

**République Algérienne Démocratique et Populaire**  
**Ministère de l'enseignement Supérieur Et de la recherche scientifique**  
**Université Abd El Hamid Ibn Badis Mostaganem**  
**Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion**  
**Département des sciences commerciales**



**Mémoire de fin de cycle En vue de l'obtention de diplôme de Master  
en Logistique et transport international.**

**Le rôle du transport maritime dans commerce international : « Analyse  
comparative entre le port d'Alger en Algérie et le port de Marseille en  
France »**

**Présenté par:**

**BOUICH FOUAD**

**Encadrant:**

**Dr. BENZIDANE YACINE**

**Membres jury**

<b>Nom et prénom</b>	<b>Grade</b>	<b>Université</b>	<b>Caractère</b>
<b>Dr. BERIATI HOUCINE</b>	<b>Maître de conférences « A »</b>	<b>Université de Mostaganem</b>	<b>Président</b>
<b>Dr. BENZIDANE YACINE</b>	<b>Maître de conférences « A »</b>	<b>Université de Mostaganem</b>	<b>Encadreur</b>
<b>Dr. OULED SAID MOHAMMED</b>	<b>Maître de conférences « A »</b>	<b>Université de Mostaganem</b>	<b>examinateur</b>

**Année universitaire:2021-2022**

# Remerciement

Nous tenons tout d'abords a exprimé notre grande gratitude en vers notre encadreur.

Mr. BENZIDENE Yacine, qui nous a soutenus tout au long de notre travail faisant preuve de patience et gentillesse ainsi que pour ses précieux conseils.

Nous remercions les membres du jury pour avoir accepté d'évaluer notre travail.

Un grand remerciement a nos parents respectifs, qui nous ont soutenus tout au long de notre cursus scolaire surtout en cette période difficile de pandémie.

Nous remercions nos proches et tout ceux qui nous ont aidée de près ou de loin, par une parole , un conseil ou un geste a la réalisation de ce mémoire de fin d'étude.

Enfin, Merci a tous nos enseignants qui nous ont permis d'acquérir des connaissances fondamentales , et nous ont permis d'atteindre notre niveau actuel.

## **Dédicaces**

Ce modeste travail est dédié :

- À nos chers parents respectifs, frères et sœurs.
- À tous nos proches.
- À tous nos amis.
- Et à ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire.

# Table des matières

<b>Introduction générale .....</b>	<b>01</b>
------------------------------------	-----------

## **Chapitre I:Le cadre conceptuel de la logistique**

<b>Introduction .....</b>	<b>08</b>
---------------------------	-----------

### **Section01:Généralités sur la logistique**

- L'histoire et l'évolution de la logistique .....	09
- Définition de la logistique .....	11
- Finalités et activités de la logistique .....	14
- Le but de la logistique .....	18
- Domaine de compétences de la logistique .....	18

### **Section02:les flux logistique**

- Définition d'un flux logistique .....	20
- Les différents types de flux logistique.....	21

### **Section03:Métiers et Acteurs de la logistique et des transports à l'international**

- Les métiers de la logistique et du transport a l'international.....	22
- Les intervenants de la logistique a l'international.....	25

### **Section04:la chaine logistique**

- Définition de la supply Chain.....	29
- Les maillons de la supply Chain .....	32
- Les différents flux de la chaine logistique .....	33
- Fonctions de la chaine logistique .....	35
- Les enjeux de la chaine logistique.....	36
- La différence entre la logistique et La supply Chain .....	38

<b>Conclusion.....</b>	<b>39</b>
------------------------	-----------

## **Chapitre II : Le transport maritime dans commerce international**

<b>Introduction .....</b>	<b>40</b>
---------------------------	-----------

### **Section01: Généralités et évolution du transport maritime de marchandise**

- Historique et évolution.....	41
- Définition du transport maritime de marchandises.....	43

- Législation du transport maritime.....43
- Les métiers dans le transport maritime .....46

**Section02:Offre et technique de transport maritime.**

- L'offre de transport maritime .....50
- Les techniques de transport maritime .....52

**Section03: formalités dans le transport maritime.**

- Les contrats de transport .....53
- La tarification des contrats.....57
- L'assurance du transport maritime .....61

**Section04:La douane et les incoterms.**

- La douane .....63
- Les incoterms .....69

**Conclusion .....72**

**Chapitre III: Analyse comparatifs entre le port d'Alger(Algérie)et le port de Marseille(France).**

**Introduction ..... 72**

**Section01: Objectif et méthodologie**

- Objectifs et contexte de comparaison .....73
- Economie Algérienne et économie Française ; une confrontation .....73
- Méthodologie et ressources pour l'analyse comparative.....74
- Présentation de saxes de comparaison considérés .....75
- Présentation Brève des ports comparés.....75

**Section02 :La comparaison**

- Comparaison selon l'axe technique et logistique .....77
- Comparaison selon l'axe organisationnel et managérial .....81

**Section03:Bilan**

- Bilan de la comparaison .....88

**Conclusion générale..... 89**

## Liste des abréviations

- ASLOG** : Association française des Logistiques d'entreprise
- BL** : Bill of Landing (Connaissance maritime)
- CCI** : Chambre de Commerce International
- CFR** : Cost and Freight ou «Coûtait Fret», port de destination convenu
- CIF** :Cost, Insurance and Freight ou «coût ,assurance et fret»,port de destination convenu.
- CIV** : Condition International de Ventes.
- CM I**: Le Comité Maritime International
- CNAN**: la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.
- CNUCED**: conférence des nations unies sur le commerce et le développement.
- DPW** : Dubaï Port World
- EDI** : échange de donnée informatique
- EPAL**: Entreprise Portuaire d'Alger
- ETA**: Estimated Time of Arival
- EVP** : Equivalant vingt pieds
- FAP** :La garantie Franche d'Avarie Particulière
- FAS** :Free a Alongside Ship (Franco le long de navire)
- FCA** :Free Carrier(Franco-transporteur)
- FCL**: Full Container Load
- FIATA**: FédérationInternationale desAssociationsdeTransitairesetAssimilés
- FIO**: Free In and Out
- FOB**: Free On Board (Franco aboard)
- INCOTERMS**: International Commercial Terms.
- OMI**: L'Organisme Maritime International
- ONU**: Organization des Nations Units
- SAP**: Systems , Applications and Product for data Processing
- SCM**: Supply Chain Management.
- TDC** : Tarif Douanier Commun
- TEC** : Tarif Extérieur Commun
- TIC**: Technologies de l'Information et de la Communication

# Introduction générale

Le commerce international est défini comme l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de nombreux phénomènes stimulateurs croissance économique, croissance démographique, mondialisation, conteneurisation, la libéralisation des échanges Commerciaux, nouvelle technologie d'information et de communication et la baisse des prix de transport associée à une amélioration de l'efficacité des transports. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie (processus d'internationalisation) caractérisé par une interdépendance spatiale accrue, un affaiblissement des obstacles aux échanges mondiaux (Barrières douanières tarifaires et non tarifaires) et d'une grande expansion des moyens de transport (terrestre et maritimes et même aériens).

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

✚ De ce qui précède, et pour mieux organiser les opérations liée à sa production des biens à l'international en diminuant les contraintes, les spécialistes exigent la mise en place d'un service logistique qui est l'un des facteurs majeurs de la compétitivité des entreprises. Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport maritime international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire. Il peut y avoir parfois quelques difficultés comme les retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre ces problèmes à leurs clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteur set enfin à bien organiser toutes les opérations.

Dans ce cadre, l'entreprise doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandises.

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

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

La logistique devient ainsi l'un des principaux facteurs affectant la compétitivité des entreprises tant pour la maîtrise des coûts que pour celle des niveaux de services.

Une entreprise mène un certain nombre d'activités qui lui permettent de ce maintenir en vie. Ces activités étant effectuées à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise. Elles demandent une attention particulière pour s'assurer de leur coordination et l'optimisation de leurs coûts. Ainsi la logistique fait partie d'une série d'activités menées par l'entreprise en vue d'optimiser les coûts. Par conséquent, les problèmes liés à la circulation des produits et des informations et les résultats de ses activités nécessitent une réflexion globale, notamment pour sa distribution. Elle se justifie à la fois par l'avantage concurrentiel que représente aujourd'hui la capacité à livrer le produit dans les délais brefs, avec un niveau de qualité élevé avec une part importante des coûts logistiques dans le coût de revient rendu chez le client à destination.

En substance, le champ d'application de la logistique se distingue par la mise à disposition de ressources matérielles et humaines pour assurer un soutien efficace aux ventes et à la production ultérieure.

La logistique est un facteur important de succès ou réussite et de bon déroulement des opérations de transport maritime, son rôle est donc indispensable au bon fonctionnement à toute entreprise, et qui vient aider à pouvoir bien gérer et bien organiser l'acheminement de la marchandise.

✚ Ainsi, et pour pouvoir commercialiser ses produits, les entreprises se dirigent le plus vers le transport maritime qui est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international. Selon la CNUCED soixante-quinze (75%) du commerce mondial en volume transite par voie maritime. A cet effet, le transport maritime tient une place prépondérante à l'heure actuelle puisqu'il assure environ 90% du trafic de marchandises dans le monde et considéré comme l'épine dorsale du commerce international est un élément moteur de la mondialisation et ce trafic s'effectue par biais des ports maritimes. Sachant que plus de 95 % du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime. Il est considéré comme le modèle moins consommateur d'énergie. Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.



De manière générale, le transport joue un rôle important dans les activités économiques d'un pays Parce que son contrôle permet aux exportateurs et importateurs de choisir leurs partenaires assurant la livraison des marchandises, dans les conditions spécifiées dans le Contrat et au moyen de matériels de transport reconnu d'avance comme apte à fournir la prestation requise affectée.

Ainsi le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, aluminium, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, Il est également possible de transporter des produits pré-emballés dans des conteneurs, des caisses, des palettes, des fûts. Ce que nous appelons habituellement marchandise divers ou conventionnel, de ce fait le transport maritime a toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique.

Pour que la marchandise arrive en bon état, toute opération commerciale quel que soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires logistiques (consignataire, transitaires, commissionnaires) afin d'éviter de perdre du temps, les marchandises restent longtemps dans la zone de stockage et généralement pour éviter les coûts Additionnel. Pour bien assurer cette opération commerciale la présence de ces différents intervenants est particulièrement nécessaire.

✚ La plupart des grandes puissances économiques mondiales possèdent d'importantes façades maritimes. Elles constituent le moteur de leur expansion. L'économie mondiale est de venue dépendante du transport maritime, dans la mesure où le PIB dépend des ventes réalisées à l'export. Le port est l'une des composantes essentielles dans la chaîne du transport maritime, il est considéré comme un espace économique, stratégique et un lieu de transit de diverses marchandises dans les meilleures conditions, coût, délais et sécurité.

Les ports maritimes constituent des espaces de passage entre le monde extérieur et les Territoires nationaux, disposant d'une façade maritime et contribuent à l'essor du commerce international et au développement économique des nations grâce à ses multiples fonctions : commerce, transport, emploi, industrie...etc. Par ailleurs, les ports sont des lieux territoriaux reliant le transport maritime par les voies de communication terrestre, qui impriment leur dynamisme à tous les secteurs d'activités économiques de leur pays et de l'hinterland

Le littoral méditerranéen de l'Algérie s'étend sur 1 600 kilomètres, de ce fait le pays possède un grand potentiel pour le transport maritime qui peut lui ouvrir sans doute de bonnes opportunités pour leur s'échanges avec l'extérieur.

Bien que le secteur du transport maritime ait connu des évolutions majeures au cours des dernières décennies dans le monde, la mauvaise performance des ports algériens prive l'Algérie d'une source de richesses, pénalise le système de production par des coûts élevés et handicape le développement des régions et des villes. L'Etat n'a pas su mettre en œuvre une politique déterminée et cohérente à l'égard des ports. Le contexte général caractérisant le fonctionnement des ports algériens, leur insuffisances et les limites du système en place

(l'inadaptation de l'organisation en place, le déficit en infrastructures et équipement adaptés).

Sont aggravés par des lourdeurs administratives, des dysfonctionnements entre les Organismes intervenant dans la chaîne portuaire et les procédures de commerce extérieur comportant de nombreuses faiblesses.

✚ On peut aisément considérer que l'Algérie ne dispose aujourd'hui plus d'un armement pour le transport maritime des marchandises générales.

De ce fait il convient d'ores et déjà d'évoquer certains points faibles qui ont amené ce constat

- Une gestion inefficace des coûts qui génère une fragilité économique : d'après le secrétaire général du ministère des transports Algérien, s'il est vrai que 95% du transport de marchandises se fait par voie maritime, il se trouve aussi que le coût du transport représente 10 % du coût de la valeur de la marchandise, alors que dans les pays développés, il est de moins de 4%. Les surestaries (frais de déchargement) notamment ne cessent d'augmenter chaque année.
- Conséquence de ces coûts logistiques non maîtrisés : Un défaut de compétitivité des produits algériens, leur coût à l'export constituant même un facteur d'éviction et à l'inverse, un sur enchérissement ensuite des prix des produits importés.
- Une gestion administrative et logistique aléatoire : les ports commerciaux algériens subissent une forte pression, engendrant la congestion des plus grands ports du pays Cette situation s'explique entre autres par une importante lourdeur dans la gestion portuaire. Ainsi donc, les ports algériens tendent à constituer un frein au développement du commerce extérieur et sont devenus au fil des ans.

Au même temps, un important encombrement des ports les plus importants (Alger, Oran, Skikda et Bejaia) dû à la concentration des marchandises, a causé des délais de séjour, trop longs, des cargaisons dans les enceintes portuaire. Ce problème a pour conséquence la limitation dans la fluidité du passage portuaire due à une réduction considérable de la capacité de stockage portuaire.

A cet égard, et pour remédier à ce problème d'encombrement et de congestion au niveau des ports, évidemment on parle de congestion structurelle, qui est de nature constante due à des infrastructures mal adaptées, insuffisantes pour le niveau de trafic au sein de l'environnement où en raison d'un déficit technique. Les procédures administratives où les problèmes de manutention (douanes, procédures de sécurité...) peuvent aussi être des causes de congestion.

On peut agir sur la congestion structurelle et concentrer les efforts de telle sorte à résoudre le problème de fluidité au niveau des ports. Afin de remédier à ce problème l'Etat algérien et dans le but de développer le transport maritime et le rendre plus fluide, a entamé des projets dans ce sens, mais est-ce cela suffisant à remonter la barre, et atteindre les standards minimum de la mondialisation, afin de redorer le commerce extérieur du pays ? Nous allons

essayer de répondre à cela au long de notre travail de recherche.

### **Le choix du thème:**

L'est intitulé La logistique du transport maritime de marchandises : le port un levier de compétitivité« Analyse comparatif entre le port d'Alger et le port de Marseille ».Cela implique que nous explorerons les concepts du transport maritime et de la logistique maritime en général, ainsi que l'univers des ports maritime qui se distinguent comme maillon essentiel dans logistique du transport maritime.

Vu qu'il existe une demande croissante de transport maritime international pour des marchandises qui est exigeante en matière de performance logistique «cout qualité délais », alors les ports vont jouer un atout .

Par ailleurs dans une logique descriptive, nous présenterons le système portuaire algérien (infrastructures, équipements, organisation), et le volume du trafic portuaire d'une année donnée de même que son impact sur l'économie nationale.

### **La Problématique:**

La question soulevée par notre travaille est « **a quelles problèmes logistique sont confronté Les ports algérien qui impact sur l'évolution des ces échanges internationaux par La voie du transport maritime**»

À travers cette problématique, nous soulevons les questions secondaires suivantes:

- Quelles sont les déférents types entre les ports algériens et les ports étrangers (français) ?

### **Hypothèses de recherche:**

Ainsi, dans le cadre de ce modeste travail et à travers ces questions on posera l'hypothèse suivante :

**«Les ports Algérien reste non compétitif et pas assez performant en comparaison avec les performances réalisées par les ports les plus performants dans le monde.»**

Pour pouvoir soulever et apporter une confirmation ou infirmation à notre hypothèse nous avons adopté une recherche bibliographique et documentaire qui va permettre au lecteur d'acquérir une connaissance sur des concepts de la logistique et du transport maritime et la place des ports dans cette chaine logistique-maritime puis on a entamé une analyse comparatif entre un port de commerce algérien et un port étranger dans les échanges internationaux.

### **Méthode de travail:**

Pour mener à bien notre étude conceptuelle et théorique, nous avons procédé a une division de notre travail en trois chapitres basés sur une recherche bibliographique

profonde et collecte des données qui s'achève avec une étude comparative de ces informations:

Dans le premier chapitre, nous discuterons de la description de la logistique International, à savoir: histoire de la logistique, introduction de différents processus Logistique, gestion de la chaîne logistique ou de la chaîne d'approvisionnement, les acteurs de la chaîne logistique, ces en jeux.

Le chapitre deux traite spécifiquement du transport maritime international de marchandises et il le Décrit dans ses généralités, et comment est régit la législation puis le chapitre va citer brièvement les incoterms et donner une vision globale de la douane.

Le Troisième chapitre va être l'étude de la compétitivité et de la performance des ports algériens et mettra en exergue leur caractéristique, efficacité et nous éclairera quant à l'état des lieux réel du moment. Ce chapitre nous entraînera vers la conclusion finale.

La méthodologie de recherche suivie est basée essentiellement sur un travail d'enquête et de collecte de données empiriques qualitatives ainsi que quantitatives .Ce dans le but d'apporter une réponse illustrée à l'hypothèse établie et ce en comptant sur la pertinence des diverses données exploitées.

A défaut de pouvoir recourir à des outils type entretiens et observation sur terrain en vu de la situation sanitaire actuelle nous nous sommes basés sur l'analyse bibliographique en comparant les diverses sources et données à notre disposition et ainsi évaluer leur véracité et leur pertinence, avant de passer aux étapes d'analyse et de conclusion.

### **Difficultés rencontrées:**

Du fait de l'actuel crise sanitaire que traverse la planète et qui malencontreusement nous a pénalisé de terminer un stage d'étude au sein d'un port de commerce ; qui aurait facilité l'accès aux informations et à l'apprentissage requis pour le bon déroulement de la recherche ; mais néanmoins Pour atteindre l'objectif de notre travail nous avons choisi de faire une recherche dans un cadre purement théorique axé sur les ports de commerce algérien dans la mondialisation en général on comparaison avec d'autres ports étranger .

# **CHAPITRE 1**

## Cadre conceptuel de la logistique

# Introduction

La logistique dans le transport maritime est aujourd'hui une composante clef de la compétitivité afin d'assurer le bon fonctionnement des entreprises mondiales.

Véritables piliers de l'économie mondiale les ports voient transiter des milliards de marchandises de toutes provenances et assurent quasiment 90 % des échanges mondiaux de marchandises .La logistique du fret maritime est donc un facteur déterminant pour l'acheminement des marchandises internationales.

La logistique représente essentiellement une dimension opérationnelle limitée à la mise à disposition de moyens matériels et humains pour assurer un soutien efficace à la vente et, ultérieurement à la production.

L'activité logistique concerne les domaines de la production des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elle s'exerce majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil.

Dans ce présent chapitre, nous allons nous concentrer sur la logistique, il sera composé de quatre sections : la première fera l'objet d'une présentation sur l'historique de la logistique ,la deuxième section sera consacrée aux métiers et les acteurs de la logistique et la troisième explore les métiers et les acteurs de la logistique et des transports à l'international. Enfin la dernière section va mettre l'accent sur la chaine logistique ou supply Chain management.

---

LALOGISTIQUEESTAUCCEURDELARÉUSSITE DEVOSOPÉRATIONSD'IMPORT/EXPORT. Disponible sur: <https://excess.international/solutions-logistiques/logistique-transport-maritime/>,<sup>2</sup> Thèse de Géographie pour l'obtention du grade de Doctorat nouveau Régime présenté par Gisèle MAKIELA-MAGAMBOU,«LALOGISTIQUE PORTUAIREAUGABON », 2007,p 45  
LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT, Les Référentiels des métiers cadrent, rapport de L'association Pour l'Emploi des Cadres Paris,p03

### **SECTION 1: Généralités sur la logistique**

Le concept logistique fut introduit dans la réalité de l'entreprise pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégique et tactique (transport, stocks, fabrication, achat, manutention).

La fonction logistique intègre l'évolution de ce contexte avec l'accroissement des ventes et des parts de marché, la réduction des coûts et des délais tout en satisfaisant des contraintes toujours plus personnalisées des clients.

Dans cette section, nous allons présenter l'histoire et l'évolution de la logistique, quelques définitions de la logistique ainsi que son rôle et son importance au sein d'une entreprise.

#### **1. L'histoire et l'évolution de la logistique:**

Le terme logistique prend racine dans le grecque « logistikos » qui signifie relatif au raisonnement. Il sera par la suite à l'origine du mot latin «Logisticus» ayant la même signification, c'est le philosophe grec Platon (428-348 AV.J.C.) qui a utilisé pour la première fois le mot logistique comme le calcul pratique.

La logistique trouve en fait véritablement sa source et sa dimension fondamentale dans l'histoire militaire il désigne l'art de combiner tous les moyens de transport, de Ravitaillement et de logement des troupes, d'où vient la célèbre définition d'origine militaire: « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut, et quand il le faut.

»<sup>4</sup>Dans les années 50:

Les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale tentèrent de transposer leurs savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisations opérationnelle ne débuta que dans les années 60–70. C'est surtout à partir des années **70** que l'entreprise a découvert la Logistique et a commencé à s'y intéresser ; ceci pour plusieurs raisons:

- L'évolution de la pratique du management, après avoir constaté que les dépenses Présentent plus ou moins 20 % à 30 % de la valeur ajoutée, la réaction fut d'abord des 'intéresser à ces dépenses, de les tenir sous contrôle puis d'en faire quelque chose de moteur.
- L'évolution de l'économie mondiale ; dans un monde d'aujourd'hui caractérisé, par la globalisation et écroulement des barrières nationales devant les échanges, le système logistique est perçu comme un jour nouveau.

---

SOHIERJ ,La logistique comprendre la démarche logistique, ses enjeux et ses répercussions sur la question, vuibert,2012, Paris

RAMARAO, logistics and supply hainmanagement.Cours inédit,UNR-Butare,2000-2001,p45

## CHAPITRE 1: cadre conceptuel de la logistique

---

- La mondialisation de l'économie et son évolution dans une libéralisation des échanges ont accéléré et augmenté les délais, les quantités et les distances.

La concurrence mondiale ; la logistique pousse les entreprises aux économies d'échelle, à la diminution des coûts et à la recherche des facteurs de différenciation en particulier dans la qualité. C'est pour cette raison que la logistique a récemment évolué vers le concept d'optimisation entre aval et amont de l'entreprise dans un concept concurrentiel afin de s'assurer aux moindres coûts la meilleure réponse au niveau du marché et s'adapter.

De 1950 à 1970:

L'économie était basée sur l'offre : les sociétés de production produisent principalement sur stock. Cette production a pour objectif de minimiser les coûts de production. Mais ses inconvénients sont:

- La lenteur pour le développement et l'absence de nouveaux produits.
- La nécessité de stocks devant les opérations « goulots », induisant des immobilisations financières. De 1970 à 1975 :

Cette période est caractérisée par le fait que la demande était supérieure à l'offre. La production était la préoccupation majeure des sociétés qui n'avait pas de motif pour recourir les délais de livraison ou aller à de nouveaux besoins.

De 1975 à 1980 :

Est une période où l'on parle sur l'intégration d'activités. La multiplication des entreprises pour un même segment de marché, accroît l'offre et donc la concurrence entre elles.

Dans les années 1980:

Les bouleversements des marchés (mondialisation, concurrence accrue) et les exigences de performance financière, combinée aux progrès technologiques (TIC, nouveaux procédés...) ont forcé les grands groupes à proposer des produits de bonne qualité à bas prix. Dans le but d'améliorer les rendements et les temps de cycle de production par rapport à la concurrence, les entreprises utilisent alors des méthodes de management telles que le « juste à temps », qui permet de limiter les stocks de composants en organisant et ordonnant précisément l'approvisionnement avec les fournisseurs. C'est dans ce contexte que les entreprises se rendent compte de l'importance de la relation stratégique client-fournisseur, prémisses du SCM, au départ uniquement orienté « approvisionnement » avec les fournisseurs directs. Parallèlement, des consultants et experts sur la gestion logistique ont les concepts de matériaux management et la DRP (Distribution Resource Planning), une étape supplémentaire pour définir les fonctions transport et distribution physiques de la chaîne logistique. L'ajout de la fonction distribution à la partie



## CHAPITRE 1: cadre conceptuel de la logistique

---

Approvisionnement forme la « logistique intégrée », connue aussi sous le nom de gestion de la chaîne logistique ou Supply Chain Management(SCM).

À partir des années 90:

Les études s'étendent à des organisations plus complexes de type flowshop ou jobshop avec machines dupliquées. Enfin, les scientifiques essaient de fixer une structure au Supply Chain Management, ils travaillent sur deux grands axes :

- Achat et approvisionnement.
- Transport et logistique.

L'intégration de ces deux parties dans un même modèle semble difficile. En effet, il n'y a guère de but commun, si ce n'est le fait de satisfaire la demande du client. Cependant, petit à petit, les chercheurs ont élargi leur domaine d'étude en passant de l'atelier à l'usine, puis de l'usine à la chaîne logistique en vue d'une optimisation plus globale des systèmes de Production, grâce notamment aux avancées dans les technologies de l'information, les modèles mathématiques et autres outils d'optimisation.

### 2. Définition de la logistique:

Il existe plusieurs définitions de la logistique on va citer quelques unes d'entre elle:

#### 2.1. Au niveau de l'entreprise:

##### **Définition 1:**

En 1948, le comité des définitions de l'américain marketing association (AMA) donné la première définition pour le terme logistique : « la logistique concerne le mouvement et manutention de marchandise du point de production au point de consommation ou d'utilisation. » De cette définition on déduit que la logistique ne concerne que les activités physiques dans la phase de distribution.<sup>6</sup>

##### **Définition 2:**

Logistique : Fonction qui a pour objet d'organiser, au moindre coût, le circuit de matières aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au moment voulu.

Cette fonction doit assurer la gestion:

- Des flux physique de l'entreprise : acheminement des matières et marchandises par l'utilisation de moyens de transport et de stockage.

---

Médan P., et Gratacap A., 2008. Logistique et Supply chaine management .Dunod, Paris, France , p09.

Massabie-Francois M., et Poulain E., 2002. Lexique du commerce international. Bréal, Paris, France p148.

## CHAPITRE 1: cadre conceptuel de la logistique

---

- Des flux d'informations : acheminement des communications qui précèdent, accompagnent les flux physiques ou leur succèdent.

Cette fonction est utilisée pour optimiser la gestion de ces flux, (la rotation des produits, la préparation des commandes, de l'emballage, des expéditions et des flux d'information à savoir la donnée informatisée, suivi de commande, gestion des stocks...etc.). Cette Définition a l'intérêt de rendre compte du caractère opérationnel/pratique de cette fonction et en mettant en évidence l'importance des aspects organisationnels dans la réussite de L'entreprise.

### **Définition 3:**

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut là où il faut et quand il faut.

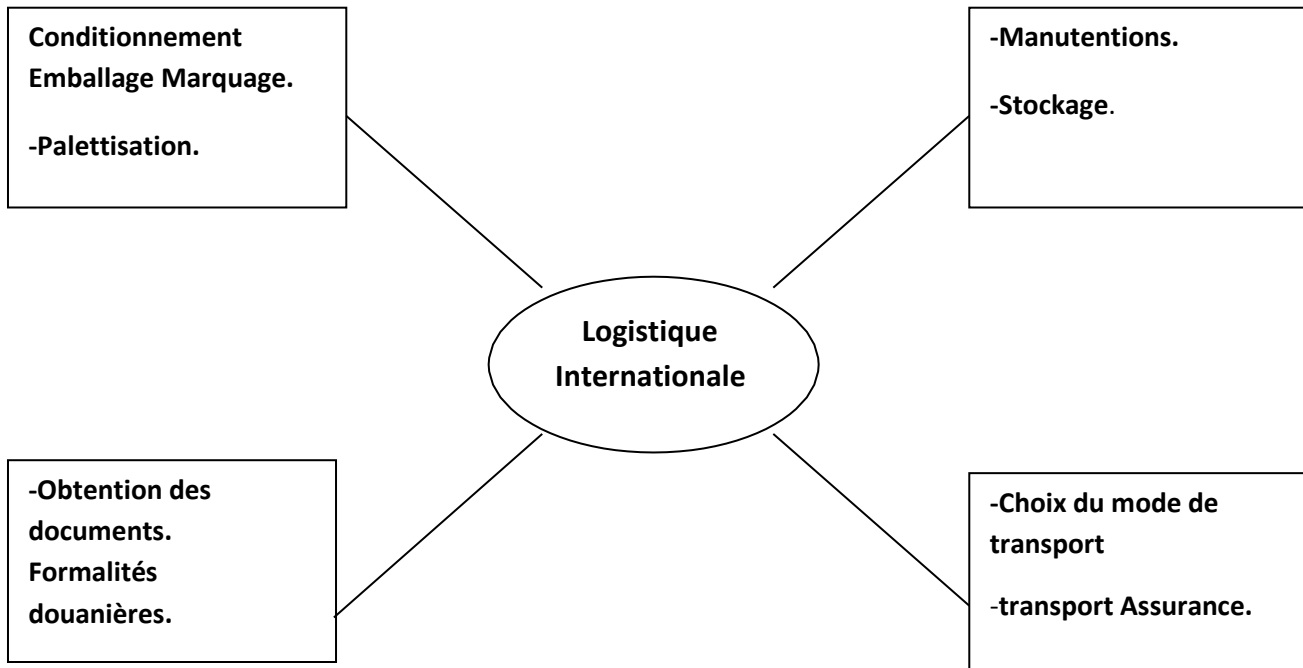
Dans les 3 différentes définitions, chacune donne un sens particulier, la première explique les mouvements et la manutention au moment du transfert de la marchandise, la deuxième les flux qui ressort de la logistique, et enfin la 3<sup>ème</sup>, elle recouvre les fonctions de transport

### **2.2. Au Niveau international :**

La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise:

La logistique internationale est composée des éléments figurés sur les Cheema suivant:

**Figure N°01 : Les quatre composant es de logistique internationale**



**Source : élaboré à partir d'une semble de document**

### 2.2.1. Les caractéristiques de la logistique a l'international:

Alors que dans la pratique elle est essentiellement dédiée à la gestion des flux de marchandises, la finalité de la logistique internationale est d'accomplir l'acheminement des produits de puis le lieu de livraison dans le pays d'exportation (entrepôt du fournisseur, Entrepôts du transitaire, transporteur...) jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays d'importation, Ils' agit d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les Meilleures délais l'acheminement des marchandises.

### 3. Finalités et activités de la logistique :

#### **3.1. Finalités de 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, et garantissant une gestion optimale la combinaison « quantités, délais et coûts ».

La définition de la logistique prend un sens plus précis suivant le contexte dans lequel elle est déployée .En effet , le champ d'action réel de la fonction logistique n'est pas figé:

##### ➤ **Dans une entreprise:**

La fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de :

- Emission et/ou traitement des commandes relatives au besoin en ressources logistique.
- Gestion des livraisons dont les activités d'emballage, manutention et transport.
- Gestion de ressources physiques (parc automobile, magasins, plates- formes d'éclatement..).
- Gestion des mouvements des personnes (plannings de rotation, plannings d'activités...).

##### ➤ **Dans l'industrie:**

La fonction logistique regroupe toutes les activités précédentes, auxquelles s'ajoutent les opérations de:

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

##### ➤ **Dans les administrations:**

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

Alors que dans la pratique elle est essentiellement dédiée à la gestion des flux de marchandises.

La finalité de la logistique internationale est d'accomplir l'acheminement des produits depuis le lieu de livraison dans le pays d'exportation (entrepôt du fournisseur, entrepôts du

## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

---

Transitaire, transporteur...) jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays d'importation, Il s'agit d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais L'acheminement des marchandises.

### **3.2. Les activités de la logistique:**

On distingue plusieurs différentes activités liées à la logistique qui peuvent être adaptés a la plupart des organisations ; avec une séparation de ces activités liées à la logistique en trois groupes:

- Les activités directement rattachées à la production interne des biens et des services (approvisionnement, fabrication distribution, retours).
- Les activités de gestion des moyens de transport des personnes ou des biens vers l'extérieur de l'entreprise (souvent séparées des précédentes car elles incluent en partie la gestion de la maintenance).
- Les activités indirectes ou activités de soutien (sans un lien direct avec la production ,mais nécessaires pour le déploiement des opérations).

#### **3.2.1. La logistique des biens et services:**

La logistique des biens et services se répartie en logistique d'approvisionnement, logistique des systèmes de fabrication, logistique de distribution et logistique des retours.

##### **A -La logistique d'approvisionnement**

L'approvisionnement regroupe l'ensemble des activités contribuant à l'acquisition des matières ou des services dont a besoin l'entreprise pour son fonctionnement. La logistique dans ce contexte intègre la détermination des quantités de commande, la recherche des sources d'approvisionnement (fabricants, fournisseurs), les achats (passation des commandes), la gestion de la base de donnée « articles », la gestion des magasins et des stocks de matière.

##### **B -La logistique des chaînes de fabrication(Production)**

La chaîne de fabrication est les ressources matérielles (machines : équipements) et technologiques utilisés pour la transformation des matières en produits semi-finis ou finis. La logistique des chaînes de fabrication consiste donc à mettre en œuvre les activités de planification des besoins en composants ;gestion des stocks des encours de production et de produits semi- finis ; gestion des données techniques de la production ; ordonnancement et planification de la production; manutention entre unités de fabrication.

---

INGRIDD : La logistique des biens et services. Disponible sur : [https://www.institut-ingrid.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=13:la-logistique-des-biens-et-services&Itemid=1150](https://www.institut-ingrid.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=13:la-logistique-des-biens-et-services&Itemid=1150)

### **C- La logistique de distribution**

La distribution consiste à écouler les produits finis vers les marchés de consommateurs. Par déduction, la logistique de distribution rassemble les activités mises en œuvre pour ravitailler les consommateurs en produits finis.

### **D -La logistique de retour (logistique inversée)**

La gestion des flux retours est l'acheminement d'emballage vides, ou de marchandises généralement hors d'usage, du lieu de consommation finale au lieu de fabrication. Ces marchandises sont retournées pour réutilisation, réparation, recyclage ou destruction définitive.

La logistique de retour regroupe donc l'ensemble des activités qui contribuent à Ramener vers l'usine (point d'origine) des marchandises récupérées chez le consommateur final. Elle a une place importante par exemple dans:

- Les entreprises brassicoles(retours de bouteilles et casiers vides pour réutilisation).
- Les entreprises de fabrication de produits chimiques (retours d'emballages usagés pour destruction).
- Les entreprises de fabrication d'appareillages électroniques (pour réparation ou destruction).

### **3.2.2. La logistique des transports:**

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

#### **A-Détermination des réseaux de transport :**

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

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

### **B-Planification des transports:**

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

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

### **C- Gestion du parc de véhicule:**

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

#### **3.2.3 La logistique de soutien:**

La logistique de soutien consiste à la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités non techniques, indirectement liées à la production des biens et services, mais dont la nécessité est justifiée par leur disposition à faciliter cette production.

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

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

### 4. Le but de la logistique:

Elle a pour but de permettre :

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché.
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entre posées.
- La réponse adaptée à une demande très volatile;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible.
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

### 5. Domaine de compétences de la logistique :

Les domaines de compétences de la logistique sont diverses, Ici l'accent serait mis sur quelques composantes de la logistique existant ou pouvant exister sur la plate-forme portuaire:

#### 5.1 Entreposage et magasinage: gestion informatique et physique des stocks:

La gestion informatique et physique des stocks sert à:

- L'affectation des stocks aux articles gérés dans les magasins (codification intelligente qui consiste à regrouper dans un code de nombreuses informations visant à identifier chaque article par rapport à sa famille, sa nature, son utilisation...).
- Création des catalogues et développement des nomenclatures ou de la classification des familles d'articles gérés dans les magasins.
- Etude des consommations et définition des stocks (préparation des fiches d'inventaires, comptage des articles et traitement des données).
- Dimensionnement des magasins (Analyses des besoins, étude des capacités, dimensionnement).

---

BOUAICHE Yasmina.,2018.LALOGISTIQUE DANS LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES CAS DE CEVITAL. Mémoire de master 2: Commerce international et logistique. Université Abderrahmane Mira de Bejaia p10.

Domaines de compétence de la logistique.[HTM]  
<http://www.logistiqueconseil.org/metiers.htm>,



### 5.2 Contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques:

Le contrôle de gestion et pilotage des opérations logistiques se résume comme suit:

- Optimisation : organisation et planification des ressources logistiques de production, de stockage, de manutention et de transport..
- Contrôle de gestion et tableau de bord : Création d'indicateurs pour le suivi effectif et l'optimisation des opérations de la chaîne logistique.
- Sécurité des ressources et des opérations : conception de check-list pour le contrôle et le suivi du fret ou des véhicules de transport.
- Système d'information logistique : assistance / utilisation des logiciels ; création de base de données pour la gestion et des activités.

### 5.3 Gestion des projets: Planification des opérations logistiques

- Planification des opérations logistiques (choix des moyens, planning des transports, organisation des opérations de manutention verticale et horizontale, stockage).
- Gestion des affectations des activités aux ressources humaines (gestion et pointage du chargé de la conduite des véhicules, des chargements/déchargements et du stockage).
- Etude des tâches critiques et le calcul des marges de manœuvre pour une meilleure gestion des disfonctionnement.
- Mise sur pieds d'un réseau d'indicateurs d'activité pour les suivis en temps réel des opérations et une bonne réactivité.
- Organisation de divers autres événements tels que les séminaires, salons d'entreprises, conférences, foires, voyages en groupes...

### **SECTION 2: Les Flux logistique**

#### **1. La définition d'un flux logistique:**

L'ensemble des activités logistiques successives réalisées lors de la fabrication d'un produit ou sa distribution forme une chaîne appelée flux logistique.

Dans une usine, lorsque l'ensemble des produits fabriqués parcourt les mêmes étapes de production, il y a une seule chaîne de fabrication et donc un seul flux. Si par contre on se retrouve avec différents produits A, B et C qui parcourent en un moment donné de leur fabrication une série d'activités différentes pour chacun des trois produits, alors on a un total de trois flux de production. Un flux est aussi appelé une chaîne d'activité ou chaîne de valeur (en anglais :**value Stream**).

La gestion des flux consiste donc à piloter l'ensemble des activités successives qui sont -réalisées lors de la fabrication d'un produit ou sa distribution. C'est ce mouvement des matières, de composants, de sous-ensembles, d'encours, de produit finis le long de la chaîne de fabrication et de distribution qui forme le flux.

#### **1.1. Les buts de la gestion des flux en logistique:**

Dans cette chaîne d'activités qui forme le flux, le bénéfice recherché est:

- *L'identification, l'analyse et la diminution de toute forme de gaspillage* ou de mauvaise utilisation des ressources dans le processus d'approvisionnement, de fabrication ou de distribution. Une étude est périodiquement menée pour déterminer à chaque fois les causes réelles du gaspillage, de les remonter au niveau de l'équipe de pilotage qui se charge de lancer des actions correctives.
- *La séparation des activités à valeur ajoutée des activités sans valeur ajoutée* (du point de vue de la clientèle ou du besoin à satisfaire). Les activités sans valeur (source de pertes et de gaspillage dans le processus) sont alors supprimées. Cette réduction du gaspillage finit à long terme à devenir un avantage concurrentiel pour l'entreprise.

### 2. Les différents types de flux logistiques:

On distingue deux catégories de flux logistiques : les flux logistiques internes et les flux logistiques externes.

- **Les flux logistiques internes** concernent :

Les flux de production : circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

- **Les flux logistiques externes** concernent:

Les flux d'approvisionnement ou flux amont: circulation des matières et consommables de puis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise cliente.

Les flux de distribution ou flux aval: circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente.

Les flux de logistique externe sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage.

Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes. C'est ainsi qu'on distingue :

- **Les flux poussés** : A partir des prévisions de la demande on planifie les ressources dont on aura besoin pour y répondre à l'aide d'un plan de production. On ne se base donc pas sur les commandes réelles pour dimensionner stocks et ressources nécessaires.
- **Les flux tirés** : On se base sur la demande réelle pour déterminer stocks, approvisionnements, ressources, etc. avec objectif de la satisfaire au plus vite. Les flux tirés visent à supprimer les coûts dus à la possession des stocks.
- **Les flux tendus** : Les quantités produites correspondent au plus juste à la demande du marché. L'application la plus connue des flux tendus est le Juste à Temps.
- **Les flux synchrones** : L'approvisionnement des différents composants est réalisé en fonction de leur ordre d'utilisation dans le processus de production. Les composants sont donc livrés au dernier moment, juste quand ils sont nécessaires, ce qui permet de limiter les stocks et les coûts qui y sont liés.

## **SECTION 3 : Métiers et acteurs de la logistique et des transports à l'international**

### **1. Les métiers de la logistique et du transport à l'international:**

Les principaux métiers de la logistique internationale sont : Magasinier, Responsable d'entrepôt, Gestionnaire de commande, Logisticien, Agent de transit, Déclarant en douane, Gestionnaire du parc automobile.

#### **1-1 Le technicien d'achat import/export:**

Pouvant occuper les fonctions d'acheteur local ou international, le technicien d'achat import /export a l'arrivage de maîtriser la négociation de la commande, mais aussi celles des techniques et opérations liées a l'acheminement des produits (incoterms, transport maritime, aérien routier et ferroviaire, procédure en douane, assurance, manutention et stockage.)

Il est en relation avec les fournisseurs et les prestataires logistiques, ce qui nécessite la pratique des étrangers.

#### **1-2 Le magasinier, Gestionnaire de stock:**

Dans toute entreprise qui l'emploie, le magasinier exerce son activité dans les domaines suivant:

- La réception des produits : déchargement, identification, contrôles quantitatifs et qualitatifs, acceptation ou réserve...
- Le stockage : rangement des produits en utilisant les différents engins de manutention et de levage existants, et en respectant les zones d'implantation et les modes de stockage en vigueur...
- L'expédition des produits : préparation des commandes, conditionnement et emballage, vérification des bons de commande et des bons de livraison, Etablissement des documents liés à l'expédition, chargement...
- La tenue et la gestion informatisées des stocks : enregistrement des entrées et sorties de produits, réapprovisionnement, inventaires...

Selon la taille et l'activité de l'entreprise dans laquelle il travaille ; le magasinier exerce les fonctions de réceptionniste, gestionnaire de stock, manutentionnaire, emballeur ou agent d'exploitation...; mais il peut aussi assurer plusieurs ou toutes ces activités. Si l'entreprise

## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

---

dispose d'une fonction commerciale, il peut être appelé à développer des compétences dans le domaine de la vente avec contacts clientèle. Après deux à trois années d'expérience, il ferait un bon acheteur et pourra facilement progresser comme responsable des achats grâce à sa bonne connaissance du matériel et des consommables de l'entreprise.

### **1-3 Le responsable d'entrepôt :**

Le responsable d'un site de stockage, d'un entrepôt ou celui d'une base logistique supervise la réception des marchandises, organise leur stockage et ordonne leur transfert vers les différents quais d'expédition:

- Il veille au respect de la chaîne du froid et de la qualité des produits.
- Il règle les litiges avec le fournisseur ou les transporteurs.
- Il propose des aménagements pour améliorer la qualité du service, réduire les coûts et les délais, dans le respect de la réglementation et de sécurité.

### **1-4 L'agent de transit:**

L'agent de transit dans l'entreprise a la responsabilité de préparer l'ensemble des documents nécessaires pour la déclaration en douane des marchandises à l'import comme à l'export. Dans la fonction approvisionnement, l'agent de transit prend le relais de l'acheteur international après la passation d'une commande ; il est l'intermédiaire entre l'expéditeur des marchandises à l'étranger qui est généralement le transitaire au départ et le transitaire local (à l'arrivée).

Il collectionne les informations de livraison des commandes par les fournisseurs étrangers auprès du transitaire du pays d'expédition ; suit le transport principal avec une attention particulière portée sur les commandes urgentes, apprête les éléments nécessaires au dédouanement des marchandises de réception d'un avis d'expédition, émet l'ordre de transit et confie le dossier au transitaire local et commissionnaire agréé en douane ; il occupe aussi du suivi du poste d'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de livraison convenu.

### **1-5 Le déclarant en douane :**

Le déclarant en douane est un agent de la compagnie agréé à effectuer les formalités de dédouanement des marchandises pour le compte de ses clients. Il reçoit l'ordre de transit et le dossier préparé par l'agent de transit de l'entreprise client.

### **1-6 Le gestionnaire du parc ou de la flotte automobile:**

La gestion de la flotte automobile, quelle soit propre à l'entreprise ou louée à un ou plusieurs particuliers, est en général confiée à une personne qui coordonne l'ensemble des mouvements des véhicules.

## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

---

Le gestionnaire du parc automobile est donc la personne en charge de gérer les véhicules routiers et/ou les véhicules de manutention utilisés par l'entreprise ainsi que les équipes de chauffeurs qui y sont affectées :

- Il planifie les périodes d'activité et d'inactivité des véhicules.
- Il optimise le nombre de voyages et les durées des parcours.
- Il est l'émetteur des manifestes de transport et des ordres de transport.
- Il supervise les opérations de chargement et déchargement de véhicules.
- Il s'assure du respect de planning de maintenance des véhicules.
- Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des véhicules.
- Il s'assure de l'actualisation régulière des documents des chauffeurs.
- Il contrôle les dépenses d'exploitation du parc.

### 1-7 Le logisticien:

Le logisticien dans l'entreprise prend en charge l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à ordonner l'ensemble des activités de celle-ci. Il s'implique dans des secteurs aussi variés que la production, les achats ou la distribution, en s'intéressant tout particulièrement à la circulation des marchandises.

Ainsi, l'entreposage, le stockage, l'emballage, la manutention et le transport des Marchandises concernent toute son attention, l'amenant à améliorer sans cesse l'ensemble des paramètres de l'activité de ces grands pôles afin d'en réduire les coûts, tout en garantissant le respect des procédures, des règles d'hygiène et de sécurité, et en gardant à l'esprit le souci de la satisfaction du client et de la conservation des produits.

Il doit être capable de coordonner les activités d'autres responsables, tels ceux de l'entrepôt, des achats, des transports ou du service en charge en planifier les programmes de production des ateliers. Il pilote l'ensemble de ces opérations en s'appuyant sur son tableau de bord logistique.

#### 1-7-1 Les missions du logisticien international:

Le logisticien international, professionnel de logistique et transport, a la maîtrise de la chaîne logistique internationale. Il organise l'acheminement des marchandises et planifie les déroulements des opérations au niveau de chaque maillon de la chaîne de transport. Le logisticien international est chargé:

- De l'organisation des acheminements internationaux de porte à porte (door to door).
- Du choix de se emballages utilisés pour protéger les marchandises au cours du transport.

---

.Les missions du logisticien international[HTML].<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-internationale.htm#:~:text=B%2D%20Les%20missions%20du%20logisticien,de%20la%20cha%C3%A9ne%20de%20transport.>

- du choix du type d'expédition (mode de transport) à utiliser et peut, pour des raisons économiques, ou des contraintes autres, opter pour un acheminement multimodal;
- du choix des prestataires logistiques (transitaires ,transporteurs). En général, il conclut un accord commercial avec ces prestataires qui alors, agissant en qualité de mandataire ou de commissionnaire prennent à leur charge la réalisation de certaines opérations (emballage, transport, manutention, entreposage, déclaration en douane...).
- de la planification, la validation et du déclenchement des opérations auprès des prestataires logistiques, par transmission d'un ordre de travail (ordre d'expédition, ordre de transport, ordre de transit...).
- du suivi des flux de transport (dates de départ, dates d'arrivée, escales) et de la traçabilité des marchandises. il doit par conséquent pouvoir à tout moment produire un rapport sur la situation des acheminements et la position des marchandises.
- De la validation des coûts logistiques (contrôles des postes facturés par les prestataires et validation des coûts avant le paiement des factures par la finance).

### 2. Les intervenants dans la logistique et le transport à l'international :

La chaîne logistique internationale est composée d'une panoplie d'acteur set D'intervenants dont les missions sont particulières pour assurer l'acheminement des marchandises ou des personnes.

#### 2.1 Les transitaires:

Le transitaire, comme entre preneur général du transport, se trouve au poste de commande de la logistique. Il est le « logisticien », qui connaît tous les impondérables et peut, même dans les situations particulières (extrême urgence, conflits, etc.), garantir la bonne fin d'une opération.

Il conseille ses clients sur l'emballage et le mode d'acheminement les plus appropriés,

Il établit le devis du coût du transport et des frais accessoires. Son expérience lui permet de s'adapter parfaitement au développement logistique dans la gestion de la chaîne logistique.

La base juridique de leurs activités professionnelles est fixée par les conditions générales de transitaire en vigueur dans leur pays.

- **Ces responsabilités**

- Soit il est **mandataire** de transport:

Agent de liaison entre deux modes de transport, il agit sur les instructions de son client, nonobstant la voie de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise.

---

Les métiers du transport et de la logistique.

[HTM]:<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Metiers-logistique-internationale.htm>,

## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

---

Il exécute les ordres de son mandant il n'a donc pas le choix des sous-traitants, il n'est pas responsable de la défaillance de ces derniers, mais il prend toute disposition utile pour Préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie, il reprend d'une obligation de moyen.

- Soit il est **commissionnaire** de transport:

Intermédiaire professionnel qui organise de façon libre et autonome, pour le compte de l'expéditeur, la totalité du transport. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants des on choix.

Il est donc responsable de leurs fautes éventuelles. On retrouve dans cette catégorie les affaiteurs routiers, les groupeurs aériens ou maritimes, les organisateurs des transports multimodaux, etc.

### **2-2 Les transporteurs:**

Les transporteurs ont pour mission principale de gérer les moyens de transport (conteneurs, palettes, wagons, vrac...). Chaque mode de transport a son propre fonctionnement, mais tous reposent sur une logique identique celle de satisfaire le client final au juste prix, dans les délais sans avarie.

### **2-3 Commissionnaire en douane:**

Spécialiste des opérations en douane admis à effectuer pour le compte d'autrui des formalités douanières telles que la déclaration et la présentation des marchandises pour les opérations d'importation, d'exportation, de transit, d'entrepôt, d'avitaillement, etc.

L'agrément du commissionnaire en douane est national. Il est accordé par décision du directeur général des douanes pour une durée indéterminée. La décision est notifiée a l'intéressé dès sa signature.

Il est délivré à titre personnel et ne peut faire l'objet ni de prêt, ni de location, ni de cession.

### **2-4 Les entreprises portuaires:**

Les entreprises portuaires sont considérées comme un acteur économique engagé dans un environnement concurrentiel qui doit gérer la segmentation des filières et des marchés puisque chaque tarifa ses logiques et ses chaînes logistiques.

L'objectif d'une entreprise portuaire est de tendre vers le meilleur positionnement de ses outils, marché par marché et trafic par trafic au service de son hinterland.



## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

---

La compétitivité d'un port de la qualité des services à la marchandise et aux navires; se construit sur plusieurs critères (les hommes, les infrastructures, et surtout le coût du passage portuaire).

Le coût du passage portuaire varie selon le type de marchandise et de conditionnement.

La compétitivité portuaire passe par six étapes essentielles:

**A**-L'amélioration de la fiabilité et de la flexibilité des opérations portuaires en matière de temps d'escale.

**B**-L'amélioration des dessertes maritimes avec l'extension des services maritimes.

**C**-L'amélioration de la profondeur de l'hinterland par le fait de la prospection, de l'amélioration. Des infrastructures de transport terrestre, la réalisation de train bloc, la consultation de base avancées (ports secs).

**D**-L'amélioration de la sécurité du passage de la marchandise en agissant dans le domaine sanitaire.

**E**- La fixation de la valeur ajoutée sur les zones portuaires en développant des plateformes logistiques dans le port.

**F**-L'Intégration aux réseaux portuaires en formation, en association ou non avec les opérateurs de manutention portuaire.

### **2-5 Le consignataire ou agent maritime:**

Une compagnie maritime doit être présente dans de nombreux ports dans le monde. Pour ce faire elle dispose, en dehors de ses succursales, de représentants exerçant les activités d'agent maritime et de consignataire. Le consignataire maritime, mandaté par l'armateur, effectue l'ensemble des opérations administratives, techniques et commerciales du navire lors de son escale au port. Sa mission va consister à:

- Négocier le chargement et le déchargement avec les manutentionnaires
- Superviser les opérations de réception et de livraison de marchandises
- effectuer les formalités administratives (documents pour l'exportation, titres de propriété, déclaration aux douanes)
- rechercher, si nécessaire, de nouveaux clients pour augmenter le volume de cargaison
- répartir les dépenses d'escale entre le transitaire, le chargeur et l'armateur.
- Ravitailler le navire en eau et fuel
- Organiser la visite médicale de l'équipage
- est retenir le navire

### **2-6 Les intervenants à caractère administratif:**

Parmi les intervenants à caractère administratif désigne la douane et les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire.

#### **2-6-1 La douane :**

La douane a connu une évolution importante en matière de mission, elle doit :

- Contrôler les flux de marchandises à l'importation, et cela pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique;
- Lutter contre la contrefaçon;
- A l'exportation pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques;
- Percevoir les droits et taxes à l'importation et faire appliquer la réglementation communautaire et national ;
- Informer sur les échanges extérieurs en élaborant les statistiques du commerce mondial;

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

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

#### **2-6-2 Les services de contrôle de qualité et contrôle sanitaire**

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au cote de la douane, il a pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leurs équivalent au plan international. Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testées dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée, les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.

### **SECTION 4: La chaîne logistique (supply-chain)**

Dans le contexte de la mondialisation, la concurrence à laquelle les entreprises doivent faire face ainsi que l'évolution des modes de production, (multiples entrepôts à différentes échelles géographiques, production d'un même bien dans diverses usines), a fait apparaître un nouveau concept, complémentaire à l'activité historique de logistique: la « Supply Chain » ou « chaîne logistique ». Dans cette section nous allons présenter la chaîne logistique et ces intervenants, les enjeux, puis les modes et choix d'une solution de transport, ainsi que les règles des incoterms.

#### **1. Définition de la supply Chain:**

##### **Définition1:**

D'après (BAGLIN et al) La chaîne logistique est apparue suite à l'évolution de la logistique, elle intègre la gestion encore plus en amont et en aval de l'entreprise pour ainsi couvrir l'ensemble des flux physiques, d'information et financiers des clients des clients jusqu'aux fournisseurs des fournisseurs

##### **Définition2:**

La chaîne logistique englobe l'ensemble des opérations réalisées pour la fabrication d'un produit ou d'un service allant de l'extraction de la matière première à la livraison au client final, en passant par les étapes de transformation, de stockage, et de distribution. De nos jours, de plus en plus on regarde la chaîne logistique comme une toile regroupant plusieurs des activités citées, cela est dû à la complexité des organisations actuelles et à leur dimension internationale. Ajoutés aux flux des matières, la chaîne logistique inclut les flux d'information et les flux financiers. Chaque étape de transformation ou de distribution peut impliquer de nouveaux acteurs, de nouveaux fournisseurs ou de nouveaux clients intermédiaires, avec également des nouveaux flux d'informations.

##### **Définition3:<sup>23</sup>**

La chaîne logistique peut être considérée comme un ensemble d'activités en réseaux dont l'exécution est corrélée par les flux qu'elles échangent, visant à satisfaire au mieux les besoins exprimés par un ensemble de clients.

Une chaîne logistique peut être vue comme un réseau d'installations qui assure les fonctions d'approvisionnement en matières premières, de transformation de ces matières premières

---

BAGLING.,etal.,2001.ManagementIndustrieletLogistique.6<sup>ème</sup>édition,

MOULOUA Z : 2007. Ordonnance mentsc opératifs pour les chaînes logistiques. Thèse de doctorat :Informatique .L'Institut National Polytechnique de Lorraine, p7

Amrani-Zouggar A : 2009. Impact des contrats d'approvisionnement sur la performance de la chaîne logistique : Modélisation et simulation. Thèse de doctorat: Productique .Université de bordeaux1,p22

## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

---

en composants puis en produits finis, et de distribution des produits finis vers le client. Les activités menées au sein d'une chaîne logistique sont très diverses. Elles peuvent être structurées en fonction de la nature du flux sur le quel elles portent. Ainsi, nous distinguons:

- Les activités de transformation du (production ; approvisionnement des composants ; livraison des produits).

La production: c'est l'ensemble des activités de transformation physique des composants en sous-ensembles puis en produits finis.

L'approvisionnement et la livraison: concerne l'organisation des transits de matières entre sites de production. L'approvisionnement s'intéressant à la partie amont de la chaîne et les livraisons considérant le problème au périmètre aval de la chaîne.

- Les activités de traitement et de transmission du flux d'information :  
Souvent considéré comme inverse au flux physique, allant de l'aval vers l'amont.  
L'information transmise peut être une simple commande, un carnet de commandes, voir des plans d'approvisionnement.  
De manière générale, la nature de l'information transmise est dépendante des modalités du partenariat qui lie les partenaires de la chaîne logistique

- Les activités associées au flux financier.

### **Définition4:**

Genin (2003) définit la chaîne logistique comme un réseau d'organisations ou de fonctions géographiquement dispersées sur plusieurs sites qui coopèrent, pour réduire les coûts et augmenter la rapidité des processus et activités entre les fournisseurs et les clients.

Cette définition met en valeur un point clé dans l'organisation des chaînes logistiques : la dispersion géographique des centres de fabrication de la chaîne logistique. Cette dispersion entraîne des besoins de coopération entre ces sites pour améliorer, de façon globale, l'efficacité de la production.

### **Nota bene :**

Il existe énormément de définitions de la chaîne logistique dans la littérature ; il n'y a pas de définition universelle; Certaines définitions adoptent un point de vue «produit» et

---

Galasso F., 2007. « Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible ». Thèse de doctorat : Spécialité système industriels. L'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorale EDSYS, p 19.

## CHAPITRE 1:cadre conceptuel de la logistique

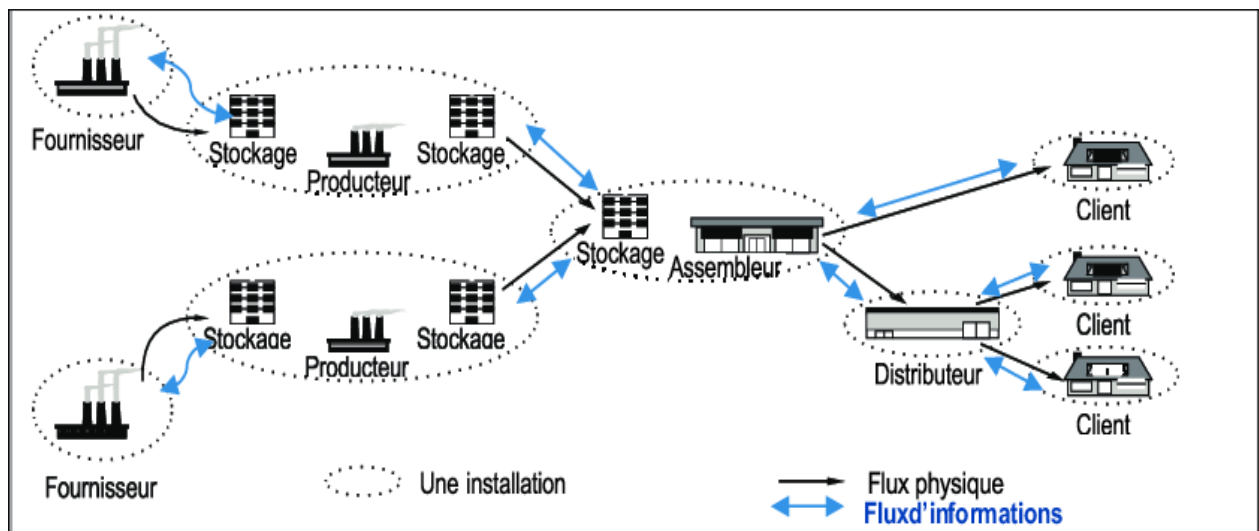
d'autres, un point de vue «entreprise » ou encore« processus » Ce pendant telles reprennent un certains nombre d'idées communes :

- Une chaîne logistique se rapporte généralement à un produit fini ou à une famille de produits finis donnés.
- Elle fait intervenir plusieurs entreprises, plusieurs acteurs.
- Ces entreprises sont liées entre elles par trois flux : le flux d'information, le flux physique et le flux financier.
- Chacune des entités partenaires assure les fonctions d'approvisionnement, de transformation/production, de distribution ou de vente.

Ainsi une chaîne logistique est vue comme un système de fournisseurs, de producteurs, de sous traitants, de distributeurs, de détaillants et de clients entre les quels s'échangent des flux matériels de l'amont vers l'aval, des flux d'informations dans les deux sens (New, 1997 ; Tayur et al. 1999), et des flux financiers de l'aval vers l'amont (Christopher, 1998 ; Stadler, 2005).

Les maillons de la chaîne logistique varient selon la nature de la chaîne logistique en question. En considérant la notion de la chaîne logistique autour d'un produit, celle-ci est composée par plusieurs maillons qui commencent par les fournisseurs des matières premières ,et qui se terminent parles consommateurs comme présenté dans la figure (2).

**Figure N°02:Les maillons de la chaîne logistique**



**Source :Pris de Google image les maillons de la chaîne logistique**

### 2. Les maillons de la supply Chain:

Les maillons de la chaîne logistique varient selon la nature de la chaîne logistique en question. En considérant la notion de la chaîne logistique autour d'un produit, celle-ci est composée par plusieurs maillons qui commencent par les fournisseurs des matières premières, et qui se terminent par les consommateurs.

#### 2.1 Fournisseur:

Un fournisseur est une personne ou une entreprise qui soit fabrique, transforme, emballe, ou installe des produits contrôlés, soit exerce des activités d'importation ou de vente de ces produits. Dans une chaîne logistique, les fournisseurs sont généralement des sources où les flux de matières sont initiés. Un fournisseur peut fournir plusieurs types de produits, qui peuvent être de différentes natures: des matières premières, des composants, des produits semi-finis et même des produits finis. Le prix de vente a été et est toujours un attribut critique pour le choix de fournisseurs. Néanmoins, le seul prix d'achat n'est pas de nos jours un facteur déterminant. Le rapport qualité-prix est beaucoup plus utilisé que le prix d'achat seul. De plus le respect des délais de livraison et la qualité du service sont des éléments clés.

Les principaux attributs sont:

- Prix d'achat unitaire hors taxe.
- Taux de la taxe douanière.
- Pour centrage des produits ne respectant pas le cahier des charges.
- Délai d'approvisionnement.
- Quantité minimale acceptée par ordre.

#### 2.2 Usine:

Une usine est l'une des entités critiques dans une chaîne logistique. Elle a pour le rôle de fabriquer et assembler des matières premières et composants afin d'obtenir des produits finis destinés au marché. Dans le cadre de notre étude, une usine est considérée comme un système de production avec une seule ligne. Avec une capacité finie est dédiée à un seul type de produit.

#### 2.3 Le stockage:

Le stockage peut accompagner tous les autres maillons, car, à chaque niveau nous pouvons avoir besoin d'un moyen de stockage.

### 2.4 Centre de distribution:

Dans une chaîne logistique ,le rôle de cette site est triple et consiste en : la réception , le stockage et l'expédition des produits de différentes natures (matières premières ,composants, produits finis, etc.). En effet, les produits sont réceptionnés des sites amont ayant une connexion de transport avec les centres de distribution.

Dans la pratique, les produits arrivent par lots. Une phase de stockage commence, si le stockage est nécessaire.

Enfin, de nouveaux lots sont formés, de tailles différentes, et les produits expédiés aux sites en aval, qui peuvent être des usines, centres de distribution ou clients finaux.

### 2.5 Le client:

C'est le dernier maillon de la chaîne logistique, ils représentent également les nœuds d'un réseau, ou les opérations de transport des flux de matière touchent à leur fin.

## 3. Les différents flux de la supply-Chain:

Brièvement, la supply-Chain, ou chaîne d'approvisionnement est divisée en 3 flux:

### 3.1 Les flux physique:

Les flux physiques, appelés également flux de produits, sont les matières qui circulent entre les différents maillons de la chaîne logistique. Ces matières peuvent être des composants, des produits semi-finis, des produits finis ou des pièces de rechange. La gestion de ces flux et la coordination entre les différents maillons de la chaîne logistique sont Regroupées sous l'appellation : gestion de la chaîne logistique ( Supply Chain management).

### 3.2 Les flux d'informations:

Les flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs. Une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement négocié lors de la vente, etc. Mais les entreprises s'échangent aussi des informations plus techniques : paramètres physiques du produit, gammes opératoires, capacités de production et éventuellement de transport, informations de suivi des niveaux de stock. Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent connaître l'état d'avancement de fabrication de leur produit .Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC (*Technologies de l'Information et de la Communication*).

## CHAPITRE1:cadre conceptuel de la logistique

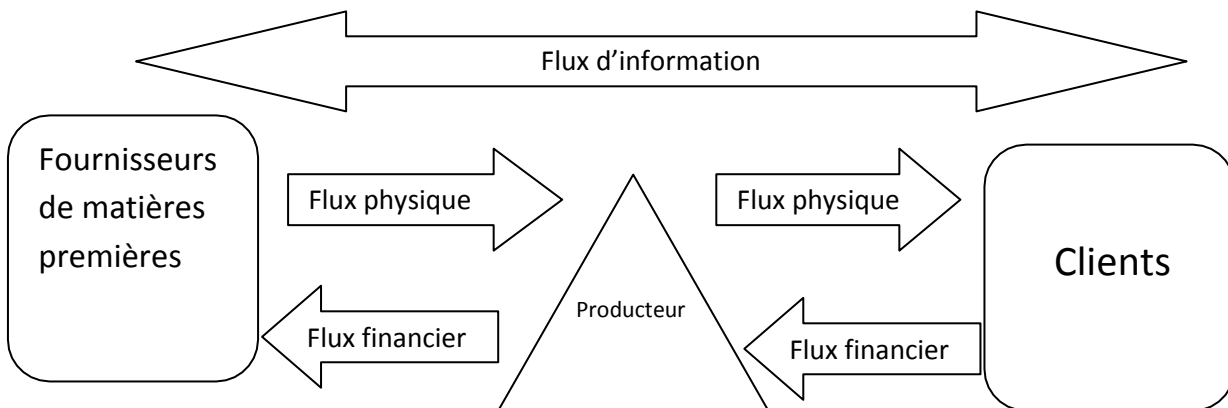
Donc on peut conclure que le flux d'information C'est un peu le cerveau qui va faire fonctionner le flux physique. Il s'apparente à une gigantesque base de données que l'on pourrait résumer par un:

1. **Quoi?**(l'ensemble ,des processus et des information s'associées)
2. **Où ?** (dans quel pays, dans quel entrepôt dans quel magasin mais aussi dans quels systèmes informatique)
3. **Comment?**(par quels moyens et selon quelles conditions préétablies)
4. **Quand ?** (durant tout le cycle de vie des produits) On y retrouve par exemple toutes les caractéristiques enregistrées d'un produit, tous les historiques de vente, tous vos indicateurs de performances mais aussi toutes les informations sur vos fournisseurs qui peuvent affecter votre stratégie d'approvisionnement.

### 3.3 Les flux financier:

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

**Figure N°03:Modélisation des flux d'une chaîne logistique**



**SOURCE:MERZOUK,S.(2007).Problèmededimensionnementdelotetdelivraison:applicationaucasd'unechaîne logistique .Thèse de doctorat. Université de Belfort. P14.**

Mecalux: Qu'est-ce que la Supply Chain ? Définition et différences avec la logistique. [HTML] disponible sur [:https://www.mecalux.fr/blog/supply-chain-definition](https://www.mecalux.fr/blog/supply-chain-definition),

<sup>30</sup>MerzoukS.,2007.Problème dedimensionnementdelotetdelivraison:applicationaucasoud'unechainelogistique.Thèsededoctorat:Spécialitéautomatiqueetinformatique.UniversitédeBelfort,p15.



### **4. Fonctions de la supply Chain:**

Généralement, les fonctions d'une chaîne logistique vont de l'achat des matières premières à la vente des produits finis en passant par la production, le stockage et la distribution.

#### **4.1 L'approvisionnement:**

Celui-ci constitue un moyen potentiel pour améliorer la qualité des produits fabriqués en réduisant leurs coûts et par conséquent leurs prix. Les matières et les composants approvisionnés constituent 60% à 70% de coûts des produits fabriqués dans presque toutes les entreprises (Ouzizi, 2005). Les délais de livraison des fournisseurs et la fiabilité de la distribution influent plus que le temps de production sur le niveau de stock ainsi que le niveau de service de chaque fabricant (Harmon,1992).

#### **4.2 La production:**

Le processus de production concerne l'ensemble des transformations que vont subir les composants pour réaliser les produits finis. Il peut s'agir de fabrication ou d'assemblage des produits semi-finis.

#### **4.3 Le stockage:**

Des entrepôts ou des zones de stockage peuvent être nécessaires le long de la chaîne pour donner de la souplesse dans la production.

#### **4.4 La distribution et le transport:**

Au niveau des chaînes logistiques, les problèmes de distribution et de transport sont vus sous plusieurs angles. Certaines recherches ont étudié le problème de cheminement des véhicules au sein de la chaîne en essayant d'optimiser les circuits qu'ils peuvent suivre, D'autres se sont concentré sur les moyens de transport qui optimisent la distribution. D'autres s'intéressaient aux quantités de produits qui doivent être distribuées aux clients et à la stratégie minimisant les coûts de transport et de stockage sur l'ensemble de la chaîne.

#### **4.5 La vente:**

Il s'agit d'unités de distribution et de vente des produits. Le processus vente, mis en œuvre par le service commercial, développe les relations envers le client (négociation des prix et des délais, enregistrement des commandes, ...) et par extension, recherche une meilleure connaissance du marché.

### 5. Les enjeux de la supply Chain :

La pression continue sur les prix oblige les fabricants à améliorer régulièrement Leur productivité et revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les amène à agir sur toutes les dépenses, qu'il s'agisse directes usine (main-d'œuvre, machines, etc.), indirectes usine ou Frais généraux siège.

#### 5.1. Les prix/les coûts:

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

#### 5.2. La qualité des produits :

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un pré-requis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine. La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.

#### 5.3. Le délai:

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

#### 5.4. La flexibilité:

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

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter à la variation de la demande en quantité. Le seconde précise le délai nécessaire, lorsque le producteur prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, Réorganiser son processus et passer à un autre article (ou à une autre séquence).

#### 5.5. Le niveau de service :

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné .Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés,

## CHAPITRE1:cadre conceptuel de la logistique

---

En particulier dans le choix des variables. En effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de livraisons, ou plutôt choisir le nombre de lignes de commandes, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire, Naturellement, 95% sur les tonnes n'est pas identique à 95% sur le nombre des lignes de commande...

Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

***Selon les normes traditionnelles, le prix, la qualité, le délai de livraison, la flexibilité et le niveau de service Récemment, sont venus s'adjoindre les risques et le potentiel de progrès.***

### **5.6. Le risque:**

A l'heure où la technologie permet tout ou presque, les responsables de la logistique ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissible. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau au coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit ses fournisseurs.

### **5.7. Potentiels de progrès :**

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

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément production puis distribution et récemment achats, les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus.

Le concept de logistique puis plus récemment de supply Chain a permis d'atteindre cet objectif.

### 6. La différence entre la logistique et la supply-Chain:

Le SCM recouvre dans le langage courant professionnel des concepts très différents. Le mot Supply Chain est employé bien souvent pour désigner la logistique de l'entreprise, même si la fonction n'est ni globale, ni transversale.

La logistique représentait traditionnellement l'activité allant de la mise à disposition des produits finis par l'usine ou le négociant jusqu'à la livraison au client. Elle s'est dès lors fondue dans le concept de Supply Chain Management ou SCM dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique de puis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client.

Elle est donc présente à tous les niveaux de l'entreprise, aussi bien au niveau opérationnel (pour la gestion des flux physiques de marchandises par exemple), au niveau (pour définir les organisations et piloter ces flux à moyen terme), qu'au niveau pour définir les grandes orientations à long terme.

Planifier toute l'activité de l'entreprise, achats, production et distribution des produits, en calant sur la demande des clients, telle pourrait être une définition synthétique de l'optimisation de la Supply Chain.

La « Supply Chain » n'est pas une fonction de l'entreprise, ce n'est pas non plus un service achetable à un prestataire de service, ce n'est pas un module informatique, c'est en fait une démarche de fonctionnement qui vise à assurer une gestion et une synchronisation de l'ensemble des processus qui permet à un ou plusieurs systèmes clients / fournisseurs de prendre en compte et de répondre aux attentes des clients finaux (du fournisseur du fournisseur au client du client).

On peut dire alors que la « Supply Chain » contient toutes les activités associées au flux et à la transformation des biens, depuis les matières premières jusqu'au produit fini livré à l'utilisateur, ainsi que les flux d'informations associées.

### Conclusion

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 consiste de plus en plus à améliorer les flux sur une chaîne étendue appelée « chaîne logistique » qui va du fournisseur au fournisseur au client du client.

Le développement de la chaîne logistique permet de valoriser l'entreprise à travers plusieurs axes : la dimension stratégique, la dimension organisationnelles, la dimension temporelle, et la dimension technologique.

La logistique et le transport repose sur l'optimisation du triple facteur : coût, qualité, délai à travers la supply Chain management ou le management intégrés des flux logistique qui devenu un facteur importante de la compétitivité des entreprises. Les entreprises exportatrices et/ou importatrice doit savoir que le choix opérés en matière de transport internationale de marchandises et de la logistique conditionneront largement ses performances.

## **CHAPITRE 2**

Le rôle transport maritime dans commerce international

### Introduction

L'augmentation du commerce mondiale durant ces 3 dernières décennies a entraîné un développement du transport maritime. On observe ainsi une croissance rapide des échanges par la mer ,ce qui a entraîné un fort développement des compagnies maritimes et des ports.

Le transport maritime est aujourd'hui le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. Il assure 90 % du trafic mondial de marchandises Les marchandises transportées par mer et transitant par les ports maritimes du monde entier représentent plus de 80 % du commerce mondial en volume et plus de 70 % en valeur selon le CNUCED.

Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise divers ou conventionnel.

Environ neuf milliards de tonnes de matières premières ou de produits finis empruntent la mer chaque année embarqués sur quelques 50 000 navires. De ce fait c'est le moyen de transport le plus important en termes de capacité et de rentabilité tout en restant le moins polluant par tonne de marchandise transportée et c'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif de s'échanges liés au commerce intercontinental,

Le transport maritime revêt donc une grande importance pour le commerce et le développement.

La présents chapitre contient 4 section qui porte essentiellement sur le l'environnement du transport maritime ; afin d'acquérir une connaissance d'ensemble du fonctionnement du secteur du transport maritime, la première section parle des généralités et évolution du transport maritime, la deuxième comporte les offres et Techniques de transport maritime, La Troisième Formalités du transport maritime, Enfin nous finirons sur la quatrième section avec les incoterms.

### **SECTION 1: Généralités et évolution du transport maritime de marchandise**

L'activité de l'achat et de vente de marchandises nettes repaya résume le commerce International. Cette opération trouve son origine dans l'antiquité. Le commerce international est encore étroitement lié au transport maritime.

Le transport maritime international, de meure le vecteur essentiel de commerce International. C'est le principale mode de transport, le moins coûteux et le plus adapté ou marchandises et produits lourds et volumineux utilisé pour le déplacement des Marchandises d'un port à un autre, un pays à un autre.

Dans cette section nous allons voir le transport maritime, quelques définitions, ainsi que le cadre juridique réglementaire et ces intervenants.

#### **1. Historique et évolution :**

Depuis des siècles, l'homme utilise les voies d'eau pour transporter des marchandises et des personnes. Donc Le transport maritime doit son évolution au développement du commerce international et aux échanges de marchandises toujours plus nombreux entre les pays.

Comme on en a déjà cité, Le Transport Maritime est l'un des moyens les plus sûrs et moins onéreux de tous les autres modes. Concrètement il a connu sont évolution surtout après l'apparition Des conteneurs et le développement des hydrocarbures.

##### **1.1. Le transport maritime d'autre fois: un trafic dangereux et coûteux.**

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires. Les corsaires étaient en gagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers.

A terre, les ports étaient également dangereux. En effet, les ports étaient autrefois très peu sécurisés, ce qui permettait un très grand nombre d'infractions. Beaucoup de marchandises furent volées à cette époque, souvent par des personnes pour qui le vol était le seul moyen de survivre.

En plus d'être dangereux, le voyage maritime était également très long: la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritimes n'étaient pas optimisées (on était autrefois obligé de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique).



## CHAPITRE 2 :le transport maritime dans commerce international

---

La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant long temps extrêmement coûteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème.

### 1.2. Des solutions pour améliorer le transport maritime:

Pour améliorer et développer le transport maritime plusieurs créations ont été mises en évidence.

#### - La création des canaux:

L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable.

Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires. Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Permettant de gagner un temps considérable, neuf heures contre plusieurs semaines. Cela peut s'expliquer de sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

Malgré cela, quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « over panamax » étant obligés de passer par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le Pacifique depuis l'Atlantique.

#### - L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux:

Depuis l'année 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport. C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renoncèrent à la force humaine (galériens) et les remplacèrent par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant. La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits.

Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire: les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

#### - L'invention des conteneurs:

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à une semaine. Comme elle nécessite beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

## CHAPITRE 2 :le transport maritime dans commerce international

---

Actuellement des nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) qui garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autre fois. La conteneurisation permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises contre les vols.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train.

On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises, Ainsi il contribue à l'évolution des techniques de manutention dans les ports.

### **2. Définition du transport maritime de marchandise :**

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou " divers ".

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

---

Le transport maritime international.[HTML],

Disponiblesur:[https://www.memoireonline.com/06/15/9151/m\\_Expertise-maritime-dans-la-chaine-de-transport-international7.html](https://www.memoireonline.com/06/15/9151/m_Expertise-maritime-dans-la-chaine-de-transport-international7.html)

### 3. Législation international du transport maritime:

Le transport international des marchandises est régi par plusieurs des conventions internationales. Voici les principaux textes régissant le transport maritime actuellement:

#### 3.1 Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles –25/08/1924) appelée aussi «Règles de La Haye»:

La dite convention de Bruxelles été ratifiée par 78 Etats. L'Algérie adhère à cette convention en1964.

#### Modifications de cette convention:23/02/1968:Règles de Visbyet21/12/1978 sur la responsabilité du transporteur:

Champs d'application: La convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissance, excluant donc les contrats d'affrètement. Elle exclut aussi de son champ d'application : - les transports en pontée ; - les transports d'animaux vivants ; - les opérations de chargement et déchargement (sauf pour les parties éventuellement réalisées avec les grues du navire) qui relèvent de la loi du pays où ont lieu ces opérations

- Elle s'applique à tous les connaissements émis dans un état contractant.
- Elle ne tient pas compte de la nationalité du navire, ni de la nationalité des parties.
- Elle ne s'applique pas là où la loi du 18 juin est valable (France ou pays non contractants).

#### ✓ Le principe de responsabilité :

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire transporteur. Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération.

#### ✓ Les limites de responsabilité:

On ce qui concerne les pays qui ont ratifié les protocoles de modification de la convention de Bruxelles (les protocoles de Visby de 23 février 1968 et du 21 décembre 1979) les limites de responsabilité applicables sont suivants :

- 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées
- 666,67 DTS par kilo ou unité.

## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

---

La limite la plus élevée étant applicable, le transporteur ne peut pas bénéficier de ces limites en cas de faute intentionnel le et de faute inexcusable ou de fraude.

### ✓ Les cas d'exonération de responsabilité:

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandises transportées. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas D'exonération. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultat:

- L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou à la faute de transporteur( la charge de la preuve incombant au chargeur).
- L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable de transporteur qu'il doit prouver.
- Les «actes de Dieu »cas de force majeure (une simple tempête ne suffit pas).
- Les faits de guerre.
- L'insuffisance d'emballage.
- L'insuffisance ou imperfection de marques.

### ✓ Les délais de réclamations:

- En cas de dommage apparents : les réserves doivent être effectuées au moment de la livraison.
- En cas de dommage non-apparents : les réserves doivent être adressées dans les trois jours de la livraison.

### ✓ Protocole modificateur :

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « Règles de Visby», et le protocole du 23 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ne s'appliquent que dans les États signataires.<sup>39</sup>

### **3.2 Convention des Nations Unies sur les transports de marchandises par mer (31/03/1978)entrée en vigueurle01/11/1992dite« Règles de Hambourg»:**

Champs d'application: La Convention de Nations-Unies exclut des on champ D'application les contrats d'affrètement. Elle a une application plus étendue que la convention de Bruxelles et elle concerne:

---

D, Chevalier, F, Duphil, 2009.« Transporter à l'international » .4 édition, Foucher, Vanves, France ,p139. Règles et conventions internationales .Logistique conseil, Organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport. [PDF], Disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Regles-hambourg.htm>,

## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

---

- 1 Tous les contrats de transport maritime de marchandises qu'il y ait ou non émission d'un connaissance,
- 2 Les transports en pontée,
- 3 Les transports d'animaux vivants,
- 4 Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport maritime et la livraison.

✓ Durée du contrat de transport maritime :

Elle est valable depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. La durée est donc plus étendue par rapport à celle de la convention de Bruxelles. Elle couvre non seulement la phase purement maritime mais les phases de pré et post acheminement terrestre.

### 3.3 Les Règles de Rotterdam :

Adoptée par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008, la Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, les Règles de Rotterdam établit un régime juridique uniforme régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

La convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 août 1924) et ses Protocoles (les Règles de La Haye-Visby), et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978). Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte-à-porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport.

Le Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes.

Les Règles de Rotterdam ne sont pas encore entrées en vigueur, mais en 2010, 21 pays à travers le monde ont opposé leur signature au bas du document pour en conforter la Popularité.

Règle ment sinter nationaux sur le transport des marchandises par mer.[HTML],  
Disponible sur :<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Regles-rotterdam-apport.htm>,

### 4. Les métiers dans le transport maritime:

Dans le transport maritime il ya les métiers portuaire et il ya les métiers d'intervenant dans de transport proprement dit. Dans ce 3eme point on va parler juste des intervenants.

#### 4.1 Les principaux intervenants:

Le transport maritime nécessite des intervenants qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées

##### - **L'armateur :**

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement et qu'elle soit déchargé saine et sans réserve au port de déchargement.

Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

L'armateur n'est pas nécessairement le propriétaire à 100 % du navire. Il peut l'être partiellement au titre de quirataire. S'il ne l'est pas, il est affrèteur. Pour commercialiser la cale de son navire, l'armateur peut confier la vente du fret et la relation avec le où les chargeurs à une compagnie maritime qui agit comme transporteur (as, carrier) ou qui délègue sa relation commerciale à un agent qui signe les connaissements "as agent of the carrier". La position de l'armateur dans la chaîne de transport, fait qu'il est en relation avec la plupart des autres intervenants : les transitaires ou commissionnaires (intermédiaires ou mandataires des chargeurs) ; les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires; les sociétés de remorquage et de pilotage et les assureurs maritimes. Dans les ports où il n'est pas installé en propre, l'armateur va confier ses tâches et sa représentation à un agent.

##### - **Les agents de l'armateur:**

L'agent maritime et le consignataire sont tous deux les représentants légaux de L'armateur dans un port. La réglementation oblige d'ailleurs ce dernier à avoir un agent Désigné sur place. Chacun des deux métiers s'occupe d'un aspect de cette représentation: L'un du volet commerciale et l'autre des domaines technique, pratique et administratif lors de

---

BOUCHERBAY,op-cité,p36.

Grandidier F :Les intervenants des transports maritimes.[HTML] (06/2020),disponible sur:  
[https://www.lantenne.com/L-armateur\\_a14021.htmlpage](https://www.lantenne.com/L-armateur_a14021.htmlpage),

## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

---

L'escale d'un navire. Celui qui assure les deux aspects porte le titre d'« agent et consignataire».

- **Le consignataire:**

Est chargé de l'organisation physique de l'escale. Ils agissent alors de gérer toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour en port, de s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison (récupération des titres de transport de la marchandise, des documents pour l'exportation, la déclaration auprès des douanes et la répartition des frais d'escale) et de pourvoir aux besoins normaux du navire et de l'équipage.

À tout moment, pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels demandés. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, d'opérations commerciales, et de départ seront envoyés à l'armateur pour qu'il puisse contrôler les dépenses et préparer l'escale suivante du navire. L'escale terminée, le consignataire enverra ainsi à son armateur un document reprenant toutes les recettes, ainsi que toutes ses dépenses. Ce document s'appelle un « compte D'escale »

- **L'agent maritime:**

Se distingue du consignataire dans la mesure où il est mandaté par l'armateur pour une mission commerciale. Il est chargé de recruter le fret, de réaliser la documentation pour libérer la marchandise et de coordonner les opérations d'embarquement et de débarquement.

De plus en plus, les agents maritimes ont tendance à être intégrés, c'est-à-dire qu'ils font partie du groupe armatorial. Ceux qui ne le sont pas, les agents indépendants, peuvent avoir plusieurs armateurs parmi leurs clients. C'est l'agent maritime qui rédige, sur les instructions du chargeur ou de son représentant (le commissionnaire de transport), le document matérialisant le contrat de transport et qui sert aussi de droit à agir sur la marchandise : le connaissement.

- **Le chargeur :**

Le chargeur représente la marchandise. C'est à dire le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou encore son représentant. Il a pour obligation de faire:

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids.

- Étiqueter et marquer les colis.

- **Le transitaire :**

## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

---

Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, s'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il est responsable que de ses fautes personnelles. Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client et sa marchandise qui consiste à:- Informer et conseiller le client sur l'organisation du transport.  
- Le renseigner sur les formalités de douanes:- Réceptionner la marchandise.

### - **Le Shipplanner:**

Le shipplanner est la personne responsable du plan de chargement du navire. Son rôle est très important, la sécurité de l'équipage, la sûreté du navire et la rentabilité du voyage sont les éléments moteurs de son travail. En effet, il réalise le plan de chargement du navire en prenant en compte : les types de marchandises (dangerosité, périssabilité), les destinations et les poids des conteneurs.

### - **Le shipping clerk:**

Le shipping clerk a pour mission de répondre aux besoins normaux du navire et de l'équipage lors de son escale dans le port. Il assure l'assistance à bord et l'interface entre les acteurs pour que l'escale se déroule bien. Le shipping clerk parle couramment l'anglais car les équipages sont souvent composés de marins de nombreuses nationalités différentes. Il est employé par l'Armateur.

### - **La douane:**

Contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.

### - **Le transporteur :**

Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à l'autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire (affréteur) navire.



### **SECTION 2: techniques dans le transport maritime**

#### **1. Les techniques du transport maritime:**

Les techniques de transport maritime ont beaucoup évolué depuis les années 1960. La taille du navire a été au début privilégiée. Aujourd'hui, on recherche la souplesse d'utilisation des navires.

Il existe plusieurs sortes de navires, et pour cela plusieurs critères peuvent être utilisés pour classer les navires.

#### **1.1. Catégories de navires:**

Deux principales catégories de navires: les navires spécialisés et les navires non spécialisés:

##### **1.1.1 Navires spécialisés:**

Ils sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises. Il existe plusieurs formes de navires spécialisés:

**A- Transporteur sen vrac( Les Vraquiers):** comprennent Plusieurs types de vrac:

- Navires citernes ou tankers (transport de G.P.L. ou pétrole).
- Minéraliers.
- Céréalières.

**B- Navires polythermes :** Ils sont adaptés au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de produits périssables. Ils sont aujourd'hui de moins en moins utilisés car les transporteurs ont de plus en plus recours à des conteneurs isothermes et frigorifiques.

**C- Navires spéciaux:** Cas des car-ferries par exemple, ou des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines ;etc.

##### **1.1.2. Navires non spécialisés:**

Ils permettent le transport de marchandises diverses, en général, emballées et conditionnées. Ils sont classés en fonction de leur mode de manutention principal.

**A- Cargos conventionnels:** Ils disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (palans, grues, bigues). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux ou lissants.

**B- Porte-conteneurs:** Ils sont dits « cellulaires ». Les conteneurs descendent dans des puits et sont arrimés entre eux et au navire. Certains porte-conteneurs disposent de leurs moyens de manutention (« matés ») ce qui leur permet de décharger les conteneurs dans les

ports non équipés. Certains peuvent transporter jusqu'à 3000 TEU (« Twent-foter équivalent unit » ou «conteneurs équivalent 20 pieds »).

**C- Navires rouliers:** Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur les descentes du port. Cette technique présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près toutes les catégories de marchandises. On distingue:

- Le roulage direct :semi- remorques, voitures ,wagons.
- Le roulage indirect: un matériel spécialisé est utilisé pour charger les marchandises (remorques-esclaves pour les colis lourds et chariots sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs).

**D-Navires mixtes RO-RO+ conteneur :**Le principal avantage est la souplesse.

**E- Navires porte-barges:** Ils sont équipés pour charger à leur bord, par des systèmes d'ascenseurs ou par flottage, des barges ou des péniches de capacité variable: réalisation d'un transport fluviomaritime.

### 1.2. Équipement portuaire:

Le chargement et le déchargement des grands navires requièrent les équipements portuaires spécifiques. Ces équipements (bassins, portiques, grues, matériels et aires de stockage) permettent une productivité très élevée- deux minutes pour le chargement ou le déchargement d'un conteneur mais représentent un investissement considérable.

Si les grandes lignes maritimes sont maintenant équipées pour le trafic des conteneurs de 40 pieds et des grands porte-conteneurs, ce n'est pas encore le cas dans un grand nombre de pays du sud.

La rentabilisation de tels équipements (navires et installations portuaires) exige une concentration du trafic sur un nombre limité de ports de même façade maritime, des navires de moindre capacité, appelées feeders, desservant ensuite les ports secondaires à partir de ces ports principaux.

Cette concentration va continuer de s'exercer à l'avenir au profit des ports les plus importants, et les détournements de trafic de plus en plus amples sont à prévoir, tant à l'importation qu'à l'exportation.

### 1.3. Les d'expédition par conteneur:

Le conteneur constitue aujourd'hui la solution la plus appropriée et la moins onéreuse pour le transport maritime. Il existe différents types d'expédition employant le conteneur:

**1. FCL/FCL:** Signifie que le vendeur empote lui-même la marchandise à livrer dans le conteneur. Il scelle celui-ci qui sera livré directement chez le client (acheteur), sans être ouvert (à moins de vérifications douanières). Le transporteur maritime organise, si le vendeur le souhaite, la totalité du transport, y compris le transport terrestre.

**2. LCL/LCL:** L'envoi est insuffisant pour un conteneur: il est alors conseillé de livrer la marchandise au centre de groupage le plus proche. Elles seront alors conteneurisées avec d'autres à destination du même port, où elles seront mises à la disposition de l'acheteur.

**3. FCL/LCL:** Le vendeur a plusieurs lots pour une même destination. Il les empote et envoie le conteneur au port de chargement, ou bien le transporteur maritime organise elle-même le transport terrestre. Outre-mer, le transporteur maritime dégroupé les marchandises qui sont tenues à la disposition de différents acheteurs.

**4. LCL/FCL:** Cas d'une importation. L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il demande à ses fournisseurs de les livrer au même centre de groupage portuaire outre-mer. Il doit aussi indiquer à la compagnie maritime ce centre où ces livraisons seront empotées et livrées ensemble à votre domicile.

### **SECTION 03 : Les contrats, La tarification et L'assurance dans le transport maritime**

Dans cette section on met l'accent sur les contrats de transport et sur la tarification.et faire sortir l'importance de l'assurance.

#### **1. Les contrats de transport:**

Le transport des marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrat le contrat de transport proprement dit et le contrat d'affrètement sous charte-partie.

##### **1.1. Le contrat de transport Proprement dit:**

**Un contrat de transport** est un accord selon lequel « le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un Autre ». Un contrat d'affrètement est un accord par lequel les parties au contrat (les parties contractantes) conviennent librement de la « location » d'un navire pour une période de temps ou voyage déterminés.

Le contrat est passé entre 2 parties un chargeur et un armateur

.Le chargeur représente la marchandise. Ce peut être:

- l'expéditeur réel:
- un mandataire de celui-ci(transitaire);
- le destinataire de la marchandise ou son représentant.

L'armateur, propriétaire ou affréteur du navire, est représenté en général par son agent.

##### **A- Les obligations des parties au contrat de transport:**

Chaque contractant a des obligations définies par les règles (Règles de Hambourg) régissant le transport maritime.

---

Moise Donald Daily ,opcite, p.141  
Ibid.p.143  
Abdelilah M,opcité;p27

**Tableau N°01 : Obligations des parties au contrat de transport**

Obligations du chargeur	Obligations du transporteur maritime
<ul style="list-style-type: none"><li>- Fournir un emballage suffisant pour protéger la marchandise dans des conditions normales de transport.</li><li>- Faire une déclaration écrite sous forme de note de chargement ou instruction d'expédition pour pouvoir identifier la marchandise, le destinataire et la destination.</li><li>- Marquer les colis avec indication de manière lisible sur au moins 3 faces le nom du destinataire, son adresse et le port de destination (il peut ajouter le nom de l'expéditeur).</li><li>- Mettre à la disposition les marchandises aux lieux, date et heure prévus (les documents doivent être présentés au transporteur au plus tard un jour avant la date de départ du navire pour permettre au transporteur de s'occuper de l'embarquement).</li><li>- Prévoir le dédouanement.</li><li>- Acquitter le prix de transport en cas de port payé au départ.</li><li>- Assurer l'arrimage et le calage des marchandises à l'intérieur du conteneur.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre le navire en état de navigabilité (vérifier l'étanchéité de la coque, entretenir les machines) compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter.</li><li>- Émettre le document de transport.</li><li>- Charger et arrimer les marchandises à bord puis transporter de façon appropriée.</li><li>- Transborder en cas d'empêchement de poursuivre le voyage.</li><li>- Envoyer un avis d'arrivée à l'arrivée.</li><li>- Livrer la marchandise au porteur du connaissement.</li></ul>

**Source: ABDELILAHM., 2008. Les techniques logistiques dans commerce international. Mémoire de fin D'étude: technicien spécialisé en commerce .Institut Spécialisé de Gestion et d'Informatique Khouribga, p51.**

### **B- Le document relatif au contrat de transport:**

Dés lors que le chargeur s'engage à payer le fret, c'est-à-dire le prix à payer pour le Transport d'une marchandise, et que le transporteur s'engage à acheminer d'un point A à un point B convenus, par voie maritime , la marchandise qui lui a été confiée, il y a formation d'un contrat de transport maritime. Le connaissement maritime:

Le document de base du transport maritime est le connaissement C'est un document faisant preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer la marchandise contre remise de ce document. (Bill of le a ding ou B/L).

C'est le seul document de transport qui ait une triple fonction:

- Preuve de la prise en charge de la marchandise (reçu).

---

MoiseDonaldDaily,op cité, p.141

Thomas J., Chatail C.,Garcia L., 1998. Le Lamy de transport, tome2 « commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur. », Paris, France ,p367.

ChevalierDetDuphilF,op cité;p151.

## CHAPITRE2:le transport maritime dans commerce international

---

- Preuve du contrat de transport.
- et titre représentatif de la marchandise : il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

**Tableau N°02: Info sur l'émission du connaissement**

Qui l'émet?	La compagnie ou son agent, à la demande du chargeur.
Comment?	Sur la base des indications fournies par le chargeur. Selon la loi française, mais pas la convention, il est signé aussi par celui-ci.
Quand?	Auplustard24heures après la mise à bord de la marchandise, en général contre Remise du bon d'embarquement et de la note de frets il efrit est payable au départ.
Combien?	En 4 exemplaires originaux le plus souvent, dont 2 originaux commerciaux. Ce nombre figure sur le document.

**Source : Le transporteur, gérer les opérations de transport de marchandises à l'international, page139**

### ➤ **L'émission du connaissement:**

En ce qui concerne l'émission du connaissement : Le connaissement peut être émis « à personne» dénommé» ou «nominatif»,« à ordre» ou «au porteur».

- A personne dénommée ou nominatif: Seule la personne dénommée pourra prendre en charge la marchandise à l'arrivée.  
Le connaissement nominatif n'est pas négociable, Il doit être stipulé «non négociable »et la mention «à l'ordre de » doit être rayée.
- A ordre: Le connaissement de vient transmissible par en d'ossement.
- Au porteur: La marchandise ra remise à l'arrivée au porteur du connaissement.

### **1.2. Le Contrat d'affrètement:**

«un armateur» (fréteur) met disposition d'un marchand (affréteur) un navire pour accomplir un voyage pour un prix convenu et dans des conditions fixées par une charte-partie : acte constituant un contrat d'affrètement avec des conditions portant sur le parcours « au voyage », sur la durée « à temps » ou le navire seul « coque nue », elle concerne les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières

---

ChevalierDetDUPHILEF,op cité ;p151.

Djaroun N., Hamitouche S., 2018. Le Transport Maritime de GNL Algérien « Aspect technico et économique »Casde:LaDG-SONATRACHd'AlgerHydra.MémoiredeMaster2:FinanceetCommerceInternational. Université Mouloud Mammeri de Tizi-ouzou ,p16.

## CHAPITRE2:le transport maritime dans commerce international

---

Le navire est à la disposition de l'affrèteur à compter de la date et l'heure de livraison jusqu'à la date et l'heure de restitution au propriétaire;

L'affrètement d'un navire est pratiqué essentiellement par les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produits de base. Il peut être envisagé pour des transports de marchandises diverses :

- Dans le cas d'expéditions relativement importantes (à partir de 300 tonnes);
- à destination d'un port limitant les frais de post-acheminement, mais qui serait difficilement atteint par un navire de ligne pour des raisons d'équipement portuaire ou de manutention.

Il faut cependant avoir à l'esprit que le lien qui lie l'affrèteur à un chargeur est régi par le contrat de transport. De ce fait, la présomption de responsabilité du transporteur est de vigueur.

Il arrive que les connaissements émis dans ces conditions soient refusés dans le cadre du crédit documentaire.

### **A -Les différentes formes du contrat:**

Le contrat d'affrètement est conclu généralement entre 2 parties:

- Le fréteur: Il fournit le navire. Il peut être l'armateur (représenté par un courtier de Fredou nagent maritime) ou un affrèteur précédent (on parlera de sous affrètement).
- L'affrèteur : C'est l'utilisateur du navire

Il existe 3 formes de contrat:

- L'affrètement au voyage : Le fréteur fournit un navire pour une cargaison déterminée, un voyage déterminé, dans un délai déterminé. La gestion du navire (équipage, Avitaillement, frais d'escale) reste de la responsabilité du fréteur.
- L'affrètement à temps : C'est le contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affrèteur un navire armé, équipé et doté d'un équipage complet pour un temps défini par la charte partie, cela en contre partie d'un fret.

L'affrèteur fait son affaire de la cargaison et des escales. Le fréteur reste responsable de l'équipage, de l'assurance et de l'entretien du navire.

- L'affrètement coque-nue : Il s'agit d'un contrat par lequel le fréteur met à disposition de l'affrèteur un navire sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets, cela en contrepartie d'un fret, moins important que celui demandé pour l'affrètement à temps.

### **B -Les documents relatifs au contrat d'affrètement:**

Ils 'agit :

**La charte –partie «charter-party»:**C'est le document de base de s contrats D'affrètement au voyage et à temps. Elle est rédigée sur une formule-type dont il existe toutes sortes de modèles, établis par les organismes professionnels, en général pour un type de marchandise, et en fonction des usages de la profession. Pour les affrètements coque nue, les contrats sont négociés à chaque opération .La Charte Partie est un document régissant les droits et obligations respectifs des propriétaires et les affrêteurs conformément aux termes de cette charte. En cas de différend sur la compréhension de la charte, les Parties conviennent d'utiliser tous les efforts raisonnables pour le résoudre à l'amiable, sans quoi, les parties désignent un arbitre.

**Les connaissances :** Ils peuvent t'être émis dans le cadre de contrats au voyage. C'est une reconnaissance du capitaine du navire de la prise en charge des marchandises. Dans ce cas, le connaissance ne modifie en rien les rapports entre fréteur et affrèteur. Il transforme en cas d'endossement le fréteur en transporteur, avec toutes les obligations en découlant vis-à-vis de tous les porteurs de bonne foi.

## **2. La Tarification dans le transport maritime:**

### **2.1. Tarification sur les lignes régulières :**

**2.2.** Il n'existe pas véritablement de règles communes en ce qui concerne les tarifs des conférences maritimes à l'exception:

- Des conférences desservant les États-Unis, et dont les tarifs doivent respecter la réglementation de ce pays.
- Des conférences intéressées aux lignes desservant des états ayant adhéré au « code de conduite des conférences maritimes »entré en vigueurle6 octobre 1983.

D'une conférence à l'autre, les règles de tarification pourront varier. Les principes sont cependant plus ou moins communs.



### **A -Le fret de base :**

Pour les expéditions en conventionnel (sacs, caisses, fûts,...), le fret est généralement établi, pour un voyage donné, à l'unité payante (UP). Cette unité payante est la tonne ou le mètre cube, à « l'avantage du navire ». Cela signifie que l'on paiera sur la base du plus élevé des chiffres de la masse en tonnes et du volume en m<sup>3</sup>.

Pour pratiquement toutes les conférences, existe un minimum de taxation applicable aux petits colis, et des règles particulières pour certaines marchandises (animaux, voitures, fûts vides,...) qui sont taxés à l'unité et non à l'unité payante.

Les outsiders sont généralement moins chers que les conférences maritimes. Ils appliquent un pourcentage de réduction par rapport au tarif des conférences.

Le taux de fret dépend presque toujours de la classe de la marchandise concernée (20 à 100 classes suivant les conférences) et est exprimé dans la monnaie de la conférence (souvent le dollar américain USD).

### **B- Les correctifs:**

Indépendamment du prix affiché dans le tarif du transporteur, celui-ci peut vous faire supporter des hausses conjoncturelles dictées par des événements commerciaux, politiques ou économiques indépendants de sa volonté. Il vous appliquera alors des "correctifs" exprimés en % sur le fret de base.

On distingue 3 formes de correctifs : les correctifs conjoncturels, les correctifs appliqués en permanence et les ristournes :

#### **B-1 Les correctifs conjoncturels Ils sont au nombre de 4:**

1. Sur charge fuelled BAF(Bunker A adjustment Factor) ou IFP(Interim Fuel Participation):

-Elle est destinée à intégrer les variations du prix du combustible s'entre 2 éditions du tarif.  
-Elle s'applique sous forme de pourcentage de majoration ou de minoration sur le fret de base.

2. Surcharge monétaire ou CAF (Currency Adjustment Factor) : Elle tient compte des variations de la devise dans laquelle est libellé le tarif (souvent USD) par rapport à celle dans laquelle le paiement a lieu .Elle s'applique au fret de base majoré de BAF.

3. Surcharge d'encombrement portuaire : Elle va majorer le prix sur certaines destinations ou une immobilisation à normale du navire est à prévoir.

4. Container Service Charges (CSC) ou Terminal Handling Charges (THC) : Ce sont des charges de passage portuaire des containers.

### **B-2 Les correctifs appliqués en permanence:**

Il y a un nombre de 4 :

1. Sur taxe colis lourd: Pour les colis de plus de 5 tonnes.
2. Sur taxe d'extra longueur : Pour les colis de plus de 12 mètres.
3. Sur frets de déroulement pour la desserte d'un port secondaire, pour certaines liaisons.
4. Droits portuaires à la charge de la marchandise.

### **B-3 Les ristournes:**

Il existe 2 systèmes de ristourne appliqués par les conférences maritimes pour fidéliser les chargeurs en leur offrant des avantages de prix et pour faire face à la concurrence des outsiders.

#### 1. Les ristournes de fidélité:

Elles sont consenties par les conférences aux chargeurs qui contractent un engagement de ne s'adresser qu'aux compagnies de la conférence. Leur taux est de 8 à 9,5 % du fret si elles sont déductibles immédiatement et de 9 à 10 % si elles sont reversées sous les 6 mois sur l'ensemble des frets de la période.

#### 2. Les taux de fret réduits de 10% environ):

Ils sont appliqués par certaines conférences, sur l'Amérique du Nord par exemple, aux chargeurs ayant signé un contrat d'armement. Ce contrat prévoit des dommages intérêts en cas de rupture de l'engagement du chargeur.

### **2.3. La tarification des conteneurs:**

Pour les conteneurs, certains transporteurs maritimes proposent des tarifs dits « à la boîte » (box rates) indépendants de la marchandise chargée. Mais, la plupart des conférences adoptent le fret de base calculé à la tonne ou au m<sup>3</sup>, à l'avantage du navire, et d'après la classe de marchandises.

Les conférences prévoient toujours un minimum de taxation par conteneur, lequel est souvent plus élevé par rapport à la chargeur il maximum (elle-même variable d'une ligne à l'autre selon l'équipement). S'appliquent ensuite la plupart des correctifs et ristournes citées en). Les conteneurs sont en suite soumis à des tarifications particulières. Dans le cas par exemple d'une expédition FCL-FCL.

Les règles de tarification sont:

- Soit identiques aux expéditions en conventionnel;

- Soit à la boîte : sous forme de forfaits indépendants des marchandises contenue risées, ou le plus souvent, calculés en appliquant le taux de fret à la tonne ou au mètre cube comme en conventionnel, avec en plus un minimum de taxation par conteneur.

### **2.4. La tarification en RO-RO :**

Pour le RO-RO direct, le fret est le plus souvent indépendant de la nature des marchandises chargées. Il peut être forfaitaire (pour les voitures par ex), ou calculé en fonction de la longueur de la remorque, avec un correctif de poids.

Pour le RO-RO indirect, les conteneurs sont taxés comme pour un porte conteneur, mais les frais de chargement seront plus élevés. Pour le reste du RO-RO indirect, les prestations de l'armement seront facturée en sus du fret.

### **2.5. Tarification dans le cadre d'un contrat d'affrètement:**

#### **A- Fret de base:**

Il se négocie en principe librement. Toutefois les frètes publient parfois des tarifs, mais ceux-ci ne constituent alors que des maxima. Ces frets ne couvrent jamais le chargement et déchargement, réalisés aux frais et risques de l'affréteur.

Pour un affrètement au voyage, le fret peut-être établi soit au forfait, soit à la quantité (poids le plus souvent). Le forfait doit en fait être entendu comme un minimum, car il sera réévalué proportionnellement si la quantité de marchandise chargée est supérieure à celle mentionnée à la charte-partie. Si la marchandise ne peut-être chargée partiellement ou en totalité, le forfait sera d'une an moins.

Dans les affrètements à temps ou coque nue, le fret se calcule à la durée (jour, semaine, mois) courant en général du jour de mise à la disposition jusqu'à la fin du déchargement. Ce prix est fonction de la capacité du navire, entonne de port en lourd.

#### **B- Les surestaries:**

Dans l'affrètement au voyage, il est dans l'intérêt du frèteur que le navire soit immobilisé le moins longtemps possible. Or les opérations de chargement et de déchargement sont organisées par l'affréteur. En général, le contrat prévoit, au chargement comme au déchargement, un certain laps de temps, « staries » ou « jours de planche » qui courent en général 24 heures après le capitaine ait fait savoir par une « notice of readiness » qu'il était prêt à réaliser ces opérations. Si le temps imparti est dépassé, prolongeant l'immobilisation du navire, l'affréteur devra régler des surestaries, proportionnelles au dépassement, et dont le taux est défini dans la charte-partie. Certains contrats prévoient le versement d'une « prime de célérité » si le navire est libéré plus rapidement que prévu.

Abdalilah., op cité; p39.

### **3. L'assurance de transport maritime:**

Toute marchandise, quels que soit sa nature, son emballage, sa destination, et exposée aux risque lorsqu'elle voyage, cette marchandises doit s'inscrire à une assurance maritime.

#### **3.1. Définition sommaire :**

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par le quel un assureur couse à indemniser un assuré du préjudice subit dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement D'une prime d'assurance .Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et à pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ». <sup>61</sup>

#### **3.2. Les différents types de contrat d'assurance:**

Quand le contrat d'assurance couvre le navire, on parlera alors d'« Assurance corps». Quand il concerne les marchandises transportées, ils 'agit de l'« Assurance facultés».

##### **A-L'assurance de marchandise «FAP»:**

Elle couvre les accidents caractérisés affectant tant le moyen de transport que la cargaison comme l'avarie commune, la collision, l'abordage, l'incendie, le tremblement de terre, etc.

L'avarie commune est ouverte par une garantie qui s'appel FAP (franc d'avarie particulière). Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières mais l'avarie commune. Il faut noter que c'est cette garantie qui est retenue, dans les incoterms, par exemple le CIF..., comme obligation minimum d'assurance à la charge du vendeur, le primo-exportateur.

##### **B-L'assurance de marchandise «FAP...sauf »:**

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le SAUF .Ce type de Garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes donnent une énumération pouvant causer des dommages.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la Garantie FAP sauf...s'entendant de magasin en magasin.

---

Ecole national de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. page 145  
MoiseDonaldDailly, op-cité, p371

### **C-L'assurance de marchandises «tous risques»:**

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relèvent pas des risques exceptionnels de guerre, mines, émeutes, grèves, cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres au début et de la fin de parcours. Elle couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux produits assuré pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.

La garantie tous risques inclut les changements en pontée, notamment des conteneurs, à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.

### **C- L'assurance de marchandises «guerre et mines»:**

Elle couvre les risques de guerre et risques assimilés), cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

### **SECTION 4:La douane et les incoterms**

On ne peut pas parler de transport maritime sans citer les incoterms qui règlementent le transport à l'international et servent de base au contrat de vente ou d'achat.

Un point important à ne pas négliger quand on parle de transport maritime c'est la douane qui se distingue comme un maillon essentiel pour appliquer la loi et l'ordre afin

Cette section va être divisée en 2 principales parties. La première partie concerne la douane et la seconde les incoterms.

#### **I. La douane:**

Tout en mettant en œuvre des mesures de contrôle de base, la douane travaille désormais en étroite collaboration avec les entreprises dans le but: faciliter la circulation des marchandises en mettant en place conjointement des procédures adaptées à leurs contraintes et restrictions commerciales.

##### **1. Définition de la douane :**

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.

##### **2. Missions de la douane :**

On cite trois différentes missions de la douane :

###### **➤ Les missions Economiques de la douane**

On cite quatre missions économiques de la douane:

- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses.
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet.
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures.
- Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.

###### **➤ Les missions fiscales de la douane**

Concernant les missions fiscales de la douane on distingue quatre grandes missions à savoir:

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation.
- Suivre et contrôler les avantages fiscaux.
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures.

- Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes.

### ➤ **Les Missions de Protection de la Douane**

Son objectif est de:

- Lutte contre le trafic de drogue, la contrebande, le blanchiment d'argent et En général, la criminalité organisée transirent aillière.
- Participer au maintien de l'ordre public et de la sécurité public (armes, explosifs, Produits chimiques et produits dangereux).
- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité.
- Assurer la protection aux frontières du patrimoine national en matière de flore et de faune menacées d'extinction.

### **3. Les opérations douanières:**

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

#### **3.1 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.

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.

#### ➤ **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 sucs pibales d'être prélevés»

C'est le libellé sous le quel figure la marchandise dans le tarif douanier commun(TDC) et au quel 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.

#### ➤ **L'origine:**

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

---

BelottiJ,op-cité,p75,76

### ➤ **L'origine permet donc de déterminer:**

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

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

### ➤ **La valeur en douane:**

Elle sert de calcul des droits et taxes exigibles, à la mise en œuvre de caution et à déterminer l'application éventuelle des mesures de contrôle de commerce extérieur.

- La valeur en douane à l'exportation est indiquée hors taxes, au point de sortie du territoire national. (Article 36 du code des douanes national).
- La valeur en douane à l'importation est celle au lieu d'introduction dans l'UE. Elle correspond souvent à la valeur transactionnelle (montant du facteur du fournisseur) à l'appelle certaines corrections (ajouts ou sous tractions) sont à apporter.

## **4. Les procédures de dédouanement :**

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, le déclarant doit respecter une procédure qui informe du régime douanier aussi généraux marchandises.

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

### ➤ **La procédure de droit commun:**

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

- 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.
- D'autres documents peuvent se révéler nécessaires comme : licence d'importation ou d'exportation, certificat d'origine, certificat de circulation.

---

Le grand G., et Martini H., 2008. «Gestion des opérations Import-export». Dunod, Paris; France, p64  
Belotti, op- cité p77



## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

### ➤ Les procédures simplifiées:

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

**Tableau N°03: Procédure simplifiée**

Procédures	Champ d'application
<b>1- La procédure de déclaration simplifiée (PDS)</b> :Elle permet le placement des marchandises sous le régime d'importation sur présentation d'une déclaration simplifiée, avec présentation ultérieure d'une déclaration complémentaire. Donc elle permet de disposer la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre l'accomplissement total des formalités douanières.	-Toutes les marchandises sont admissibles. -La PDS peut être accordée dans Tout bureau de douane en frontière ou à l'intérieur du territoire douanier, le cas échéant dans les locaux de l'opérateur.
<b>2- La procédure de dédouanement à domicile(PDD)</b> - A l'importation, elle permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désigné sou agréés par les autorités douanières. - A l'exportation, elle permet d'accorder à l'exportateur qui désire effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières.	-Toutes les marchandises sont admissibles (sauf Quelques exceptions).  - Pour tout régime y compris les régimes économiques.
<b>3-La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique(PDU):</b> -Elle est responsable de la centralisation des formalités de la gestion des différentes opérations tel que : liquidation douanière, gestion et demande de contingents tarifaire notamment.  -Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites, peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique(PDE).  -L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées dans marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales tarifaire notamment.	-Toutes les marchandises sont admissibles (sauf quelques exceptions).  -Pour tout régime y compris les régimes économiques

<p><b>4- La procédure de dédouanement express(PDE):</b> Elle permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Cette procédure peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numérique de l'entreprise).</p>	<p>-Toutes les marchandises Sont admissibles à l'exception de celles soumises à des réglementations particulières.</p> <p>-Les exceptions sont plus rares lorsque la procédure est informatisée.</p>
--	--

**Source: Corinne Pasco,« Commerce international», Duodi,4émeédition, Paris,2002.p99**

### 5. 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. Le régime douanier se compose du régime définitif et économique.

**5.1. Les différents types de régimes:** On distingue deux catégories de régime:

➤ **Les régimes définitifs (généraux)**

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

- **A 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- un es soumises à des mesures du contrôle du commerce extérieur.

- **A l'importation**

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

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

## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

---

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

- 

- **La mise en libre pratique (MLP) et la mise à la consommation(MAC):**

Lorsqu'une marchandise pénètre sur un territoire douanier, elle peut être mise en vente sur le marché dès que les droites 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 règle menotions communautaire.<sup>68</sup>

- Paiement des droits de douane, des droits anti-dumping éventuels.
- Application de la réglementation communautaire.
- Application de la politique agricole commune pour les produits concernés.

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.
- Application des mesures réglementaires nationales.

- **Les règles générales des droits des douanes:**

Il existe trois règles:

- Dans les relations intracommunautaires, aucun droit n'est à payer;
- Dans les relations avec les pays tiers, le tarif extérieur commun (TEC) est appliqué;
- Dans les relations entre la CEE et certains autres groupes, des accords préférentiels peuvent conduire à des droits et taxes réduits.

➤ **Les régimes économiques:**

Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés «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. La mise en place des régimes suspensifs de droits s'est faite progressivement et a abouti aux régimes traditionnels de l'entrepôt sous douane, de l'admission et de l'exportation temporaire.

Les régimes économiques concernent trois fonctions principales:

- Le stockage.

---

BelottiJ,op-citép89

Ibid.,p86

LegrandGetMartiniH.,op-cité,p83.

ThomasJ.,ChatailC.,GarciaL.,op-citép780.

- La transformation.
- L'utilisation.

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

- **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.

- **Les régimes sous les quels les marchandises sont fictivement considérées comme étant à l'étranger:**

C'est le cas comme par exemple des marchandises qui, 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 : l'exportateur peut donc bénéficier immédiatement des avantages liée à l'exportation et ,en particulier, la décharge de la tva ; Soit comme étant toujours à l'étranger, c'est-à-dire n'ayant pas encore été importées.

## **II. 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 et le vendeur, dans cette section nous allons voir le rôle de l'incoterm, le choix de l'incoterm et sa réforme de 2010.

### **1. Définition et rôle de l'incoterms :**

Les incoterms sont l'abréviation de l'expression anglaise de International Commercial TERMS ils sont été rédigées par la Chambre de Commerce Internationale (ICC) en 1936 et font l'objet d'une révision régulière.

Ils définissent les obligations imposées au vendeur et a l'acheteur lors d'une transaction commerciale et ça dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux en ce qui concerne:

-La livraison

-La conclusion des contrats de transport

-Le transfert des risques

-La présentation des documents de transport -Le chargement et le déchargement

-L'accomplissement des formalités des marchandises douanières export et import

-Le paiement des droits et taxes.

Ces règles, reconnues au niveau international, sont insérées dans les contrats de vente.

Elles n'en sont qu'un élément et ne disent rien sur le prix à payer, le mode de paiement ni le transfert de propriété des marchandises.

---

.MIANI., N.VENTURELLI.,2011.«Transportlogistique».8<sup>ème</sup>édition,LeGénie ,Chambéry, France,p202

## CHAPITRE 2:le transport maritime dans commerce international

---

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 fortementconseillépouréviterlesmalentendusurcesdeuxpointss essentielsdu contrat de vente.

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international:

- L'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné.
- L'obligation du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur.
- La répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise.

Ainsi, les incoterms sont « l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes. »

Les incoterms contribuent à réduire les malentendus et les risques de conflits entre vendeur et acheteur. Il s visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.

### 2. Les catégories d'incoterms:

Les 11 incoterms de 2010 sont répartis en deux catégories, les incoterms utilisés pour tous les modes de transport et ceux réservés au transport maritime et fluvial.

#### 2.1. Incoterms multimodaux:

Les incoterms «tous modes de transport»: aérien, terrestre, maritime, dès lors que ce Dernier s'inscrit dans un transport multimodal, on utilise sept incoterms qui sont les suivants

**EXW** :Ex Works/ Départ usine.

**FCA**: Free Carrier/Franco transporteur.

**CPT**: Charriage Paid To/Port payé jusqu'à

**CIP**: Charriage and Insurance Paid to/Port payé jusqu' à, assurance comprise.

**DAT**: Delivered At Terminal/Livraison a terminal.

**DAP**: Delivered At Place/ Livraison sur place.

**DDP**: Ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés).

---

LASARY,« le commerce international à la portée de tous»,éd, paris,2005,p115.

SchwobthalerS.,2011.«INCOTERMS».FOUCHER, Paris, France ,p15

## 2.2. Incoterms réservé au transport maritime:

Les incoterms « maritimes », sont exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port. On utilise quatre incoterms qui sont les suivants:

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

**FOB:** Free On Board/ Franco à bord.

**CFR:** Cost and Freight / Coût et Fret.

**CIF:** Cost, Insurance and Freight / Coût , assurance et fret.

### **FAS ou Free Alongside Ship (franco le long du navire) :**

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. Les formalités d'exportations sont à la charge du vendeur. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination à son usine. Le transfert des risques est concrétisé lors que les marchandise sont été remises sur le quai du port d'embarquement.

### **FOB ou Free On Board (Franco à bord):**

Dans ce terme, l'obligation du vendeur est de livrer la marchandise à bord du navire du client, et comprend donc uniquement,

L'acheminement, le dédouanement à l'export et la mise à bord ; cela signifie que l'acheteur doit supporter le reste des frais et les risques qui peuvent sur venir lors du voyage.

**CFR ou Cost and Freight (coût et fret):** Le vendeur assume les frais de transport Jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement. L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.

### **ou Cost , Insurance and Freight (Coût, assurance et fret) :**

Cet incoterm signifie que le vendeur a les mêmes obligations que dans les précédents types de livraisons, mais dans ce cas le vendeur doit se charger également, de l'assurance de la cargaison contre tout risque de perte ou de dommages que peut courir la marchandise au court du transport.

Autrement dit, le vendeur sera responsable de cette cargaison jusqu'à ce qu'elle arrive au port de déchargement

Les Incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures. [HTML], <https://transports-dts.com/lamer.php?r=232>,

## **CHAPITRE3**

ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LE PORT DE D'ALGER (ALGERIE) ET LE PORT  
DE MARSEILLE ( France)

### Introduction

Les ports maritimes algériens restent moins performants et compétitives par rapport aux autres ports du bassin méditerranéen malgré la progression de leurs chiffres d'affaire. Leurs capacités logistiques restent limitées, ce qui handicape l'activité portuaire du pays. Ces dernières ont subit une panoplie de réformes qui visent à les mettre à niveau, à les moderniser et à améliorer leur performance mais en vain.

Dans ce dernier chapitre nous allons entamer l'analyse comparative, entre un port Algérien ce lui D'Alger et un port étranger ce lui de Marseille (France) on présentant ces Derniers selon plusieurs critères comme leur domaine de prédilection ; leurs tailles ; ainsi que leurs capacités logistiques...etc.

Ainsi la fin de notre travail quelques recommandations à envisager pour permette au secteur portuaire algérien d'évoluer et d'être compétitif.



### **SECTION01: Objectifs et méthodologie**

#### **1. Objectifs et contexte de la comparaison:**

L'objectif majeur de cette analyse comparative est de démontrer que les ports ne sont pas assez compétitifs et performants par rapport à nos voisins du bassin méditerranéen et l'aboutissement de cette compétitivité pour les ports algériens n'est possible que par le Développement de ces derniers et pour cela il faut que les autorités algériennes décident de s'inscrire dans une stratégie plus globale allant dans le sens de créer des plateformes Portuaires à conteneurs et s'éloigner de l'enclave du port secondaire polarisé par les autres hubs méditerranéens. Nous souhaitons à ce propos démontrer que le temps joue contre les projets algériens, au regard de la dynamique lancée par les projets des autres pays de la méditerranée. La comparaison entre les ports de D'Alger et de Marseille nous permettra de mettre cela en exergue.

#### **2. Economie algérienne et économie Française : une confrontation:**

La situation économique d'un territoire est fondamentale dans l'analyse de l'évolution des transactions portuaires. Il est donc essentiel de proposer une confrontation des Environnements économiques de l'Algérie et de la France avant d'arriver, à proprement parler, à la confrontation des secteurs portuaires et précisément la comparaison de deux ports actifs dans chacun des pays. Commençons par une confrontation des données sociales des deux pays.

**Tableau N°08: données sur l'Algérie et la France**

	<b>Algérie</b>	<b>France</b>
Superficie(km <sup>2</sup> )	2 381 741	632734
Population	43900000	67 848156
Densité de population (hab/km <sup>2</sup> )	18hab./km <sup>2</sup>	107,2hab./km <sup>2</sup>
Capitale	Alger	Paris
Plus grande ville	Alger	Paris
Gouvernement	République à régime semi-présidentiel	République Constitutionnelle unitaire semi-présidentiel
Langues officielles	Arabe	Français
PIB (nominal)(milliards de dollars)	188,3milliardsde\$	2 775,252milliardsde\$
PIB(PPA )milliards de dollars	671,746milliardsde\$	2 962,799milliardsde\$
PIB (nominal)par habitant US\$	4123,39\$	42 878\$
PIB(PPA) par habitant US\$	15 622\$	
IDH	0,759(82 <sup>ème</sup> )	0,901(24 <sup>ème</sup> )

**Source:WWW.Wikipedia.org**

### **3. Méthodologie et ressources pour l'analyse comparative:**

Cette section présente les méthodes que nous utiliserons pour l'analyse comparative.

#### 3.1. Pourquoi avons-nous choisi la méthode comparative?

Depuis ces deux dernières décennies, observer, comprendre et expliquer des processus qui désormais se déroulent à une échelle transnationale tout en ayant des impacts locaux, ne relève plus d'un exercice confiné à un contexte uniquement national. Il est devenu précieux de confronter, comparer plusieurs environnements, afin de mieux comprendre et mieux anticiper.

#### 3.2. Comment va s'effectuer notre analyse comparative?

Tout d'abord, enterrâmes d'objectif assigné à la comparaison, on sait que le principe de comparabilité qui s'inscrit dans toute démarche comparative, se décline toutefois en fonction de l'objectif que va poursuivre la recherche comparative. Notre comparaison des ports d'Alger et celui de Marseille ne vise pas à tirer des enseignements globaux sur l'exploitation portuaire en Algérie et en France, l'Algérie étant un pays du tiers monde, et la France étant un pays développé. Il vise plus humblement à confirmer les constats que nous avons pu relever sur les limites et les défis de l'environnement portuaire algérien. En ce sens, il s'agit donc plus d'une analyse comparative de vérification / confirmation, avec un objectif bien encadré : savoir si les conclusions opérées au niveau national algérien se confirment dans le cas précis du port d'Alger et pour cela, confronter le fonctionnement de ce port avec un autre, dans un environnement différent, le port de Marseille. S'agissant en suite de la méthode et du périmètre : notre comparaison ne va pas consister en une exploration exhaustive des réalités des ports de Marseille et de Alger. Beaucoup d'aspects techniques, politiques, structurels ne seront pas abordés ici. Il s'agit davantage d'identifier des variables intermédiaires afin de parvenir à des réalités et des conclusions pertinentes et intéressantes.

Ainsi, l'accent sera mis sur le choc de ces deux ports à travers les axes d'analyse qui ont été jusqu'à présent notre fil conducteur l'axe technique et logistique, l'axe organisationnel et managérial. Les données ainsi collectées seront directement orientées vers l'évaluation de notre problématique en cours ainsi que la vérification de nos trois hypothèses de recherche.

### **4. Présentation des axes de comparaison considérés:**

Nous allons reprendre des critères qui ont déjà été exploités lors de l'analyse du système portuaire algérien et les transposer au cadre plus restreint des ports d'Alger et de Marseille

#### 4.1. Axe technique et logistique:

C'est le premier axe de comparaison. Il concerne l'état des infrastructures portuaires et le niveau des investissements techniques. Les critères déterminants ici sont : nature et qualité des outils techniques, nature et qualité de l'entretien de ce patrimoine, volume des investissements. Nous proposerons en outre un focus sur la variable de la conteneurisation et verrons comment sa présence ou son absence affecte les différents environnements.

4.2. Axe organisationnel et managérial : L'axe organisationnel va concerner la gestion managériale autour des ports dans les deux environnements étudiés. Les principaux critères considérés ici sont : la gestion des structures, la gestion des acteurs et la gestion des processus.

### **5. Présentation brève de ports comparés:**

Avant d'entamer la comparaison, nous allons faire une présentation brève sur les deux cas d'étude : le cas principal (port de D'Algérie) et le cas de comparaison (port de Marseille en France).

#### **5.1. Le port D'Alger :**

Cité au paravent dans le chapitre 3 la section 3.

#### **5.2. Le port de Marseille (GPM):**

Il se situe parmi les 6 premiers ports européens et est identifié comme nœud stratégique du Réseau Transeuropéen du Transport depuis 2014. C'est un port global dont les infrastructures permettent de traiter tous types de trafics (hydrocarbures, vrac liquides, marchandises diverses vrac solides et passagers). Le port de Marseille Fos dispose d'espaces et d'infrastructures pouvant recevoir à la fois des activités maritimes, logistiques et industrielles.

Le port de grand port maritime de Marseille accueille les deux zones logistiques principales, Fos Distriport et La Feuillane, idéalement situées autour des terminaux conteneurs de Fos-sur-Mer, ainsi que des industries (raffineries, sidérurgie, industrie

---

Le port de Marseille Fos.[HTML](10/2019),

<http://www.port.fr/membre/grands-ports-maritimes-et-ports-autonomes/grand-port-maritime-de-marseille>

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le port de Marseille

---

Chimique). Le port dispose également d'un important pôle de réparation navale sur les bassins Est.

Au cœur du marché euro-méditerranéen, ces deux zones logistiques sont spécialisées dans le stockage sous douane et la distribution en Europe par camion, par train ou par barge fluviale. Chaque année, des grands comptes investissent au port de Marseille Fos pour implanter leur hub Sud-européen. La région de Fos-sur-Mer offre plus de 3 millions de m<sup>2</sup> dédiés à la logistique et à la distribution, dans un rayon de 30 km.

Grâce à son positionnement géostratégique, idéal pour les échanges Nord/Sud, Est/Ouest et à sa multi-modalité (route, rail, fleuve et pipelines), il constitue la porte Sud de l'Europe.

Le port de Marseille Fosse compose de deux bassins complémentaires ( Est et Ouest). Les bassins Est (400 hectares), situés à Marseille, s'affirment comme un port de proximité en Méditerranée pour les marchandises et les passagers. Les bassins ouest (10 000 hectares), situés sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, accessibles aux plus grands navires et dédiés aux grands flux intercontinentaux, bénéficient d'une dynamique d'un port mondial pour l'industrie et la logistique.

Le port de Marseille regroupe un total de 6 terminaux dont 4 polyvalents :

Roulier Sud, Pinède Sud, Pinède Nord, Terminal vrac solides.

Un terminal à conteneurs : le terminal Med Europe.

Un terminal pour vracs : le terminal Mediaco vrac.

Soixante lignes régulières relient Marseille Fos aux cinq continents avec 150 pays connectés et 450 ports touchés. En 2014, le trafic global du port s'est élevé à 78,5 MT.

L'activité portuaire génère 43 500 emplois dans le département des Bouches-du-Rhône. Le port constitue un véritable outil métropolitain, porteur d'innovation et d'emploi au travers de projets innovants pour le territoire comme PICTO (Plateforme Industrielle et d'Innovation Caban Tonkin) qui favorisent les projets d'économie circulaire.

## SECTION 2: La comparaison

### ❖ Méthode de la procédure de comparaison:

Après avoir récolté un maximum d'information technique, économique et juridique sur les deux ports, nous avons dans une première étape détaillée tout ça à l'aide d'un tableau qui présente une comparaison de la performance et la compétitivité d'un port algérien en avec un port étranger afin d'évaluer plus en détails la performance d'un port type Algérien.

-La première colonne contient le critère sur le quel ne nous sommes basé pour comparer les deux ports.

-La deuxième colonne précise sur quel port se concentre l'analyse du critère.

-La troisième représente la pondération.

-La 4ème colonne contient le point le plus important qui est : les caractéristiques principaux de chaque port, les phrases en caractères gras représentent la remarque distinctive entre chaque port, la remarque qui fait pencher la balance vers un port ou un autre:

Ensuite dans une deuxième étape une mise au point sur des points jugés essentiels et qui méritent d'être approfondie.

### 1. Comparaisons el on l'axe technique et logistique:

TableauN°09:ComparaisonparcritèresselonL'axetechniqueetlogistique

Critère de comparaison	Port	Pondération				Caractéristiques principales et explications
		Très limité	limité	Bon	Très Bon	
1- Actualité du port	Alger		X			<p><b>Port ancien qui a subit des modification et améliorations au fil du temps</b> la dernière évolution connu en date du port d'Alger remonte a la période coloniale en1912, À cette date Alger et son port connaîtront la plus grande phase de développement</p> <p><b>Port plus moderne et récent</b> le port autonome de Marseille voit le jour officiellement le 1<sup>er</sup> avril 1966. Il a été transformé en grand port maritime par le décret n°2008-1033en octobre2008</p>
	Marseille				X	
2 - Qualité et fiabilité des	Alger		X			-équipements destinés à la manipulation de marchandises dans les ports algériens ont besoin d'une mise à niveau et ceux servant à

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

installations techniques	Marseille				X	<p>la gestion des conteneurs doivent être actualisés de toute urgence.</p> <p>-la manutention est sous mécanisée ce qui explique leurs effectifs excessifs,</p> <p>Tout fois Le port d'Alger dispose d'un programme d'investissement qui le dote des différentes installations techniques nécessaire.</p> <p>*</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Installations de traction électrique</li> <li>* terminaux de marchandises, incluant les installations ferroviaires de chantiers de transport combiné;</li> <li>* faisceaux de distribution et de garage;</li> <li>* les voies de service</li> </ul>
3 – Capacité et Volume d'activité	Alger		X			<p><b>Un volume d'activité plus au moins correcte relativement a une surface plutôt moyenne</b></p> <p>Le port d'Alger dispose d'une surface totale d'entreposage de 282.000 m<sup>2</sup>, représentant 24% de la surface totale uniformément répartie entre les 3 zones géographiques du port et accueillant diverses marchandises:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terre-pleins de 232.000m<sup>2</sup></li> <li>• 12 magasins de 50.000 m<sup>2</sup> Cette capacité permet l'entreposage de 120.000 tonnes de marchandises, alors que le volume moyen débarqué mensuellement au jour d'aujourd'hui est de 800.000 tonnes.</li> </ul> <p>Il a atteint un volume de 2.872.091 tonnes au 4eme trimestre 2016 contre 2.832.315 tonnes a la même période 2015, soit une hausse de (+1,40%) représentant 39.777 tonnes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Vrac solides dont : Céréales : 633 911(+23,61%)</li> <li>-Produit métallurgiques: 78 324(60,14%)</li> <li>-Vrac liquides : 1360168(-9,52%)</li> <li>-Produits divers: 716872(15,41%)</li> </ul> <p>Nb : le pourcentage représente le volume de marchandises réaliser par a port aux prévisions antérieurs</p> <p><b>Port avec une capacité de stockage largement plus élevée du a sa grande surfacée qui valent celle d'une ville, ce qui</b></p>

### CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le port Marseille

					<p><b>Justifie une activité bien plus élevée.</b> Le port de Marseille dispose d'une surface d'entreposage total 10 000 hectares. La circonscription du port autonome de Marseille s'étend sur 70 km de côtes, allant d'est en ouest du Vieux-Port à Port-Saint-Louis-du-Rhône: les Bassins Est (Marseille La Joliette, Arc). les Bassins Ouest (Lavéra et Caronte à Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône).</p> <p>Activité:</p> <p>78520233tonnes (-2%), dont: -47335597 tonnes de vrac liquides (-4%), dont : 43631418tonnes d'hydrocarbures(-5%).</p> <p>-13447982 tonnes de vrac solides(+2%).</p> <p>-17736654 tonnes de marchandises diverses (+3%), dont 1179910EVP de conteneurs (+7%).</p> <p>Nb : le pourcentage représente le volume de marchandises réaliser par a port aux prévisions antérieurs</p>
4 - Gestion des délais (temps d'attente)	Alger		x		<p><b>Port peu flexible et lent:</b> Problème de lenteur des enlèvements des véhicules par les concessionnaires. En outre, les bateaux de transport de véhicules passent au minimum 21 jours en rade. Les affréteurs paient des surestaries (indemnités de retard dans le chargement ou déchargement de marchandises, ndlr) d'au moins 25 000 dollars par jour aux armateurs. C'est une perte sèche pour l'économie nationale</p>
	Marseille			x	<p><b>Port flexible et relativement rapide</b> :Conçue selon les standards de qualité internationaux, Zone 84 Franche Logistique offre des avantages fiscaux et douaniers attractifs, notamment en termes de temps de passage réduits .Politique du juste-à - temps</p>

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

5-Performance de La conteneurisation	Alger	X				<p><b>Procédures multiples, longues et complications au niveau administratif</b></p> <p><b>Débarquement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Réception à quai des conteneurs.</li> <li>-Livraisons des conteneurs aux ports secs.</li> <li>-Positionnement des conteneurs dans les parcs(Alger/port).</li> <li>-Mettre à la disposition des clients leurs conteneurs pour Visite, Pesage, Dépotage</li> <li>-Livraison des conteneurs aux clients avec facturation.</li> </ul> <p><b>Embarquement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Réception des conteneurs pour l'Embarquement</li> <li>-Embarquement des conteneurs réceptionnés</li> </ul> <p><b>Documents:</b></p> <p>Lenteur de la procédure bureaucratique du un dossier assez chargé a fournir, et plusieurs procédures au dédouanement plutôt longues.</p>
6- Capacité à Se spécialiser	Marseille			X		<p><b>Procédures rapides, simplification de la procédure administrative</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Temps moyen entre le constat d'arrivée d'un conteneur sur le terminal et sa date réel le de sortie des terminaux:4jours</li> <li>-Temps moyen entre "vu à quai" et l'obtention du "bon à sortir" du terminal : 2jours</li> <li>-Temps moyen entre le constat de réception par le manutentionnaire et l'obtention du "bon à sortir" du terminal:1jour</li> <li>-Procédure de simplification administrative :27%</li> </ul>



## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le port Marseille

	Marseille				X	<b>Paramètre d'activité assez large</b> , le port de Marseille lui se spécialise non seulement dans les hydrocarbures mais aussi dans le transport de passager (aussi les croisières), ainsi que les marchandises.
Performance globale volet technique	Alger		X			<b>Performance insuffisante</b> Une Flotte ancienne, d'une taille insuffisante malgré quelques améliorations apporter au fil du temps, volume d'activité relativement faible, procédures lentes, il y'a du chemin a faire.
	Marseille				X	<b>Performance largement satisfaisante</b> Port techniquement avancé, avec une activité riche et aboutie. Volume d'activités et résultats techniques impressionnants

**Source :Etablie à travers un ensemble de documents pour notre étude.**

### **B- Point a retenir:**

-La conteneurisation est un point de différence important entre les deux ports. Elle fait clairement la différence en termes de capacités et de volume d'activité. Alger est largement pénalisée par son absence de conteneurisation pour le moment .En revanche, l'expertise du port de Marseille en termes de conteneurisation lui procure un avantage certain, démultipliant ses capacités et son volume d'activité.

## **2. Comparaison selon l'axe organisationnel et managérial:**

**Tableau N° 10: Matrice de comparaison par critères de l'axe organisationnel et managérial**

CRITERE	PORT	PONDERATION				CARATERISTIQUES PRINCIPALES ETEXPLICATIONS
		Très limité	limité	Bon	Très Bon	
<b>1-Tarifs et maitrise des coûts</b>	Alger	X				<b>Coûts importants :</b> Tarifs assez élevés, coûts logistiques importants.

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

	Marseille			X		<p><b>Couts limités:</b> Gestion intelligente des coûts : Les porte-conteneurs géants débarquent leurs marchandises sans dévier de leur route et repartent aussitôt, à charge en suite à de plus petits navires, ou feeders ships de desservir des ports de second ordre.</p>
2-Offres de services logistiques	Alger	X				<p><b>Offre relativement limitée:</b> Offre réduite à la gestion des passages des marchandises et des véhicules principalement. Quelques services complémentaires gravitant autour de ces activités Principales.</p>
	Marseille				X	<p><b>Offre étendue:</b> Offre élargie au transbordement de conteneurs, en plus des activités classiques du port.</p>
3-Collaboration entre acteurs nation aux	Alger		X			<p><b>Omniprésence du pouvoir Public:</b> -Monopole étatique historique dans le secteur portuaire. -Incapacité de l'Etat à relever les défis du port, notamment en termes d'investissement. -Privatisation récente et encore inefficace.</p>

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

	<b>Marseille</b>		<b>X</b>		<p><b>Synergie intéressante entre acteurs publics et privés :</b>            La construction, l'aménagement et la commercialisation ont été confiés à une société appartenant à l'État marocain dénommée Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA). Cependant, le terminal 1 à conteneurs a été concédé au groupe APM Terminals pour une durée de 30 ans, tandis que le terminal 2 est revenu au consortium Eurogate-Contship / MSC / CMA-CGM pour la même durée.</p>
<b>4-Coopération avec acteurs internationaux</b>	<b>Alger</b>		<b>X</b>		<p><b>Coopération existante :</b>            Le Port d'Alger est ouvert à la collaboration méditerranéenne. Mais peu de synergies durables. Présence en définitive de peu d'acteurs internationaux, en dépit des activités limitées, autour du port.</p>

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

	<b>Marseille</b>			<b>X</b>	<p><b>Coopération avancée:</b>  Le Port de Marseille connecté à plus de 450 ports dans 150 pays au monde au quel il est relié par des lignes régulières.  Port opéré par les leaders mondiaux des métiers portuaires .L'implantation croissante d'industriels et de logisticiens de renom confirme l'avantage compétitif.  Par exemple, 2 Zones Logistiques du Port de Marseille Sont dédiée aux activités logistiques à valeur ajoutée de groupage, De distribution et d'approvisionnement à l'échelle des flux intercontinentaux. Avec une superficie de 400 et de 10 000ha, c'est une plateforme logistique et multimodale par excellence pour les opérateurs désirant optimiser leurs activités vers le monde.</p>
<b>5- Capacité de l'état à jouer son rôle : investissement, encadrement, régulation.</b>	<b>Alger</b>		<b>X</b>		<p><b>Rôle étatique assumé</b>  A la suite de la modification intervenue le 25 juin 1998, le code maritime algérien à travers l'article 910, a procédé à une répartition claire des charges dans le développement des ports algériens. Ainsi, selon l'article 910, « Les travaux d'entretien, de création, d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages d'infrastructures citées par l'article 895 du code maritime algérien ainsi que le dragage sont à la charge de l'Etat. Toutefois, l'autorité portuaire participe au financement des opérations d'entretien et d'adaptation des ouvrages d'infrastructures existant ainsi que celles inhérentes aux travaux de dragage. Mais en pratique c'est difficile de mettre toute en oeuvre.  Une Agence étatique sous forme de société anonyme dirige le port de D'Alger Ses prérogatives sont assez Clairement définies même si la</p>

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

	Marseille				<p>pertinence de son management et de ses décisions est régulièrement contestée par les acteurs du secteur.</p> <p><b>Rôle étatique assumé et réussi</b> La construction, l'aménagement, la commercialisation ont été en grande partie financée par l'état.</p>
6- Multi-modalité et intégration	Alger		X		<p><b>Multi-modalité et intégration limitée:</b> L'Algérie paie annuellement des centaines de millions de dollars de surestaries aux armateurs étrangers en raison de la congestion du port de D'Alger et du retard dans le dédouanement des marchandises. On attend plus de 20 jours pour décharger au port d'Alger, alors que les ports d'Oran et de Ghazaouet sont parfois vides. Même situation à l'Est du pays.</p>

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le port Marseille

	Marseille				X	<p><b>Multi-modalité et intégration réussies:</b>            Son arrière-pays est constitué principalement par la Provence et la vallée du Rhône, mais s'étend plus au nord grâce à un réseau de voies de communication étoffé qui le met en compétition avec les ports de la Manche et de la mer du Nord. les liaisons terrestres sont assurées par les voies routières et autoroutières (autoroute A7), les voies ferrées de rive droite(exclusivement fret) et rive gauche du Rhône et par la ligne du TGV Méditerranée, par le Rhône et la Saône canalisés à grand gabarit, ainsi que deux oléoducs (Sud-Européen et Méditerranée-Rhône)et des gazoducs.</p>
Performance globale volet organisationnel et managériale	Alger		X			<p><b>Management opérationnel:</b>            La gestion autour du port d'Alger permet à celui-ci de fonctionner et d'affronter les besoins opérationnels quotidiens. Mais sans plus. Un pilotage stratégique véritable Tarde à se manifester.</p>
	Marseille GPM				X	<p><b>Management efficace</b>            :La gestion autour du port se caractérise par sa clarté, sa rationalité et sa vision stratégique, ce qui permet de générer une importante plus value du point de vue de l'efficacité des processus.</p>

**Source : Etablie à travers un ensemble de document pour notre étude**

### **Point a retenir:**

Plusieurs réalités empêchent le port de D'Alger de concurrencer un port comme celui de Marseille FOS. Pour aller dans le détail, le port de d'Alger souffre évidemment des écueils

## CHAPITRE3: analyse comparative entre le port d'Alger et le porte Marseille

---

Propres au contexte difficile des ports algériens. On va citer un aspect important qui la difficile coopération internationale.

- La difficile collaboration internationale:

Des écueils au sein du système de gestion du port de D'Alger limitent son ouverture internationale : poids de la fiscalité, lourdeurs bureaucratiques pour l'enregistrement des actes de propriétés, et retards dans la modernisation de son système bancaire. Dans ce contexte, les investisseurs étrangers ne se sont pas précipités pour négocier des concessions dans les ports algériens. Et au contraire le grand port maritime de Marseille et déjà intégré dans le système logistique mondial.

## Section 03: Bilan

### 1. Bilan de la comparaison:

Le tableau ci-dessous ,résume l'issue de cette confrontation entre les deux ports.

**Tableau N°11: Bilan de comparaison**

<b>Variables</b>	<b>Alger</b>	<b>Marseille GPMM</b>	<b>Commentaires comparatif</b>
<b>Atout principaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positon géographique.</li> <li>- capacité à se spécialiser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Installations techniques de haut niveau, de qualité et fiables.</li> <li>-ouverture internationale intelligente, transbordement, conteneurisation, multi- modalité.</li> <li>-Investissements Financiers.</li> </ul>	<p>Port de Marseille surpasse celui d'Alger à tous les niveaux:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Atouts techniques ,financiers et managériaux.</li> <li>-Atouts technico</li> <li>-Economique.</li> <li>-Atouts de management.</li> </ul>
<b>Faiblesses principales</b>	<p>Quasi inexistence de l'activité de transbordement et une activité de conteneurisation assez moyenne.</p>	<p>Pas e faiblesses importante hormis qu'il a été long temps « isolé » de la compétition avec les grands ports du monde en raison de sa spécialisation en vrac liquides.</p>	<p>L'Algérie doit renforcer ses activités de transbordement qui doit permettre de capter des trafics est-ouest et de créer de la valeur ajoutée .Or cette activité est déjà concurrencée par plusieurs ports dont celui de Marseille.</p>
<b>Performance des ports</b>	<p>Intéressante dans le commencement du développement de la containerisation.</p>	<p>Très intéressante du fait de la richesse des services.</p>	<p>Le port de Marseille a une très grande en avance en terme de performance technique , organisationnelle et financière.</p>

**Source : Établie à partir d'un ensemble de documents pour notre étude**



## Conclusion Générale

En définitive La logistique de transport maritime est aujourd'hui une composante clef de la compétitivité des entreprises mondiales. Véritables points nodaux de l'économie mondiale les ports voient transiter des milliards de marchandises de toutes provenances et assurent quasiment la totalité des échanges mondiaux.

Le port maritime n'a pour longtemps été qu'un espace de transbordement de la Marchandise. Cependant, et avec l'essor du commerce international et de la fonction logistique, le port est devenu une nécessité pour le commerce international et un maillon fort de la chaîne logistique. L'industrie portuaire crée de l'emploi et génère de la prospérité dans les villes côtières comme dans les villes de l'intérieur des pays (avec la création des ports secs).

La logistique portuaire concerne toutes les opérations nécessaires à la circulation des marchandises importées par voie maritime qui demeure le mode de transport le plus sollicité pour transporter des marchandises. Il représente un moteur fondamental dans la croissance économique, et de ce fait, il occupe une place primordiale dans le commerce international.

Afin d'atteindre un niveau satisfaisant de performance, les entreprises portuaires ont remis en cause toutes leurs modalités de gestion. Ils se sont intéressés alors à l'optimisation des Ressources, à la maximisation de la capacité d'exploitation, à l'introduction de la concurrence et à coordonner les différents métiers portuaires.

L'étude du panorama de secteur portuaire algérien permet d'atteindre les résultats suivants:

- Le secteur portuaire algérien est hérité de la colonisation et n'a pas connu une évolution qui lui permet de rivaliser avec les ports du bassin méditerranéen.
- Le secteur portuaire algérien est composé de dix entreprises portuaires algériennes contrôlées par l'état. Ces entreprises concernent les dix ports commerciaux dont trois Pétroliers (le port d'Arzew, le port de Skikda et le port de Bejaia) et sept ports spécialisés dans le trafic de marchandises diverses (le port d'Alger, le port d'Oran, le port de Mostaganem, le port de Ghazaouet, le port de Djendjen, le port d'Annaba et le port de Ténès)
- La part la plus importante de la marchandise qui transborde les ports algériens concerne les hydrocarbures. Ainsi, les ports pétroliers (le port d'Arzew, le port de Skikda et le port de Bejaia) dominent le marché.

- Le secteur portuaire algérien a connu une panoplie de réformes qui visent à privatiser les activités commerciales des ports (jusqu'ici contrôlé par l'Etat) et à moderniser et à développer les entreprises portuaires.

A travers ce modeste travail nous avons souhaité analyser les différents problèmes du système logistique portuaire algérien qui affecte tant le développement du transport maritime de marchandises de l'Algérie et quelles recommandations apporté pour améliorer la performance maritime dan le pays.

### **Test de l'hypothèse:**

Cette étape s'est appuyée sur nos deux niveaux d'analyse:

Premièrement: L'examen empirique du contexte portuaire algérien, ses atouts, ses failles.

Deuxièmement : La comparaison entre les ports de D'Alger et le grand port maritime de Marseille.

Testons notre hypothèse émise dans le cadre de l'axe analyse de ce Mémoire, c'est-à-dire la dimension des difficultés écueils de l'exploitation portuaire en Algérie qui répondait à la question de savoir pourquoi les **«a quel problèmes de logistique-maritime sont confronté les ports algériens qui impactent sur l'évolution de leurs échanges internationaux par la voie du transport maritime»»**Cette hypothèse a été énoncée comme suit:

#### **«Les ports algériens sont peu compétitifs et performants»**

Avec l'analyse du contexte algérien, puis la comparaison des ports d'Alger et le grand port maritime de Marseille ,nous avons en effet constaté que:

##### **✓ Du point de vue de l'investissement technique et des capacités techniques:**

- Le caractère vétustes, dépassé des installations dans la plupart des ports algériens.
- Le décalage entre l'investissement financier dans les deux contextes.
- Un défaut d'implication politique et budgétaire forte dans l'exploitation des ports algérien.
- Pour s'imposer comme leader dans des activités comme e transbordement ou la conteneurisation des sacrifices financiers et structurels sont inévitablement à consentir.

##### **✓ Du point de vue managérial et organisationnel:**

- Des efforts de clarification des rôles avec la privatisation de quelques ports en Algérie mais le contexte reste encore difficile.
- Le poids de la bureaucratie, de l'inexploitation des TIC et de plusieurs autres difficultés affecte encore trop lourdement les ports algériens.

- Une organisation structurelle qui reste défailante et impose une modernisation du management d'après ce que on a vu de la comparaison.

✓ **Point de vue de la compétitivité internationale:**

- On a clairement constaté que l'Algérie était à la traîne comparativement à ses voisins du nord de la méditerranée et même ceux du Maghreb.
- l'engorgement et l'absence de multi-modalité entre autres failles empêchent les ports algériens de proposer des tarifs compétitifs et d'être eux-mêmes durablement rentables.
- Le décalage entre les services ,et les délais par exemple entre les deux ports,

**Recommandations:**

L'étude a révélé d'une manière quelques solutions envisageables pour rendre le port Algérien plus développée compétitifs et performant:

- Le renforcement de la capacité des équipements de manutention tout en suivant l'évolution technologique etc.
- Renforcer et améliorer les relations avec les partenaires étrangers e Se référer a leurs expérience qui devrait être généralisé a l'ensemble des ports algériens.
- Introduire la gestion des ressources humaines dans les ports algériens
- La mise en réseau des ports algériens qui consiste à l'intégration de la logistique portuaire.
- La réforme du modèle de gestion portuaire afin de favoriser le partenariat public Privé.
- L'association des opérateurs globaux sont a fin de connecter la façade maritime de l'Algérie aux principales routes maritimes internationales.
- La réduction des charges supportées par l'État dans ce secteur en facilitant la participation des usages au financement des opérations de développement,
- L'adaptation rapide de l'offre de services portuaires aux besoins de l'économie sur le plan de la qualité et de compétitivité, afin de réduire les coûts directs et indirects de transport.

**Limite de notre étude:**

Comme tout travaille de fin d'étude ce présent sa certaine limites dont :

- Les entreprises portuaires algériennes diffèrent dans la nature de leurs activités ce qui entrave une étude comparative plus exhaustive.
- Le manque d'information divulguée par les entreprises portuaires algériennes limite l'évaluation de la compétitive et de la performance.
- L'utilisation d'une seule méthode de comparaison ne donne que ne donne que très peu d'angle sa explorer et évaluer, malgré la présence de diverses critères.

## **Opinion personnel :**

Donc nous pouvons constater a travers notre travail, que notre system portuaire algérien est un système qui repose sur les vieilles base que nous a laisser la colonisation malgré les quelques avancement et progrès réalisées après la colonisation, nous restons bien derrière relativement par a port a nos voisin de la méditerranée, ou visant plus haut comme les pays développées en Europe comme la montrer notre travail de comparaison.

Les lacunes prélevées au court de notre modeste travail sont assez évidentes, entre manque d'implication de l'état dans la gestion portuaire ,un sous-équipement flagrant, une infrastructure inadaptée, le manque d'investissement pour faire remonter la barre au niveau de mondialisation actuel, allant jusqu'au manque de collaboration avec des partenaires étranger,

Malgré l'évidence des dispositions que doit mettre en place le gouvernement algérien, C'est-à-dire la mise a niveau et le passage vers la mondialisation, le chemin reste long, très long pour redonner a la flotte algérienne et ses ports son niveau et sa domination de jadis, a l'époque du blé entre 1725 et 1815, qui fut l'époque la plus marquante du secteur portuaire algérien.

# Bibliographie

## **Ouvrage:**

- Baglin G., Bruel O., Garreau A., Grief M., Van Delft Ch., 2001. Management Industriel et Logistique. 6<sup>ème</sup> édition Économica, Paris, 2001.
- Belotti J., 2015. « Transport international de marchandises », éd, Vuibert, Paris, France
- .Corinne Pasco, « Commerce international », Dunod, 4<sup>ème</sup> édition, Paris, 2002. p99.
- D, Chevalier, F, Duphil, 2009. « Transporter à l'international ». 4<sup>ème</sup> édition, Foucher, Vanves, France.
- Hadoum kamel. « Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports », ADMO, VOLUME N°XVII, 1999..
- LASARY, « le commerce international à la portée de tous », éd, paris, 2005.
- Legrand G., et Martini H., 2008. « Gestion des opérations Import-export ». Dunod, Paris ; France
- .Médan P., et Gratacap A., 2008. Logistique et Supply chain management. Dunod, Paris, France.
- Massabie –Francois M., et Poulain E., 2002. Lexique du commerce international. Bréal, Paris, France.
- MOISE, Donald Daily. Logistique et transport international de marchandises. 1<sup>ère</sup> éd. Paris : Edition l'harmattan, 2013.
- Noumen R., 2004. Les éléments de base de la logistique internationale, MenaibucEds, Paris, France
- P. MIANI., N. VENTURELLI., 2011. « Transport logistique ». 8<sup>ème</sup> édition, Le Génie, Chambéry, France.
- Pimor Y., et Fender M., 2016. Logistique & supply chain. 7<sup>ème</sup> édition, Dunod, Paris, France.
- Schwobthaler S., 2011. « INCOTERMS ». FOUCHER, Paris, France.
- Sohier J., La logistique comprendre la démarche logistique, ses enjeux et ses répercussions sur la question, vuibert, 2012, Paris.
- Thomas J., Chatail C., Garcia L., 1998. Le Lamy de transport, tome 2 « commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur. », Paris, France.
- Vallin P : 2003 « la logistique modèles et méthodes de pilotage des flux » 3<sup>ème</sup> édition Économica, Paris. France.

## **Thèses et Mémoires:**

Abdelilah M., 2008. Les techniques logistiques du commerce international. Mémoire de fin d'étude : technicien spécialisé en commerce. Institut Spécialisé de Gestion et d'Informatique Khouribga.

AMRANI-ZOUGGAR A : 2009. Impact des contrats d'approvisionnement sur la performance de la chaîne logistique : Modélisation et simulation. Thèse de doctorat: Productique. Université de Bordeaux 1.

Alouf B., Kerria B., 2016. « Conception de la chaîne logistique de l'entreprise Toudja : Localisation des entrepôts et optimisation du flux de transport ». Mémoire de fin d'étude Master 2: Spécialité Génie industriel. Université Abou Bekr Belkaid Tlemcen.

BOUAICHEY., 2018. LA LOGISTIQUE DANS LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES CAS DE CEVITAL. Mémoire de master 2 : Commerce international et logistique. Université Abderrahmane Mira de Bejaia.

BOUCHERBAY., SAIDIS., 2016. La logistique du transport maritime .Mémoire de fin d'étude master 2 : Finance et Commerce International. UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DEBEJAIA.

BOUHADDOU I., 2015. Vers une optimisation de la chaîne logistique Proposition de modèles conceptuels basés sur le PLM (Product Life cycle Management). Thèse de doctorat : Spécialité Génie Industriel. Université du Havre.

BOUZAHER A. « Contribution à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques liés à la manœuvre portuaire en Algérie », thèse doctorat en science hygiène, sécurité industrielle, option : Gestion des risques, université de Batna 2, 2016.

CHETOUANE A., 2013. « le transport maritime des hydrocarbures », Mémoire de master 2 en science économique. Université Oran 2.

DJAROUN N., HAMITOUCHE S., 2018. Le Transport Maritime de GNL Algérien « Aspect technico et économique » Cas de : La DG-SONATRACH d'Alger Hydra. Mémoire de Master 2 : Finance et Commerce International. Université Mouloud Mammeri de Tizi-ouzou.

GALASSO F., 2007. « Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible ». Thèse de doctorat : Spécialité système industriels. L'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorat le EDSYS.

HADHOUM K., 1999. « L'espace portuaire algérien et perspectives : Problèmes et perspectives ». Thèse de doctorat: Université de Nantes.

## Sites internet:

CNUCED:ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2012.[PDF], disponible sur:  
<https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017en.pdf>,

Domaines de compétence de la logistique.[HTM]disponible sur:  
<http://www.logistiqueconseil.org/metiers.htm>.

Grandidier F : Les intervenants des transports maritimes. [HTML] (06/2020), disponible sur:  
[https://www.lantenne.com/L-armateur\\_a14021.htmlpage](https://www.lantenne.com/L-armateur_a14021.htmlpage),

INGRIDD : La logistique des biens et services. Disponible sur : [https://www.institut-ingrid.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=13:la-logistique-des-biens-et-services&Itemid=1150](https://www.institut-ingrid.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=13:la-logistique-des-biens-et-services&Itemid=1150)

INGRIDD: Activités et finalités de la fonction logistique. Disponible sur : [https://www.institut-ingrid.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=14:activites-et-finalites-de-la-fonction-logistique&Itemid=1150](https://www.institut-ingrid.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=14:activites-et-finalites-de-la-fonction-logistique&Itemid=1150)

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE AL GERIENNEN°71.[PDF](11/2010),disponible sur:  
<https://www.joradp.dz/jo2000/2010/071/fp17.pdf>

LA LOGISTIQUE EST AU CŒUR DE LA RÉUSSITE DE VOS OPÉRATIONS D'IMPORT/EXPORT.  
Disponible sur:  
<https://excess.international/solutions-logistiques/logistique-transport-maritime/>,

Logistique internationale. [HTML], Disponible sur  
:<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-internationale.htm>,

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Metiers-logistiques.htm>,

Les missions du logisticien international

[HTML].<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-internationale.htm#:~:text=B%2D%20Les%20missions%20du%20logisticien,de%20la%20cha%C3%A9ne%20de%20transport.>

Les métiers du transport et de la logistique. [HTM],

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Metiers-logistique-internationale.htm>,

Le transport maritime international.[HTML],

Disponiblesur:[https://www.memoireonline.com/06/15/9151/m\\_Expertise-maritime-dans-la-chaine-de-transport-international7.html](https://www.memoireonline.com/06/15/9151/m_Expertise-maritime-dans-la-chaine-de-transport-international7.html)

Les principes de la tarification du transport maritime international. [HTML], Disponible sur

:<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm>

Les Incoterms du transport par mer et par voies navigables intérieures.

[HTML],<https://transports-dts.com/lamer.php?r=232>,

Mecalux : Qu'est-ce que la Supply Chain ? Définition et différences avec la logistique.

[HTML] disponible sur : <https://www.mecalux.fr/blog/supply-chain-definition>,

Règles et conventions internationales .Logistique conseil, Organisme de recherche et d'information sur la logistique et le transport.[PDF],Disponible sur:

<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Regles-hambourg.htm>,

Disponible sur :<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Regles-rotterdam-apport.htm>,

Le port de Marseille Fos. [HTML] (10/2019), disponible sur

:<http://www.port.fr/membre/grands-ports-maritimes-et-ports-autonomes/grand-port-maritime-de-marseille>

WWW.Wikipédia.org

### **Articles de revues/rapports:**

Code maritime Algérien : Article

888CodeMaritime Algérien

Article889

Mohamed Cherif Fatima Zohra. L'activité portuaire et maritime de l'Algérie : Problèmes et Perspectives. Office des publications universitaires.2004

OCDE.«La desserte terrestre des ports maritimes».Table ronde n°113.2000