Le courtier d'assurance maritime est un officier public, un peu comme un agent de change, doté de certains privilèges, dont celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime. Soulignons que l'agent d'assurance, travaille pour le compte d'une seule compagnie d'assurance. Il perçoit comme rémunération une commission proportionnelle aux primes qu'il permet à la compagnie d'encaisser.
- L'expert en sinistres a pour rôle de constater, à destination ou en route, les pertes ou les avaries de marchandises. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune, et il informe les parties concernées de son constat. Quand il est question de transport de marchandises par voie maritime, on parle de commissaire d'avarie (ou l'expert répartiteur). L'expert en sinistre et le commissaire d'avarie ont pour responsabilités de :
  - Constater les dommages ;
  - Déterminer la nature de l'avarie, son importance et sa cause ;
  - Préconiser les mesures conservatoires ;
  - Préserver les droits de recours des assureurs contre les tiers responsables ;
  - Prévenir les sinistres.

---

<sup>17</sup> NAJI JAMMAL, Commerce international, 2eme édition, P 393.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

- La compagnie d'assurance est née de l'augmentation des risques qui étaient, à l'origine supportés par des personnes physiques. Cette augmentation a suscité la création de mutuelles ou de compagnies privées de grande taille. Soulignons que les compagnies, si grandes soient-elles, pratiquent couramment entre elles la réassurance, c'est-à-dire qu'elles partagent les risques couverts avec d'autres compagnies, souvent sans en informer l'assuré.

### **3.1.2 L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi**

#### **3.1.2.1 Assurance des marchandises en transport maritime**

L'assurance maritime couvre les dommages suivants : les avaries communes et les avaries particulières<sup>18</sup>.

- **Avarie commune** : dommage volontairement provoqué ou dépense effectuée par le capitaine dans le but de l'équipage, le navire ou une partie de la cargaison.
- **Avarie particulière** : dommage accidentel subi par une partie de la cargaison au cours du transport en mer ou au cours du chargement, du déchargement, de l'arrimage etc.

**Les garanties** : En transport par voie d'eau, les principales garanties auxquelles on doit prêter attention sont les suivants :

- **La garantie tous risques**: Contrairement à son libellé, cette garantie ne protège pas le souscripteur contre tous les risques sont, notamment soumis à des conditions particulières le risque de vol et le chargement des marchandises en pontée.
- **La garantie franche d'avaries particulières sauf (FAP sauf)** : couvre uniquement les avaries communes et les avaries mentionnées au contrat.
- **La garantie franche d'avaries particulières(FAP)** : Couvre uniquement les avaries communes. Elle ne couvre donc pas les avaries particulières.
- **La garantie du risque de guerre et de mines** : Elle permet d'assurer contre les dommages que peuvent être causées par des situations des guerres.

#### **3.1.2.2 Assurance des marchandises en transport aérien**

La garantie couvre tous les risques non exclus et s'inspire des formules « tous risques maritimes». Elle s'étend de domicile à domicile et inclu les transports complémentaires, terrestre ou fluviaux (en cas de portion et trajet par la mer, c'est une assurance maritime qui doit être souscrite). La garantie couvre les avaries particulières, la garantie pour avaries

---

<sup>18</sup> Commerce international, NAJI JAMMAL, 2eme édition, p 412.

## Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international

communes n'existant pas en transport aérien, il est également possible d'étendre la garantie aux risques de guerre. Elle prend effet depuis la remise au transporteur jusqu'à la remise au destinataire, et cesse au plus tard 15 (quinze) jours à compter de l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destinataire.<sup>19</sup>

### **3.1.2.3 Assurance des marchandises en transport terrestre**

Les risques de guerre et assimilés peuvent être couverts par avenant spécial. Une clause additionnelle peut garantir les risques inhérents aux grèves, conflits de travail, dans une police d'abonnement. La garantie prend effet depuis la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison au destinataire et dans la limite de 15 (quinze) jours, depuis la date d'arrivée à destination (garantie magasin à magasin).<sup>20</sup>

## **3.2 Les risques liés à l'exportation**

### **3.2.1 Les risques apparaissant avant la commande**

- **Le risque de prospection**

Risque que l'entreprise dépense des sommes non négligeables pour prospecter (participer à une foire internationale), et que suite à cette prospection, les ventes soient ou nulles ou insuffisantes. Pour limiter ce risque, il faut sélectionner le marché sur lequel on veut travailler. Pour couvrir le risque, il existe un produit d'« assurance prospection ».

### **3.2.2 Les risques apparaissant avant la livraison**

- **Le risque de fabrication**

Il se traduit par l'annulation de la commande par le client. Pour limiter ce risque, on peut se faire verser par le client des acomptes significatifs. Pour le couvrir.

- **Le risque économique**

Il se traduit par une hausse des coûts en cours de fabrication alors que la commande est passée. Une solution possible pour se prémunir de ces coûts est d'introduire des formules de révisions des prix. Ce risque n'est pas couvert.

### **3.2.3 Les risques apparaissant au cours de la livraison**

- **Le risque de transport**

---

<sup>19</sup> Commerce international, NAJI JAMMAL, 2eme édition, p 417.

<sup>20</sup> Idem, p417

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

Il se traduit par des pertes, des vols ou de l'avarie de marchandises. Pour limiter ce risque, il faut être attentif aux choix de l'emballage et du mode de transport. L'assureur «normal » de l'entreprise ou l'assureur du transporteur s'occupent de couvrir ce risque.

#### **3.2.4 Les risques apparaissant après la livraison**

Il existe divers risques qui peuvent survenir après la livraison :<sup>21</sup>

- **Le risque de change**

Il se traduit par une baisse de la devise de paiement et de la marge bénéficiaire. On limite ce risque en exigeant un paiement comptant, sans délai. Pour le couvrir, il existe des techniques bancaires (vente de devises à terme, avance en devises).

- **Le risque commercial**

Il se manifeste par l'insolvabilité du client qui ne paye pas la marchandise. Ce risque est plus fort en commerce international du fait de l'éloignement géographique, car il est long et coûteux de mettre en œuvre des procédures juridiques et faire valoir des droits, il est difficile d'obtenir des renseignements commerciaux sur les futurs clients. On limite ce risque en étudiant, quand c'est possible, la solvabilité du client. On le couvre grâce au crédit-documentaire.

- **Le risque politique**

On y trouve le risque de catastrophe, le risque de guerre et le risque de non-transfert. Ce risque se traduit par l'impossibilité de recouvrement de la créance. On limite ce risque en consultant les banques, Il peut se couvrir par le crédit-documentaire irrévocable et confirmé.

- **Le risque de crédit**

C'est le risque de non-paiement de la créance à l'exportateur, qu'il soit commercial ou politique.

#### **3.3 Les opérations douanières**

Les objectifs généraux de la douane sont de faire respecter la réglementation relative aux mouvements de marchandises et de capitaux à l'entrée et à la sortie du territoire national, mais aussi de rechercher et sanctionner les infractions à cette réglementation.

---

<sup>21</sup> KARL MIVILLE-DE CHAENE, le commerce international, par contact monde, P 139.

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

La douane met en œuvre des mesures tarifaires, et en particulier le tarif extérieur commun. Elle contrôle également le respect des normes techniques, sanitaires et élabore des statistiques du commerce extérieur.

La douane assure d'autre part un rôle d'information auprès des entreprises (formalités à accomplir, droits et taxes applicables à l'importation, etc...).

#### **3.3.1 Les principaux éléments de la déclaration en douane**

Toute marchandise placée dans le circuit international a un statut douanier, sorte de carte d'identité, qui résulte de la combinaison de trois éléments : l'espèce tarifaire, l'origine et la valeur en douane. Ces trois données doivent être connues avant toute opération d'exportation ou d'importation.

Lors de la déclaration, le déclarant doit fournir un certain nombre de documents administratifs comme : la facture commerciale, les titres de transport et d'autres documents tels que les licences d'importation, les certificats d'origine,...

La déclaration n'est pas requise dans les cas suivants<sup>22</sup>

- Le transport par les voyageurs de marchandise sans caractère commercial.
- Les biens personnels exportés ou importés par des particuliers.

#### **3.3.2 L'espace tarifaire**

L'espèce tarifaire « correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes. C'est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés »<sup>23</sup>. C'est le libellé sous lequel figure la marchandise dans le tarif douanier commun (TDC) et auquel correspond un numéro de nom en colature. La détermination de l'espèce tarifaire est indispensable pour la fixation des droits de douane, ainsi que pour le contrôle du commerce extérieur.

#### **3.3.3 L'origine :**

L'origine des produits est une donnée essentielle de la stratégie douanière. Au vu de cette information qui est nécessaire au traitement différencié de la marchandise, l'importateur peut

---

<sup>22</sup> TEULE-MARTIN Catherine « La Douane, instrument de la stratégie internationale », ECONOMICA, Paris, 1995, p7.

<sup>23</sup> Idem, P7.

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

bénéficier des régimes tarifaires préférentiels résultants d'accords d'association ou de Libre-échange ou, au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur.

L'origine permet donc de déterminer<sup>24</sup>:

- Les taux de droits applicables à l'importation ;
- Les statistiques du commerce extérieur établies en fonction des critères géographiques ;
- L'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politiques commerciales ;
- Notion commune d'origine.

L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe ; Or celle-ci évolue tout au long du circuit international de produit. C'est donc une notion qui n'est pas toujours facile à déterminer.

#### **3.3.4 La valeur en douane**

Sur toute déclaration en douane figure la valeur de la marchandise. La valeur en douane est l'un des éléments clés pour l'application des mesures douanières et, notamment, pour l'opération de taxation.

#### **3.3.5 Les procédures de dédouanement**

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement. Le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier assigné aux marchandises.

On distingue généralement deux procédures : la procédure de droit commun et les procédures simplifiées.

##### **3.3.5.1 La procédure de droit commun**

Cette procédure prévoit des délais de dédouanement très courts et l'utilisation du document administratif unique DAU. Elle peut être soit manuelle soit informatisée. Le déclarant doit fournir également un certain nombre de documents d'accompagnement qui sont<sup>25</sup> :

- La facture commerciale contenant toutes les informations essentielles figurant dans la déclaration et définissant la nature du lieu contractuel entre acheteur et vendeur ;

---

<sup>24</sup> LEGRAND.G, MARTINI.H, « Gestion des opérations Import-export », DUNOD, Paris, 2008, p64.

<sup>25</sup> LEGRAND.G, MARTINI.H, « Gestion des opérations Import-export », DUNOD, Paris, 2008, p78.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

- Les titres de transport tels que : connaissement maritime, lettre de transport aérien et feuille de route ;
- La liste de colisage permettant la vérification des marchandises par le destinataire, le transporteur ou la douane ;
- D'autres documents peuvent se révéler nécessaires comme : licence d'importation ou d'exportation, certificats d'origine, certificats de circulation ;

### **3.3.5.2 Les procédures simplifiées**

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais.

## **3.4 Les moyens de paiement à l'international**

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

### **3.4.1 Les instruments de paiement**

#### **3.4.1.1 Le chèque :**

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de paiement à vue, en faveur d'un bénéficiaire. Ce moyen de paiement peut être utilisé tant à l'importation qu'à l'exportation, libellé en monnaie nationale ou en devises étrangères. Peu coûteux et très répandu dans le monde, le chèque se caractérise par de nombreux inconvénients.

- **Avantage**

- Facilité d'utilisation ;
- Commissions faibles sur les chèques de montant élevé.

- **Inconvénients**

- Émission à l'initiative de l'acheteur ;
- Temps d'encaissement parfois très long ;
- Frais d'encaissement variables selon le circuit bancaire ;
- Coût élevé pour les chèques de faibles montants ;
- Risque de change si le chèque est établi en devises ;
- Risque de non-paiement;
- Recours juridique parfois long et difficile.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **3.4.1.2 L'effet de commerce : lettre de change ou traite**

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

- **Avantage**

- L'effet est émis à l'initiative du vendeur (le créancier) ;
- Il matérialise une créance qui peut, dans certains cas, être mobilisée (escomptée) auprès d'une banque ;
- Il détermine précisément la date d'échéance ;
- Cadre juridique fort : la convention de Genève 1930.

- **Inconvénients**

- La lettre de change ne supprime pas les risques d'impayé, de perte et de vol ;
- Elle est soumise à l'initiative de l'acheteur ;
- Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire utilisé ;
- Risque de change pendant le délai technique d'encaissement si le montant est libellé en devises.

### **3.4.1.3 Le virement**

C'est l'instrument de règlement le plus utilisé. Le débiteur (l'acheteur importateur) donne l'ordre à son banquier de payer son créancier (l'exportateur) par virement. Il s'agit d'un moyen peu coûteux, très rapide grâce au télex ou au système SWIFT (Society for World wide Interbank Financial Telecommunications), sûr et rendant l'impayé impossible si le virement est effectué avant toute expédition. Dans le cas contraire, le virement SWIFT ne constitue pas une garantie de paiement pour le vendeur. Le bénéficiaire du virement disposera toujours d'un acquit SWIFT qui prouve la réalisation du transfert. Les conditions de vente de l'exportateur pourraient indiquer : payable par virement SWIFT à 30 jours date de facture ou date de document de transport. Le virement sans le recours à une assurance-crédit ou une garantie bancaire ne garantit pas le paiement à échéance.

- **Avantage**

- Très rapide et sûr sur le plan technique ;
- Peu onéreux ;

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

- Pas de risque d'impayé si le virement est fait avant expédition.
- **Inconvénients**
- Émission à l'initiative de l'acheteur ;
- Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire utilisé ;
- Risque de change si le virement est libellé en devises.

### **3.4.2 Les techniques de paiement**

#### **3.4.2.1 L'encaissement simple**

Cette technique de paiement est à l'initiative de l'acheteur. Elle a l'avantage d'être peu coûteuse et simple d'utilisation, par contre elle n'apporte aucune garantie de paiement. A utiliser donc prudemment avec des partenaires sûrs et pour des échanges avec des pays sans risque.

#### **3.4.2.2 Le contre remboursement**

Dans ce cas, c'est le transporteur qui sert d'intermédiaire financier et assure l'encaissement du prix et son rapatriement. Cependant, l'exportateur doit être sûr que l'acheteur acceptera la marchandise et là encore, il n'a pas de garantie sur la solvabilité du client au moment de la livraison.

#### **3.4.2.3 L'encaissement documentaire**

L'encaissement documentaire répond aux besoins essentiels des deux parties:

- l'acheteur souhaite recevoir dans les qualités, les quantités et les délais prescrits la marchandise commandée ;
- le vendeur souhaite avoir la garantie d'être payé.

Ces techniques bancaires sont chacune soumises à une codification unique établie par la Chambre de Commerce Internationale (ICC) et reconnue par les différents pays :

##### **3.4.2.3.1 Le crédit documentaire**

Selon «GHISLAINE.L et HEBERT.M ,2008» on peut définir le crédit documentaire comme suit : « Le crédit documentaire est un engagement irrévocable, limité dans le temps, pris par une banque (banque émettrice) agissant sur les instructions de l'importateur (donneur d'ordre) ou pour son propre compte de payer un bénéficiaire (l'exportateur) contre remise de documents justifiant l'expédition de la marchandise »<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> GHISLAINE.L et HEBERT.M, (Commerce international) ,2eme Ed DUNOD, Paris, 2008, p.149.

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **3.4.2.3.1.1 Les intervenants**

On peut noter le mécanisme inversé entre l'export et l'import :

- Donneur d'ordre : C'est l'acheteur qui a négocié un contrat commercial avec un fournisseur étranger. Il donne à sa banque des instructions d'ouverture du crédit documentaire en faveur de son fournisseur, où il précise, entre autres, les documents qu'il désire et le mode de règlement ;
- Banque émettrice : C'est la banque de l'acheteur qui, après avoir reçu des instructions de son client, émet le crédit documentaire, c'est-à-dire procède à son ouverture ;
- Banque Notificatrice : C'est la banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur. Elle va notifier au vendeur l'ouverture du crédit documentaire en sa faveur. Cette banque n'est pas forcément la banque habituelle du vendeur. La banque notificatrice peut être invitée à confirmer le crédit documentaire. On parle alors de banque confirmante ;
- Banque confirmante : Cette banque ajoute sa confirmation à un crédit conformément à l'autorisation ou à la demande de la banque émettrice. Dans un crédit documentaire confirmé, la banque confirmante (généralement située dans le pays du vendeur) donne un engagement indépendant à payer si : Les documents requis sont présentés conformes et les termes et conditions du crédit sont respectés.

### **3.4.2.3.1.2 Avantages et inconvénients du crédit documentaire**

- **Avantage**
  - Garanties et moyens de paiement ;
  - Contrôle de la conformité apparente des prestations documentaires ;
  - Seule la fraude permet l'opposabilité au paiement.
- **Inconvénients**
  - Formalisme dans la vérification des documents (plus de 75 % des remises de documents en banque présentent des irrégularités minimales) ;
  - Durée trop longue dans la circulation des documents originaux pour les expéditions en aérien ou les trajets maritimes courts ;
  - Coût assez élevé surtout pour les crédits de faible montant ;
  - Mauvaise couverture du risque d'interruption de marché (risque de fabrication).

## **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

### **3.4.2.3.2 La remise documentaire**

La remise documentaire peut être définie comme «une procédure de recouvrement dans laquelle une banque a reçu un mandat de la part de l'exportateur (le vendeur) d'encaisser une somme due par un acheteur contre remise des documents »<sup>27</sup>.

#### **3.4.2.3.2.1 Les intervenants**

Cette technique fait intervenir généralement quatre parties :

- Donneur d'ordre : le vendeur exportateur qui donne mandat à sa banque ;
- Banque remettante : la banque du vendeur à qui l'opération a été confiée par le vendeur;
- Banque présentatrice C'est la banque à l'étranger chargée de l'encaissement. Il peut s'agir de la banque correspondante de la banque remettante. Cette banque effectue la présentation des documents à l'acheteur et reçoit son règlement.
- Bénéficiaire Destinataire des documents qui devra s'acquitter du montant du contrat pour lever les documents.

#### **3.4.2.3.2.2 Les types de la remise documentaire**

On distingue deux types de remise documentaires<sup>28</sup> :

- **La remise documentaire contre paiement**

La remise D/P signifie document contre paiement (la banque présentatrice ne remet les documents que contre le paiement de la somme due) ;

- **La remise documentaire contre acceptation**

La remise D/A signifie le document contre acceptation. Dans ce cas, la banque présentatrice ne donne les documents à l'acheteur que contre l'acceptation, par ce dernier, d'une ou plusieurs traites payables à une échéance ultérieure.

#### **3.4.2.3.2.3 Avantages et inconvénients de la remise documentaire**

Il existe des avantages et inconvénient pour la remise documentaire<sup>29</sup> :

- **Avantage**

- Simplicité des formalités.
- Fonctionne à l'initiative du vendeur

---

<sup>27</sup> Pasco .C, « «expresse commerce international », 6eme Ed, Paris, 2006, p.116.

<sup>28</sup> LOTH.D : « L'essentiel des techniques du commerce international », édition PUBLIBOOK, Paris, 2009, P 101

<sup>29</sup> C.PASCO, expresse commerce international, 6eme Ed, Paris, 2006, p.116.

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

- Moyen de paiement peu coûteux.
- **Inconvénients**
- Sécurité limitée : l'acheteur ne peut pas lever les documents et négocier une baisse des prix.
- Les traites peuvent ne pas être honorées à échéance.

#### **3.4.2.3.3 La lettre de crédit stand-by (SLBC)**

Il s'agit d'un engagement irrévocable de l'émetteur d'indemniser un bénéficiaire en cas de défaillance d'un donneur d'ordre. En tant que garantie de paiement d'une opération commerciale, c'est un engagement de paiement irrévocable mais conditionnel donné par la banque de l'acheteur (le donneur d'ordre) en faveur du fournisseur (le bénéficiaire) de payer si l'acheteur a fait défaut à ses obligations de paiement.

##### **3.4.2.3.3.1 Les avantages et inconvénients de la SLBC**

- **Avantage**
- Elle est simple : elle garantit le vendeur pour autant qu'il respecte ses propres engagements, et crédibilise l'acheteur ;
- Elle est souple : le vendeur transmet directement à l'acheteur les documents requis et l'acheteur reste maître de ses règlements, dans les limites fixées au contrat commercial, qui peuvent être effectués par transferts, les documents étant reçus directement par l'importateur, il en résulte un gain de temps pour les formalités de dédouanement ;
- Elle est peu coûteuse : le donneur d'ordre ne paie que les frais d'émission et une commission de risque pendant la durée de vie de la SLBC. Le vendeur, si la SLBC doit être confirmée, ne paiera qu'une commission de confirmation dont le taux est fonction du risque «pays » et de la qualité de la banque émettrice ;
- C'est une garantie qui, n'ayant pas pour vocation d'être appelée, permet de couvrir des expéditions successives si les termes de paiement le permettent ;
- En cas de défaut de paiement, la SLBC est mise en jeu par la production de documents prévus lors de son ouverture (copie de facture impayée, document de transport, etc.) ;
- **Inconvénient**
- Cette solution n'est envisageable qu'avec des partenaires étrangers connus avec qui un climat de confiance réciproque s'est installé. La SLBC est davantage utilisée pour couvrir un courant d'affaires récurrent.

### **Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international**

#### **Conclusion**

Le transport est un élément essentiel à considérer dans toute démarche d'internationalisation et un intervenant essentiel de la chaîne logistique. Le transport international de marchandises occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les pays. Il contribue à l'accélération des relations commerciales. Il met en œuvre un très grand nombre de participants qui interviennent, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Il fait appel à des techniques et technologies de plus en plus performantes.

Grâce à l'Assurance marchandises, il est possible d'assurer pratiquement toutes les marchandises transportées au niveau international. Cette formule d'assurance sert à protéger les intérêts des propriétaires des marchandises, par le remboursement des dommages et pertes survenues, par hasard ou par accident, et concernant la marchandise transportée.

# **Conclusion**

## **Générale**

## Conclusion générale

Les opérations de commerce extérieur constituent une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux financiers et les flux documentaires, mais sa réussite est indexée à la fiabilité des différents maillons de cette chaîne.

La logistique est une formule essentielle et primordial pour les entreprises, La maîtrise de la logistique constitue un avantage concurrentiel pour une entreprise et même pour un pays, dans la mesure où sa maîtrise est source de réduction des coûts. Une bonne coordination entre les éléments d'une chaîne logistique (*clients, intermédiaires, fournisseurs...*) permet d'obtenir les produits en bonne état, au bon moment en bonne quantité même si les clients se situent dans des endroits loin voir même difficile d'accès.

Le transport est un élément essentiel dans la chaîne logistique, il permet d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur, et toutes les marchandises qui entrent sur le territoire douanier doivent être présentées à un bureau de douane pour subir les différents contrôles. La procédure de dédouanement des marchandises a une grande importance dans toutes les opérations pour empêcher et éviter d'importer des marchandises non autorisées.

Qu'elle soit internationale ou locale, la logistique s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coûts et de qualité de service dans les délais requis.

La logistique internationale se différencie de la logistique locale, par le fait qu'elle intègre de nouvelles dimensions plus complexes et contraignantes imposées par la distance, qui sépare l'entreprise de ses clients et les difficultés qui en résultent d'une part, mais également par le fait que l'exportation fait intervenir deux pays différents, donc, deux cultures différentes, deux administrations différentes, ce qui soulève également des difficultés liées au passage frontalier des marchandises, supposant une bonne connaissance en matière de douane et de ses différents régimes.

Par ailleurs, un choix rigoureux des moyens et techniques appropriés aux spécificités du marché international est impératif.

Les incoterms codifient les pratiques du commerce international et permettent à des opérateurs appartenant à des systèmes économiques et juridiques différents de pratiquer le commerce.

## **Conclusion générale**

Afin que l'entreprise puisse réussir sa démarche d'exportation, elle doit connaître et maîtriser la logistique. Elle s'assure d'exécuter les commandes des clients afin de les satisfaire dans les meilleures conditions de coût et de qualité de service dans les délais requise.

Au terme de notre travail, nous avons constaté que la logistique est très importante pour le bon fonctionnement du commerce international et qu'une structure logistique est tout simplement indispensable pour une entreprise.

**Références**

**Bibliographiques**

# Bibliographies

## Les ouvrages :

1. BARTHELEMY J., "The seven deadly sins of outsourcing", Academy of Management Executive, 2003.
2. CHEVALIER (*Denis*) et DUPHIL (*François*), transporté à l'international.
3. DONALD DAILLY Moise: *la logistique et transport international de marchandises*,
4. DORNIER P. et FENDER M., "La Logistique Globale", Paris : Editions d'Organisation, 2001.
5. François.D et DENIS.C : « transporter à l'international », 4eme édition, 2009.
6. JOËL Sohier, « *la logistique* », Vuibert, 2eme édition, paris, 2002.
7. LEGRAND.G, MARTINI.H, logistique contrats risques financements, édition DUNOD, paris 2008.
8. Logistique production-distribution-soutien, d'YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 5eme édition, édition DUNOD, année 2008.
9. Logistique et supply chain management, Pierre Médan ET Anne Gratacap, Paris, 2008.
10. Logistique production-distribution-soutien, d'YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 5eme édition, édition DUNOD, année 2008.
11. MEDAN Pierre, GRATACAP Anne : logistique et supply chain management : intégration, collaboration et risque dans la chaine logistique globale, édition DUNOD, PARIS, 2008.
12. MORANA : de la logistique au supplychain management (SCM) : vers une intégration des processus, édition-theque, Paris, 2003, P4.
13. NAJI JAMMAL, Commerce international, 2eme édition.
14. Pierre MEDAN et Anne GRATACAP, « Logistique et supply chaine management », DUNOD, Paris, 2008.
15. PIMOR Yves, FENDER Michel : *logistique : production, distribution, soutien*. 5eédition, DUNOD, paris 2005.
16. PRESTON D. et BROHMAN K., "Outsourcing opportunities for data warehousing business usage", Logistics Information Management, Bradford, 15 (3): 204- 211, 2002.
17. WILLIAMSON, "The economic institutions of capitalism", Free Press, New York, 1985.

## **Les mémoires et thèses**

- 1.** Jabir Arif, thèse en vue d'obtention du doctorat de l'université de Sidi Mohamed Ben Abdellah sur L'externalisation des activités logistiques, vers la mise au point d'un outil d'aide à la décision, année 2016.
- 2.** Wolf Daniel de, licence SESA 3 université de littorale côte d'opale, introduction à la logistique, 2006.
- 3.** ZEROUK MOULOUA, Thèse sur l'ordonnancement coopératif pour les chaines logistique, école doctorale IAEM lorraine, année 2007.

# Tables des matières

# Tables des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Sommaire	
Liste des abréviations	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Introduction générale.....	01
<b>Chapitre I : Cadrage conceptuel de la logistique.....</b>	<b>04</b>
Section 1 :Les principales notions de la logistique.....	4
1.1 L'origine et l'évolution de la logistique .....	4
1.2. La logistique .....	6
1.2.1. Définition.....	6
1.2.2. Différents types de la logistique .....	8
1.2.2.1. La logistique des biens et services .....	8
1.2.2.2. La logistique des transports.....	10
1.2.2.3. La logistique de soutien.....	11
1.2.3. Les objectifs de la fonction logistique.....	11
1.2.4. Les enjeux de la logistique.....	12
1.2.5. Coûts et avantages de la logistique .....	13
1.2.6. L'avenir de la logistique .....	14
1.2.6.1. Développement des approches par supply chain.....	14
1.2.6.2. Développement du commerce international et de l'internationalisation des logistiques .....	15
1.2.6.3. Passage d'espaces régionaux de distribution de biens à un monde international de prestations de service avec de nouvelles logistiques appropriées .....	15
Section 2 :L'externalisation de la fonction logistique .....	16
2.1.Les principales définitions de l'externalisation.....	16
2.2.Les raisons de l'externalisation.....	17
2.3.Les activités concernées par l'externalisation .....	17
2.4.Externalisation stratégique cas de la logistique :.....	18
2.5.Les acteurs de l'externalisation logistique : .....	20
2.5.1.Les clients : .....	20
2.5.2.Les prestataires logistiques : .....	20
2.5.2.1.Logistique de premier niveau ou 1PL (un seul partenaire logistique) .....	20

2.5.2.2. Logistique à deux niveaux ou 2PL (donneur d'ordre et prestataire logistique)	21
2.5.2.3. Logistique à trois niveaux ou 3PL et LLP (donneur d'ordre, prestataire logistique garant des exécutants)	21
2.5.2.4. Les 4PL (4ème Partie Logistique) : consultants en analyse de flux physiques et pilotes optimisateurs de la Supply Chain	22
2.5.2.5. Les 5PL : intégrateurs de logiciels d'exécution	23
2.6. Les principaux risques liés à l'externalisation logistique :	24
2.6.1. Le risque de perte de contrôle	25
2.6.2. Difficultés dans la gestion des ressources humaines	25
2.6.3. Problème de coût	25
Section3 : Les fondements théoriques de l'externalisation logistique ..	28
3.1. La théorie de l'agence :	28
3.2. La théorie des coûts de transaction	29
3.2.1. La spécificité des actifs	29
3.2.2. L'incertitude	30
3.2.3. La fréquence	31
3.3. La théorie de la ressource et compétence	31
Chapitre II : De la logistique a la supply chain	32
Section 1:Les échanges commerciaux internationaux	33
1.1.Développement des échanges commerciaux	33
1.1.1. Le développement des échanges commerciaux internationaux	33
1.1.2. Développement des échanges commerciaux en Algérie	34
1.2. L'échange international	35
1.3. L'importance des échanges commerciaux	36
1.4. La globalisation des marchés et la diversification des sources d'approvisionnement	37
1.5. La nouvelle logique des échanges internationaux	37
Section2 :Les notions théoriques de la supply chain.	39
2.1. L'évolution de la chaine logistique	39
2.2. Définition de la chaine logistique	40
2.3. La structure de la chaine logistique	41
2.3.1. Des chaines logistiques convergentes	42
2.3.2. Des chaînes logistiques divergentes	42
2.3.3. Des chaînes mixtes « ni convergentes ni divergentes »	42
2.4. Les flux d'une chaîne logistique	42
2.4.1. Les flux informationnels	43
2.4.2. Les flux physiques	43

2.4.3. Les flux financiers .....	44
2.5. Fonctions de la chaine logistique .....	44
2.5.1. L’approvisionnement.....	44
2.5.2. La production :.....	44
2.5.3. Le stockage.....	45
2.5.4. Distribution et transports.....	45
2.5.5. La vente.....	45
2.6. Les processus de prise de décision dans la chaine logistique .....	46
2.6.1. Les décisions stratégiques.....	46
2.6.2. Les décisions tactiques .....	47
2.6.3. Les décisions opérationnelles .....	48
2.7. La maîtrise de la supply chain : .....	49
2.8. Les enjeux de la chaine logistique .....	50
2.8.1. Les prix / les coûts .....	50
2.8.2. La flexibilité.....	50
2.8.3. La qualité des produits .....	50
2.8.4. Le niveau de service .....	51
2.8.5. Le délai .....	51
2.8.6. Les risque .....	51
2.8.7. Potentiel de progrès .....	51
<b>Section 3 :Les différents intervenants et leurs rôles dans la supply chain.....</b>	<b>53</b>
3.1. Les intervenants à caractère financiers .....	53
3.1.1. Les Banque.....	53
3.1.2. Les assurances .....	53
3.2. Les intervenants à caractère administratif : .....	53
3.2.1. La douane.....	53
3.2.2. Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.....	54
3.4. Les autres intervenants .....	54
3.3.1. Le transitaire .....	54
3.3.2. Le consignataire .....	55
3.3.3. L’acconier .....	55
3.3.4. Le transporteur .....	56
3.3.5. Le courtier maritime.....	56
3.3.6. Le commissaire d’avaries .....	57
3.3.7. Le mandataire .....	57
<b>Chapitre III : La logistique liée au transport et au commerce international.....</b>	<b>58</b>

<b>Section 1 :Le transport et la logistique.....</b>	<b>59</b>
<b>1.1.Le choix du mode de transport.....</b>	<b>59</b>
1.1.1. Premier point : Connaître ses propres besoins .....	59
1.1.2. Deuxièmes point: Connaître les besoins et les capacités du client.....	59
1.1.3. Troisième point : Évaluer les différents transporteurs .....	59
1.1.4. Quatrième point : Obtenir le meilleur prix .....	60
<b>1.2. Modes, organisations et contrats de transport à l'international .....</b>	<b>60</b>
1.2.1. Le transport aérien .....	60
1.2.1.1. L'organisation.....	61
1.2.1.2. La tarification .....	61
1.2.1.3. Le contrat de transport aérien : .....	62
1.2.2. Le transport maritime .....	62
1.2.2.1. L'organisation.....	63
1.2.2.2. La tarification .....	63
1.2.2.3. Le contrat de transport maritime .....	63
1.2.3. Le transport routier .....	64
1.2.3.1. L'organisation.....	64
1.2.3.2. La tarification .....	65
1.2.3.3. Le contrat de transport.....	65
1.2.4. Le transport ferroviaire.....	65
1.2.4.1. L'organisation.....	65
1.2.4.2. La tarification .....	66
1.2.4.3. Le contrat de transport.....	66
1.2.5. Le transport fluvial .....	66
1.2.6. Les avantages et les inconvénients des modes de transport .....	66
1.2.7. La mise en œuvre des opérations de transport : .....	68
<b>1.3. Les préparations de l'expédition des marchandises : les contenants.....</b>	<b>70</b>
1.3.1. Les palettes.....	70
1.3.2. Les conteneurs .....	71
<b>1.4. Le transport intermodal ou multimodal.....</b>	<b>71</b>
<b>Section 2 :Les conventions internationales du transport et les incoterms. ....</b>	<b>73</b>
<b>2.1. Les conventions internationales du transport.....</b>	<b>73</b>
2.1.1. Convention concernant le transport maritime.....	73
2.1.1.1. La convention internationale de Bruxelles (24 août 1924) .....	73
2.1.1.2. Les règles de Hambourg (Hambourg Rules) .....	73
2.1.2. Convention concernant le transport aérien .....	73
2.1.2.1. La Convention de Varsovie : .....	73
2.1.2.2. La Convention de Montréal.....	73
2.1.3. Convention concernant le transport routier.....	74
2.1.3.1. Convention CMR : .....	74
2.1.3.2. Convention TIR :.....	74
<b>2.2. Les incoterms .....</b>	<b>75</b>
2.2.1. Définition de l'incoterm.....	75

2.2.2. Rôles des Incoterms .....	75
2.2.3. Présentation des onze incoterms .....	76
2.2.3.1. L'incoterm d'obligation minimum du vendeur .....	76
2.2.3.2. Les incoterms de la famille des « F », (Free) : .....	76
2.2.3.3. Les incoterms de la famille des « C », (Cost or Carriage) .....	77
2.2.3.4. Les incoterms de la famille des « D », (Delivered).....	78
2.2.4. Choix de l'incoterms .....	79
2.2.5. Le classement des Incoterms .....	79
2.2.5.1. Le classement en fonction du risque .....	79
2.2.5.2. Le classement en fonction des modes de transport .....	79
2.2.5.3. Classement par famille.....	80
2.2.6. Les précautions à prendre dans l'utilisation des incoterms.....	80
2.2.7. La réforme des Incoterms 2010 : .....	80
<b>Section3 :La phase finale de la logistique.....</b>	<b>81</b>
3.1. Assurance à l'international.....	81
3.1.1. Les différents acteurs de l'assurance .....	82
3.1.2. L'assurance adaptée aux risques du mode de transport choisi .....	83
3.1.2.1. Assurance des marchandises en transport maritime .....	83
3.1.2.2. Assurance des marchandises en transport aérien .....	84
3.1.2.3. Assurance des marchandises en transport terrestre .....	84
3.2. Les risques liés à l'exportation .....	84
3.2.1. Les risques apparaissant avant la commande .....	84
3.2.2. Les risques apparaissant avant la livraison .....	84
3.2.3. Les risques apparaissant au cours de la livraison.....	85
3.2.4. Les risques apparaissant après la livraison .....	85
3.3. Les opérations douanières.....	86
3.3.1. Les principaux éléments de la déclaration en douane .....	86
3.3.2. L'espace tarifaire .....	86
3.3.3. L'origine : .....	87
3.3.4. La valeur en douane.....	87
3.3.5. Les procédures de dédouanement .....	87
3.3.5.1. La procédure de droit commun .....	88
3.3.5.2. Les procédures simplifiées .....	88
3.4. Les moyens de paiement à l'international.....	88
3.4.1. Les instruments de paiement .....	88
3.4.1.1. Le chèque :.....	88

3.4.1.2. L'effet de commerce : lettre de change ou traite .....	89
3.4.1.3. Le virement.....	90
3.4.2. Les techniques de paiement .....	90
3.4.2.1. L'encaissement simple.....	90
3.4.2.2. Le contre remboursement.....	90
3.4.2.3. L'encaissement documentaire .....	91
3.4.2.3.1. Le crédit documentaire.....	91
3.4.2.3.1.1. Les intervenants.....	91
3.4.2.3.1.2. Avantages et inconvénients du crédit documentaire .....	92
3.4.2.3.2. La remise documentaire .....	92
3.4.2.3.2.1. Les intervenants.....	92
3.4.2.3.2.2. Les types de la remise documentaire .....	93
3.4.2.3.2.3. Avantages et inconvénients de la remise documentaire .....	93
3.4.2.3.3. La lettre de crédit stand-by (SLBC).....	93
3.4.2.3.3.1. Les avantages et inconvénients de la SLBC .....	94
Conclusion général.....	95

Référence bibliographique

Table des matières

Résumé

## Résumé

La logistique comprend l'ensemble des activités destinées à assurer la bonne coordination entre la demande et l'offre. Elle gère les flux de produits, les flux financier et les flux d'informations relatifs à une activité.

La logistique internationale doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et avec le coût le plus compétitif. Pour ce faire, la logistique doit donc couvrir des actions qui vont de l'achat (*gestion des fournisseurs*), en passant par l'entreposage (*gestion de stock et d'entrepôt*), jusqu' au transport de distribution finale (*livraison*).

**Mot clés : Logistique ; logistique international ; le transport international ; supply chain ; commerce international.**

## ملخص

تشمل اللوجستيات جميع الأنشطة التي تهدف إلى ضمان التنسيق المناسب بين الطلب والعرض. يدير تدفقات المنتجات والتدفقات المالية وتدفقات المعلومات المتعلقة بنشاط ما.

يجب أن تنسق اللوجستيات الدولية جميع العمليات التنظيمية والإدارية والتنظيمية لضمان تسليم المنتج أو الخدمة أو إتاحتها للمستلم المناسب، في أقرب وقت ممكن، بالكمية المناسبة وبأكثر تكلفة تنافسية. للقيام بذلك، يجب أن تغطي الخدمات اللوجستية الإجراءات (التي تتراوح من الشراء (إدارة الموردين)، من خلال التخزين (إدارة المخزون والمخازن)، إلى نقل التوزيع النهائي (التسليم).

**الكلمات الرئيسية:** اللوجستية؛ الخدمات اللوجستية الدولية؛ النقل الدولي؛ الموردين؛ تجارة دولي.

## Abstract

Logistics includes all activities intended to ensure proper coordination between demand and supply. It manages the flow of products, the financial flows, the flow of information relating to an activity.

International logistics must coordinate all organizational, administrative and management processes to ensure that a product or service will be delivered or made available to the right recipient, as soon as possible, in the right quantity and at the most competitive cost. To do this, logistics must therefore cover actions ranging from purchasing (supplier management), through warehousing (stock and warehouse management), to final distribution transport (delivery)

**Keywords:** Logistics ; international logistics ; transport international ;supply chain ; international trade.