



جامعة بجاية
Tasdawit n'Bgayet
Université de Béjaïa

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème

**Choix d'une solution de transport au sein d'une entreprise :
Cas de CEVITAL**

Réalisé par :

HATRI LAMINE

MOUSSAOUI ABDELHALIM

Encadreur :

Mm HALOUANE.S

Promotion 2019-2020

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Glossaire

Liste des abréviations

Liste des figures

Introduction générales.....01

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Section 01 : Généralités sur la logistique.....04

Section02 : International Commercial Terms : Les Incoterms.....11

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Section01 : Evolution du commerce international.....19

Section 02 : Développement du transport international.....27

Section 03 : Rôle de la douane dans le commerce international.....38

Conclusion générale.....45

Bibliographie

Tables des matières

Remerciements

Suite à l'élaboration de ce modeste travail, et avant toute chose nous tenons à remercier le bon Dieu de nous avoir donné le courage, la volonté ainsi que la patience pour mener ce travail jusqu'à sa fin.

Nous souhaitent exprimer notre profonde gratitude à notre promotrice Mme HALOUANE, Merci d'avoir fait preuve de patience et de gentillesse, merci de nous avoir épaulé et guidé tout au long de ce travail.

Nous tenons à remercier d'avance les membres du jury d'avoir fait l'honneur d'évaluer ce mémoire.

Enfin nous saisis cette opportunité en vue de remercier vivement et cordialement toutes personnes qui nous a prêté main-forte à la réalisation de se travail et à sa réussite.

Dédicaces

Je dédie ce travail

A la source de la tendresse, et de l'amour, à celle qui a su être toujours à mes côtés dans la joie et la peine, à la merveilleuse des mamans, à celle que j'aime et j'adore, ma maman, que Dieu te garde pour nous.

A mes chers frères et sœurs : Safia, Mouna, Nabila, Samir.

A tous les membres de ma famille, Et à toute la famille MOUSSAOUI

A mes amis qui me sont chers : Zaky , Yanis, Nassim , Rabah , et a mon binôme lamine

A tous ceux qui m'ont encouragé.

AbdelHalim

DEDICACES

Je tiens sincèrement à dédier ce modeste travail à mes très chères parents « maman et papa » à qui je dois ce que je suis aujourd'hui qui m'ont donnée amour, affection, courage confiance et assurance, qui m'ont élevé, formé, encouragé, soutenu, et supporté durant toute ma vie.

« Maman, papa je vous aime »

A mes très chères sœurs Fouziya, Sonia que j'aime énormément et à qui je dois le sens de la famille et le sacrifice.

« Vous êtes ma vie »

A mes chers frères Nabil et Djeloul que j'aime énormément

A ma chère Ferial qui ma encouragé tout au long de mon parcours, et à toute sa famille.

A toute ma famille, mes cousins, mes cousines, mes tentes, mes oncles et leurs enfants

A mon très cher ami « Dady »

A tous ceux qui m'ont aidé dans ce travail de près ou de loin.

Lamine

Glossaire

Le chargeur : Le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou son représentant.

L'armateur : Un armateur est la société de transport chargée de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire.

Conteneur : boîte métallique destinée au transport des marchandises diverses, solides ou liquides ; reefer conteneur réfrigéré, flat conteneur plate-forme.

Le connaissement (Bill of Lading B/L): titre représentatif de la marchandise lors d'un transport maritime, tenant lieu de reçus de ce que l'armateur charge à bord du navire.

Fret : prix du transport de marchandise

Tonne : La tonne métrique = 1.000 kgs, c'est l'unité de déplacement ou tonnage.

Ro-Ro : technique de chargement ou déchargement des navires par rampes d'accès, qu'empruntent tous engins sur roues.

Incoterms : sont une codification élaborée par la Chambre de Commerce Internationale qui définit le mode de transport ainsi que la livraison entre deux parties : l'acheteur et le vendeur

Contrat de vente à l'international : qui a pour but de répartir les frais et risque entre le vendeur et l'acheteur afin de faciliter les échanges et d'éviter toutes contestations.

Transaction commerciale : acte commercial convention acte par lequel des parties mettent fin à une contestation en faisant des concessions réciproques.

Facture commerciale : est un document qui fait foi de la vente de marchandises entre un importateur et un exportateur.

Fret : ce terme désigne le prix de transport des marchandises

Fret : Frais de transport des marchandises par navire, avion, camion ou chemin de fer

Acheminement : Dans le cadre d'une expédition des marchandises à l'échelle internationale, le terme acheminement désigne le fait de transporter les marchandises jusqu'au lieu où se trouve le moyen de transport international qu'il se soit aérien, terrestre, maritime.

Bastingage : Le bastingage désigne le parapet autour du pont d'un bateau.

Dédouanement : ensemble de formalités par lesquelles des marchandises de trouvent libérées

Liste de colisage : Document (en principe) établi par l'exportateur, qui décrit dans le détail les caractéristiques des colis expédiés (nombre, poids brut et net, dimensions, marques, contenu...).

Liste de colisage : Document (en principe) établi par l'exportateur, qui décrit dans le détail les caractéristiques des colis expédiés (nombre, poids brut et net, dimensions, marques, contenu...).

Logistique : Ensemble des techniques et des moyens visant à obtenir une gestion optimale des flux d'informations et de produits entre le fournisseur, le distributeur et le consommateur final. La logistique comprend aussi bien la gestion des stocks, que la préparation des commandes et l'organisation des livraisons

Protectionnisme : est une politique économique interventionniste menée par un état ou un groupe d'états consistant à protéger ses producteurs contre la concurrence des producteurs étrangers.

Blocus continental : est le nom donné à la politique suivie par napoléon 1^{er} qui tentait de ruiner le Royaume-Uni en l'empêchant de commerce avec le reste de l'Europe engagée par le décret de Berlin en novembre 1806.

Le commerce intra : est un échange international de bien ou de service soit entre entreprise d'un même groupe ou bien un échange des pays dans la même zone géographique.

L'ouverture commerciale : réduire les barrières aux échanges économiques entre nations.

Entreposage : Action de stocker dans un entrepôt un nombre important de marchandises.

Entrepôt : lieu de réception, stockage et de préparation des produits avant leur livraison aux

Liste des abréviations

ATAF : Association des Transports Aériens de la Zone Franc

AFNOR : Association Française de Normalisation

ASLOG : Association Française pour la Logistique

BIRD : Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement

B/L: Bill of Lading (connaissance maritime)

CECA : (Comprehensive Economic Cooperation Agreement)

CMA : Compagnie Maritime d'Affrètement

CIF : Cost, Insurance and Freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu.

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

CI : Commerce International

CCI : Chambre du Commerce International

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

DAT: Delivered at Terminal

DAP: Delivered at Place

DAF: Delivery at frontier (rendu frontière)

DDU : Delivered Duty Unpaid (rendu droits non acquits)

DEQ : Delivered Ex Quai (rendu à quai)

DES : Delivered at. Ex Ship (port de destination convenu) Destination convenu.

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

FMI : Le Fond Monétaire International

FAS : Free a Alongside Ship (Franco le long de navire)

FCA: Free Carrier (Franco-transporteur)

FOB: Free on Bord (franco bord)

GB : Grande Bretagne

IATA : (International Air Transport Association)

INCOTERMS: International Commercial Terms

LTA : Lettre de Transport Maritime

NCPDM : Council of Physical Distribution Management

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

ONU : Organisation des Nations Unies

PNB : Produit National brut

RORO : Roll On/Roll Off

SUN : Société de la Logistique des Ingénieurs

SDV (SCAC) : (Société Commerciale d'Affrètement et de Combustibles)

TIR : (Transit International Routier)

ULD : Unit Load Device (unité de charge)

Listes des figures

Chapitre I

Figure N°01 : Les objectifs et les tâches de la logistique en relation avec les objectifs de l'entreprise

Introduction Générale

Introduction Générale

Introduction Générale

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante en matière de produits et de techniques de productions. Les différents pays sont impliqués à de divers degrés dans le processus d'échanges afin de procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires et leurs sont nécessaires pour développer leurs secteurs économiques. C'est pour cela et en raison de la psychologie du gain et d'amélioration des conditions socioéconomiques, que les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeurs.

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 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 ». Mais, la logistique ne se limite pas à l'organisation des transports, de matières premières et marchandises, il s'agit également de technique de contrôle de gestion, des flux de matières premières et de produits depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation.

Le transport en général joue un rôle judicieux dans le développement économique d'un pays car, sa maîtrise permet à l'exportateur de choisir ses partenaires assurant l'acheminement des marchandises ou produits pour son compte, dans des conditions bien définies contractuellement et au moyen de matériels de transport reconnus d'avance comme aptes à assurer la prestation requise.

Le transport est donc 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.

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.

Introduction Générale

En effet, pour bien faire parvenir sa marchandise à destination dans les meilleures conditions et en tirer du profit, l'entreprise doit obligatoirement maîtriser son choix de mode de transport international. Face à une telle ambition, l'entreprise est donc censée avoir une bonne maîtrise des différentes étapes qu'elle devra effectuer.

Afin qu'une entreprise exportatrice réalise ses opérations d'exportations, elle a besoin d'utiliser un moyen de transport international, le transport maritime représente plus de 70% des échanges mondiaux. Parmi l'une des entreprises exportatrices algériennes qui s'est dotée de ce mode de transport, on cite le cas du complexe agroalimentaire CEVITAL.

L'entreprise CEVITAL s'est distinguée par ce mode de transport; d'une part, par rapport à sa proximité géographique qui lui permet de diminuer les divers frais liés au transport de marchandise, et d'autre part, par rapport au volume de ces exportations.

L'objectif de notre étude est de répondre à la problématique suivante :

Comment choisir une solution de transport adéquate au sein d'une entreprise ?

Afin de répondre de manière concrète et précise à cette problématique, il est nécessaire de répondre à certaines questions secondaires:

Q1 : Comment l'entreprise choisit-elle la solution de transport la plus efficace ?

Q2 : Quels sont les menaces et les risques que rencontre l'entreprise lors de ses opérations d'exportations et de transport ?

Pour répondre aux questions posées, et en raison des conditions sanitaires dues au Covid 19 qui nous ont poussé à annuler notre stage pratique prévu à l'entreprise CEVITAL, nous avons adapté une démarche méthodologique basée uniquement sur une approche théorique qui repose sur la recherche documentaire et bibliographique et qui porte essentiellement sur la logistique, et le transport internationale.

Afin de simplifier le concept et d'organiser notre travail de recherche, nous avons divisé notre étude en deux chapitres comme suit :

Introduction Générale

Le premier chapitre intitulé : La logistique dans le commerce international, sera consacré à la logistique internationale. Ce chapitre est divisé en deux sections. La première section portera sur la logistique. La seconde section présentera les incoterms.

Le deuxième chapitre intitulé : Le transport international des marchandises dans l'évolution de commerce international, portera sur le transport international des marchandises. Ce chapitre est composé de trois sections. La première section présentera l'évolution du commerce international. La deuxième section analysera le transport international des marchandises. La troisième section sera consacrée à la douane.

Chapitre 01:

La logistique dans le commerce international

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Introduction

La logistique se définit comme « *L'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité* ». ¹ Aussi, la logistique doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin de s'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 final (livraison). Elle gère aussi bien les flux de produits et de matières que les flux d'informations relatifs à une activité. La fonction logistique occupe une place de plus en plus importante au sein des organisations.

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser aux titres qui ont une relation directe avec la logistique. Il sera composé de deux sections : la première fera l'objet d'une présentation général de la logistique, la deuxième portera sur la présentation des incoterms.

Section 1 : Généralités sur la 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. Cette section sera consacrée à l'élaboration d'un cadre théorique où nous allons présenter son historique, quelques définitions de concept logistique et enfin les enjeux de la logistique.

1.1 Histoire de la logistique :

Le terme logistique vient du grec Logistikos (relatif au raisonnement) .La logistique trouve en fait véritablement sa source et sa dimension fondamentale dans l'histoire militaire. Les origines de la logistique sont déjà en « antiquité » et ont une connotation strictement militaire. En fait, elle a été considérée comme une branche militaire d'art qui a toutes les activités visant

¹ L'ASLOG (association française pour la logistique).

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

à assurer l'armée comme il devient nécessaire de vivre, se déplacer et combattre dans les meilleures conditions d'efficacité.²

Alessandro Magno traversé la mer Egée pour commencer la conquête de l'Empire personne et rien ne pouvait se faire sans un système logistique adéquat pour soutenir l'immense armée qui le suivait. À l'époque romaine, Gaio Giulio Cesare a institué la figure du logisticien entre officiel servir dans ses légions, en tant que chef de l'alimentation. Cette identification de la logistique comme des activités purement militaires (logistique militaire) demeure en vigueur jusqu'à la deuxième Guerre mondiale. C'est seulement après la guerre que le concept de logistique a commencé à être élargi et a été étendu au secteur économique et industriel.

Le terme logistique n'a été appliqué à la gestion d'entreprise qu'au début des années 50. L'influent de la deuxième guerre mondiale consacre le rôle majeur joué par la fonction logistique. Le général Eisenhower, qui dirigea le débarquement de 1944 en Normandie nota d'ailleurs : « *il n'y a pas de tactique sans logistique. Si la logistique dit non, c'est qu'elle a raison.* ».³ Les chefs d'entreprises américains ont perçu le débarquement allié sur les côtes françaises comme l'illustration du modèle logistique par excellence. À partir de là, une vague logistique se développe aux États-Unis. La logistique semble en effet pouvoir répondre à toutes sortes de questions relatives à la rationalisation des flux dans l'organisation et entre organisations.

La première association américaine de la logistique a été créée en 1962. Il s'agit de « National Council of Physical Distribution Management ». Progressivement, les membres du NCPDM ont rajouté la gestion de toutes les matières à leur préoccupation initiale. Ils ont intégré les relations *Amont –Aval* à leur conception de la logistique, allant même jusqu'à y inclure aussi les décisions de production et d'implantation des établissements. En 1986, le NCPDM est devenu le « Council of Logistics Management » (LM).

En France, c'est l'ASLOG (Association Française pour la Logistique) qui veille au développement de la logistique dans un cadre structuré et cohérent.

1.2 Définition de la logistique

Il existe plusieurs définitions de la logistique on cite trois d'entre elles :

² LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascale, *la logistique*. Ed. Dunod, Paris, 2015. p.11.

³ général Dwight D. Eisenhower (1944)

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Définition 1 :

« La logistique est l'ensemble des méthodes et moyens relatifs à l'organisation d'une entreprise comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et les approvisionnements ». ⁴

Définition 2 :

Dans la définition officielle de la norme AFNOR (norme X 50-600), la logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens. De nombreux processus de l'entreprise impliquent donc des facettes logistiques, en particulier la Chaîne Logistique qui va des fournisseurs aux clients. ⁵

Définition 3 :

La définition donnée par la Société de la logistique des ingénieurs (SUN) est la logistique est « l'art et la science de l'organisation, la planification et l'activité technique en ce qui concerne les exigences, la définition, la fourniture et les ressources nécessaires pour soutenir les objectifs, plans et activités ». ⁶

1.3 But du la logistique :

La logistique est au cœur des préoccupations des entreprises. Elle permet de :

- Assurer des livraisons le plus rapide possible et respecter les délais ;
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposée ;
- La logistique en entreprise porte à la fois sur le court terme (optimisation des flux physiques quotidiens) et sur le moyen et long terme (mise en place de plans d'actions pour optimiser les paramètres de production et de stockage) ;
- Supprimer les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;

⁴ (www.cat-logistique.com/audit.htm consulté le 04/06/2020)

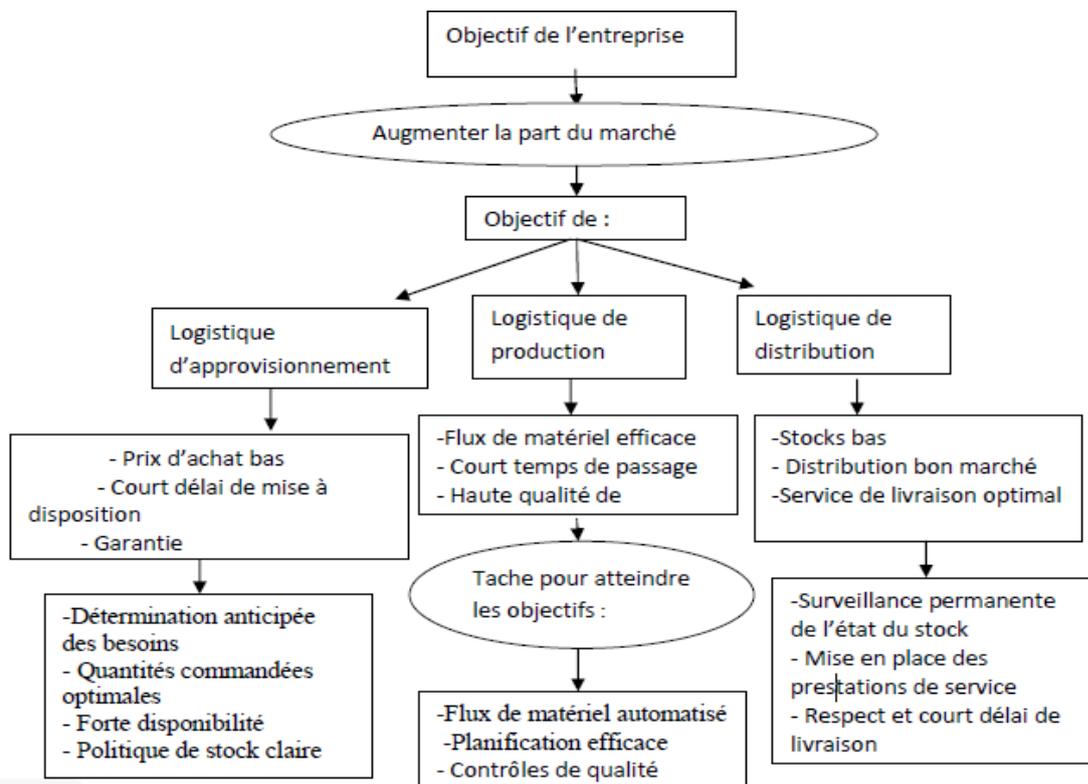
⁵ (<http://theses.univ-lyon2.fr/> consulté le 04/06/20)

⁶ (www.boowiki.info/art/logistique/logistique-2.html consulté le 04/06/2020)

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Nous allons comprendre le sens du but de la logistique à travers cette figure.

Figure n° 01 : Les objectifs et les tâches de la logistique en relation avec les objectifs de l'entreprise



Source : Branche Commère⁷

Ainsi, la logistique nous permet la bonne gestion économique de la production par la suppression des ruptures de stocks et la réduction des stocks et aussi la mise en disposition du produit chez le client dans des délais plus courts et avec un prix de distribution meilleur. Elle permet également d'avoir une relation solide entre le producteur et le consommateur.⁸

1.4 Les modes de la logistique :

Différents types de logistique peuvent être adaptés à l'entreprise : ⁹

⁷ Branche Commère « la logistique » « formation commerciale de base », édition 2014, p05

⁸ NOUMEN Robert, *les éléments de base de la logistique internationale*, Op.cit. p.6.

⁹ (<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-formes.htm> consulté le 13/06/2020)

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

1.4.1 La logistique commerciale

La logistique commerciale concerne la gestion des flux documentaires partant de la gestion de la demande (prévisions), l'enregistrement, le traitement et le suivi des commandes clients, le suivi de l'encaissement des factures et le traitement d'éventuelles réclamations (Gestion de la relation client).

1.4.2 La logistique d'approvisionnement

Elle regroupe l'ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise des références et quantités voulues de matières premières, produits semi-finis, équipements dans les meilleures conditions de coût. Le besoin des différents groupes de marchandises doit être déterminé en collaboration avec le département des achats et en tenant compte des stocks disponibles.

1.4.3 La logistique de distribution

Elle concerne la gestion des flux physiques des produits de l'entrepôt central jusqu'aux entrepôts terminaux en passant par des opérations de transport et de stockage intermédiaires. La logistique de distribution englobe donc des activités telles que la gestion des entrepôts, la gestion des stocks, préparation des commandes, expédition...etc. La logistique de distribution et la logistique commerciale sont complémentaires.

1.4.4 La logistique de production

Elle comprend l'ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par les différentes unités de production et/ou d'assemblage des références et quantités voulues de matières premières et en-cours de production dans les meilleures conditions de coût.

1.4.5 La logistique de soutien

Le soutien logistique a pour objectif d'assurer le maintien en condition opérationnelle d'un système en phase d'exploitation. Il met en œuvre un ensemble de processus et de moyens

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

(ravitaillement, acquisition et gestion des rechanges, conditionnement-stockage-transport-manutention, opérations de maintenance, outillages, documentation, formation...) nommés éléments du soutien logistique.

1.5 Les enjeux de la logistique

Les enjeux de la logistique peuvent être divisés en deux catégories :

1.5.1. Les enjeux pour l'entreprise

En raison de son importance, la logistique fait partie de la stratégie d'entreprise. Elle a une influence sur :

- **La croissance de l'entreprise** : Une logistique performante augmente la rentabilité et la flexibilité de l'entreprise.
- **La maîtrise des coûts** : Pour une meilleure connaissance de l'environnement, des coûts du produit, la logistique permet d'éviter tout les gaspillages, dans ce cas, la logistique intégrée est particulièrement efficace.
- **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 comme le transport ou le stockage des marchandises.
- **La diversification de l'entreprise** : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- **Les décisions de localisation, d'agencement de l'entreprise** : Elles ont pour objectif de réduire les coûts de transport externe et de manutention grâce à des choix réalistes, d'implantation géographique et d'organisation interne des unités de production.

1.5.2. Les enjeux pour l'ensemble des entreprises

Il existe un lien étroit entre l'amélioration de la productivité et les projets de la logistique, c'est pourquoi les contraintes et les enjeux de la logistique sont prises en compte par l'Etat dans l'élaboration des politiques économiques, politique, technique...etc. La logistique influence sur :

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

- **Le secteur du transport** : Le développement de la logistique a généré des mutations et des restructurations chez les acteurs du secteur de transport.
- **Le développement régional** : Les entreprises s'implantent plus dans les régions dotées de solide infrastructure. Cela contribue à leur essor économique et à leur développement.
- **La politique économique** : Etat et collectivités locales intensifient leurs interventions : exemple : amélioration des réseaux routier pour désenclaver une région.
- **L'environnement scientifique et technique** : La logistique favorise la généralisation de la robotique. Ils sont généralement liés au développement de l'informatique.

Section 02 : Les incoterms

Les incoterms sont une codification élaborée par la Chambre de Commerce Internationale qui définit le mode de transport ainsi que la livraison entre deux parties : l'acheteur (l'importateur) et le vendeur (l'exportateur). Dans cette section nous allons voir le rôle de l'incoterm, le choix de l'incoterm ainsi que sa reforme en 2010.

2.1 Définition de l'Incoterm

Définition 01

Les Incoterms sont l'abréviation de l'expression anglaise « INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS ». Il s'agit de « *clause standardisée; reconnue par tous les acteurs du commerce international qui permet de repartir 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* ». ¹⁰

Les incoterms ont été définis par la Chambre de Commerce International (CCI) en 1936 puis révisés régulièrement, en fonction de l'usage. Leur avant dernière version date de l'année 2000. Ils définissent de façon uniforme les points de transfert de frais et les points de transfert de risques. Ils rappellent utilement les documents qui sont dus par le vendeur à l'acheteur. Au nombre de treize (13), ils sont répertoriés en trois catégories en fonction du mode de transport utilisé.

¹⁰ G.Legende .H .Martini : gestion des opérations import exporte /édition DUNOD.PARIS 2008.P 10.

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Les incoterms2000 ont reconnu une mauvaise interprétation dans les responsabilités situées dans chaque incoterm. Ainsi, en 2010, la « CCI », a crée de nouvelles règles incoterms entrée en vigueur le premier janvier 2011 qui actualisent et consolident les règles « D », réduisant le nombre total de 13 à 11, et offrent une présentation plus simple et plus claire de toutes les règles.

L'inclusion de deux nouvelles règles Incoterms2010- DAT et DAP, assure la mise à jour des règles Incoterms 2000-DAF, DES, DEQ et DDU. Ces deux nouvelles règles sont utilisables, quel que soit le mode de transport convenu.

L'objectif des incoterms est d'établir un ensemble de règles internationales à fin de régler les litiges et l'interprétation des termes les plus utilisés dans le commerce international

Définition 02

*« Les Incoterms (International Commercial Terms) définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale. Ils visent à fixer des règles internationales homogènes par l'insertion de dispositions contractuelles principalement utilisées dans les contrats relevant du commerce extérieur. Les incertitudes nées de l'interprétation divergente de telle ou telle clause dans les différents pays sont ainsi évitées ou, pour le moins, considérablement limitées ».*¹¹

Exporter ou importer, c'est procéder à un déplacement physique de la marchandise qui engendre des frais et des risques. L'Incoterm permet donc de déterminer d'une manière très précise qui supporte ces risques et ces frais, de connaître très exactement à partir de quel point les risques sont encourus par chacune des parties et à partir de quel point les frais relatifs au transport et autres frais sont pris en charge par l'une ou l'autre des parties.

Puisque le lieu de transfert de frais est connu, le vendeur peut incorporer dans son prix de vente tous les frais inhérents au transport ou autres frais (formalités douanières, consulaires, fiscales, etc.) jusqu'au point préalablement convenu. L'acheteur connaît donc les frais qui lui incombent depuis ce point et qui ne figurent pas dans le montant de la facture commerciale émise par le vendeur. Le lieu de transfert des risques ou livraison est extrêmement important puisqu'il permet de déterminer jusqu'où le risque de transport est supporté par le vendeur et à partir d'où le risque est supporté par l'acheteur. C'est en ce point qu'intervient la livraison.

¹¹ Extrait du [Guide des Incoterms 2010](#), de Michel Piquet, édité par Smeci pour L'Antenne.

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Chaque Incoterm est désigné sous la forme d'un trigramme (trois lettres majuscules) suivies d'un nom de lieu (port, aéroport...etc.) convenu. L'objet principal des règles Incoterms est de déterminer en quel point le vendeur ait rempli ses obligations et de pouvoir ainsi dire qu'il a livré la marchandise à l'acheteur, au sens juridique.¹²

2.2 Le rôle des Incoterms

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi qu'au moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours, l'usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.¹³

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international :¹⁴

- Une définition précisent de l'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné ;
- Une définition précisent du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur ;
- Une définition précise de la répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise;
- Une définition précisent des documents (ou des documents informatiques équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur (idem) pour le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.

2.3 Le choix de l'Incoterm

Le choix de l'incoterm se fait lors de la négociation commerciale. Ce choix dépend de nombreux facteurs¹⁵:

- Le moyen de transport ;
- La connaissance du transport international de l'acheteur et du vendeur ;
- Le souhait d'apporter un service plus ou moins complet de la part du vendeur ou de l'acheteur ;
- Les pratiques de marché ;

¹² Ghislaine Legrand, Hubert martini, « commerce international » BTS 3^{ème} édition, paris, p 106.

¹³ Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » 1^{ère} édition l'harmattan, paris, 2013, p. 46.

¹⁴ G. Legrand, H. Martini : « gestion des opérations import-export », édition DUNOD, Paris, 2008, P 10.

¹⁵ Chambre de métiers et de l'artisanat des Hauts-de-Seine service développement économique 17 bis rue des venéts.92014 Nanterre cedex. Page 3.

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

- La situation politique, économique et géographique des pays ou la marchandise transite ;

2.4 Présentation des incoterms

Les incoterms 2010, retenus par « CCI » sont aux nombres de onze et ils définissent les obligations réciproques des vendeurs et acheteurs et précisent le lieu de livraison, le transfert des risques, la répartition des frais entre acheteur et vendeur, la répartition des formalités douanières, ainsi que les informations particulières que l'acheteur et le vendeur doivent se fournir.¹⁶

Les 11 Incoterms 2010 sont les suivants :

1) Exw : (Ex Work), à l'usine (lieu convenu).

L'obligation du vendeur se limite à la mise à disposition de la marchandise dans son local, c'est l'acheteur qui supporte tous les risques et frais inhérents au transport de la marchandise.

2) FCA : (Free Carrier) Franco transporteur (lieu convenu).

Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises dédouanées à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur au lieu ou point convenu.

3) FAS : (Free Alongside Ship), franco le long du navire (port d'embarquement convenu).

Le vendeur remplit son obligation lorsque la marchandise, dédouanée à l'exportation, a été placée le long du navire, sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu. A partir de ce moment, l'acheteur supporte tous les frais et risques de pertes ou dommage que peut courir la marchandise.

4) FOB : (Free On Bord), franco à bord (port d'embarquement convenu).

Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur, se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire, au port d'embarquement désigné. Les frais de chargement son payés par le vendeur car ils ne sont pas inclus dans le fret.

¹⁶ G. Legende, H.Martini, Op. Cite. p15

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

5) CFR: (Cost and Freight), coût et Fret (port de destination convenu).

Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur, se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire, au port d'embarquement désigné. Les frais de chargement sont payés par le vendeur car ils ne sont pas inclus dans le fret.

6) CIF: (Cost Insurance and Freight), coût, assurance et fret (port de destination convenu).

Ce terme est identique au terme précédent en matière de transfert des risques et des frais. Toutefois le vendeur a l'obligation supplémentaire de souscrire une assurance maritime pour l'acheteur, contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise.

7) CPT: (Carriage, Paid To) port payé jusqu'à (point de destination convenu).

Le vendeur choisit le transporteur. Il paie le fret pour le transport des marchandises jusqu'à la destination convenue. Le risque de perte ou de dommage ainsi que le risque de frais supplémentaires nés d'événements intervenant après livraison de la marchandise au transporteur sont transférés du vendeur à l'acheteur.

8) DAT: (Delivered at Terminal) Rendu au terminal.

Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont 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 ou au lieu de destination convenu.

9) DAP: (Delivered at Place) Rendu au lieu de destination.

Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus.

10) CIP: (Carriage, Insurance, Paid To), port payé, assurance comprise jusqu'à (point de destination convenu).

Avec ce terme, les obligations des parties sont identiques à celles du terme CPT à la différence que le vendeur a pour obligation supplémentaire de fournir une assurance pour l'acheteur contre le risque lié au transport jusqu'au lieu de destination convenu.

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

11) DDP: (Delivered Duty Paid), rendu droits acquittés (lieu convenu).

Ce terme définit l'obligation maximale pour le vendeur, dans la mesure où il met la marchandise non déchargée à l'arrivée, à la disposition de l'acheteur, au lieu convenu dans le pays d'importation. Le vendeur supporte tous les frais et risques jusqu'à livraison chez l'acheteur. Il est chargé également du dédouanement à l'importation ainsi que du paiement des droits et taxes exigibles liés à la livraison de la marchandise au lieu convenu.

2.5 Le classement des incoterms

Le classement des Incoterms peut s'opérer des différentes manières et en fonction du critère retenu.

En fonction du mode de transport utilisé : On distingue :

- Incoterms purement maritime et fluviaux (FAS, FOB, CFR et CIF), (suivi soit du port d'embarquement, soit du port débarquement).
- Les Incoterms purement terrestres : DAF (un seul) suivi d'ailleurs en termes de précision géographique du lieu de frontière convenu.
- Les Incoterms multimodaux ou intermodaux : (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP et DDP)

En fonction de types de ventes : On distingue :

- Les ventes au départ (VD) : Les marchandises voyagent, sur le transport principal, aux risques et périls de l'acheteur. Les Incoterms concernés : EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CIP, CIF et CFR.

En cas de sinistre durant le transport, l'acheteur devra faire le nécessaire auprès du transporteur et / ou de la compagnie d'assurance le cas échéant pour obtenir le remboursement des marchandises manquantes ou abimées.

- Les ventes à l'arrivée (VA) : Les marchandises voyagent, sur le transport principal aux risques et périls du vendeur. Incoterms concernés : DAT, DAP et DDP.

En cas de sinistre durant le transport, l'acheteur devra faire le nécessaire auprès du transporteur et / ou de la compagnie d'assurance le cas échéant pour obtenir le remboursement des marchandises manquantes ou abimées. Ici, l'acheteur ne paie pas au vendeur que la marchandise en bon état, le vendeur se chargera d'obtenir le remboursement du sinistre auprès de l'assurance.

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

2.6 Les documents à fournir selon l'Incoterm choisi

Les documents à présenter se diffèrent selon les ventes que se soit pour l'acheteur ou pour le vendeur :

A. Pour les ventes au départ : Le vendeur doit fournir les documents suivants :

Incoterms en E (EXW) : facture et liste de colisage.

Incoterms en F (FCA, FAS, FOB) : facture et liste de colisage, documents d'exportation, bon de remise au transporteur ;

Incoterms en C (CFR, CI, CPT, CIP) : facture et liste de colisage, document de transport fret acquitté.

B. Pour les ventes à l'arrivée : L'acheteur doit fournir les documents suivants :

Incoterms en D (DAT, DAP, DDP) : facture et liste de colisage, documents export, titre de transport fret acquitté au point de destination ;

DDP : facture et liste de colisage, document d'importation.

2.7 Les limites des Incoterms

Malgré leur importance dans la définition d'un contrat international, les Incoterms comportent plusieurs limites. On peut citer :

- L'usage des Incoterms est facultatif mais, la divergence entre ce qui est écrit et ce qui est appliqué conduit à des litiges ;
- Ce sont les textes écrits qui servent de base au jugement des tribunaux;
- Bien que les Incoterms facilitent grandement les échanges internationaux en donnant une interprétation homogène aux termes commerciaux, ils ne résolvent pas tous les problèmes et présentent certaines lacunes dont le problème du transfert de propriété ;
- Le caractère facultatif;
- L'obligation de faire des ajouts (ancrage géographique à l'Incoterm ...

Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international

Conclusion

La logistique est un élément important de la stratégie de l'entreprise. Le domaine de la logistique recouvre toutes les actions et planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandise et des flux d'information qui s'y rapportent.

La logistique internationale se différencie de la logistique domestique, 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.

Les Incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liés à la logistique internationale. Ils servent de base au contrat de vente ou d'achat international. Il s'agit d'un ensemble de règles mis à jour au fur et à mesure de l'évolution du commerce mondial et qui permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction.

En effet, de nouveaux Incoterms ont été introduits pour répondre aux nouvelles pratiques commerciales en vigueur et s'adapter au transport multimodal et plus particulièrement pour prendre en compte les marchandises qui sont mises en conteneur afin d'éviter le double paiement des frais aux terminaux portuaires dans le cadre des incoterms maritimes.

Chapitre 02 :

Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Introduction

Une entreprise faisant des commerces ne peut pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses ventes ou de ses achats. Les flux d'échanges doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'un lieu de départ vers une destination. En effet, le transport est un moyen important pour réaliser des transactions et la demande de transport est très stricte pour le commerce tant national qu'international.

A travers ce chapitre, nous allons développer les éléments théoriques relatifs au transport international et son rôle dans le commerce international. Ainsi, dans la première section nous exposerons l'évolution du commerce international. Dans la deuxième section, seront exposés les différents éléments de transport international tels son révolution, ses conventions et ses différents modes. La troisième section nous allons la consacrer à la douane.

Section 01 : Evolution du commerce international

Les échanges internationaux désignent des échanges entre des nations. Ce mouvement d'internationalisation peut être défini comme « *l'élargissement du champ d'activité d'une économie au-delà du territoire national par le biais des exportations, des importations et des investissements à l'étranger principalement* ». ¹

1.1. La croissance des échanges internationaux

Les échanges internationaux ont connu plusieurs phases.

1.1.1 La forte hausse du CI de la révolution industrielle jusqu'en 1913

Le CI avait été multiplié par 3 au XVIIIème siècle. Ce mouvement d'ouverture a touché tous les pays européens. Le taux d'exportations a augmenté pour tout les pays.

Les innovations dans le textile, la vapeur, l'industrie du fer, les chemins de fer, étaient les principaux facteurs favorables au développement des échanges. Ces facteurs ont poussé les firmes bénéficiant d'une avance technique à exporter pour rentabiliser leur production.² Avec l'ouverture du canal de Suez en 1869, la tonne de marchandise entre Marseille et Saigon voit

¹AD COHEN Daniel, Richesse du monde, pauvreté des Nations, Flammarion, 1997.

²DA Jacques, La mondialisation de l'économie, La Découverte, 1996.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

son prix de transport divisé par 10. La conséquence est une montée du degré d'extraversion des économies au XIX^{ème} siècle. Les trois pays européens avaient une ouverture presque identique aux échanges extérieurs en 1910.

Cependant, la 1^{ère} Guerre mondiale va casser nettement ce mouvement.

1.1.2 La cassure de l'entre deux guerres

Entre 1913 et 1937, le commerce international par tête ne croit que de 3%. La valeur des exportations mondiales augmente, mais peu : de 236 000 \$ à 324 000.³

La 1^{ère} Guerre mondiale entraîne une baisse des échanges internationaux : de l'indice 100 en 1913, le commerce international tombe à l'indice 65 environ. Le poids de l'Etat augmente. La Grande Bretagne taxe les articles de luxe en 1915.⁴

Cependant, les échanges internationaux ont rattrapé dans les années 1920. En effet, le commerce colonial contribue à la hausse du commerce international pour la France et le Royaume-Uni notamment.

De 1929 à 1932, le commerce international a connue une baisse de 35% en volume, en raison du protectionnisme et de la crise. En Europe, la chute est encore plus prononcée en raison d'un protectionnisme plus fort et de la réorientation des flux vers de nouveaux pays. De plus, en raison de la déflation, le commerce international a connu une baisse de 60% en valeur.⁵

La Guerre de 1939-1945 entraîne des déséquilibres commerciaux, la progression des pays neufs. L'Allemagne et le Japon exploitent commercialement les pays sous leur domination.

1.2. La structure du commerce mondial

Comme son évolution, la structure du commerce international a connu des transformations importantes dans le temps.

³ GIRAUD Pierre-Noël, L'inégalité du monde, Gallimard, 1996.

⁴ GERVAISE Yves, JAMBARD Pierre, Le commerce international, Armand Colin, 1998.

⁵ KRUGMAN Paul et OBSTFELD Maurice, Economie internationale, De Boeck, 1995.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

1.2.1. La domination de l'Europe 1913 :

Le Royaume-Uni a encore le poids individuel le plus important, mais est de plus en plus concurrencée par les USA et par l'Allemagne grâce à ses positions fortes dans la chimie et à sa politique de conquête de marchés.

Le marché nord-américain est un atout considérable pour la GB. La France réexporte la plus grande partie de ses importations de denrées coloniales alors que la capacité d'absorption du marché anglais est plus forte.

1.2.2. La transformation des flux dans l'entre deux guerres

L'Europe régresse au profit des pays neufs. Le commerce intra européen passe de 40% du commerce international en 1913 à 29% en 1938.

- La hiérarchie des puissances commerciales se modifie : le Royaume-Uni perd la 1ère place au profit des USA, la France et l'Allemagne déclinent, les pays neufs progressent, ainsi l'Argentine, l'Australie, le Canada et le Japon apparaissent dans les 10 premiers exportateurs mondiaux.
- L'Allemagne, blocus anglais oblige, oriente ses flux avec l'Autriche-Hongrie et les pays neutre
- Le commerce colonial s'accroît en raison du protectionnisme ambiant et des perturbations monétaires. La France et la GB bénéficient de monopoles commerciaux avec leurs colonies : les produits métropolitains entrent souvent sans droit de douane.

1.2.3. Le rôle du CI dans la révolution industrielle

Le rôle des exportations était beaucoup plus important dans le secteur industriel qui allait croître et innover rapidement. Les cotonnades représentaient 2/3 des exportations vers 1805, 36% en 1850-1859 et ont contribué pour 50% à l'augmentation des exportations entre 1814-1816 et 1844-1846.

En 1913, 80% des cotonnades britanniques sont exportées, dont plus de la moitié vers des pays sous développés. Des pays comme l'Espagne, le Portugal et l'Italie échouent leur tentative d'industrialisation alors qu'ils connaissent un essor commercial ancien.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Le rôle des débouchés coloniaux dans la Révolution industrielle a suscité de nombreux débats. Les pays développés expédièrent vers le pays sous-développés 17% de leurs exportations entre 1800 et 1938, dont la moitié vers les colonies.

Comme au cours de cette période les exportations représentaient 10 à 15% du PNB des pays développés, on peut estimer que les colonies absorbaient environ 1% à 1,25% du volume total de leur production. L'exception la plus importante est le Royaume-Uni pour lequel les exportations vers les pays sous-développés y représentaient 40% des exportations, sur la période 1800-1938. En outre, les exportations y représentaient une part plus élevée du PNB. De ce fait, c'est quelque 4 à 6% de la production anglaise qui était exportée vers les pays sous-développé.

Ainsi, les auteurs tiers-mondistes soutiennent que les pays colonisateurs ont construit leur croissance en exploitant les pays colonisés, via des matières premières bon marché ou des débouchés plus vastes. Paul Bairoch, dans *Mythes et paradoxes de l'histoire économique*, montre qu'il y a au contraire une corrélation négative entre colonialisme et croissance. Au XIX^{ème} siècle, les pays coloniaux ont eu une croissance faible que les pays non coloniaux. Ce qui explique que les pays coloniaux (comme l'Espagne, la France, les Pays-Bas, le Portugal et le RU) ont connu un taux de croissance inférieur à celui de l'Allemagne, de la Belgique, des USA, de la Suède et de la Suisse.⁶

Il est très probable qu'une des causes de la relative absence du Royaume-Uni dans le domaine des industries nouvelles à la fin du XIX^{ème} siècle soit précisément cette trop grande facilité d'accès à des marchés coloniaux.

1.3. Les principaux acteurs du commerce international

Il s'agit de présenter les différentes institutions du commerce international.

1.3.1. Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

Il y a plusieurs manières de considérer l'Organisation mondiale du commerce. C'est une organisation qui s'occupe de l'ouverture commerciale. C'est une enceinte où les gouvernements négocient des accords commerciaux. C'est un lieu où ils règlent leurs

⁶ GUILLOCHON Bernard, *Economie internationale*, Dunod, 1994.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

différents commerciaux. C'est une organisation qui administre un ensemble de règles commerciales. L'OMC est essentiellement un lieu où les gouvernements Membres tentent de régler les problèmes commerciaux qui les opposent.⁷

L'OMC a pour principales fonctions :

- Cadre pour les négociations commerciales
- Règlement des différends commerciaux
- Suivi des politiques commerciales nationales
- Assistance technique et formation pour les pays en développement
- Coopération avec d'autres organisations internationales.

1.3.2 Organisation des Nations Unies (ONU)

L'Organisation des Nations Unies a été fondée le 24 octobre 1945 par 51 pays déterminés à préserver la paix grâce à la coopération internationale et à la sécurité collective. L'ONU compte aujourd'hui 189 Membres, c'est-à-dire la quasi-totalité des nations du monde.

L'Etat qui devient Membre de l'Organisation des Nations Unies accepte les obligations imposées par la Charte des Nations Unies, traité international qui énonce les principes de base des relations entre pays.

1.3.3. Le Fond Monétaire International (FMI)

L'une des principales fonctions du FMI est de fournir des prêts aux pays qui éprouvent des difficultés de balance des paiements.

Les concours financiers accordés par le FMI permettent aux pays de reconstituer leurs réserves internationales, de stabiliser la valeur de leur monnaie, de continuer à régler leurs importations et de restaurer les conditions d'une croissance forte et durable. Contrairement aux banques de développement, le FMI n'accorde pas de prêts pour des projets spécifiques.⁸

⁷ Karim Berthet, *L'OMC et le contentieux fiscal des subventions à l'exportation*, Paris, Connaissances et Savoirs, 2016.

⁸ <https://www.imf.org/external/consult/05/07/2020>

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

1.3.4. La Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement

Appelée aussi Banque mondiale, la BIRD, créée en 1944, avait pour objectif d'encourager la reconstruction des économies européennes après la guerre (accords de Breton Woods). Incorporée en 1947 au système des Nations Unies, elle se tourne dès 1948 vers le financement du développement du Tiers-Monde.⁹

Le groupe de la Banque mondiale comprend aussi l'Association internationale pour le développement (AID, fondée en 1960), la Société financière internationale (1956), le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (1966) et l'Agence multilatérale de garantie des investissements (1988).

1.4. Les différents types du commerce international

Le commerce international comprend toutes les opérations sur le marché mondial. Il est l'organe regroupant les divers pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers.

Le commerce mondial comprend¹⁰:

- Le commerce de concentration : qui consiste à assembler les petites productions locales ou régionales dans des comptoirs créés à cette fin, en quantités convenables pour être manipulés sur la marche mondiale ;
- Le commerce de distribution : consiste à se procurer les marchandises en très grandes quantités sur le marché mondial et à les emmagasiner pour les distribuer aux consommateurs sur le plan mondial.
- Le commerce extérieur s'effectue entre les habitants de deux ou plusieurs pays. Il comprend les importations, achats à l'étranger et les exportations, ventes à l'étranger des biens produits à l'intérieur d'un pays.
- Le commerce de transit n'est rien d'autre que la faculté accordé à un produit originaire du pays X et destiné à la consommation dans le pays Y, de traverser le pays Z sans acquitter les droits de douane. On distingue le commerce général qui est l'ensemble de commerce d'importation, d'exportation et de transit, du commerce spécial qui ne

⁹ <https://www.banquemonde.org/consulè> le 06/07/2020

¹⁰ MARTIN, «La Douane, instrument de la stratégie international», édition economica, Paris, 199, p7.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

comprend que le commerce d'importation et le commerce d'exportation. Il ne comprend pas non plus le commerce en relation avec des zones franches et des entrepôts douaniers.

Section 2 : Développement du transport international

Le transport international a pour objectif de répondre aux besoins de déplacement de biens et de personnes et offre un ensemble de moyens qui supportent l'espace économique mondial et ses interdépendances. Dans le contexte où les échanges s'accroissent, les transports suivent de toute évidence cette tendance. Ce mouvement n'aurait pu avoir lieu sans que les transports connaissent des innovations technologiques notables permettant de transporter de plus grandes quantités de marchandises et ce plus rapidement, plus efficacement et à moindre coût.

2.1 Histoire et la révolution de transport international

On commence donc notre épopée dès la préhistoire où l'Homme construit des embarcations fluviales. Ces bateaux sont très rudimentaires mais suffisamment fonctionnels pour permettre à l'Homme de se déplacer et de transporter des petites charges.

Par la suite, des égyptiens aux vikings en passant par les phéniciens, les galères romaines ou encore la célèbre caravelle de Christophe Colomb, la voile a vraiment permis l'essor du transport de marchandise et de l'exploration. Au 19^{ème} siècle, une nouvelle invention majeure fait son apparition : la machine à vapeur qui va permettre de développer massivement les transports de marchandise. Les bateaux à vapeur vont ainsi remplacer les bateaux à voile et les locomotives à vapeur elles vont remplacer les fidèles chevaux.

Les chemins de fer découlent directement de l'invention de la machine à vapeur et vont se développer principalement au 19^{ème} siècle. La première locomotive fait son apparition au pays de Galles et atteint à l'époque la vitesse vertigineuse de... 8 km/h. L'essor des chemins de fer a marqué considérablement le développement du transport de marchandises à l'international, que ce soit en termes de rapidité ou d'efficacité.

Par la suite, la machine à vapeur laissera sa place à l'électrification du réseau et à l'ère de la grande vitesse à la fin des années 60. C'est en 1860 que la première ébauche d'un moteur à

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

explosion fait son apparition et marque le début de l'ère automobile. Le monde de l'automobile va connaître de nombreuses autres révolutions notamment grâce à Henry Ford qui permettront la création de nouveaux modèles adaptés aux différents transports. On pense notamment aux fameux camions et autres poids-lourds

Et enfin pour finir, Léonard de Vinci sera à l'origine de l'hélice et du parachute, précurseurs de l'hélicoptère et on pourra assister ainsi aux premiers vols d'un avion au début du 20^{ème} siècle.

2.2 Les types de transport international et modes de tarification

Afin de déplacer une marchandise d'un pays à un autre, il existe plusieurs modes de transport. Les plus utilisés en commerce international sont : le transport maritime, le transport aérien, le transport routier et le transport ferroviaire.

2.2.1 Le transport maritime

Le transport par mer est le plus utilisé dans le Commerce international car c'est un moyen peu onéreux permettant de transporter à la fois des larges volumes et des parts de containers. En revanche, les délais sont plus longs et l'acheminement se limite aux ports.

A. Les intervenants du transport maritime

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

- **Le chargeur** : Le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou son représentant. Il a pour obligation de :
 - Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids ;
 - Emballer de manière appropriée la marchandise ;
 - Etiqueter et marquer les colis.
- **L'armateur** : Un armateur est la société de transport chargée de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Les principaux armements mondiaux sont Maersk (Danemark), Sea Land (Etats-Unis), Evergreen (Taïwan), Nederland (Pays-bas) et Zim (Israël). En France, les principaux armements sont la compagnie générale maritime (CGM), la SDV, la CNN- Worms, la CMA.¹¹

B. Tarification du transport maritime

On peut distinguer entre trois types d'expédition de marchandises par voie maritime. Chaque type d'expédition a un mode de tarification du transport.

- **En conventionnel (en colis) : navire cargo**

Dans ce type d'expédition, le fret de base est fonction de la classe de la marchandise et de la masse (poids) ou du volume avec équivalence : 1 tonne = 1m³. Un minimum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises de gros volume ou de poids important.

Le fret maritime est établi en fonction de l'unité payante (UP). Cette unité payante correspond au chiffre (ou montant) le plus élevé entre la masse exprimée en Tonne ou en Kilogramme et le volume exprimé en mètre cube (m³) ou en décimètre cube (dm³).

- **En conteneur**

Certaines compagnies proposent des tarifs dits «à la boîte» indépendants des marchandises chargées. Mais dans la plus part des conférences, le fret est calculé à la tonne ou au m³, à l'avantage du navire et d'après la classe de la marchandise.

- **Expédition RORO**

Pour les RORO, le fret est le plus souvent indépendant de la nature des marchandises chargées ; il peut être forfaitaire (pour les voitures par exemple) ou calculé en fonction de la longueur de la remorque, avec un correctif de poids.

¹¹ (www.doc-étudiant.fr consulté le 01/07/20)

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

C. Les documents de transport maritime

Les documents de transport maritime se composent en deux parties :

- **Le connaissement (Bill of Lading B/L)**

*« Le connaissement maritime est un moyen de connaître l'état des marchandises et la conclusion d'un contrat de transport. Comme tout document de transport, il est d'abord un reçu de la marchandise ensuite une preuve du contrat. Il est donc un titre représentatif de la marchandise ».*¹²

Il existe plusieurs types de B/L tel que :

- ✓ **B/L à ordre** : l'échange se fait par remise ;
- ✓ **B/L nominatif** : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant) ;
- ✓ **B/L à reçus pour embarquement** : il atteste la prise en charge de la marchandise et non l'expédition définitive.

- **Le contrat d'affrètement**

« Le contrat d'affrètement est un document par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminés ». On distingue deux parties :

- ✓ **Le fréteur** : est celui qui fournit le navire c'est donc l'armateur. La gestion de navire (équipage, avitaillement, fret d'escale) est à la responsabilité du fréteur.
- ✓ **l'affréteur** : c'est l'utilisateur futur du navire en cas d'affrètement par l'affréteur pendant une durée déterminée qui arme et gère complètement le navire.

2.2.2 Le transport aérien

La rapidité du transport aérien et sa sécurité font de lui un mode de transport efficace.

¹² D. Loth: « l'essentiel des techniques du commerce international », 2009, p 41.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

A. Les intervenants du transport Aérien

Pour le transport aérien, nous avons deux intervenants qui sont : L'agent du fret aérien et le groupeur du fret aérien.

- **L'agent du fret aérien**

Il peut être une personne physique ou morale spécialisée dans le fret aérien agréée par les associations mondiales et qui est chargée de trouver les marchandises à transporter. L'agent du fret aérien les prend en charge, établit et signe les contrats de transport.

- **Le groupeur du fret aérien**

C'est un agent du fret aérien spécialisé dans le groupage s'appliquant au fret de moins de trois tonnes remis par l'expéditeur aux compagnies aériennes. L'expéditeur s'adresse au groupeur et lui remet son fret. Le groupeur établit un contrat et s'adresse aux compagnies aériennes pour leur proposer le fret qu'il a recueilli, puis il passe avec elles un contrat.

B. Tarification du transport aérien

Dans le transport aérien on distingue deux types d'expédition : en conventionnel et en ULD.

- **En conventionnel**

Il s'agit du transport des colis (cartons, caisse, paquet ...). Le tarif dépend de la nature de la marchandise, c'est un tarif par tranche de poids, rapidement dégressif avec un minimum de taxation pour toutes les petites expéditions.

La base de tarification est le rapport entre le poids et le volume sachant que : $1 \text{ tonne} = 6\text{m}^3$. On divise donc le volume réel par 6 pour obtenir le poids fictif servant de base de tarification.

- **L'ULD (Unit Load device : unité de charge)**

Le tarif en ULD est appliqué aux chargeurs et aux groupeurs qui remettent à la compagnie de palettes avions complètes.

Pour chaque destination, le tarif prévoit un prix *forfaitaire* correspondant à une masse donnée (*poids-pivot*). Les kilogrammes supplémentaires éventuels sont taxés en sus en tarif intéressant dans la mesure où les palettes et les conteneurs ne sont pas taxés.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Par ailleurs, il existe des expéditions spéciales dont le tarif est calculé en fonction de la marchandise expédiée au minimum par (100 kg) et par (300 ou 500 kg), ou à l'unité de chargement tels les automobiles, les œuvres d'art ou encore les animaux vivants.

C. Le document de transport aérien

Le document utilisé est la Lettre de Transport Aérien (LTA) en anglais (Air Way Bill, AWB). C'est un document non négociable, établi par l'agent de fret ou la compagnie aérienne.¹³

La LTA est à la fois : une preuve du contrat de transport, une preuve de la prise en charge de la marchandise et le justificatif des prix.

2.2.3 Le transport routier

Après le transport maritime, le transport routier représente le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international. En effet, le transport routier est indispensable dans les transactions internationales notamment, dans le pré-acheminement ou le post-acheminement.

A. Tarification du transport routier

Dans le cas du transport routier de marchandises, on distingue entre les expéditions en conventionnel et les complets :

- **En conventionnel** : il s'agit d'un groupage de (cartons, caisse...) dans le même camion, avec d'autres colis appartenant à d'autres clients mais qui ont la même destination.
- **Les Complets** : Si le nombre de colis à expédier est suffisant pour un ou plusieurs camions, le fret évolue vers un caractère forfaitaire en fonction du type de camion.

La tarification du transport routier prend en compte le poids, la nature de la marchandise et la distance à parcourir. Le rapport poids / volume est égal à 1 tonne = 3 m³. Le tarif routier exige que l'on arrondisse le poids de la marchandise aux 100 kg supérieurs.

¹³ G. Legrand, H. Martini : « commerce international », 3^e édition, DUNOD, paris, 2010, p119.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

B. Les documents du transport routier

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.

2.2.4 Le transport ferroviaire

La tarification ferroviaire a été harmonisée et se distingue sous trois formes :

- **La tarification multilatérale** : c'est un tarif qui est valable dans plus de 2 pays mais il ne concerne qu'un type particulier de marchandise : produits relevant de la CECA.
- **La tarification bilatérale** : ce sont des tarifs appliqués entre 2 pays qui concernent tous les types de marchandises.
- **Les tarifications nationales soudées** : ce type de tarification est appliqué en cas d'absence de tarif en commun. Cette tarification est calculée en fonction des règles de calcul propres à chaque pays. Par contre, le prix du transport sera ensuite soumis à une opération de change.

2.3 Les conventions sur le transport international

Dans le but de gérer et harmoniser les transactions internationales, des conventions ont été signées entre différents pays. Ces conventions sont propres à chaque mode de transport.

2.3.1 Les conventions du transport maritime

On distingue trois conventions principales :

A. La convention de Bruxelles

La convention de Bruxelles du 25 août 1924, appelé par fois « règle de La Haye », a pour but l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Cette convention a été modifiée par les Protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Son application dans l'espace se réalise entre les Etats signataires de la convention, et éventuellement, les protocoles relèvent automatiquement de ces textes puisqu'il est impossible aux parties signataires d'en refuser l'application.

B. Les règles de Hambourg

La « Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 01 novembre 1992, dite aussi « *règle de Hambourg* », a été ratifiée à ce jour par 31 Etats.¹⁴

Cependant, son domaine d'application peut dépasser le cadre des Etats signataire. D'autant que les principales dispositions de ce test sont généralement jugées plus favorables au chargeur que celles de la convention de Bruxelles et que la tarification des règles de Hambourg exclut l'application de toute autre convention internationale dans le pays concerner.¹⁵

C. Les règles de Rotterdam

L'Assemblée Générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 une « *convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* », ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam.¹⁶ Cette convention vise à se substituer à terme aux deux conventions précédentes, mais elles concernent les principales novations telles que son champ d'application qui est plus étendu puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte.

2.3.2 Les conventions du transport aérien

On distingue deux principales conventions :

¹⁴ Albanie, Allemagne, Autriche, Brésil, Cameroun, Chili, Danemark, Egypte, Equateur, USA, Ferland, France, Gambie, Ghana, Hongrie, Jordanie, Maroc, Roumanie, Suède, Tunisie, Zambie ;...

¹⁵ Denis Chevalier et François Duphil, op - cité p 139/140.

¹⁶ D. Chevalier, F. Duphil : « transport à l'international », édition, FOUCHER, Vannes, 2009, p139.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

A. La convention ATAF (Association des Transports Aériens de la zone Franc)

L'ATAF est une association des compagnies françaises du Maghreb et d'Afrique noire francophone. Elle supervise les tarifs et les conditions concernant les vols entre la France et les états de la zone Franc. Les compagnies concernées sont Air France, UTA, Air Afrique, Air Algérien, Cameroun Air Lines,... etc.

B. La convention IATA : (International Air Transport Association)

Créée en 1945 à la havane, l'IATA est une conférence qui regroupe la plus part des grandes compagnies de transport aérien. Les membres de la convention s'engagent à respecter un certain nombre de sécurité et de qualité du service.

La convention définit aussi des tarifs communs dits «**Tact** » (**the air cargo tariff**). Cependant, ces tarifs doivent être considérés aujourd'hui par les chargeurs grands comme des tarifs de base et des frets bien inférieurs peuvent souvent leur être proposés.¹⁷

2.3.3 Les conventions du transport routier

On distingue :

A. La convention 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).¹⁸ La CMR constitue le cadre organisationnel de base du transport routier et s'applique à tout contrat de transport de marchandises à titre onéreux, au départ ou à destination d'un état contractant à la CMR.

B. La convention TIR (Transit International Routier)

La convention TIR a été élaborée pour permettre, sous certaines conditions, au transport routier de circuler à travers plusieurs territoires douaniers, en suspension des droits et taxes à

¹⁷ D. Chevalier, F. Duphil, Op. Cite, p 120.

¹⁸ Idem, p 190.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

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). Les principales conditions d'utilisation du carnet TIR sont les suivantes : ¹⁹

- 1 véhicule pour 1 carnet
- 1 voyage pour 1 carnet
- Le trajet doit être préalablement défini ainsi que les lieux de passage en douane, délais de voyage, itinéraires... etc.
- Les véhicules doivent être agréés TIR c'est à dire qu'ils doivent satisfaire à des normes conventionnelles principalement les camions doivent être "inviolables". Ils doivent être scellés après chargement.
- Après agrément (valable en général 2 ans) les véhicules doivent porter à l'arrière la plaque TIR.

2.4 Les risques du transport international

Dans le transport international, il existe deux types de risques : les risques liés au transport de la marchandise et les risques liés au mode de paiement.

2.4.1 Les risques liés au transport de marchandises

Quel que soit le mode de transport choisi (route, maritime, aérienne ou chemin de fer), les marchandises sont exposées à de nombreux risques : détériorations, manquants, pertes de poids résultant d'un accident ou événement de transport, d'un incendie, d'une grève, d'un vol, d'une émeute...etc.

¹⁹(<http://tfig.unece.org/FR/contents/TIR-convention.htm> consulte le (25/06/20))

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

2.4.2 Les risques liés au mode de paiement

Dans les opérations de commerce international, la gestion de trésorerie n'est pas facile. Les problèmes de taux de change associés aux retards fréquents de paiement voir au non-paiement de marchandises peuvent mettre l'entreprise en difficulté de financement.

- **Le risque de change**

Le risque de change est lié à la livraison du taux de change lorsque la date de paiement est éloignée par rapport à la date du contrat. Il intervient lorsque l'entreprise réalise ses opérations d'importation et d'exportation en devise étrangère. Ce risque est supporté par l'importateur dans le cas d'appréciation de ces devises et par l'exportateur dans le cas de dépréciation de la devise par rapport à la monnaie nationale.

- **Le risque de non-paiement**

Mis à part le paiement d'avance, l'exportateur supporte le risque de ne pas être payé par son Client. Outre le litige commercial, le défaut de paiement résulte soit de la carence ou de la faillite de l'acheteur, soit du contexte politique et économique dans le pays de ce dernier. Une analyse de la solvabilité du client et de la situation économique et politique de son pays s'impose donc avant d'entamer une relation commerciale.

- **Risque politique « pays »**

Le risque « pays » représente l'ensemble des événements d'origine politique ou économique susceptible d'empêcher le bon déroulement d'une opération commerciale ou d'investissement.

- **Risque économique**

Ce type de risque peut s'agir du risque économique lié à la hausse anormale ou importante des prix de matières premières ou des éléments du coût de fabrication (optique des assureurs crédit). D'autres organismes internationaux assimilent le risque économique à un risque pays (donc inclus dans le risque politique).

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Section 03 : Rôle de la Douane dans le commerce international

Tout en procédant aux contrôles indispensables, les services douaniers travaillent désormais en liaison étroite avec les entreprises. Ces relations permettent de faciliter la circulation des marchandises en fixant en commun les formalités adaptées à leurs contraintes commerciales.

3.1 Définition de la douane

L'administration des douanes intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Pour mettre cette marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut exécuter un certain nombre d'opérations appelées « le dédouanement ».

*« La douane est une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises; système de surveillance et de taxation du commerce international »*²⁰

- A l'importation : pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique.
- A l'exportation : pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques

3.2 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.

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

3.2.1 Les principaux éléments de la déclaration en douane

Toute marchandise placée dans le circuit international à 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.

²⁰ Ghislaine Legrande, Hubert. Martini, «Gestion des opérations Import-export», édition Dunod, Paris, 2008, p. 64.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

A. L'espèce 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* ». ²¹

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.

B. L'origine

L'origine des produits est une donnée essentielle de la stratégie douanière. Au vu de cette information, l'importateur peut 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'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. 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.

3.2.2 Les procédures de dédouanement

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

A. La procédure de droit commun

Cette procédure prévoit des délais de dédouanement très courts et l'utilisation du document administratif unique DAU. Le déclarant doit fournir également un certain nombre de documents d'accompagnement qui sont :

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

- La facture commerciale contenant toutes les informations essentielles figurant dans la déclaration et définissant la nature du lieu contractuel entre acheteur et vendeur ;
- Les titres de transport tel que : connaissance 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 ;

B. Les procédures simplifiées

Les procédures simplifiées ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais. On peut distinguer quatre types :

- La procédure de déclaration simplifiée (PDS)
- La procédure de dédouanement à domicile (PDD)
- La procédure de dédouanement à domiciliation unique (PDU)
- La procédure de dédouanement express (PDE)

3.3 Les régimes douaniers

« Le régime douanier est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Il détermine si les droits et taxes seront acquittés ou non, si les contrôles du Commerce extérieur seront accomplis ou non ». ²² On distingue les régimes économiques et des régimes définitifs.

3.3.1 Les régimes économiques :

Les « régimes économiques » permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise. Le but de ces régimes est de favoriser certaines activités industrielles ou commerciales en permettant aux opérateurs de faire des économies au niveau des droits et taxes qui seraient normalement perçus à raison du déplacement des marchandises dans un pays. ²³

Les régimes économiques peuvent être classés en deux catégories en fonction des avantages qu'ils procurent.

²² Pasco, « Commerce international », 4^{ème} édition, Dunod, Paris, 2002, p92.

²³ Idem, p.95

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

A. Les régimes qui font bénéficier les marchandises d'une exonération

Les avantages ainsi procurés aux opérateurs reposent sur la possibilité d'introduire des marchandises tierces sur le territoire communautaire en exonération total ou partielle des droits et taxes.

B. Les régimes sous lesquels les marchandises sont fictivement considérées comme étant à l'étranger

Dans ce cas, les marchandises, bien que se trouvent physiquement sur le territoire douanier, sont considérées :

- soit comme ayant quittées le territoire douaniers c'est-à-dire à l'étranger
- soit comme étant toujours à l'étranger, c'est-à-dire n'ayant pas encore été importées.

Par ailleurs, les caractéristiques des différents régimes économiques sont applicables à l'importation et à l'exportation.

- **à l'importation** : On distingue deux régimes :
 - ✓ **Admission temporaire** : concerne les marchandises qui ne subissent aucune transformation et qui, compte tenu de leur provenance, seront placées sous le régime de l'admission temporaire
 - ✓ **Perfectionnement actif (transformation)** : concerne les produits importés temporairement dans la communauté qui doivent être réexportés après ouvraison, transformation, réparation...etc.
- **à l'exportation** : ces régimes comprennent les régimes temporaires et des retours, le perfectionnement passif, et les régimes entrepôts d'exportation :
 - ✓ **régime économique à l'exportation temporaire et des retours** : Ce régime concerne des marchandises qui sont utilisées temporairement à l'étranger sans subir de transformation et ont fait l'objet d'une exportation temporaire ou d'une exportation

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

réserve de retours ainsi que les marchandises qui ont été exportées définitivement, mais qui, n'étant pas conformes, sont refusées par le client.

✓ perfectionnement passif (transformation hors communauté)

Ce régime permet d'exporter temporairement vers des pays tiers des marchandises en vue d'une transformation ou d'une ouvrason. Il permet également de bénéficier à leur retour d'une exonération partielle des droits de douane.

✓ entrepôts d'exportation : ce régime contient :

- Préfinancement des restitutions applicables aux produits agricoles.
- Préfinancement des restitutions applicables aux produits agricoles transformés entrepôt.

3.3.2 Les régimes définitifs

Les régimes définitifs se différencient à l'importation et à l'exportation

A. À l'exportation

La douane ne considère une exportation que lorsque des marchandises quittent définitivement un territoire vers un pays tiers. Le formalisme concernant les opérations d'exportation est plus limité que pour l'importation.

Cependant cela ne signifie pas que les exportations ne donnent lieu à aucune surveillance. Tout d'abord, le dédouanement à l'exportation permet de justifier le non paiement de la TVA sur cette marchandise exportée. De plus, si la plupart des marchandises sont libres de circuler, il en existe quelques-unes soumises à des mesures du contrôle du commerce extérieur.

B. À l'importation

L'importation consiste à faire entrer sur un territoire des marchandises d'origine étrangère en vue d'être commercialisées en l'état. L'opération d'importation présente deux caractéristiques:

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

- les opérations d'importation sont soumises à un plus grand nombre de formalités et de contraintes que les opérations d'exportation.

- une marchandise importée est non seulement taxable au titre des droits de douane, mais aussi imposable au titre de la TVA et d'autres droits indirects. Ces obligations ont donné naissance à deux régimes particuliers : la mise en libre pratique et la mise à la consommation.

- **La mise en la libre pratique**

Lorsqu'une marchandise pénètre sur un territoire douanier, elle peut être mise en vente sur le marché dès que les droits et taxes y afférents sont acquittés.

Le régime de mise en libre pratique confère aux marchandises d'origine tierce le caractère de marchandises communautaires. Donc il s'agit d'un régime communautaire qui conduit à l'application des mesures tarifaires et réglementations communautaire.

- **la mise en consommation**

La mise à la consommation consiste à appliquer les mesures commerciales nationales : production d'une déclaration, paiement de la TVA et des autres taxes fiscales et parafiscales nationales et application des mesures réglementaires nationales.

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Conclusion

A l'issue de ce chapitre, nous pouvons conclure que chaque entreprise choisit une solution de transport la plus adéquate afin de transporter sa marchandise, ce choix se fait à base de la sécurité, les délais, les coûts et la maîtrise de la chaîne logistique pour chaque solution de transport.

Par ailleurs, toute marchandise, à objet d'un échange avec un pays tiers (importation ou exportation), doit faire l'objet d'une déclaration en douane. La globalisation des échanges a dynamisé la gestion de la fonction douane selon les formes appropriées. La qualité de la prestation douanière est un facteur déterminant au moment du dédouanement.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Conclusion générale

La logistique est devenue une nécessité économique, à savoir le développement des trafics de marchandises divers, massification des produits et diversification des clients. Ce qui peut constituer un facteur de compétitivité entre les nations en facilitant les échanges internationaux. Ainsi, la logistique a évolué au fil du temps pour devenir un enjeu stratégique majeur pour les entreprises. En effet, elle permet d'atteindre les objectifs globaux en termes de coûts, délais et qualité. Elle regroupe aussi l'ensemble des flux informationnels (développement de la communication, système informatique) et des flux organisationnels (interactions entre divers services, achat, qualité).

Il faut noter, par ailleurs, que 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.

Le choix de la solution de transport se fait en fonction de contraintes commerciales, géographiques et techniques liées à la nature de la marchandise. Les expéditeurs doivent mettre en place des solutions qui assurent la sécurité des marchandises et des délais, au meilleur coût possible. Les intervenants dans la chaîne logistique sont des transporteurs, des mandataires ou des commissionnaires de transport qui se chargent de la réalisation de l'opération ainsi que du dédouanement dans certains cas.

Parmi les entreprises exportatrices Algériennes, qui ont toujours vécu à l'abri de la concurrence étrangère, on retrouve le complexe agroalimentaire CEVITAL de Bejaia. Le but de notre recherche était d'analyser le choix d'une solution de transport au sien de cette entreprise. Cependant, en raison des mesures sanitaires liées au Covid19, notre travail s'est limité à deux chapitres théoriques, qui ont traité les concepts clés liés à la logistique et transport international.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

1. AD COHEN Daniel, Richesse du monde, pauvreté des Nations, Flammarion, 1997.
2. Branche Commère « la logistique » « formation commerciale de base », édition 2014.
3. Catherine TEULE-MARTIN, «La Douane, instrument de la stratégie international», édition economica, Paris, 1995.
4. Chambre de métiers et de l'artisanat des Hauts-de-Seine service développement économique 17 bis rue des venêts 92014 Nanterre cedex.
5. Corinne Pasco, « Commerce international », 4eme édition, Dunod, Paris, 2002.
6. DA. Jacques, La mondialisation de l'économie, La Découverte, 1996.
7. Denis Chevalier, François Duphil : « transport à l'international », édition, FOUCHER, Vannes, 2009.
8. D. Loth: « l'essentiel des techniques du commerce international », 2009.
9. GERVAISE Yves, JAMBARD Pierre, Le commerce international, Armand Colin, 1998.
10. Général dwight D. Eiesen hower (1944)
11. Ghislaine Le grand et Hubert. Martini, «Gestion des opérations Import export», édition Dunod, Paris, 2008.
12. Ghislaine Legrand, Hubert martini, « commerce international » BTS 3ème édition, paris.
13. GIRAUD Pierre-Noël, L'inégalité du monde, Gallimard, 1996.
14. G. Legrand, H. Martini : « commerce international », 3eédition, DUNOD, paris, 2010.
15. GUILLOCHON Bernard, Economie internationale, Dunod, 1994.
16. Karim Berthet, *L'OMC et le contentieux fiscal des subventions à l'exportation*, Paris, Connaissances et Savoirs, 2016.
17. KRUGMAN Paul et OBSTFELD Maurice, Economie internationale, De Boeck, 1995.

18. LAFAY Gérard, Comprendre la Mondialisation, Economica.
19. LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascale, *la logistique*. Ed.Dunod, Paris, 2015.
20. Michel Piquet, *Guide des Incoterms*, édité par Smeci pour *L'Antenne*, 2010.
21. Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » 1^{ère} édition l'harmattan, paris, 2013.
22. NOUMEN Robert, *les éléments de base de la logistique internationale*.

Mémoires et thèses

1. BOUCHERBA YASMINA ; SAIDI SABRINA « *La logistique du transport maritime* », Cas de *L'Entreprise Portuaire de Bejaia et l'agence maritime « ICTC »*, Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales, Université A.MIRA de Bejaia, 2015.

Les sites internet

- (www.cat-logistique.com/audit.htm consulté le 04/06/2020)
- (<http://theses.univ-lyon2.fr/> consulté le 04/06/20)
- (www.boowiki.info/art/logistique/logistique-2.html consulté le 04/06/2020)
- (<http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et-approvisionnement> consulté le 19/06/2020)
- (www.doc-étudiant.fr consulté le 01/07/20)
- (<http://tfig.unece.org/FR/contents/TIR-convention.htm> consulte le (25/06/20))
- <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/douane> consulté le 08/07/2020 à 11h.
- <https://www.imf.org/external/> consultè le 05/07/2020
- <https://www.banquemondial.org/> consultè le 06/07/2020.

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Sommaire	
Glossaire	
Liste des abréviations	
Liste des figures	
Introduction générales.....	1
Chapitre 01 : La logistique dans le commerce international	
Introduction.....	4
Section 1 : Généralités sur la logistique	4
1-1 Histoire de la logistique.....	4
1-2 Définition de la logistique.....	6
1-3 But de la logistique.....	7
1-4 Les modes de la logistique	8
1-4-1 La logistique commerciale	8
1-4-2 La logistique d’approvisionnement	8
1-4-3 La logistique de distribution.....	8
1-4-4 La logistique de production.....	9
1-4-5 La logistique de soutien	9
1-5 Les enjeux de la logistique	9
1-5-1. Les enjeux pour l’entreprise	9
1.5.2. Les enjeux pour l’ensemble de l’entreprise	10
Section 02 : Les incoterms.....	11
2.1 Définition de l’Incoterm.....	11
2.2 Le rôle des Incoterms.....	12
2.3 Le choix de l’Incoterm	13
2.4 Présentation des incoterms.....	13
2.5 Le classement des incoterms	15

2.6 Les documents à fournir selon l'Incoterm choisi	16
2.7 Les limites des Incoterms	17
Conclusion.....	17

Chapitre 02 : Le transport international des marchandises dans l'évolution du commerce international

Introduction.....	19
Section 01 : Evolution du commerce international	19
1.1. La croissance des échanges	19
1.1.1 La forte hausse du CI de la Révolution industrielle jusqu'en 1913	19
1.1.2. Les principaux facteurs favorables au développement des échanges.....	20
1.2 La structure du commerce mondial	21
1.2.1. La domination de l'Europe 1913	21
1.2.2. La transformation des flux dans l'entre –deux-guerre.....	22
1.2.3 Le rôle du CI dans la révolution industrielle	22
1.3 Les principaux acteurs du commerce international	23
1.3.1 Organisation Mondiale du Commerce (OMC)	23
1.3.2 Organisation des nations unies.....	24
1.3.3 Le Fond Monétaire International (FMI)	24
1.3.4 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement	25
1.4 Le différents types du commerce international	25
Section 2 : Développement du transport international.....	27
Introduction.....	27
2.1 Histoire et la révolution de transport international	27
2.2 Les types de transport international et modes de tarification.....	28
2.2.1 Le transport maritime	28
2.2.2 Le transport aérien.....	30
2.2.3 Le transport routier.....	32
2.2.4 Le transport ferroviaire	33
2.3 Les conventions sur le transport international	33
2.3.1 Les conventions du transport maritime.....	33
2.3.2 Les conventions du transport aérien.....	34

2.3.3 Les conventions du transport routier	35
2.4 Les risques du transport international.....	36
2.4.1 Les risques liés au transport de marchandises.....	36
2.4.2 Les risques liés au mode de paiement.....	37
Section 03 : Rôle de la Douane dans le commerce international	38
3.1 Définition de la douane.....	38
3.2 Les opérations douanières.....	38
3.2.1 Les principaux éléments de la déclaration en douane.....	39
3.2.2 Les procédures de dédouanement.....	40
3.3. Les régimes douaniers	41
3.3.1 Les régimes économiques	41
3.3.2 Les régimes définitifs	41
Conclusion général	43
Bibliographie	
Table des matières	