



HAL
open science

La logistique internationale, un point clé dans la gestion et la rentabilité des chantiers à l'étranger

Léa Hommes

► **To cite this version:**

Léa Hommes. La logistique internationale, un point clé dans la gestion et la rentabilité des chantiers à l'étranger. Sciences agricoles. 2016. dumas-01382859

HAL Id: dumas-01382859

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01382859>

Submitted on 17 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Année universitaire : 2015 - 2016

Spécialité :

Paysage

Spécialisation (et option éventuelle) :

Maîtrise d'œuvre et Ingénierie

Mémoire de fin d'études

- d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

La logistique internationale, un point clé dans la gestion et la rentabilité des chantiers à l'étranger

Par : Léa HOMMES



Source : BHD Lille

Soutenu à Angers le 19/09/2016

Devant le jury composé de :

Président : Christophe Migeon

Maître de stage : Samuel Careil

Enseignant référent : Laure Beudet

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation
«Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France»
disponible en ligne <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr>



LISTE DES ABREVIATIONS

GLOSSAIRE

LISTE DES ANNEXES

LISTE DES FIGURES

LISTE DES TABLEAUX

AVANT PROPOS

INTRODUCTION 1

I. RAPPEL DES BASES DE LA LOGISTIQUE POUR EXPORTER ET IMPORTER DES MARCHANDISES A L'ETRANGER 2

I.1.	LES DIFFERENTS CONTENANTS UTILISES POUR LE TRANSPORT.....	2
1.1.1.	<i>Les containers.....</i>	2
1.1.2.	<i>Les camions et remorques.....</i>	4
I.2.	ACTEURS PRINCIPAUX IMPLIQUES DANS UNE OPERATION D'EXPORT / IMPORT.....	6
I.3.	LES INCOTERMS OU TERMES DU COMMERCE INTERNATIONAL.....	7
I.4.	L'ASSURANCE TRANSPORT.....	9
1.4.1.	<i>La responsabilité limitée des transporteurs.....</i>	9
1.4.2.	<i>L'assurance AD VALOREM.....</i>	9
1.4.3.	<i>En cas de sinistre.....</i>	10
I.5.	LE DROIT D'IMPORTATION.....	11
1.5.1.	<i>La valeur en douane.....</i>	11
1.5.2.	<i>L'origine.....</i>	11
1.5.3.	<i>Le tarif douanier.....</i>	11
1.5.4.	<i>Calcul du droit d'importation.....</i>	12
I.6.	LES DOCUMENTS NECESSAIRES POUR EXPORTER ET IMPORTER DES MARCHANDISES.....	13
1.6.1.	<i>Documents principaux à fournir obligatoirement.....</i>	13
1.6.2.	<i>Documents spécifiques à fournir.....</i>	13

II. DIFFICULTES RENCONTREES SUR LA LOGISTIQUE A L'EXPORT AU SEIN DE L'ENTREPRISE GREGORI INTERNATIONAL..... 14

II.1.	PRESENTATION DE L'ACTIVITE DE L'ENTREPRISE.....	14
II.2.	PART DE LA LOGISTIQUE DANS L'ENTREPRISE GREGORI INTERNATIONAL.....	14
II.3.	IDENTIFICATION DES PROBLEMES RENCONTRES A L'ETAPE DU CHIFFRAGE D'UN PROJET.....	16
II.3.1.	<i>Coûts et modes de transport.....</i>	17
II.3.2.	<i>Droit d'importation.....</i>	18
II.3.2.a.	<i>Estimation du droit d'importation.....</i>	18
II.3.2.b.	<i>Autorisations d'importation.....</i>	19
II.4.	IDENTIFICATION DES PROBLEMES RENCONTRES PENDANT LA PHASE DE REALISATION DES CHANTIERS.....	20
II.4.1.	<i>Avant le départ des camions.....</i>	20
II.4.2.	<i>Au chargement.....</i>	21
II.4.3.	<i>Au passage en douane.....</i>	21
II.4.4.	<i>Au déchargement.....</i>	21
II.4.5.	<i>A la fin du chantier.....</i>	22
II.5.	BILAN DES OPERATIONS LOGISTIQUES DU CHANTIER DE RENOVATION DE LA PISTE PRINCIPALE DE L'HIPPODROME AU KIRGHIZISTAN.....	22

III. ETABLISSEMENT D'UNE METHODOLOGIE POUR UNE BONNE GESTION DE LA LOGISTIQUE.....	23
III.1. POUR UN PROJET A L'ETAPE DU CHIFFRAGE	23
III.1.1. <i>Faut-il importer ou acheter localement ?</i>	23
III.1.2. <i>Estimation du coût des opérations d'exportation / importation</i>	24
III.1.2.a. Détermination du type de transport	24
III.1.2.b. Détermination du nombre d'expéditions	25
III.1.2.c. Calcul du coût du fret	25
III.1.2.d. Calcul du droit d'importation	26
III.2. POUR UN CHANTIER EN PHASE REALISATION	27
III.2.1. <i>Qui est l'importateur ?</i>	27
III.2.2. <i>Qui va payer les droits de douane ?</i>	28
III.2.3. <i>Respect des réglementations en vigueur du pays d'importation</i>	28
III.2.4. <i>Qui va assurer le transport et le dédouanement à l'import ?</i>	29
III.2.5. <i>Faut-il prendre une assurance transport ?</i>	29
III.2.6. <i>Planning des expéditions</i>	30
III.2.7. <i>Préparation des expéditions</i>	32
III.2.8. <i>Le chargement</i>	32
III.2.9. <i>Le dédouanement</i>	33
III.2.10. <i>Le déchargement</i>	33
CONCLUSION	34
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	35
REFERENCES SITOGRAPHIQUES	36
ANNEXES	

LISTE DES ABREVIATIONS

CFR : Cost and Freight (Coût et fret)

CIF : Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)

CIP : Carriage and Insurance Paid to (Port payé assurance comprise jusqu'à)

Container HC : Container High Cube

CPT : Carriage Paid To (Port payé jusqu'à)

DAT : Delivered At Terminal (Rendu au terminal)

DAP : Delivered At Place (Rendu au lieu de destination)

DDP : Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés)

DTS : Droit de Tirage Spécial.

ETA : Expected Time of Arrival (Date et heure prévues d'arrivée)

ETD : Expected Time of Departure (Date et heure prévues de départ)

EXW : Ex-Works (Sortie d'usine)

FAS : Free Alongside Ship (Franco le long du navire)

FCA : Free Carrier (Franco transporteur)

FOB : Free On Board (Franco à bord)

HS code : Code du Système Harmonisé

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

GLOSSAIRE

Accord d'intégration régionale : Accord passé entre plusieurs pays d'une même région du monde pour faciliter les échanges, le déplacement des biens, services, capitaux et des personnes. Les accords peuvent prendre des formes plus ou moins avancées d'intégration économique. On distingue cinq niveaux d'intégration : la zone de libre-échange (forme la plus simple), l'union douanière, le marché commun, l'union économique, l'intégration économique (forme la plus évoluée).

Assurance AD VALOREM : Assurance dont les indemnités sont calculées sur la base de la valeur.

CFR : Cost and Freight. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

CIF : Cost, Insurance and Freight. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

CIP : Carriage and Insurance Paid to. Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

CMR : Lettre de transport routier. Désigne aussi la convention relative aux contrats de transport internationaux de marchandises par route, signée à Genève en 1956, et qui détermine le champ de la responsabilité du transporteur routier.

CPT : Carriage Paid To. Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

DAT : Delivered At Terminal. Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu. Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

DAP : Delivered At Place. Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport,

sans être déchargées. L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

DDP : Delivered Duty Paid. Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations. En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays d'exportation ou d'importation.

Dette douanière : Montant des droits à acquitter à la douane à l'importation et de façon exceptionnelle à l'exportation.

EXW : Ex-Works. La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

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

FCA : Free Carrier. Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

FOB : Free On Board. La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais, le transfert de risque et de frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

Fret : Prix du transport des marchandises ou le transport en lui-même.

Staries - délai de planche : Délai, défini par convention, accordé au chargeur pour le chargement et le déchargement d'un bateau ou d'un convoi.

Tare : poids de l'unité de transport intermodal (UTI) ou du véhicule sans chargement

LISTE DES ANNEXES

Annexe I : Intervention de plusieurs acteurs au cours du transport de marchandises à l'étranger (Club Logistique Le Havre, 2015)

Annexe II : Principaux accords d'intégration régionale (Nguyen-The. M., 2011)

Annexe III : Exemple d'une lettre de voiture (CMR) pour une expédition par camion (Grégori International, 2016)

Annexe IV : Exemple d'une facture d'expédition (shipping invoice) (Grégori International, 2016)

Annexe V : Exemple d'une liste de colisage (packing list) (Grégori International, 2016)

Annexe VI : Exemple d'un certificat d'assurance pour un camion, garantie tous risques (Siaci Saint-Honoré, 2016)

Annexe VII : Avantages et inconvénients des Incoterms multimodaux (Nguyen-The M., 2011)

Annexe VIII : Avantages et inconvénients des Incoterms maritimes (Nguyen-The M., 2011)

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Photo d'une herse rotative Magendie (Magendie, 2016)

Figure 2 : Personnel intervenant dans le chiffrage de la partie logistique d'un projet

Figure 3 : Méthode de calcul actuelle du droit d'importation au sein du bureau d'études

Figure 4 : Faut-il prendre une assurance transport ? (Nguyen-The M., 2011)

Figure 5 : Photo du premier camion au départ de Marcoussis prêt à partir pour le Kirghizistan (Grégori A., 2016)

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Caractéristiques des principaux containers (Groupe SEALOGIS, 2016)

Tableau 2 : Les quatre types de matériel pour le transport routier de marchandises (Photos : Europe-camions, 2016)

Tableau 3 : Véhicules de transport routier adaptés à l'activité de l'entreprise Grégori International (Photos : Autoline, 2016)

Tableau 4 : Tableau récapitulatif des coûts et risques concernant les règles INCOTERMS 2010 (Douane gouvernementale française, 2010)

Tableau 5 : Définition des trois grands types de garantie (Groupe Crédit du Nord, 2015)

Tableau 6 : Part des opérations liées à l'exportation dans l'entreprise Grégori International

Tableau 7 : Comparaison entre le coût estimé au chiffrage et le coût réel du transport à l'international pour le chantier au Kirghizistan

Tableau 8 : Coût du fret et délais d'acheminement des expéditions

Tableau 9 : Tarif douanier à appliquer pour le Maroc selon le type et l'origine de la marchandise

Tableau 10 : Planning des approvisionnements au 2 mai 2016 pour le chantier du Kirghizistan

AVANT PROPOS

Ce mémoire a pour sujet la logistique à l'export ou à l'import, et ne traite pas de la logistique au sein même du pays où le chantier est effectué. Aussi, pour une facilité d'écriture, lorsque le terme logistique ou transport sera employé, cela sous-entendra les transports réalisés seulement vers l'étranger, et non le transport local au sein d'un pays.

INTRODUCTION

En 60 ans, le commerce international a subi un essor exceptionnel : selon l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC, 2015), en 2014, le volume des exportations mondiales était 22 fois supérieur à celui de 1950 ! Parallèlement, malgré les progrès sensibles qui ont marqué ces opérations du commerce international ces dernières années, de nombreux obstacles à la libre circulation des biens subsistent encore dans plusieurs pays, et plus particulièrement dans les pays en voie de développement. Cela induit une certaine complexité des opérations d'importation ou d'exportation.

Or, ces opérations font partie intégrante de l'activité de l'entreprise Grégori International. En effet, l'entreprise spécialisée dans la création de terrains de sports (golfs, hippodromes, stades, etc.) réalise 100% de son chiffre d'affaires à l'étranger. De plus, la stratégie de cette dernière repose sur le choix de la réalisation de projets situés dans des pays où la concurrence est faible, c'est-à-dire bien souvent dans des pays en voie de développement où les conditions de travail sont difficiles : difficultés de paiement par le client, insécurités physiques et légales, risques politiques, etc.

S'ajoutent aux obstacles de la libre circulation des biens, les aléas dus à la distance, aux différences réglementaires, culturelles et linguistiques des pays concernés par les opérations d'import-export, ainsi que le nombre important d'acteurs intervenant dans ces opérations (l'exportateur, l'importateur, le transitaire, la douane, la banque, etc.).

L'entreprise doit donc gérer régulièrement une logistique internationale complexe, l'objectif de cette logistique étant l'approvisionnement des chantiers en matériaux de construction et la mobilisation du matériel de l'entreprise sur site.

Au cours de mes 6 mois de stage au sein de l'entreprise Grégori International, j'ai eu l'occasion de suivre la réalisation d'un chantier du début des travaux jusqu'à leur réception. Il s'agissait de la rénovation de la piste principale de l'hippodrome Tcholpon Ata au Kirghizistan. C'est à l'occasion du suivi de ce chantier et notamment de l'assistance à la gestion des expéditions France – Kirghizistan que j'ai constaté un certain dysfonctionnement au sein de l'entreprise quant à la bonne réalisation de la partie logistique. Or, cette dernière est une étape clé de la concrétisation d'un projet, car elle dicte le rythme d'un chantier : si le matériel ou les matériaux de construction n'arrivent pas dans les délais imposés, le chantier peut être freiné ou même arrêté, ayant pour conséquence une perte financière pour l'entreprise.

Seules une organisation et une méthodologie bien pensées et adaptées à l'entreprise Grégori International peuvent permettre de maîtriser la logistique internationale d'un chantier. C'est dans ce cadre que s'inscrit la problématique du présent mémoire :

Quelle procédure l'entreprise Grégori International doit-elle respecter afin de mener à bien les opérations d'exportation et d'importation du matériel et des fournitures nécessaires à la réalisation des chantiers ?

En premier lieu, il s'agit de rappeler les réglementations en vigueur en matière d'importations et d'exportations, ainsi que les bases du transport à l'international. En second lieu, un bilan de la méthodologie actuellement appliquée dans l'entreprise aux opérations de logistique internationale est effectué, et les principales difficultés rencontrées sont exposées en prenant le cas du chantier de l'hippodrome Tcholpon Ata au Kirghizistan. Enfin, une procédure de chiffrage et de réalisation de la logistique permettant d'anticiper et d'éviter les risques liés à celle-ci est proposée. Ce mémoire représente ainsi un outil pour maîtriser la mobilisation du matériel sur site et les approvisionnements en fournitures achetées à l'étranger. Celui-ci est adapté à l'activité et à l'échelle de l'entreprise Grégori International.

I. RAPPEL DES BASES DE LA LOGISTIQUE POUR EXPORTER ET IMPORTER DES MARCHANDISES A L'ETRANGER

La logistique internationale n'est pas un domaine qui s'improvise. Elle repose en effet sur de nombreuses conventions et réglementations qu'on se doit de connaître et maîtriser afin d'exécuter dans les règles de l'art des expéditions vers l'étranger. Les deux bases principales à connaître sont le fonctionnement du transport, et les mécanismes d'importation et d'exportation.

I.1. Les différents contenants utilisés pour le transport

Afin de chiffrer correctement un projet, il est nécessaire de connaître les différents contenants dans lesquels pourront être exportées les marchandises et/ou le matériel. En effet, grâce aux dimensions, capacités et caractéristiques des contenants (containers ou camions), il est possible de déterminer le nombre d'expéditions à réaliser pour exporter l'ensemble des fournitures utiles au chantier.

I.1.1. Les containers

Les containers sont solides et gerbables, ils sont donc très adaptés au transport maritime et fluvial.

De plus, l'essentiel des containers respectent les normes de dimensions extérieures et d'identification internationale définies par l'organisation internationale de normalisation (International Organization for Standardization - ISO) et en accord avec l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), ce qui en fait un mode de transport facilement utilisable à l'échelle mondiale, et adapté au transport international par route, par rail et par voie maritime (CEREMA, 2014).

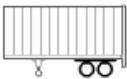
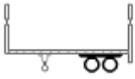
Les marchandises essentiellement transportées par l'entreprise Grégori International sont des marchandises sèches non périssables : matériel et fournitures de chantier.

Les principaux containers ISO adaptés au transport de ce type de marchandise sont les suivants [1] :

- Les containers 'Dry Standards' (DV) : conteneurs fermés et sécurisés par des parois solides et un toit.
- Les containers 'Dry High Cube' (HC) : mêmes caractéristiques que les conteneurs DV sauf qu'ils sont plus hauts.
- Les containers 'Open top' (OT) : toit remplacé par une bâche ou une paroi rigide amovible pour faciliter le chargement et déchargement vertical, conteneurs adaptés aux marchandises fragiles ou trop longues.
- Les containers 'Flat Rack' (FR) : pas de toit et ouverts sur les côtés, adaptés aux marchandises longues, grandes et lourdes ne craignant pas l'eau.

Leurs principales caractéristiques sont définies dans le tableau 1 ci-après. Les dimensions intérieures peuvent légèrement varier de quelques centimètres selon le constructeur.

Tableau 1 : Caractéristiques des principaux containers (Groupe SEALOGIS, 2016)

	Désignation	Longueur Intérieure Maximale	Largeur Intérieure Maximale	Hauteur Intérieure Maximale	Largeur des Portes	Hauteur des Portes	Tare moyenne (T)	Charge utile (T)	Volume
	20' Dry DV	5,90 m	2,35 m	2,39 m	2,34 m	2,28 m	2,330	28,150	33m ³
	40' Dry DV	12,03 m	2,35 m	2,39 m	2,34 m	2,27 m	2,800	28,700	67,70m ³
	40' High Cube Dry HC	12,03 m	2,35 m	2,69 m	2,34 m	2,58 m	4,000	28,480	76m ³
	45' Cube Dry HC	13,58 m	2,34 m	2,69 m	2,34 m	2,69 m	4,100	28,400	85,7m ³
	20' Open Top OT	5,89 m	2,34 m	2,36 m	2,32 m	2,25 m	2,300	21,700	32,60m ³
	40' Open Top OT	12,02 m	2,35 m	2,38 m	2,32 m	2,25 m	4,200	26,280	67,30m ³
	20' Flat Rack FR	5,90 m	2,35 m	2,31 m	-	-	3,000	29,500	32m ³
	40' Flat Rack FR	12,02 m	2,41 m	1,95 m	-	-	4,950	40,050	56,60m ³

Si l'achat des marchandises à exporter se fait en Europe, les fournitures seront normalement livrées sur des palettes aux normes européennes 120 cm x 80 cm, dites palettes Europe. Il peut alors être judicieux d'utiliser un container 'Dry Pallet Wide' (PW) 20' ou 40', qui sont des containers dont la largeur intérieure a été augmentée, tout en respectant les normes ISO, pour optimiser le transport de palettes Europe.

I.1.2. Les camions et remorques

On distingue quatre types de matériels roulants pour le transport routier de marchandises. Ceux-ci sont présentés dans le tableau 2 ci-après.

Tableau 2 : Les quatre types de matériel pour le transport routier de marchandises (Photos : Europe-camions, 2016)

Les porteurs ou véhicules isolés		<ul style="list-style-type: none">▪ Cabine et caisse / plateau sur le même châssis.
Les tracteurs routiers (TRR)		<ul style="list-style-type: none">▪ Véhicules à moteur, sans caisse.▪ Equipés d'une sellette permettant de tracter une semi-remorque.▪ Transport de marchandises via la semi-remorque.
Les semi-remorques (SREM)		<ul style="list-style-type: none">▪ Pas de moteur, essieux uniquement à l'arrière.▪ Tractées par les véhicules tracteurs.▪ Tracteur + semi-remorque = ensemble routier ou véhicule articulé.
Les remorques (REM)		<ul style="list-style-type: none">▪ Pas de moteur, essieux à l'avant et à l'arrière. Tractées par les véhicules porteurs.▪ Porteur + remorque = camion remorque ou train routier

La plupart de ces véhicules peuvent être équipés de grues, de compresseurs ou de pompes afin d'élever les marchandises, les aspirer ou les pousser sur la zone de déchargement.

Selon les caractéristiques (type, quantité, poids, dimensions) des marchandises à transporter, il est possible d'utiliser différents types de remorques ou semi-remorques. Les caractéristiques des véhicules les plus utiles, au vu du type et de la quantité de marchandises transportées par l'entreprise Grégori International, sont définies dans le tableau 3 ci-après. Les dimensions indiquées sont indicatives et peuvent varier selon le constructeur [2].

Tableau 3 : Véhicules de transport routier adaptés à l'activité de l'entreprise Grégori International (Photos : Autoline, 2016)

SERM bâchées				
<i>Longueur intérieure</i>	<i>Largeur intérieure</i>	<i>Hauteur intérieure</i>	<i>Charge utile</i>	<i>Volume</i>
13.6 m	2.48 m	2.76 m	20 à 26 T (selon nombre d'essieux)	94 m ³
		3.04 m		103 m ³
			<ul style="list-style-type: none"> Facilités de chargement / déchargement car débâchage possible sur les côtés et sur le toit. Existent avec double-plancher de capacité 10 T et 1.20 m de hauteur sous plancher. 	
SERM fourgons				
<i>Longueur intérieure</i>	<i>Largeur intérieure</i>	<i>Hauteur intérieure</i>	<i>Charge utile</i>	<i>Volume</i>
13.6 m	2.48 m	2.76 m	20 à 26 T (selon nombre d'essieux)	94 m ³
			<ul style="list-style-type: none"> Adaptées au transport de marchandises fragiles. Existent avec double-plancher de capacité 10 T et 1.20 m de hauteur sous plancher. 	

SERM porte containers / plate-forme				
<i>Longueur</i>	<i>Largeur</i>	<i>Hauteur</i>	<i>Charge utile</i>	<i>Volume</i>
13.5 m	2.44 m	-	32 T	-
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptées au transport de containers et de marchandises lourdes non fragiles (machines, etc.). ▪ Transport de containers ISO 40' ou 2x20'. ▪ Transport de containers 45' ou d'un seul 20' : en option. 	
SERM benne				
<i>Longueur intérieure</i>	<i>Largeur intérieure</i>	<i>Hauteur intérieure</i>	<i>Charge utile</i>	<i>Volume</i>
13.1 m	2.3 m	1.3 m	22 T	25 m ³
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptées au transport de marchandises en vrac. ▪ Il existe des SERM benne de plus grande capacité. 	

I.2. Acteurs principaux impliqués dans une opération d'export / import

De nombreux acteurs peuvent intervenir lors d'un transport à l'international ce qui peut rendre ce dernier très compliqué à organiser. Un exemple des différents intervenants pour un transport maritime à l'international se trouve en annexe I. L'entreprise Grégori International fait donc toujours appel à un transitaire qui gère tous les différents acteurs liés au transport. Ainsi, pour une opération d'export / import réalisée par l'entreprise, seulement cinq acteurs majeurs entrent en jeu :

- Le fournisseur : personne ou entité qui vend des marchandises.
- L'exportateur : personne ou entité qui expédie des marchandises à l'étranger (l'entreprise Grégori International S.A. ou une filiale ou succursale).
- Le transitaire : personne ou entité qui accomplit, pour le compte d'autrui, des actes et des opérations matérielles liés au transport international des marchandises. Il peut réaliser entre autres les opérations suivantes : transport international, assurance, groupage, surveillance, entreposage et livraison des marchandises [3]. Les transitaires ont souvent leur propre commissionnaire en douane.

- Le commissionnaire en douane : personne ou entité qui accomplit pour autrui les formalités douanières à l'export et à l'import relatives à la déclaration en détail des marchandises [3].
- L'importateur / le destinataire : personne ou entité qui introduit des marchandises dans le territoire national. Il est en charge de payer les droits de douane et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Bien souvent, l'importateur est une filiale ou succursale de l'entreprise Grégori International.

I.3. Les incoterms ou termes du commerce international

INCOTERMS signifie littéralement en anglais INternational COMmerce TERMS, c'est-à-dire les termes du commerce international. Pour toute opération de commerce international, l'incoterm de vente doit être indiqué sur le contrat entre le fournisseur et l'acheteur.

Il permet de définir les frais de chacun en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise ainsi que la charge des formalités d'export et d'import [4]. Bien que facultatifs, les Incoterms sont des clauses standardisées et reconnues et permettent d'éviter des litiges.

« Concrètement, dans un contrat de vente international, les INCOTERMS vont clarifier les points suivants :

- Définir le moment et le lieu du transfert des risques du vendeur à l'acheteur lors de l'acheminement des marchandises (perte, vol, détérioration des marchandises) permettant à celui qui supporte les risques de se couvrir auprès des assurances ;
- Préciser qui doit souscrire le contrat de transport ;
- Répartir les frais logistiques et administratifs aux différentes étapes du transport ;
- Préciser qui prend en charge l'emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises ou l'emportage et le dépotage des conteneurs ainsi que les opérations d'inspection ;
- Fixer les obligations respectives pour l'accomplissement des formalités d'exportation et/ou d'importation, le règlement des droits et taxes d'importation ainsi que la fourniture des documents. » [5]

L'ensemble des Incoterms sont définis dans le tableau 4 présenté ci-après. Après chaque Incoterm, le nom d'un pays et/ou d'une ville doit être indiqué.

**Tableau 4 : Tableau récapitulatif des coûts et risques concernant les règles INCOTERMS 2010 –
(Douane gouvernementale française, 2010)**

—• Tous modes de transport

RÈGLES INCOTERMS 2010	SIGLE	Emballage	Chargement en usine ou entrepôt fiscal de DÉPART	Acheminement vers une plateforme de DÉPART	Chargement du moyen de transport principal au DÉPART	Transport principal	Assurance transport principal	Déchargement du moyen de transport principal à l'ARRIVÉE	Acheminement vers l'usine ou l'entrepôt d'ARRIVÉE	Déchargement en usine ou en entrepôt à l'ARRIVÉE	Formalités douanières à l'importation droits et taxes
Frais à inclure dans la valeur en douane											
Sortie d'usine	EXW										
Franco transporteur	FCA										
Port payé jusqu'à	CPT										
Port paye assurance comprise jusqu'à	CIP										
Rendu au terminal	DAT										
Rendu au lieu de destination	DAP										
Rendu droits acquités	DDP										

—• Transport maritime et voies fluviales (uniquement)

RÈGLES INCOTERMS 2010	SIGLE	Emballage	Chargement en usine ou entrepôt fiscal de DÉPART	Acheminement vers une plateforme de DÉPART	Chargement du moyen de transport principal au DÉPART	Transport principal	Assurance transport principal	Déchargement du moyen de transport principal à l'ARRIVÉE	Acheminement vers l'usine ou l'entrepôt d'ARRIVÉE	Déchargement en usine ou en entrepôt à l'ARRIVÉE	Formalités douanières à l'importation droits et taxes
Frais à inclure dans la valeur en douane											
Franco le long du navire	FAS										
Franco à bord	FOB										
Coût et fret	CFR										
Coût assurance fret	CIF										

Coût à la charge du vendeur
 Coût à la charge de l'acheteur
 •••• Limite des frais à inclure dans la valeur en douane

Exemple d'utilisation des Incoterms : l'entreprise Grégori International a acheté des fibres de coco dans une usine en Inde. Celle-ci a fait un prix FOB (Franco à bord) au port de Tuticorin, en Inde. Cela signifie que le prix des fibres comprend également leur livraison et leur chargement par le fournisseur sur un bateau au port de Tuticorin.

L'entreprise souhaite que ces marchandises soient dédouanées et livrées sur un chantier à Tanger, au Maroc. Selon le tableau 4, ci-dessus, cela correspond donc à l'incoterm DDP. Elle doit alors demander à un transitaire qui est aussi commissionnaire en douane, un transport depuis FOB port de Tuticorin, Inde, rendu DDP Tanger, Maroc.

Si le transitaire ne réalise pas les prestations de dédouanement à l'import, il faut demander un transport depuis FOB port de Tuticorin, Inde, rendu DAP Tanger, Maroc. Mais cela nécessite de demander en plus le dédouanement à un commissionnaire en douane basé au Maroc.

I.4. L'assurance transport

L'incoterm de vente défini dans le contrat entre le transporteur et l'acheteur détermine à partir de quand les risques sont transmis au transporteur (voir le chapitre précédent I.3 « Les incoterms ou termes du commerce international »).

I.4.1. La responsabilité limitée des transporteurs

Si les marchandises sont endommagées et que la responsabilité du transporteur est engagée, ce dernier doit indemniser l'acheteur. Le montant d'indemnisation exprimée en DTS (Droits de Tirage Spéciaux – 1 DTS = 1,25 € le 4 septembre 2016) dépendra alors du poids des marchandises et non pas de leur valeur.

Les limites de responsabilité à l'international sont inscrites dans les conventions du commerce international et sont les suivantes :

- **Transport Terrestre** - Convention CMR : 8,33 DTS par kilo.
- **Transport Aérien** - Convention de Varsovie : entre 16,5 et 17 DTS par kilo.
- **Transport Maritime** - Convention de Wisby et La Haye : 2,5 DTS par kilo ou entre 823 et 835 DTS par colis, la plus forte des deux limites s'appliquant. [6]

Exemple de calcul d'indemnisation : transport aérien, marchandise de 150 kg d'une valeur de 10 500 € volée.

- Indemnisation due par le transporteur : $150 \text{ kg} \times 16,5 \text{ DTS} \times 1,25 = \underline{3\,094 \text{ €}}$
- Préjudice restant à la charge de l'acheteur : $\underline{7\,406 \text{ €}}$

Si le préjudice est causé par un cas de force majeure (tremblement de terre, tornade, vol à main armée, etc), la responsabilité du transporteur peut être levée et il ne devra donc s'acquitter d'aucune indemnité.

Si le préjudice est cette fois dû à une faute grave du transporteur (heurte d'un pont, vol de la part du transporteur, etc.), la responsabilité pourra au contraire être déplafonnée, et le transporteur devra indemniser le total du préjudice subi par l'acheteur.

I.4.2. L'assurance AD VALOREM

Afin de couvrir les biens en totalité, il est possible de souscrire à une assurance AD VALOREM (sur la valeur) qui définit le montant du préjudice à indemniser sur la base de la valeur réelle de la marchandise. Le coût moyen d'une assurance varie en moyenne entre 0.3% et 0.7% de la valeur assurée, mais peut être beaucoup plus élevée si le transport s'effectue dans des pays en voie de développement ou dans des pays à risques [6].

Les trois grands types de garantie possibles sont définis dans le tableau 5 ci-dessous :

Tableau 5 : Définition des trois grands types de garantie (Groupe Crédit du Nord, 2015)

Type de garantie	Explications
FAP SAUF	Couvre les risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute du colis en cours de chargement et l'avarie commune mais elle exclut les risques de mouille, de vol, d'écrasement quand ceux-ci sont mentionnés après le « sauf ». Elle s'applique au transport maritime. Equivalent pour les transports terrestres et aériens : la garantie «ACCIDENTS CARACTERISES»
TOUS RISQUES	Couvre tous les risques de magasin à magasin incluant le pré acheminement et le post acheminement terrestres. Elle peut s'appliquer aux transports aériens, maritimes & terrestres
RISQUES DE GUERRE ET MINES	Couverte séparément des autres et fait l'objet d'une tarification à part. Son coût moyen varie autour de 0,03% selon le degré de risque sur le parcours emprunté par la marchandise. Elle couvre les actes de sabotage, de piraterie, les torpillages etc. Elle s'applique aux transports aériens, maritimes et terrestres

Les différents types de police d'assurance qui pourraient concerner l'entreprise Grégori International sont les suivantes :

- La police au voyage : assure au coup par coup, pour les expéditions isolées.
- La police d'abonnement : assure l'intégralité des expéditions pour une année donnée.
- La police du tiers chargeur : souscrite par le transporteur pour le compte de l'entreprise. [7]

I.4.3. En cas de sinistre

Lorsque des dommages ou des pertes de marchandises sont constatées à l'arrivée du transport, l'entreprise assurée doit tout de suite émettre des réserves sur le bon de livraison des marchandises, puis les confirmer dans les plus brefs délais, par lettre recommandée avec accusé de réception, au transporteur. Une copie de ces réserves doit ensuite être envoyée à l'assurance qui devra parfois envoyer un expert pour estimer la réalité et l'importance du préjudice. Les marchandises endommagées devront être préservées et ne plus être touchées afin de limiter l'aggravation des dommages. [8]

I.5. Le droit d'importation

L'importation de marchandises à l'étranger (hors Union Européenne si l'exportateur réside en France) implique l'acquiescement de droits de douane par le destinataire, qui sont établis à partir des trois éléments d'imposition suivants : la valeur en douane, l'origine et le tarif douanier [9].

I.5.1. La valeur en douane

La valeur en douane est la valeur de la marchandise à l'entrée du pays d'importation. Celle-ci comprend donc la valeur de la marchandise, plus le coût du transport jusqu'au pays d'importation (frais d'assurance inclus).

I.5.2. L'origine

L'origine d'une marchandise doit être demandée au fournisseur de celle-ci. Elle est déterminée par le lien géographique et économique qui lie cette marchandise à un pays ou un groupe de pays, à ne pas confondre avec la provenance qui est le dernier pays d'où les marchandises ont été expédiées. Certains pays possèdent entre eux des accords d'union douanière, et selon l'origine des marchandises, cela permet de bénéficier d'une réduction ou suspension des droits de douane. Les principaux accords d'intégration régionale sont présentés en annexe II. La liste complète se trouve sur le site de l'OMC.

L'expression « origine préférentielle » est utilisée pour les pays ayant des relations privilégiées avec l'Union Européenne. La liste des accords signés par l'UE, et permettant d'obtenir des taux préférentiels, se trouve dans la liste sitographique [10].

I.5.3. Le tarif douanier

Le tarif douanier se détermine grâce à la Nomenclature du Système Harmonisé (SH) « qui comprend environ 5000 groupes de marchandises, identifiées par un code à six chiffres (HS code), classées suivant une structure légale et logique et qui repose sur des règles bien déterminées. » [11]. Ce système harmonisé est géré par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Ce classement étant très complexe, il est préférable de demander aux fournisseurs les HS codes pour chaque marchandise.

Ensuite, afin de connaître le tarif douanier, il suffit de se rendre sur le site de la douane du pays où l'on souhaite importer la marchandise, et de taper ce HS code dans la barre de recherche. Les différents tarifs qui seront appliqués à la douane sont indiqués selon l'origine de la marchandise. Il ne faut pas oublier de regarder si des tarifs préférentiels sont possibles.

Le site permettant de trouver les tarifs douaniers en vigueur pour exporter une marchandise de l'Union Européenne se trouve dans la liste bibliographique [12].

I.5.4. Calcul du droit d'importation

Une fois la valeur en douane et le tarif douanier déterminés pour chaque marchandise, le droit d'Importation (DI) peut être calculé. Le taux douanier s'applique sur la valeur en douane.

Exemple de calcul : importation d'une herse rotative Magendie (figure 1) d'origine France au Kirghizistan.



Figure 1 : Photo d'une herse rotative Magendie (Magendie, 2016)

- Valeur EXW Toulouse = 18 000 €
- Préacheminement de Toulouse à Paris = 600 €
- Fret principal + assurance = 3 500 €
- Tarif douanier : 5 % (pas de tarif préférentiel)

$$\mathbf{DI} = (18\ 000 + 600 + 3\ 500) \times 5\% = \mathbf{1\ 105\ €}$$

Lors du passage en douane, il faut également payer la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) et la Taxe Parafiscale à l'Importation (TPI). La TVA étant normalement récupérable par l'entreprise grâce à l'établissement d'une succursale dans le pays d'importation, et la TPI étant très faible (entre 0.20 et 0.25% de la valeur douanière), ces taxes ne seront pas développées dans ce mémoire.

I.6. Les documents nécessaires pour exporter et importer des marchandises

I.6.1. Documents principaux à fournir obligatoirement

L'OMD (Organisation Mondiale des Douanes) a uniformisé les documents administratifs et techniques nécessaires à une opération d'exportation / importation afin de faciliter les échanges internationaux.

Ils sont les suivants :

- **Un justificatif d'inscription au registre du commerce** dans le pays d'importation.
- **Un titre de transport :**
 - Transport routier : Lettre de voiture (CMR) (exemple en annexe III)
 - Transport aérien : Lettre de transport aérien (LTA) ou Airway Bill (AWB)
 - Transport maritime : Connaissance ou Bill of Lading (combiné avec un transport routier ou non)
- **Une facture d'expédition** (exemple en annexe IV), comportant notamment toutes les informations suivantes :
 - L'expéditeur et le destinataire ;
 - Le prix unitaire et la valeur globale de chaque marchandise ;
 - La quantité exprimée en unités de mesures adéquates ;
 - La désignation commerciale de la marchandise ;
 - L'origine de chaque marchandise
 - L'incoterm de vente (Ministère délégué du royaume du Maroc, 2013)
- **Une liste de colisage** : elle indique par colis, le nombre, le poids et l'espèce des marchandises transportées (exemple en annexe V).
- **Un document justificatif d'origine préférentielle** : fourni par le transitaire, car l'entreprise Grégori International n'est pas un exportateur agréé. S'il s'agit d'une exportation hors de l'Union Européenne, le document est un certificat de circulation EUR1.
- **Un certificat d'assurance** : fourni par la compagnie d'assurance mais généralement l'assurance est prise par le transitaire (exemple en annexe VI). (Legrand G. & Martini H., 2002).

I.6.2. Documents spécifiques à fournir

En plus des documents obligatoires explicités dans le paragraphe précédent, d'autres documents peuvent être demandés en douane à l'export ou à l'import. Les exigences sur la fourniture de ces documents varient d'un pays à un autre, et sont à vérifier avant chaque opération auprès de la douane du pays d'exportation ou d'importation.

Les principaux documents auxquels l'entreprise Grégori International peut être confrontée sont les suivants :

- **Un certificat sanitaire ou phytosanitaire** pour les produits agroalimentaires : végétaux (arbres, semences, paillage végétale, etc.), animaux ou produits d'origine animale (terreau, etc.) et pesticides. Il est à demander aux fournisseurs. La certification phytosanitaire permet de protéger les écosystèmes des pays importateurs (FAO, 2012).
- **Une licence d'importation** : elle peut être demandée notamment pour l'importation de végétaux. Elle est délivrée par l'ONSAA (Office National de Sécurité Sanitaire des produits Alimentaires) du pays d'importation. Le délai d'obtention de ce document est souvent de 1 mois mais peut prendre jusqu'à 3 ou 4 mois.
- **Une déclaration de non-OGM** pour les végétaux : elle est à demander au fournisseur.
- **Une déclaration de non-dangerosité** pour les machines à essence, les produits chimiques, etc. Elle est à rédiger par l'exportateur. (Legrand G. & Martini H., 2000)

Maintenant que les fondements des opérations de logistique, comprenant le fret et le dédouanement, sont rappelés, un diagnostic du fonctionnement de l'entreprise en matière de logistique s'impose.

II. DIFFICULTES RENCONTREES SUR LA LOGISTIQUE A L'EXPORT AU SEIN DE L'ENTREPRISE GREGORI INTERNATIONAL

Afin de pouvoir élaborer une méthodologie efficace et adaptée à l'entreprise, il nous faut d'abord analyser comment est appréhendée la logistique au sein de l'entreprise et relever les principales difficultés rencontrées tant au stade du chiffrage que de la réalisation d'un projet.

II.1. Présentation de l'activité de l'entreprise

Avec des bureaux permanents à Toulouse, à Miami (USA) et à Casablanca (Maroc), ainsi que de nombreuses filiales implantées dans le monde entier, l'entreprise Grégori International dispose d'une réelle présence à l'international. Chaque bureau est responsable de sa zone, mais l'ensemble des projets est dirigé depuis le siège à Toulouse. La logistique est, elle, gérée seulement depuis le siège et Miami où se trouve la responsable logistique.

II.2. Part de la logistique dans l'entreprise Grégori International

De par son activité exclusive à l'étranger, les opérations d'exportation et d'importation font partie intégrante de chaque chantier réalisé par l'entreprise Grégori International.

A l'aide des données analytiques de 6 chantiers d'envergure réalisés dans 4 pays différents, obtenues grâce au service comptabilité, la part moyenne que représentent les opérations liées à l'exportation au sein de l'entreprise a pu être calculée. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 6 ci-après.

Tableau 6: Part des opérations liées à l'exportation dans l'entreprise Grégori International

Pays	Chantiers	Montant HT du marché	Coût total HT des achats (matériel + fournitures) réalisés par l'entreprise	Montant HT et Part des achats exportés	Coût HT du fret	Dette douanière (hors TVA)	Coût total HT et Part du transport dans les achats exportés	Part du transport dans le montant du marché	Coût total HT et Part de l'opération d'exportation (achats + transport) dans le montant du marché
Kirghizistan	Rénovation de la piste de l'hippodrome de Tcholpon Ata 2016	2 050 000,00 €	556 000,00 €	96 000,00 €	64 000,00 €	13 200,00 €	77 200,00 €	3,77%	173 200,00 €
				17,27%			80,42%		8,45%
Maroc	Construction du golf 18 trous d'Al Houara 2012 à 2016	14 000 000,00 €	4 860 000,00 €	1 360 000,00 €	75 000,00 €	8 400,00 €	83 400,00 €	0,60%	1 443 400,00 €
				27,98%			6,13%		10,31%
	Construction de 3 stades de football - Safi, Kenitra, Khourigba 2015 à 2016	4 000 000,00 €	2 000 000,00 €	637 000,00 €	23 000,00 €	1 700,00 €	24 700,00 €	0,62%	661 700,00 €
				31,85%			3,88%		16,54%
Guinée Equatoriale	Aménagements paysagers des villégiatures du Golf d'Oyala 2012	2 500 000,00 €	735 000,00 €	210 000,00 €	18 000,00 €	15 000,00 €	33 000,00 €	1,32%	243 000,00 €
				28,57%			15,71%		9,72%
	Construction du golf 18 trous d'Oyala 2012 à 2013	6 600 000,00 €	1 880 000,00 €	520 000,00 €	73 000,00 €	35 000,00 €	108 000,00 €	1,64%	628 000,00 €
				27,66%			20,77%		9,52%
Gabon	Construction du stade de football de l'Amitié à Libreville 2013 à 2014	2 700 000,00 €	643 000,00 €	221 000,00 €	51 000,00 €	18 000,00 €	69 000,00 €	2,56%	290 000,00 €
				34,37%			31,22%		10,74%
Part moyenne :				27,95%			26,36%		10,88%

En premier lieu, on peut constater qu'en moyenne 28 % du coût total des achats de matériaux de construction et de matériel pour un chantier donné sont réalisés dans un pays autre que celui où le chantier se réalise. Cette valeur ne semble pas dépendre du pays du chantier. Ainsi, pour tout chantier réalisé, 28% des achats seront à importer dans le pays. Cela montre l'importance d'une bonne gestion de la logistique, car presque un tiers des achats (en valeur et non en quantité) sont impactés par celle-ci.

En second lieu, on observe que la part du transport (fret et droit de douane) dans les achats exportés varie beaucoup (de 4% à 80%). Ainsi, si lors du chiffrage le coût du transport est sous-estimé ou oublié, cela peut avoir une faible incidence économique si la part du transport est très faible, mais peut tout aussi bien causer un énorme préjudice sur le bénéfice prévu pour le marché si la part du transport est élevée. C'est pourquoi il ne faut pas négliger la logistique lors du chiffrage d'un projet.

Cette variabilité de la part du transport dans les achats exportés s'explique facilement. Les principales raisons sont exposées ci-dessous :

- La distance et la localisation des deux pays concernés par l'opération d'exportation / importation influent grandement sur le coût du fret.
- Le coût du fret dépend de l'encombrement et du poids des marchandises et non pas de leur valeur. Cela explique la part élevée du transport pour le chantier au Kirghizistan. En effet, la fourniture qui a dû être principalement exportée était de la fibre qui est encombrante et lourde (90 tonnes) : 4 semi-remorques (coût total du fret : 38 000 €) ont servi à transporter 21 000 € de fibres.
- Les tarifs douaniers sont différents dans chaque pays et dépendent de l'origine des marchandises. Cela explique le coût faible des droits de douane pour les chantiers réalisés au Maroc avec qui l'Union Européenne a des tarifs préférentiels.

Pour finir, on constate que l'ensemble de l'opération d'exportation / importation, c'est-à-dire les achats exportés rendus sur site, représente en moyenne 11% du montant du marché. La logistique est donc bien un élément à part entière des projets qu'il faut prendre en compte dès le début à l'étape du chiffrage, et tout au long de la réalisation du chantier.

II.3. Identification des problèmes rencontrés à l'étape du chiffrage d'un projet

La situation de l'entreprise Grégori International est actuellement assez particulière étant donné que le chargé d'études a été remplacé il y a quelques mois par une personne n'ayant pas d'expérience ni de connaissances en logistique à l'export ou à l'import.

De plus, au même moment, la responsable logistique qui travaillait au siège à Toulouse s'est vu mutée à Miami pour faire de la prospection. D'une part, même si cette dernière apporte toujours son aide, la distance, le décalage horaire, le manque d'informations relayées et son travail de prospection ne lui permettent pas de suivre les projets aussi bien qu'auparavant. D'autre part, tout son travail n'est désormais plus consultable sur le serveur informatique du

siège étant donné qu'il n'est pas accessible de Miami. Ainsi, les données ne peuvent pas être synchronisées et de nombreux fichiers ne sont donc plus à jour.

Bien qu'un consultant technique aide régulièrement le chargé d'études à chiffrer les projets, ce dernier manque de connaissances dans le domaine de la logistique. Il connaît le fonctionnement général des opérations de logistique, mais pas les détails, comme par exemple la durée moyenne des transports ou les tarifs douaniers.

Mon rôle a été en parti de reprendre l'activité logistique au sein du siège, avec l'assistance de la responsable à Miami. Celle-ci m'a formé à distance et au coup par coup afin que je puisse reprendre ses fonctions. Mais n'ayant pas de formation initiale dans ce domaine, et n'ayant aucun document sur lequel m'appuyer, je n'ai pas pu être d'une grande aide pendant les premiers mois de mon stage.

Du fait de tous ces éléments (voir la figure 2), l'entreprise se retrouve un peu démunie lorsqu'il s'agit de chiffrer des prestations où l'exportation de marchandises ou de matériel est impliquée.

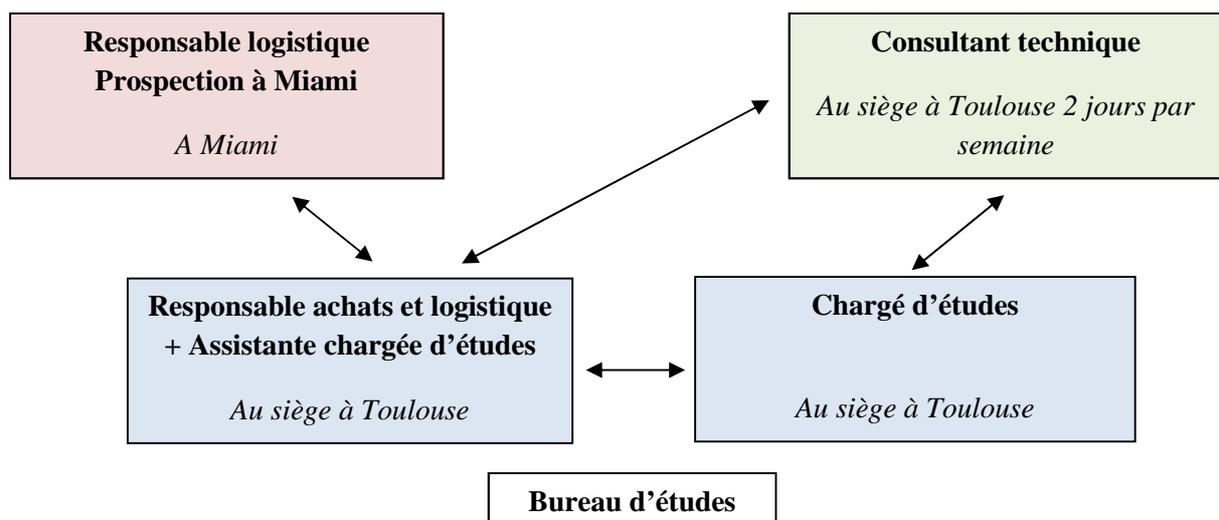


Figure 2 : Personnel intervenant dans le chiffrage de la partie logistique d'un projet

II.3.1. Coûts et modes de transport

Une étape importante lors du chiffrage d'un projet est la détermination du coût du transport de l'ensemble des fournitures et matériels vers le pays où se situe le chantier.

Avant ces changements de poste internes mentionnés ci-dessus, le bureau d'études se reposait sur l'expérience de la responsable logistique et sur ses tableaux de données de références de prix, complétés et mis à jour par celle-ci, afin de chiffrer un projet à l'étude. Mais la compréhension du bureau d'études concernant le chiffrage de la logistique restait assez superficielle.

Le nouveau chargé d'affaires s'appuie désormais essentiellement sur les tableaux non mis à jour et incomplets, mais également sur les chiffrages réalisés auparavant sans avoir le détail exact de ce que comprennent les prix qu'il a pu retrouver. Dédouanement, assurance, chargement, déchargement, enlèvement, etc., sont-ils compris dans le prix ? En plus de rendre le chiffrage incertain, cela occasionne une perte de temps importante de rechercher ces prix de logistique à travers tous les projets déjà chiffrés.

De plus, afin d'estimer la quantité d'expéditions et les contenants nécessaires au projet, il est essentiel de connaître les caractéristiques des différents modes de transport et des contenants utilisés pour transporter les marchandises (containers, semi-remorque, etc.). Or, actuellement, un volume moyen est pris en compte quel que soit le mode de transport, et le mode de transport est choisi par défaut en fonction des données trouvées.

II.3.2. Droit d'importation

II.3.2.a. Estimation du droit d'importation

Là encore, la personne en charge du chiffrage de projets n'a pas connaissance des réglementations et des processus d'exportation / importation en vigueur, et la responsable logistique n'est pas souvent disponible pour le renseigner pour un projet en phase étude.

Pour estimer les droits d'importation relatifs à l'envoi de marchandises et de matériels à l'étranger, le chargé d'études recherche le code douanier de chacun des produits sur le premier site internet qu'il trouve, puis à l'aide d'un portail de douane retrouve les droits d'importation. Il s'appuie également sur un tableau récapitulatif des codes douaniers par type de matériau. Mais celui-ci n'est pas mis à jour et incomplet, les données doivent donc être vérifiées. De plus, aucun tableau de ce type n'a été réalisé pour les machines.

D'une part, cette méthode, en plus d'être longue et fastidieuse, peut facilement engendrer des erreurs car la codification des marchandises est très complexe et dépend de beaucoup d'éléments : matière, usage, composition, etc.

D'autre part, le droit d'importation est calculé sur la valeur des marchandises à laquelle est ajouté leur coût de transport. Or, comme expliqué dans le paragraphe II.3.1 « Coûts et modes de transport », le coût du transport estimé est plutôt incertain. Cela implique une marge d'erreur encore plus importante pour le calcul des droits de douane.

De plus, le tarif douanier appliqué sur les marchandises dépend de leur origine. En effet, certains pays ont des accords entre eux qui permettent de payer moins, voire aucun droit de douane. Or, aucune attention n'est portée à l'origine des marchandises à exporter. Le taux douanier appliqué est donc parfois erroné.

L'impact d'une erreur d'évaluation des droits de douane peut être très important quand on sait, par exemple, que le tarif douanier d'importation de drains PE au Maroc fabriqués en Union Européenne est de 17.5% de la valeur douanière des drains pour les pays exportateurs hors Union Européenne, alors qu'il est nul pour les pays exportateurs de l'Union Européenne.

Pour un chantier de construction de la piste d'un hippodrome au Kirghizistan, l'entreprise a fait une erreur dans l'estimation du droit d'importation de 90 tonnes de fibres d'une valeur de 61 000 € (prix du transport compris) qui devaient être expédiées de la France vers le Kirghizistan. Les droits ont été estimés à 17.5% alors qu'ils étaient en fait de 5%, ce qui fait une différence de $(61\ 000 \times 17.5\%) - (61\ 000 \times 5\%) = 7\ 625$ €. Certes, dans cet exemple l'erreur a été favorable à l'entreprise mais dans le cas inverse cela aurait pu occasionner une perte de 7 625 € ce qui n'est pas négligeable.

L'ensemble des incertitudes entrant dans le calcul du droit d'importation est résumé dans la figure 3 ci-dessous :

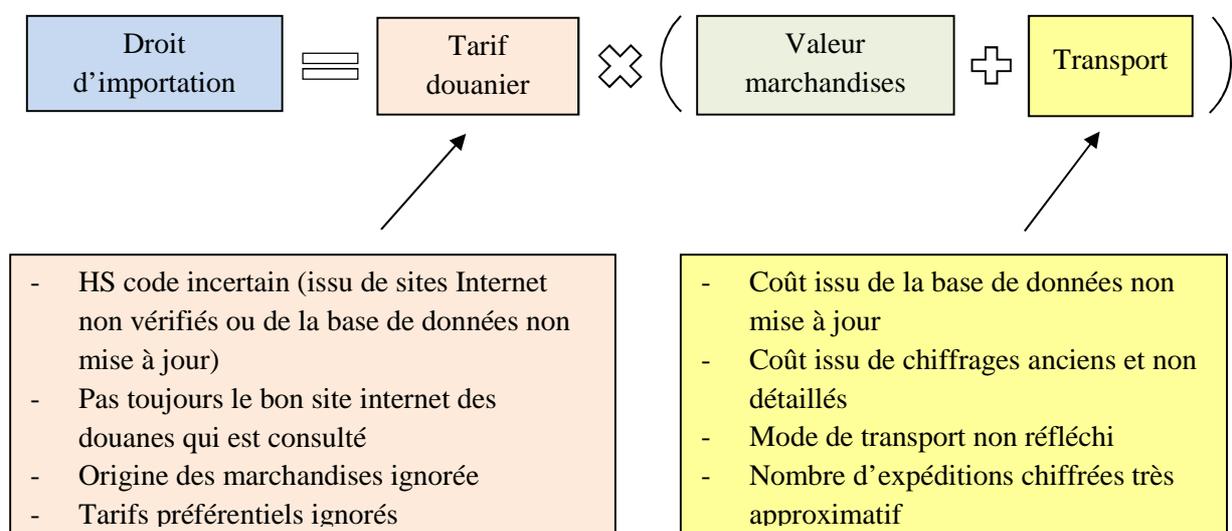


Figure 3 : Méthode de calcul actuelle du droit d'importation au sein du bureau d'études

II.3.2.b. Autorisations d'importation

La fourniture de documents particuliers (certificats phytosanitaires, licence d'importation, etc.) au bureau des douanes est obligatoire pour l'importation de certaines marchandises (semences, machines, etc.) dans certains pays. L'acquisition de ces documents peut prendre du temps (jusqu'à plusieurs mois), or cela n'est que rarement pris en compte lors du chiffrage d'un projet. Et si le chantier devait commencer rapidement après notification, le retard des expéditions de fournitures dû à l'établissement d'un de ces documents pourrait causer l'arrêt du chantier.

II.4. Identification des problèmes rencontrés pendant la phase de réalisation des chantiers

Concernant la logistique en phase réalisation, la responsable étant partie à Miami, j'ai repris son poste au siège en France. Guidée par cette dernière et grâce à des recherches personnelles, j'ai organisé et géré toutes les expéditions vers le Kirghizistan pour le chantier de l'hippodrome de Tcholpon Ata. J'étais également chargée de la gestion de toutes les expéditions de matériel, fournitures et pièces au départ de l'Europe pour divers chantiers en fin de réalisation ou en période d'entretien (essentiellement le Gabon et le Maroc).

J'ai ainsi pu constater de nombreux problèmes de logistique à chaque étape du transport au cours de ce chantier qui ont fait perdre du temps et de l'argent à l'entreprise.

II.4.1. Avant le départ des camions

Si une entreprise veut importer des marchandises ou du matériel en son nom dans un pays, celle-ci doit posséder une filiale ou succursale dans ce même pays. Or, la création d'une filiale ou succursale au Kirghizistan est une procédure très compliquée et assez longue. Sachant que le chantier devait démarrer immédiatement après la signature du contrat et que celui-ci ne devait durer que 5 mois, aucune filiale ou succursale n'a été créée.

L'entreprise Grégori International avait donc besoin que le client ou une société installée au Kirghizistan importent les marchandises pour elle. La désignation de cet importateur a mis quasiment trois mois et la désignation officielle ne s'est faite qu'un mois avant la fin du chantier. Cela a retardé le départ des camions du transporteur pendant quasiment deux mois, puis l'entreprise a fini par poser un ultimatum au client. Finalement, bien que l'importateur n'ait pas été désigné officiellement, l'entreprise a fait partir les camions tout en sachant qu'ils pourraient rester bloqués à la douane, car sinon les délais de réalisation ne pourraient pas être tenus, le temps de transport étant environ de 20 jours. Et effectivement, un camion a été immobilisé pendant quatre jours à la douane afin de régulariser ce problème d'importateur. Cette immobilisation a coûté 700 euros à l'entreprise.

Voici un autre exemple de problème lié à la logistique qui peut arriver avant le départ des expéditions. En plus du suivi du chantier au Kirghizistan, j'ai eu pour mission de rapatrier au Maroc une tondeuse qui avait été expédiée au Gabon pour un chantier. Ce dernier étant terminé, les expatriés travaillant au bureau dans ce pays ont été transférés dans un autre pays sur un autre chantier. Mais, pour exporter la tondeuse, il nous fallait la preuve que nous l'avions importée au pays légalement. Or, tous les documents d'importation étaient restés dans le bureau du Gabon. Nous avons dû demander la copie de ces documents au transitaire qui avait importé la tondeuse la première fois. Il nous a fallu un mois pour les obtenir.

II.4.2. Au chargement

Cinq des expéditions pour le Kirghizistan ont été effectuées par camions semi-remorque (la sixième était un container transporté par bateau puis camion). Afin que ceux-ci puissent partir, trois documents étaient nécessaires : une facture d'expédition, une liste de colisage et la lettre de voiture.

Ne connaissant pas le poids exact des fibres qui pourraient être chargées dans le camion, ces documents ne pouvaient être finalisés qu'après le chargement du camion. Or, pour un camion, le chargement ne s'est terminé que vers 18h30 un vendredi, j'ai donc dû passer le relais à ma collègue à Miami car les bureaux au siège fermaient à 18h. Mais il y a eu un problème de communication avec le transitaire en charge du transport, et la passation des documents ne s'est donc pas faite. La semi-remorque est ainsi restée bloquée tout le weekend et a pu partir seulement le lundi lorsque je suis revenue au bureau. L'entreprise a dû payer des frais d'immobilisation et le transport des fibres a pris deux jours de retard.

II.4.3. Au passage en douane

Pour ce chantier au Kirghizistan, le choix a été fait de prendre un transitaire qui réaliserait toutes les opérations de transport jusqu'au chantier, hormis le dédouanement qui serait effectué par un commissionnaire en douane travaillant pour notre sous-traitant local. Ce mode de fonctionnement a été choisi, contre l'avis de la responsable logistique, par le conducteur de travaux qui pensait ainsi pouvoir mieux gérer les opérations de dédouanement. Ceci fut une erreur car le commissionnaire en douane fit mal son travail, en laissant les agents douaniers surévaluer la valeur de nos fibres importées de quasiment 50%, et cela même en ayant nos preuves d'achat correspondant à la valeur que nous avons indiquée. De plus, afin d'éviter de payer des frais d'immobilisation, le conducteur de travaux a accepté de payer les droits de douane qui étaient donc beaucoup plus conséquents, sans se concerter avec la responsable logistique. Et une fois les droits acquittés, il n'est pas possible de se faire rembourser.

II.4.4. Au déchargement

Deux problèmes sont survenus au moment du déchargement des camions sur le chantier au Kirghizistan. Ils n'ont pas généré de conséquences importantes, mais cela aurait pu être le cas.

Tout d'abord, il a été constaté à l'arrivée du premier camion, que les dents de la machine servant à enfouir les pierres avaient été tordues et rayées lors du transport. Le déchargement s'étant effectué très tardivement dans la nuit, il n'a pas été pris le temps d'émettre des réserves sur le bon de livraison et de prendre des photos de la machine non déchargée. Ainsi, nous n'avons pas pu faire jouer l'assurance pour être dédommagés de ces dégâts. Le problème a pu être résolu à moindre frais, mais les dommages auraient pu être plus importants sans que personne ne s'en aperçoive, car le déchargement du camion s'est effectué la nuit, à la lumière des phares, avec donc une très mauvaise visibilité sur la machine endommagée. Si au matin,

d'autres dégâts avaient été constatés, il aurait été trop tard, aucune réserve n'ayant été notée sur le bon de livraison.

De plus, il a été oublié de prendre une assurance transport pour le container en provenance du Maroc, l'entreprise possédant habituellement une assurance à l'année. Mais, cette dernière n'a volontairement pas été renouvelée en 2016, car elle était trop onéreuse étant donné le peu d'expéditions prévues pour cette année. L'erreur a été réalisée deux jours seulement avant l'arrivée du container qui voyageait déjà depuis un mois. Heureusement, il n'y a eu aucun problème lors du transport de ce container, car cela aurait été à la charge de l'entreprise Grégori International.

II.4.5. A la fin du chantier

Au moment de l'écriture du mémoire, le chantier de l'hippodrome n'est toujours pas terminé, aucun retour ne peut donc être fait pour ce chantier.

Mais il y a quelques années, l'entreprise a réalisé un golf en Guinée Equatoriale, en tant que sous-traitant de la société Bouygues. Le matériel de Grégori International avait donc été importé au nom de Bouygues. En faisant ça, la propriété du matériel est passée de l'entreprise Grégori International à la société Bouygues. Une fois le chantier terminé, l'entreprise a voulu rapatrier son matériel mais la société Bouygues étant la seule habilitée à le faire car propriétaire du matériel, cette dernière a fait pression sur Grégori International pendant 6 mois : l'entreprise a dû exécuter des travaux supplémentaires non rémunérés en échange de quoi Bouygues a autorisé l'exportation des machines. L'erreur fut de ne pas ajouter au contrat une clause stipulant que la société Bouygues s'engageait à autoriser l'exportation des machines de Grégori International une fois le chantier réceptionné.

II.5. Bilan des opérations logistiques du chantier de rénovation de la piste principale de l'hippodrome au Kirghizistan

Finalement, plusieurs problèmes ont gêné et ralenti les opérations de logistique du chantier au Kirghizistan. Le résultat économique est présenté dans le tableau 7 ci-dessous.

Tableau 7 : Comparaison entre le coût estimé au chiffrage et le coût réel du transport à l'international pour le chantier au Kirghizistan

	Coût du fret	Droits et taxes (hors TVA)	Coût total du transport
Coûts estimés à l'étude	58 000 €	11 000 €	69 000 €
Coûts réels	64 000 €	13 200 €	77 200 €
	DELTA		- 8 200 €

Le coût total du fret est ainsi plus élevé que ce qui avait été estimé à l'étude, en grande partie à cause des nombreux jours d'immobilisation non prévus des camions. Les droits et taxes sont également plus élevés que prévu étant donné que la douane a grandement surévalué la valeur des fibres importées, mais heureusement l'erreur de détermination du tarif douanier au chiffreage (17,5% au lieu de 5%) a permis d'équilibrer les coûts. On observe ainsi une perte de 8200 € concernant la logistique.

En plus de cette perte directe d'argent, à quelques jours près, le chantier aurait pu être fortement ralenti par le délai rallongé des expéditions. De plus, le conducteur de travaux, la responsable Russe du chantier, le commissionnaire en douane et la responsable juridique travaillant pour l'entreprise Grégori International ont perdu plusieurs journées à essayer de résoudre les problèmes d'importateur et les problèmes douaniers.

Suite à la constatation d'un chiffreage plus qu'incertain en logistique par le bureau d'études, et de multiples difficultés en logistique qui ont entraîné des pertes financières pour la construction de la piste hippique au Kirghizistan, il semble primordial d'établir une méthodologie permettant de chiffrer plus justement les opérations logistiques, ainsi qu'une procédure explicitant toutes les étapes essentielles pour la bonne gestion des opérations d'importation ou d'exportation.

III. ETABLISSEMENT D'UNE METHODOLOGIE POUR UNE BONNE GESTION DE LA LOGISTIQUE

Ce chapitre fait figure de procédure à suivre afin d'estimer au plus près le coût de la logistique pour un projet. Il établit également une méthodologie permettant de gérer l'expédition de matériel et de fournitures du début à la fin de l'opération sans oublier un élément qui pourrait porter préjudice au chantier et à l'entreprise. Il est indiqué l'ordre et les étapes à suivre, ainsi que des préconisations et des outils utiles à la bonne réalisation des étapes.

III.1. Pour un projet à l'étape du chiffreage

III.1.1. Faut-il importer ou acheter localement ?

Il existe plusieurs éléments à prendre en compte afin de déterminer si un matériau de construction doit être acheté dans le pays où se trouve le chantier ou s'il doit être importé.

Les principales raisons pour acheter les fournitures dans un autre pays sont les suivantes :

- La marchandise n'existe pas dans le pays. Par exemple, aucun matériel d'arrosage automatique ne se vend au Kirghizistan.
- La marchandise locale est de mauvaise qualité ou non conforme aux demandes du client. Par exemple, le sable vendu en Guinée Equatoriale est du sable rond ce qui est inadapté à la construction d'un terrain en pelouse synthétique.
- La marchandise est moins chère à l'étranger, même en ajoutant les frais de transport.

Mais il ne faut pas oublier de vérifier si les délais de fabrication, plus les délais de transport et les délais d'obtention d'une licence d'importation le cas échéant, permettront de respecter le planning des travaux. Si ce n'est pas le cas, il sera préférable d'envisager un autre fournisseur, ou l'achat local si possible même si le coût est plus élevé.

Concernant le parc matériel, le plus judicieux est souvent de rapatrier les machines appartenant à l'entreprise et laissées inutilisées dans d'autres pays à la fin d'un chantier, d'autant plus si leur coût n'a pas encore été amorti. Si le coût du transport est élevé, que les machines sont déjà assez usagées, et / ou que le temps de transport est important et que le chantier doit commencer rapidement, il faut plutôt envisager d'acheter des nouvelles machines localement et l'incorporer au chiffrage du projet.

III.1.2. Estimation du coût des opérations d'exportation / importation

Une fois que le matériel et les matériaux de construction à importer dans le pays de réalisation du chantier sont listés, le type de transport doit être déterminé.

III.1.2.a. Détermination du type de transport

Tout d'abord, il faut choisir le mode de transport en prenant en compte les éléments suivants :

- Par voie navigable : transport long mais peu coûteux.
- Par voie terrestre : transport assez rapide et coût moyen.
- Par voie aérienne : transport rapide mais très coûteux.

Etant donné le coût élevé du transport aérien, il est à réserver aux éléments peu volumineux et qui doivent arriver très rapidement. Au stade du chiffrage, ce mode de transport n'est que très rarement envisagé car, étant donné son coût élevé, il est à utiliser essentiellement pour les urgences ou les petits colis.

Le choix entre voie navigable et terrestre est souvent évident selon la localisation et la proximité des deux pays ; sinon les transitaires sauront proposer le transport le moins coûteux.

Le planning des travaux est également à prendre en compte pour un chantier devant commencer rapidement après notification du marché (entre zéro et trois mois).

Afin de connaître les temps de transport, on consultera la base de données de l'entreprise présentant tous les transports chiffrés par un transitaire ou réalisés par l'entreprise depuis 2014. Un extrait de ce document est présenté dans le tableau 8 ci-après.

Tableau 8 : Coût du fret et délais d'acheminement des expéditions

Date	Référence / N° devis	Entreprise	Depuis 1	Depuis 2	Rendu 1	Rendu 2	Conditions	Conteneur	Transit	Tps transit	Prix
11/05/2016	mail	TRANSFER INT.	Espagne	RODONYA	Cameroun	YAOUNDE	DAP	40'DRY	Maritime	35jrs	5 265,00 €
11/05/2016	mail	TRANSFER INT.	Espagne	RODONYA	Cameroun	YAOUNDE	DAP	20'DRY	Maritime	35jrs	4 050,00 €
11/05/2016	mail	TRANSFER INT.	Espagne	RODONYA	Cameroun	BUEA	DAP	40'DRY	Maritime	35jrs	5 265,00 €
09/01/2016	OFF1400036	TRANSFORWARDING	Etats-Unis	MIAMI	Congo	POINTE NOIRE	FOB	20'	Maritime	35jrs	\$4 000,00
09/01/2016	OFF1400036	TRANSFORWARDING	Etats-Unis	MIAMI	Congo	POINTE NOIRE	FOB	40'HC	Maritime	35jrs	\$5 150,00
20/07/2015	mail	TRANSFER INT.	Etats-Unis	MIAMI	Congo	BRAZAVILLE	DAP	20'DRY	Maritime	26jrs	6 450,00 €
05/06/2016	mail	TRANSFER INT.	France	SAINT-JORY	Dakar	SENEGAL	CFR	20'DRY	Maritime	13jrs	2 310,00 €
05/06/2016	mail	TRANSFER INT.	France	SAINT-JORY	Dakar	SENEGAL	CFR	40'DRY	Maritime	13jrs	3 150,00 €
25/03/2015	HAL/150681/1979/%GREGOR1	M&M	France	SOLIERS	Maroc	CASABLANCA	CFR	40' HC	Maritime	5-6jrs	2 125,00 €
25/03/2015	HAL/150681/1979/%GREGOR1	M&M	France	SOLIERS	Maroc	CASABLANCA	CFR	40' OT	Maritime	5-6jrs	2 825,00 €
30/03/2016	mail	TRANSFER INT.	France	SAINT-JORY	Gabon	LIBREVILLE	DAP	20'DRY	Maritime	25jrs	5 130,00 €
11/09/2015	mail	TRANSFER INT.	France	SAINT-JORY	Cameroun	LIMBE	DAP	20'DRY	Maritime	43jrs	4 115,00 €
29/05/2015	mail	TRANSFER INT.	Gambie	BANJUL	France	SAINT-JORY	DAP	20'DRY	Maritime	17jrs	2 150,00 €
29/05/2015	mail	TRANSFER INT.	Gambie	BANJUL	France	SAINT-JORY	DAP	40'DRY	Maritime	17jrs	2 590,00 €
20/04/2015	ASO/150204/C129/GREGOR1	M&M	Hollande	WIELSBEKE	Maroc	TANGER	DDP	24T	Route		5 423,57 €

III.1.2.b. Détermination du nombre d'expéditions

Une fois le mode de transport choisi, il reste à déterminer le type et la taille du contenant à utiliser, ainsi que le nombre d'expéditions à réaliser.

Afin d'estimer correctement le nombre d'expéditions et le type de contenant, il est essentiel de demander aux fournisseurs le colisage des marchandises et la quantité de colis, palettes, containers, etc.

Le type de contenant est à choisir essentiellement en fonction du type de marchandise (fragile, en vrac, volumineuse, etc.). Pour cela, il faut se référer au paragraphe I.1. « Les différents contenants utilisés pour le transport ».

Enfin, à l'aide des caractéristiques des différents contenants définies au paragraphe I.1. cité précédemment, le nombre d'expéditions peut être déterminé. Attention à ne pas oublier le voyage retour pour le matériel de l'entreprise qui devra être rapatrié à la fin du chantier ou de la période d'entretien !

A l'aide de ces informations, le coût du fret va maintenant pouvoir être estimé.

III.1.2.c. Calcul du coût du fret

A l'étape du chiffrage, il n'est pas toujours possible de faire une demande de prix à des transitaires, le délai de remise de l'offre étant souvent assez court.

Si le temps le permet, ou que le transport vers ce pays n'a jamais été chiffré, il est préférable, pour des questions de facilité et de justesse des prix, de demander aux transitaires un coût de

transport départ du lieu de stockage (Incoterm EXW), rendu sur chantier et dédouané (Incoterm DDP). En effet, cela permet d'éviter d'oublier le chiffrage d'une des étapes du transport (préacheminement, formalités douanières, post-acheminement, etc.), qui sont de plus fastidieuses à estimer.

Sinon, il faut consulter la base de données interne de l'entreprise, référençant le coût des dernières expéditions effectuées ou chiffrées. Il s'agit du même tableau 8 présenté dans le paragraphe III.1.2.a. « Détermination du type de transport ». Afin d'estimer au mieux le coût du fret, ce tableau est désormais mis à jour continuellement par le bureau d'études.

Pour finaliser le chiffrage de l'opération d'exportation / importation, il ne faut surtout pas oublier de rajouter au coût du fret, le coût des droits de douane.

III.1.2.d. Calcul du droit d'importation

Si un chiffrage du transport n'a pas été demandé à un transitaire, il faut estimer le droit d'importation à acquitter à la douane soi-même. Les règles pour effectuer ce calcul correctement sont présentées au paragraphe I.5. « Le droit d'importation ».

L'estimation du droit d'importation est assez fastidieuse lorsqu'il y a un grand nombre de marchandises différentes à importer. En effet, chaque type de marchandise possède son propre code douanier (HS code) et donc son propre tarif douanier. Il est donc préférable, afin ne pas perdre de temps inutilement, de calculer le droit d'importation seulement pour les marchandises de valeur élevée ou en grande quantité.

Pour cela, il faut se référer à la base de données interne de l'entreprise où sont répertoriés l'ensemble des codes douaniers de toutes les marchandises déjà importées par l'entreprise ainsi que leur tarif douanier par pays d'importation et selon leur origine. Cette base de données est sous forme d'un tableau Excel par pays d'importation qui a été réorganisé et mis à jour et dont un extrait est présenté dans le tableau 9 ci-après. Mais il faut faire attention à vérifier et à mettre à jour régulièrement ce tableau car les tarifs douaniers peuvent changer.

Il a également été ajouté à la base de données de l'entreprise un tableau comportant les codes et tarifs douaniers par pays d'importation pour l'ensemble du parc matériel de l'entreprise Grégori International.

Lorsque l'importation d'une marchandise inhabituelle ou coûteuse est à chiffrer, la demande du code douanier au fournisseur est recommandée (plutôt que la recherche par soi-même dans la nomenclature référencée), ainsi que la recherche de son tarif douanier sur le site des douanes du pays d'importation. Cela permettra d'éviter des erreurs d'identification du HS code pouvant impacter la rentabilité du chantier.

**Tableau 8 : Tarif douanier à appliquer pour le Maroc selon le type et l'origine de la
marchandise**

Famille de fournitures	Désignation	HS code	DI	Origine, provenance	Date vérification
IRRIGATION					
	Canalisations irrigation PE	39.17.21.00.94	0,25 % / 17,5%	UE / US	10/08/2016
	Canalisations irrigation PVC	39.17.21.00.10	0,25% / 17,5%	UE / US	10/08/2016
	Raccords irrigation PEHD	39.17.40.00.90	0,25% / 1,75%	UE / US	10/08/2016
	Raccords fontes	73.07.22.00.00	25%	UE	10/08/2016
	Vanne fonte / PE	84.81.80.90.90	0,25% / 2,5%	UE / US	10/08/2016
	Vannes fonte papillon	84.81.80.90.90	0,25% / 2,5%	UE / US	10/08/2016
	Vanne fonte bride	84.81.80.90.90	2,50%	UE	10/08/2016
	Clapets vannes (check valves)	84.81.30.00.00	2,50%	Origine Mexique, Prov. UE	10/08/2016
	Arroseurs	84.24.89.00.00	2,50%	UE	10/08/2016
	Montages articulés	39.17.40.00.90	17,50%	Origine UE, Prov. France	10/08/2016
DRAINAGE					
	Caniveaux ACO / grille métal.	72.16.91.10.00	0,25%	Origine UE	10/08/2016
	Drain PVC	39.17.21.00.10	0,25%	Origine UE	10/08/2016
	Collecteur assainissement PE	39.17.32.10.90	0,25% / 19,25%	Origine UE / autre	10/08/2016

Ainsi, afin de réaliser correctement et efficacement le chiffrage des opérations d'exportation et d'importation pour un projet, il est important de se poser la question de la nécessité d'importer, puis de suivre méthodologiquement les étapes décrites ci-dessus, c'est-à-dire la détermination du type de transport et du nombre d'expéditions, puis le calcul du coût du fret et du droit d'importation, ceci en utilisant la base de données de l'entreprise. Pour que ce travail soit réalisé justement et efficacement, cette base de données doit être régulièrement mise à jour.

III.2. Pour un chantier en phase réalisation

III.2.1. Qui est l'importateur ?

Pour ne pas retarder les procédures de dédouanement et donc la durée du transport, il est important de fixer rapidement et avant la signature du contrat qui sera l'importateur des biens exportés. Mais il faut noter que l'importateur désigné aura alors tout droit sur ces biens quant à leur réexportation. Afin de pouvoir réexporter son matériel ou des fournitures en excès, il est donc important pour l'entreprise Grégori International d'exporter l'ensemble des marchandises en son nom, par le biais d'une filiale ou d'une succursale. L'une ou l'autre sont à créer le plus rapidement possible, avant même que le chantier démarre, car les procédures peuvent être longues.

Si, à l'instar du chantier au Kirghizistan, ce n'est pas une possibilité, et que les marchandises et matériels sont importés par le client ou un sous-traitant local, l'entreprise encoure le risque de voir son matériel bloqué dans le pays par l'importateur. C'est pour cela qu'il est primordial d'incorporer au contrat signé avec l'importateur, une clause stipulant que l'entreprise Grégori International pourra faire réexporter son matériel ou ses fournitures dès qu'elle le souhaite et avec l'entière coopération de l'importateur.

III.2.2. Qui va payer les droits de douane ?

Comme vu dans les parties précédentes, l'estimation de la valeur des droits de douane à payer n'est pas certaine et cela présente donc un risque pour l'entreprise. Afin d'éviter ces aléas, il est important d'essayer de négocier avec le maître d'ouvrage, que celui-ci soit en charge de régler ces droits de douane, et que cela soit inscrit dans le contrat.

Lors de la contre-étude réalisée avant le démarrage du chantier, les droits de douane doivent être recalculés à partir des nouveaux devis de transport faits par les transitaires sélectionnés. Il est impératif de demander tous les codes douaniers aux fournisseurs pour chaque fourniture et matériel à exporter, et de les faire vérifier par le transitaire choisi pour éviter toute mauvaise surprise.

III.2.3. Respect des réglementations en vigueur du pays d'importation

Avant le démarrage du chantier, l'entreprise doit absolument se renseigner auprès des autorités compétentes du pays concerné par l'importation, sur :

- **la réglementation douanière** (documents à fournir, procédure à suivre, etc.). Concernant les documents à fournir, ceux-ci sont explicités dans le chapitre I.6. « Les documents nécessaires pour exporter et importer des marchandises », mais ils peuvent légèrement varier selon le pays d'importation.
- **les normes et certifications obligatoires** se rapportant au produit ou à son packaging (emballage et étiquetage). Toutes les fournitures et le matériel importés doivent répondre aux normes du pays d'importation. Chaque produit a une norme spécifique. Par exemple, un tracteur fabriqué au Maroc ne pourra pas être importé dans la Communauté Européenne car les normes exigées par cette dernière sont bien souvent plus strictes que les normes de construction du Maroc. Un tracteur usiné en France pourra donc, lui, être importé au Maroc. Pour connaître la norme des différents produits, il faut s'adresser aux organismes de normalisation internationaux : ISO, CEI et UIT. Bien souvent les fournisseurs connaissent la norme de leur produit, mais il est nécessaire de le vérifier en cas de doute, car sinon le produit pourrait rester bloqué en douane. [11]
- **les restrictions d'importation** (licences, quotas, interdictions, etc...). Les principales restrictions auxquelles l'entreprise Grégori International pourrait être confrontée concernent les végétaux et les produits phytosanitaires. C'est pourquoi, selon le pays de destination, il faut veiller à acheter des fournitures certifiées. Les documents qu'il faudra fournir afin de justifier l'autorisation d'importation sont décrits dans le chapitre I.6.2. « Documents spécifiques à fournir ».

Ces éléments peuvent également être demandés au transitaire sélectionné pour le transport. Une fois la liste des documents nécessaires à fournir à la douane, à l'export ou à l'import, établie, l'entreprise doit engager très rapidement, dès la notification du marché, voire même avant, les opérations permettant d'obtenir ces documents afin que cela ne retarde pas l'envoi des fournitures et du matériel.

III.2.4. Qui va assurer le transport et le dédouanement à l'import ?

Pour une facilité de gestion des expéditions, il faut privilégier le contact avec un interlocuteur unique et donc le choix d'un transporteur également commissionnaire en douane. De plus, le recours à un transitaire permettant de réduire les intermédiaires et donc les chargements et déchargements, les délais de livraison seront plus courts. Cela réduira également le risque de casse possible lors de la manutention.

Lorsqu'un projet va nécessiter plusieurs expéditions consécutives, il faut absolument sélectionner un transitaire et un commissionnaire en douane (si différents) avec lesquels l'entreprise a déjà travaillé et en qui elle a confiance, ou bien il faut le tester auparavant avec l'envoi d'un petit colis. Cela afin d'éviter toutes mauvaises surprises comme le blocage d'un container pendant plusieurs mois en douane, ou la surévaluation des marchandises, dues au manque de compétence du transitaire.

Il est bien entendu nécessaire de demander une cotation à plusieurs transitaires afin de sélectionner celui qui offre le transport le moins coûteux et correspondant aux délais du planning d'expédition. Pour cette demande de cotation, la solution la plus simple et sûre est de demander un transport rendu DDP sur le site du chantier, et de préciser les HS codes pour chaque marchandise afin que les droits de douane puissent être chiffrés par le transitaire. Mais bien entendu, il est bon d'étudier plusieurs configurations de transport différentes : transporteur et commissionnaire en douane différents ou non, seulement rendu DAT dans le pays si le transport local est peu coûteux, transport combiné (par mer du Maroc jusqu'en Turquie, puis par terre jusqu'au Kirghizistan par exemple) ou non, etc. Les avantages et inconvénients de chaque incoterm sont présentés dans les annexes VII et VIII.

De plus, il est important de négocier avec le transitaire la date de paiement. En effet, afin de garder celui-ci motivé et efficace, il est mieux de demander à payer une fois la livraison effectuée, ou bien de donner un acompte à l'expédition et le solde à la livraison. (Nguyen-The M., 2011)

III.2.5. Faut-il prendre une assurance transport ?

L'entreprise Grégori International possédait en 2015 une assurance d'abonnement tous risques (voir le paragraphe I.4.2. « L'assurance AD VALOREM »), mais suite à une baisse d'activité et donc à une diminution du nombre d'expéditions, elle n'a pas souhaité renouveler cette assurance annuelle.

L'entreprise prend désormais une assurance Ad Valorem au voyage, c'est-à-dire qu'à chaque expédition il faut demander au transitaire d'inclure une assurance. Le type de garantie souhaitée (tous risques, accidents caractérisés, etc.) est à évaluer selon les pays traversés pendant le transport et le mode de transport.

Mais attention à ne pas prendre une assurance si la responsabilité du transport couvre déjà l'ensemble des marchandises transportées. Par exemple, pour le chantier de l'hippodrome au

Kirghizistan, aucune assurance n'a eu besoin d'être prise pour les camions transportant seulement de la fibre :

- Poids des fibres chargées dans un camion : 21 tonnes
- Valeur des 21 T de fibres : 4 900 €
- Responsabilité du transporteur (transport routier) : 8,33 DTS x 1,25 = 10,41 €/kg
- Valeur assurée : 21000 kg x 10,41 €/kg = 218 610 €

Les différents éléments à prendre en compte afin de décider s'il faut prendre une assurance ou non sont résumés dans la figure 4 ci-après :

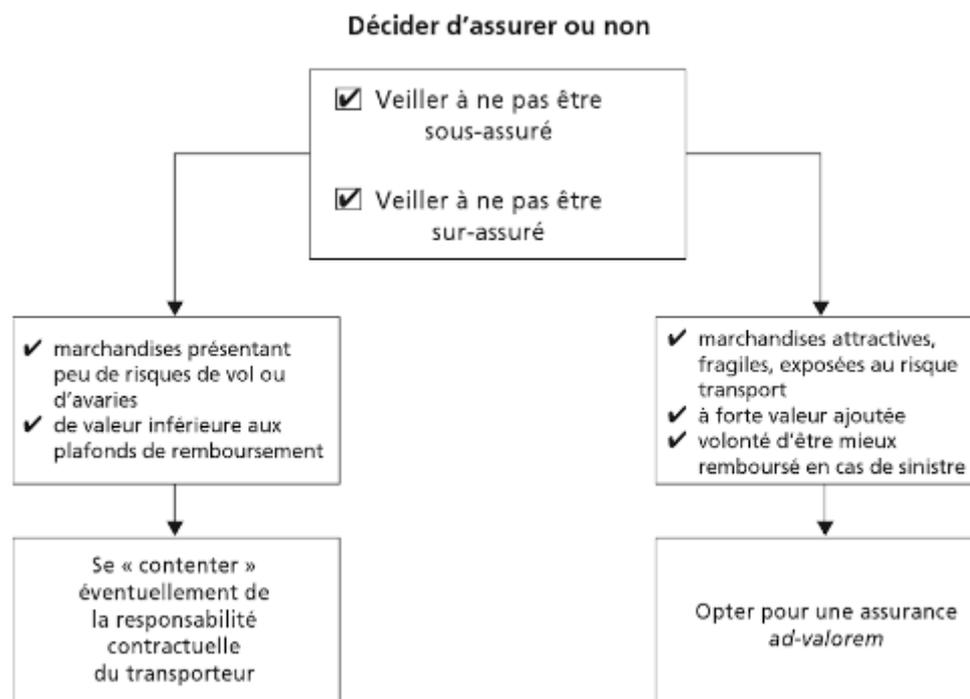


Figure 4 : Faut-il prendre une assurance transport ? (Nguyen-The M., 2011)

III.2.6. Planning des expéditions

Une bonne gestion et organisation des expéditions reposent avant tout sur l'élaboration d'un planning de tous les transports prévus pour un chantier. Un exemple est présenté dans le tableau 10 ci-après.

Il faut tout d'abord établir un parallèle avec le planning des travaux afin d'évaluer la priorité d'envoi des fournitures et du matériel. Puis, il faut prendre en compte les délais de fabrication des fournisseurs et les délais de transport. Il faut pour cela bien se renseigner auprès des fournisseurs et des transitaires afin d'établir un planning précis.

Les dates de départ possibles des transports doivent être demandées aux transitaires. Il faut faire particulièrement attention pour les transports maritimes car les départs sont beaucoup plus rares : un départ de bateau tous les 15 jours par exemple.

Afin d'éviter le problème relaté dans le chapitre II.4.2. « Au chargement », il est préférable d'éviter de programmer une date de départ (ETD) le vendredi après-midi, veille d'un weekend.

Lorsque les pays traversés par les marchandises sont à risques ou inhabituels pour la société, il est nécessaire d'envoyer, en premier lieu, une seule expédition pour s'assurer que tout se passe bien, et qu'elle ne reste pas bloquée à la frontière. Il faut bien entendu que les délais du chantier le permettent, mais cela est important pour éviter les mauvaises surprises.

Ce planning doit être transmis au service comptabilité et à l'importateur afin qu'ils puissent organiser le paiement dû au transitaire et au service des douanes.

Tableau 9 : Planning des approvisionnements au 2 mai 2016 pour le chantier du Kirghizistan

02-mai-16		1																	2	3	4	5
REPUBLICQUE DU KIRGHIZISTAN		1																	2	3	4	5
Rénovation de la piste de l'hippodrome de Tcholpon Ata		1																	2	3	4	5
Planning des approvisionnements		1																	2	3	4	5
Equipement	Importateur	mai-16				juin-16						juil-16				août-16						
		S18	S19	S20	S21	S22	S23	S24	S25	S26	S27	S28	S29	S30	S31	S32	S33	S34				
Container 40' - Maroc		1		2	3							4					5					
Container dernier voyage 40HC	TYAN SHAN																					
Tracteur NH - 80CV	TYAN SHAN																					
Retourneur d'andains JEUUN Oceane F2	TYAN SHAN																					
ATV QUAD TRX350	TYAN SHAN																					
Box Blade DAKOTA	TYAN SHAN																					
Box Blade 6'	TYAN SHAN																					
Camion 22T - Marcoussis		1								3		4					5					
Rotadairon / livré le 20/05 – 1.1T + pces + palette Total approx 1.2T	SMU-3			2																		
Fornells : 5 T					2																	
§ 1404 tubes galva 1.00m	SMU-3																					
§ 303 tubes galva 1.50m	SMU-3																					
§ 1 Machine à battre sur palette 1.20 x 1.20 m x 1.20 m soit 100 kg	TYAN SHAN																					
§ 1 Groupe hydraulique sur palette 0.60 x 0.60 m x 0.60 soit 60 kg	TYAN SHAN																					
Fibres 15,846 T	SMU-3			2																		
Camion 22T - Belgique		1								3		4					5					
Fibres : 21,101 T	SMU-3																					
Camion 22T - Belgique		1									3		4				5					
Fibres : 20,999 T	SMU-3																					
Camion 22T - Belgique		1									3		4				5					
Fibres : 20,623 T	SMU-3																					
Camion 22T - Guignicourt (France)		1										3		4			5					
Synchrogerm + pièces – 5.9T	SMU-3											2										
Vibroculteur Magendie + pièces - 2T (livré à Guignicourt)	SMU-3										2											

III.2.7. Préparation des expéditions

Bien souvent, lorsqu'il ne s'agit pas de grosses quantités capables de remplir un container ou un camion, les fournitures et le matériel sont regroupés dans un même endroit (au siège généralement) afin de pouvoir faire un départ groupé moins onéreux. Ils sont alors reconditionnés afin qu'ils prennent le moins de place possible et qu'ils soient bien protégés pour le voyage. Attention à respecter les règles d'emballage et d'étiquetage du pays d'importation si celles-ci sont nécessaires à l'importation.

Une fois le colisage déterminé (nombre, poids et tailles des colis), une liste de colisage doit être effectuée (exemple en annexe V), ainsi qu'une facture d'expédition (exemple en annexe IV). Les éléments devant être inscrits sur ces documents sont précisés dans le chapitre I.6. « Les documents nécessaires pour exporter et importer des marchandises ». Ces deux documents obligatoires doivent ensuite être envoyés au transitaire responsable de l'expédition avant le jour de chargement. Si la quantité exacte de colis qui pourra être chargée est difficile à évaluer, il est possible de compléter ces documents après le chargement, mais doivent ensuite être envoyés très rapidement au transitaire sans quoi l'expédition ne partira pas.

III.2.8. Le chargement

Lorsque que le container ou la semi-remorque arrivent, il faut respecter un certain délai de chargement (appelé le délai de planche) qui dépend du poids des colis, de leur volume et de la plage horaire d'arrivée prévue du transporteur. Pour le chargement complet de 22 T de colis dans une semi-remorque, avec pour seule indication le jour d'arrivée du transporteur, le délai de planche est de 3h. Si ce délai est dépassé, des frais d'immobilisation peuvent être facturés.

Afin de faciliter le déchargement qui aura lieu sur le chantier, il est parfois utile de réaliser un plan expliquant l'ordre de chargement des colis et de le transmettre au responsable du chantier. En effet, le nombre de colis important (voir figure 5) et la fragilité de certains éléments peuvent rendre le déchargement compliqué.



Figure 5 : Photo du premier camion au départ de Marcoussis prêt à partir pour le Kirghizistan (Grégori A., 2016)

Une fois le contenant chargé, la lettre de transport correspondant au mode de transport (connaissance maritime, Air Waybill ou lettre de voiture) doit être signée et envoyée au transitaire. Il faut faire attention à ce que le poids total indiqué sur ce document corresponde à quelques centaines de kilos près au poids indiqué sur la facture d'expédition et la liste de colisage, car sinon la douane pourra appliquer une amende à l'expéditeur.

III.2.9. Le dédouanement

Une fois les formalités douanières exécutées par le commissionnaire en douane, celui-ci envoie à l'entreprise la fiche de liquidation douanière indiquant les droits et taxes à acquitter afin que le chargement puisse quitter le poste douanier. Il faut vérifier minutieusement ce document avant de payer, afin de vérifier que les tarifs douaniers appliqués sont cohérents et que les valeurs des marchandises n'ont pas été surévaluées sans raison. Si un de ces éléments est constaté, il faut refuser de payer et fournir tous les documents prouvant la véritable valeur douanière (facture du fournisseur) ou une fiche technique prouvant que le code douanier appliqué est faux. Si l'erreur est minime, il est mieux de régler la dette douanière car sinon des frais d'immobilisation devront être réglés au transitaire et des frais de stockage seront ajoutés au frais douanier.

De plus, il est primordial de conserver toutes les déclarations douanières d'exportation afin de pouvoir justifier l'achat des fournitures et matériel en hors taxes (HT) dans le pays d'exportation, et toutes les déclarations douanières d'importation qui prouvent que les marchandises ne sont pas entrées en contrebande. Ils sont fournis par la douane par le biais du transitaire et à conserver pendant 3 ans plus l'année en cours (Zouari M., 2008).

Et afin que le rapatriement du matériel ou des fournitures ne pose pas de problème comme celui pour la tondeuse importée au Gabon (se référer au paragraphe II.4.1. « Avant le départ des camions »), il faut, dès la fin du chantier ou de la période d'entretien, envoyer tous les documents d'exportation et d'importation au siège à Toulouse. Pour plus de sûreté, une copie de ces documents devrait être systématiquement envoyée, dès réception, au responsable logistique au siège afin que toutes les informations soient centralisées.

III.2.10. Le déchargement

Il est nécessaire de tenir régulièrement informé le responsable des travaux des expéditions en cours et à venir afin qu'il puisse s'organiser et prévoir le matériel et la main d'œuvre nécessaires aux déchargements des différentes expéditions, ainsi qu'une zone de stockage adéquate.

Les mêmes règles du temps de chargement (délai de planche) s'appliquent pour le déchargement (voir le chapitre III.2.8. « Le chargement »).

Si des dommages sont constatés, il faut stopper le déchargement et respecter les consignes décrites au chapitre I.4.3 « En cas de sinistre » à la lettre.

CONCLUSION

L'entreprise Grégori International a subi ces deux dernières années une forte baisse d'activité, et une profonde restructuration s'en est résultée. L'entreprise a désormais du mal à garder un personnel stable au sein du bureau d'études et cela implique de reformer les nouveaux arrivants à la logistique internationale qui ne fait bien souvent pas partie de leurs compétences. Le but de ce mémoire est de jouer le rôle d'un guide logistique tant pour le personnel en charge du chiffrage des projets que pour le personnel en charge de la réalisation des opérations de logistique.

Dans cet objectif, il a semblé primordial de rappeler les fondements du transport international et les réglementations appliquées dans ce domaine, afin que toutes études ou opérations de logistique se fassent sur de bonnes bases. Les différentes caractéristiques afférentes à chaque mode de transport ont été mises en évidence, et les principales réglementations en vigueur en matière d'importation et d'exportation ont été résumées.

Un diagnostic du service logistique au sein de l'entreprise a permis par la suite de mettre en évidence de nombreuses incertitudes quant à l'estimation du coût du transport à l'international en phase de chiffrage d'un projet. Il en est également ressorti que le mécanisme général de réalisation des opérations d'importation / exportation est bien connu de l'entreprise Grégori International, mais que certaines étapes peuvent être perfectionnées afin d'écartier tout problème et risques potentiels.

A partir de ce bilan, une méthodologie ainsi que des préconisations ont pu être établies à la fois pour la phase de chiffrage et pour la phase de réalisation, de sorte à ne pas reproduire les erreurs diagnostiquées et à permettre une gestion efficace et rentable de la logistique. Une base de données interne à l'entreprise et régulièrement mise à jour, ainsi qu'un rapport des fondements de la logistique, autorisent désormais un départ sur de bonnes bases.

Mais ce guide n'est qu'un pansement servant à garder un service logistique fonctionnel, et ne peut en aucun cas remplacer une personne ayant de l'expérience et une formation dans le domaine de la logistique internationale. Si l'entreprise Grégori International souhaite relancer son activité, il serait bon d'envisager des mesures formatives permettant un approfondissement de la filière logistique ou bien d'engager un élément avec une expérience significative.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **CEREMA (2014)**. Transport de marchandises : Caractéristiques de l'offre et capacités des modes de transport. Connaissances, 228p, p31 à 35.
- **FAO (2012)**. Normes internationales pour les mesures phytosanitaires : Certificats phytosanitaires. Rome, 25p, p6.
- **Legrand G. & Martini H. (2000)**. Les documents Import-Export, Gualino, Paris, 208p, p35 à 37.
- **Legrand G. & Martini H. (2002)**. Techniques de commerce international : comment bien gérer vos opérations import/import. 2ème édition, Gualino, Paris, 218p, p65 à 72.
- **Ministère Délégué auprès du Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie Numérique du Royaume du Maroc (2013)**. Guide de l'opérateur du commerce extérieur, 90p, p42.
- **Nguyen-The M. (2011)**. Importer. 4^{ème} édition, Gestion Industrielle, Organisation, Paris, 322p, p49 à 68.
- **Organisation Mondiale du Commerce – OMC (2015)**. Statistiques du commerce international 2015. Edition 2015, Suisse, 170p.
- **Zouari M. (2008)**. L'appréciation des risques et spécificités liées à une opération d'importation et rôle de l'expert comptable. Mémoire en Expertise Comptable, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion de Sfax, Sfax, 85p, p13 à 14.

REFERENCES SITOGRAPHIQUES

- 1] Logistique Conseil (2007). Etudes prospectives, analyses et publications. <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Conteneurs-types.htm> (consulté le 23/07/2016)
- 2] Semi-loc (2014). Location de semi-remorque France entière quelque soit la durée. <http://www.semi-loc.fr/semi-remorques.php> (consulté le 28/07/2016)
- 3] La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) (2016). La FNTR. <http://www.fntr.fr/nos-expertises/international-et-douane> (consulté le 25/07/2016)
- 4] Direction générale des douanes et droits indirects (2010). <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance> (consulté le 05/08/2016)
- 5] Etudiants de l'école NEGOCIA (date de publication inconnue). Guide logistique internationale. <http://guidelogistique.free.fr/INCO1.htm> (consulté le 05/08/2016)
- 6] COMPANEO (2000). Assurance de marchandises. <http://www.companeo.com/assurance-de-marchandises/guide/l-assurance-transporteur#0> (consulté le 24/08/2016)
- 7] Groupe Crédit du Nord (2016). Objectif Import Export. <https://www.objectif-import-export.fr/fr/export/fiches-export/assurance-transport> (consulté le 24/08/2016)
- 8] COMPANEO (2000). Assurance de marchandises. <http://www.companeo.com/assurance-de-marchandises/guide/transport-marchandises-que-faire-en-cas-de-sinistre#0> (consulté le 24/08/2016)
- 9] Commission Européenne (2016). Fiscalité et union douanière. https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/calculation-customs-duties_fr (consulté le 07/07/2016)
- 10] Direction générale des douanes et droits indirects (2010). <http://www.douane.gouv.fr/articles/a11987-liste-des-accords-et-preferences-unilaterales-de-l-union-europeenne> (consulté le 05/08/2016)
- 11] GCB sourcing (2016). Import-export depuis la Chine... Faites le bon choix! <http://gcb sourcing.com/Fr/Blog/import-export-chine/dangers/normes-en-rohs-limportance-des-normes-en-import-export/> (consulté le 03/09/2016)
- 12] TRADE – Market Access Database (2016). http://madb.europa.eu/madb/datasetPreviewFormATpubli.htm?datacat_id=AT&from=publi (consulté le 25/08/2016)



Année universitaire : 2015 - 2016

Spécialité :

Paysage

Spécialisation (et option éventuelle) :

Maîtrise d'œuvre et Ingénierie

Mémoire de fin d'études

- d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

La logistique internationale, un point clé dans la gestion et la rentabilité des chantiers à l'étranger

Par : Léa HOMMES

ANNEXES

Soutenu à Angers le 19/09/2016

Devant le jury composé de :

Président : M. Christophe Migeon

Maître de stage : M. Samuel Careil

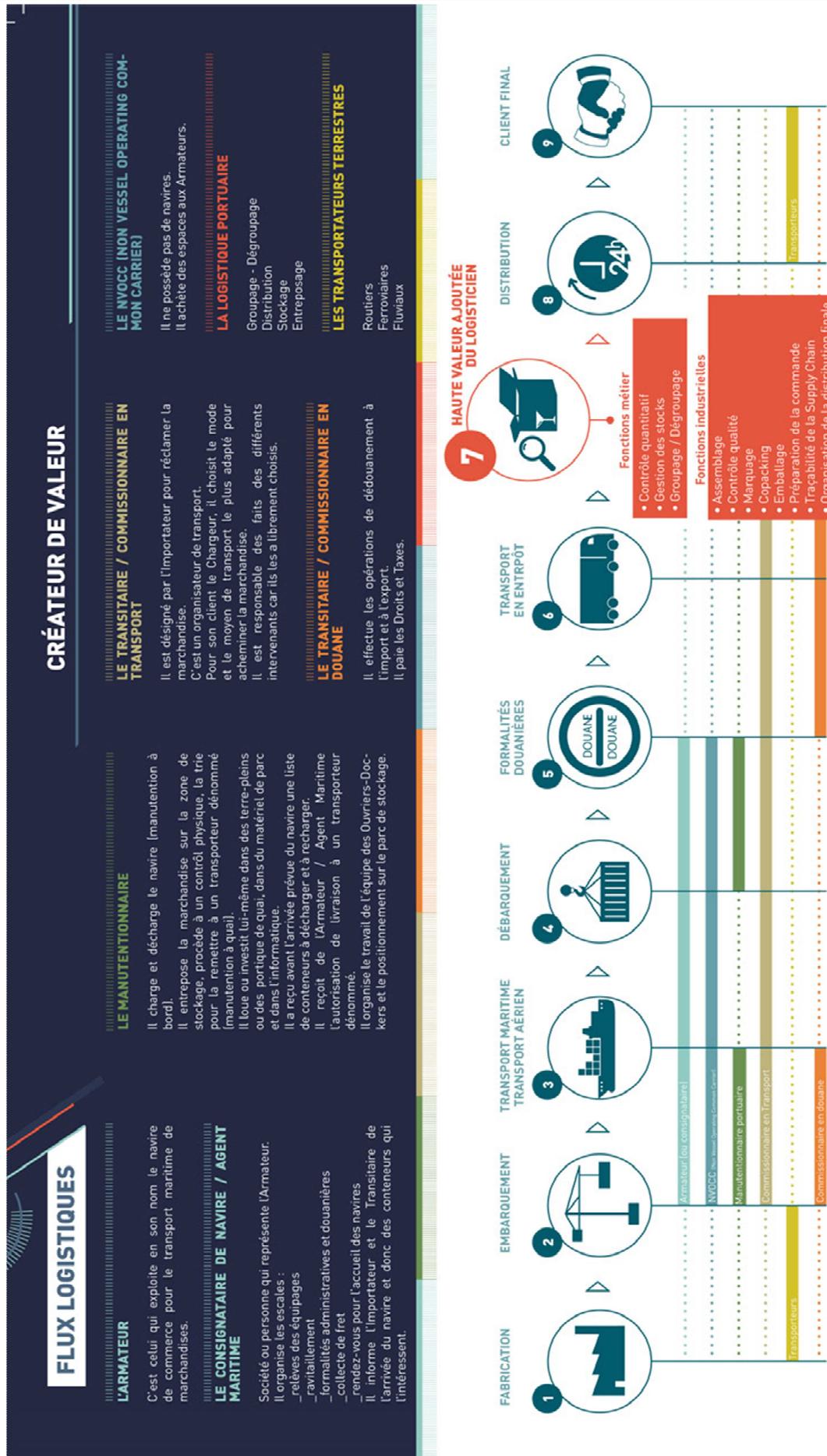
Enseignant référent : Mme. Laure Beaudet

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation
«Patrimoine-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France»
disponible en ligne <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr>



ANNEXE I : Intervention de plusieurs acteurs au cours du transport de marchandises à l'étranger (Club Logistique Le Havre, 2015)



ANNEXE II : Principaux accords d'intégration régionale (Nguyen-The M., 2011)

AELE	Association européenne de libre-échange : Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein
ALENA (NAFTA)	Accord de libre-échange d'Amérique du Nord : Canada, États-Unis, Mexique
ANASE (ASEAN)	Association des Nations de l'Asie du Sud-Est : Brunei Darussalam, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam
APEC	<i>Asia Pacific Economic Cooperation</i> : Australie, Brunei Darussalam, Canada, Corée, Chili, Chine, États-Unis, Hong-Kong, Indonésie, Japon, Malaisie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pérou, Philippines, Russie, Singapour, Taiwan, Thaïlande, Vietnam
CAN	Communauté Andine des Nations : Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou, Venezuela (départ en 2006)
CARICOM	Communauté des Caraïbes : Antigua et Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Grenade, Guyane, Haïti, Jamaïque, Montserrat, St Christopher and Nevis, Sainte-Lucie, St Vincent et les Grenadines, Suriname, Trinidad et Tobago
CEI	Communauté des États Indépendants : Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghistan, Moldova, Ouzbékistan, Russie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine
CAFTA	<i>China Asean Free Trade Area</i> : Chine, Thaïlande, Indonésie, Brunei, Philippines, Singapour et Malaisie. En 2015, fonctionnera également avec : Birmanie, Laos, Vietnam et Cambodge.
COMESA	<i>Common market for Eastern and South Africa</i> : Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Éthiopie, Érythrée, Kenya, Madagascar, Malawi, Île Maurice, Libye, Namibie, Ouganda, Rép. Dém. Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe
EEE	Espace Économique Européen : UE + AELE (sauf Suisse)
GCC	<i>Gulf Cooperation Council</i> : Arabie Saoudite, Bahreïn, Émirats Arabes Unis, Koweït, Oman, Qatar
MCAC	Marché Commun de l'Amérique Centrale : Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua

MERCOSUR	Marché Commun d'Amérique du Sud : Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay
PAFTA	<i>Pan Arab Free Trade Agreement</i> : Algérie, Arabie Saoudite, autorité Palestinienne, Bahrain, Égypte, Émirats Arabes Unis, Iraq, Jordanie, Kuwait, Liban, Libye, Maroc, Oman, Qatar, Sudan, Syrian Arab Republic, Tunisia, Yemen
SACU	<i>South Africa Customs Union</i> : Afrique du Sud, Botswana, Lesotho, Namibie, Swaziland
SADC	<i>South African Development Community</i> : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Ile Maurice, Lesotho, Madagascar, Malawie, Mozambique, Namibie, Rép. Dém. Congo, Seychelles, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe
SAFTA	<i>South Asian Free Trade Agreement</i> : Bangladesh, Boutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan, Sri-Lanka.
Union européenne	Union européenne : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tchéquie.

ANNEXE III : Exemple d'une lettre de voiture (CMR) pour une expédition par camion (Grégori International, 2016)

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land) GREGORI INTERNATIONAL SA 6 bis ROUTE DEPARTEMENTALE 820 31790 SAINT JORY FRANCE		Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief <div style="text-align: center;">CMR</div> 05232/1 Данная перевозка, несмотря ни на какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im intern. Straßengüterverkehr (CMR)				
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land) SMU-3 6 RUE M.AUEZOV 1/2 BICHKEK KIRGHIZ REPUBLIC		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)				
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место/Ort 722102 Baktuu-Dolonotu, yssyk Koul Region Страна/Land Kirghize Republic		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)				
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag Übernahme des Gutes Место/Ort WIELSBEKE Страна/Land BELGIUM Дата/Datum 24.06.2016		18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer				
5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente Invoice 160624KIRG						
6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern	7 Количество мест Anzahl der Packstücke	8 Вид упаковки Art der Verpackung	9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	10 Статист. № Statistik-Nr.	11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg	12 Объем, м³ Umfang m³
24 PACKAGES						
23 PALLETES OF 3 BALES OF FIBER					20 709	
1 BALE OF FIBER					392	
			TOTAL		21 101	
Класс Klasse	Цифра Ziffer	Буква Buchstabe	ДПОП ADR			
13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Bearbeitung)			19 Подлежит оплате Zu zahlen vom:		Отправитель Absender	Валюта Währung
Contact : Ulugbeck - +996 777 582 295			Ставка Fracht			
			Скидки Ermäßigungen			
			Разность Zwischensumme			
			Надбавки Zuschläge			
			Дополнительные сборы Nebengebühren			
			Прочие Sonstiges			
			Итого к оплате Zu zahlende Ges.-Summe			
14 Возврат Rückerstattung						
15 Условия оплаты Frachtzahlungsanweisungen			DAP TCHOLPON ATA		20 Особые согласованные условия Besondere Vereinbarungen	
франко Frei нефранко Unfrei						
21 Составлен в Ausgefertigt in			WIELBEKE		Дата am 24-06-2016	
22			GREGORI INTERNATIONAL SA 6 bis ROUTE DEPARTEMENTALE 820 31790 SAINT JORY		24 Груз получен Gut empfangen	
					Дата Datum	
					am „ ____ “ _____ 20	
25 Регистрац. номер/ Тягач/Kfz			AE-8803-3		26 Марка/Тур Тягач/Kfz	
					Полуприцеп/Anhänger	

ANNEXE IV : Exemple d'une facture d'expédition (shipping invoice) (Grégori International, 2016)

31790 ST JORY	Bichkek	Hippodrome Tcholpon Ata
Contact : Lea Hommes	Kirghiz Republic	722 102 Baktuu-Dolonotu
Tel : 33-562-79-93-08	NN : 00101199510266	Yssyk Koul Region
N° EORI : FR36 710 803 107 000 14	contact : Ulugbeck	Kirghize Republic
	ph : + 996 777 582 295	contact : Cyril CORANJOU
	tur-globax@mail.ru	ph : 996 771 480 357
Date : 18/07/2016		Definitive importation

Shipping invoice # 160718 KIRG
Hippodrome Tcholpon Ata

qty / qté	Description	Weight / Poids (KG)	packing	Origin / Origine	U.P. / P.U.	TOTAL
MAINTENANCE EQUIPMENT						
1	Soil preparator Brand : SYNCHROGERM CHANTILLY Model : 4m Serial Number : 10243 Year : 2016 HS CODE : 8432 29 10 00	5900	1 package	France	\$47 547,03	\$47 547,03
1	Vibrashank cultivator Brand : MAGENDIE Ref : VC5M Serial Number : 5764 Year : 2016 HS CODE : 8432 29 30 00	2000	1 package	France	\$12 765,00	\$12 765,00
SPARE PARTS FOR MAINTENANCE EQUIPMENT						
52	Tines 45x12 Spare parts for the soil preparator				\$28,28	\$1 470,56
52	Plowshares Spare parts for the soil preparator	350	1 package	France	\$2,38	\$123,76
100	Chantilly Combs Spare parts for the soil preparator				\$6,26	\$626,00
10	Tines Spare parts for the vibrashank cultivator	20	1 package	France	\$16,65	\$166,50
Total Cost EXW Guignicourt						\$62 698,85
Transportation France DAP - Tcholpon Ata, Kirghiz Republic						\$10 976,00
Coût TOTAL DAP Tcholpon Ata, Kirghiz Republic						\$73 674,85
Colisage / Packing List : 4 packages		POIDS / WEIGHT TOTAL			8270	KG

ANNEXE V : Exemple d'une liste de colisage (packing list) (Grégori International, 2016)

Shipper:	Consignee:			
GREGORI INTERNATIONAL SA.	SMU - 3			
6 BIS RD 820	6 rue M.Auezov, ½	<u>Delivery :</u>	<u>Number of packages :</u>	4 packages
31790 ST JORY	Bichkek	Hippodrome Tcholon Ata	<u>Total Weight</u>	8 270,00 kg
Contact : Lea Hommes	Kirghiz Republic	722 102 Baktuu-Dolonotu	<u>Date of Loading</u>	20/07/2016
Tel : 33-562-79-93-08	INN : 00101199510266	Yssyk Koul Region		
	contact : Ulugbeck	Kirghize Republic		
	ph : + 996 777 582 295	contact : Cyril CORANJOU		
	tur-globax@mail.ru	ph : 996 771 480 357		
Date :	18/07/2016			

Packing List 160718 KIRG

Hippodrome Tcholon Ata

<u>Package n°</u>	<u>Description</u>	<u>Origin</u>	<u>Qty</u>	<u>Dimensions</u>	<u>Weight (KG)</u>
1	<u>Soil preparator</u>	France	1	8,00 x 2,40 x h2,25 m	5900
	Brand : SYNCHROGERM CHANTILLY				
	Model : 4m				
	Serial Number : 10243				
	Year : 2016				
2	<u>Vibrashank cultivator</u>	France	1	5,00 x 2,45 x h1,20 m	2000
	Brand : MAGENDIE				
	Ref : VC5M				
	Serial Number : 5764				
	Year : 2016				
3	Tines 45x12 - Spare parts for the soil preparator	France	52	1,20 x 0,80 x 0,60 m	350
	Plowshares - Spare parts for the soil preparator	France	52		
	Chantilly Combs - Spare parts for the soil preparator	France	100		
4	Tines - Spare parts for the vibrashank cultivator	France	10	0,60 x 0,40 x 0,30 m	20

ANNEXE VI : Exemple d'un certificat d'assurance pour un camion, garantie tous risques
(Siaci Saint-Honoré, 2016)

Certificat d'assurance n° 1260147

Insurance certificate



Police n° / Policy N° 870128

Assuré / Assured
 TRANSPORT INTL / MAREILLE POIN COMPTE GENERAL INTERNATIONAL
 17A avenue Robert Schuman
 93000 LA SEINE
 FRANCE

DUPLICATA

Marques, n°, nombre, genre et poids des colis, nature des marchandises assurées
Marks, N°, quantity, nature and weight of packages, description of the cargo
 REMORQUE IMMATRICULATION : AB7603-1 / A6679A CONTENANT MATÉRIEL POUR
 LA RÉNOVATION DE TERRAIN DE GOLF / HIPPODROME / STADE DE FOOTBALL.

La Compagnie soussignée certifie avoir assuré aux conditions de la police référencée ci-dessus
The undersigned Company hereby certify having insured at the conditions of the above mentioned policy

Voyage assuré / Insured voyage MARCOSSES (FRANCE) - YESYK KOIL REGION (KIRGHIZISTAN)	BL - AWB (n° / du) / B/L - AWB (N° / date) CMR N°052331 23/06/2016	Navire et/ou autre moyen de transport / Vessel and/or other conveyance TERRESTRE
--	---	--

Valeur assurée / Insured value
 *****52 625,10 USD
 cinquante-deux mille six cent vingt-cinq USD dix cents

Résumé des conditions d'assurance / Brief description of Insurance Conditions
 Aux conditions de la Police française d'assurance des marchandises transportées par voie de terre - Garantie « Tous Risques » et à celles de la police mentionnée ci-dessus.

En cas d'avarie, vol, etc... voir formalités au dos du présent document et s'adresser, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, au Commissaire d'avarie :
In case of damages, theft, etc... please see instructions over leaf. Survey must be made, under penalty of rejection, by the claims Surveyor :

BOIS LTD
 Timiryazev Street 41
 Building 15/1
 Office 1 and 5
 05005Y ALMATY
 KAZAKHSTAN
 E-mail : egia@mail.online.kz
 Tél : 73272/58.20.20
 Fax : 73272/69.54.38
 Télécop : 7300/746.00.47

Pour la compagnie intéressée:
For the company concerned :
 GENERALI IARD
 SIACI SAINT HONORÉ
 Branche Maritime Transporta
 Par Délégation

SIACI SAINT HONORÉ est pour les tiers des engagements souscrits par la compagnie. Toute dérogation touchant ces engagements est nulle et de nul effet. SIACI SAINT HONORÉ ne peut être tenue responsable en cas de sinistre non couvert par la compagnie. Any dispute will be settled in writing in French law and will be referred to the Tribunal de Commerce de Paris.

SIACI SAINT HONORÉ
 18, rue de Courcelles
 75008 Paris Cedex 08
 Tél : +33 (0)1 4620 8200
 Fax : +33 (0)1 4620 8200

Authenticité contrôlable sur https://extranet-irdt.s2hgroup.com/siaci_web/verifassur
Authenticity checkable on

N° contrôle eWIGUIF

Fait en un original à / Issued in one original at Paris le / on 23/06/2016.

ANNEXE VII: Avantages et inconvénients des Incoterms multimodaux (Nguyen-The M., 2011)

Avantages pour l'acheteur	Inconvénients pour l'acheteur	Commentaires
Ex-Works : départ usine ou autre lieu situé dans le pays exportateur		
La maîtrise du transport de bout en bout. L'acheteur a donc « la main » sur les prestataires, les délais, les coûts.	L'organisation du transport au départ d'un pays étranger et les risques afférents lui incombent. Notamment, chargement sur véhicule départ et douane export le cas échéant.	À réserver aux échanges intra-communautaires et lorsque le chauffeur peut charger la marchandise dans le véhicule. Nécessité de disposer de ressources en interne pour l'achat transport et assurance. Travailler avec des organisateurs de transport disposant de correspondants fiables dans le pays d'exportation. L'acheteur décidera ou non de souscrire une assurance-transport <i>ad-valorem</i> .
FCA : marchandises remises au transporteur dans le pays de l'exportateur		
L'acheteur demande à son fournisseur de remettre la marchandise au correspondant de son transitaire situé dans le pays exportateur (exemple FCA Hong-Kong Airport), ou bien de la charger à bord du véhicule affrété par l'acheteur (FCA à l'usine). L'acheteur maîtrise le transport de bout en bout ou bien au départ du pays vendeur, tout en laissant le chargement sur véhicule et la douane export éventuelle au vendeur.	L'acheteur doit organiser le transport dans un pays étranger.	Nécessité de disposer de ressources en interne pour l'achat transport et assurance. Travailler avec des organisateurs de transport disposant de correspondants fiables dans le pays d'exportation.

Avantages pour l'acheteur	Inconvénients pour l'acheteur	Commentaires
L'acheteur peut ainsi organiser des groupages au départ du pays exportateur, avec l'aide de son commissionnaire de transport.		L'acheteur décidera ou non de souscrire une assurance-transport <i>ad-valorem</i> . Voir chapitre « Choisir une assurance-transport ».
CPT : transport payé jusqu'à un lieu convenu dans le pays de l'acheteur		
L'acheteur qui n'a pas de structure import appréciera cette livraison à un point situé dans son pays ou en Union européenne.	Bien que le fournisseur prenne en charge le transport principal, il n'est pas responsable des risques encourus par la marchandise durant le transport international (vente au départ).	L'acheteur décidera ou non de souscrire une assurance-transport <i>ad-valorem</i> . Comparer les offres rendues en F et en C pour s'assurer que le vendeur est mieux placé que l'acheteur en matière de transport.
CIP : transport payé jusqu'à un lieu convenu dans le pays de l'acheteur, assurance <i>ad-valorem</i> comprise		
Idem ci-dessus. De plus, le vendeur souscrit une assurance-transport pour le compte de l'acheteur, qui couvre généralement 110 % de la valeur CIP.	En cas de sinistre durant le transport, c'est l'acheteur qui devra se charger de la réclamation auprès de la compagnie d'assurance afin d'obtenir le remboursement du sinistre (vente au départ). Il se doit de régler le fournisseur.	L'acheteur veillera à récupérer l'original du certificat ou de la police d'assurance auprès de son fournisseur. Exiger une assurance de niveau A (tous risques).
DAT : transport et risques pris par le vendeur jusqu'à un terminal portuaire d'arrivée, aéroportuaire, plateforme multimodale... marchandises déchargées du moyen de transport		
Une grande partie du transport principal peut être prise en charge par le vendeur, laissant à la charge de l'acheteur un trajet mieux maîtrisé par ce dernier (livraison dans son pays par exemple). La marchandise voyage aux risques du vendeur jusqu'à ce point.	Le vendeur négocie-t-il les coûts de transport au mieux des intérêts de l'acheteur, notamment ceux liés au placement au terminal, généralement dans le pays acheteur ?	L'acheteur doit obtenir toute précision quant à la date et au lieu exact de dépôt des marchandises afin de pouvoir les récupérer sans encombre.

Avantages pour l'acheteur	Inconvénients pour l'acheteur	Commentaires
DAP : transport et risques pris par le vendeur jusqu'à un lieu convenu à destination, port ou aéroport d'arrivée, frontière, locaux de l'acheteur, marchandises non déchargées du moyen de transport		
<p>L'acheteur qui n'a pas de structure import appréciera cette livraison à un point situé à proximité de son entreprise voire même à domicile. Seules les formalités douanières import sont à sa charge si le vendeur est hors UE.</p> <p>Comme tout Incoterm[®] D, le vendeur est responsable des risques encourus par la marchandise durant le transport jusqu'au lieu convenu. En cas de sinistre, c'est le vendeur qui fera le nécessaire pour obtenir le remboursement. L'acheteur ne paie que les marchandises reçues en bon état.</p>	<p>L'acheteur ne maîtrise pas la chaîne transport (qualité du service, délai, coût...). Pour le fournisseur, il s'agit de prendre en charge la quasi-totalité des frais et risques de la chaîne transport. Il peut être tenté de prendre une marge sur cette prestation ou de ne pas négocier les coûts de transport au mieux des intérêts de l'acheteur.</p>	<p>L'acheteur ne doit pas hésiter à demander des offres selon plusieurs Incoterms[®] afin de comparer ses coûts de transport avec ceux de son vendeur.</p>
DDP : rendu dédouané à l'import, lieu de destination convenu. Généralement, dans les locaux de l'acheteur		
<p>L'acheteur qui n'a pas de structure import appréciera cette livraison à domicile, marchandises dédouanées par le vendeur si hors UE.</p> <p>Même commentaire que ci-dessus concernant la couverture des risques.</p>	<p>Idem ci-dessus.</p> <p>Il convient de s'assurer que le vendeur sera en mesure de fournir tous les documents nécessaires au dédouanement import le cas échéant et de remplir les formalités dans les règles de l'art.</p> <p>Attention notamment aux nouvelles exigences sécuritaires (voir chapitre « Douanes »).</p>	<p>L'acheteur doit prêter assistance au vendeur afin de garantir la bonne réalisation des opérations douanières Import (documents, autorisations, informations à des fins de sûreté/sécurité...). Assistance aux frais et risques du vendeur.</p> <p>Le vendeur préférera la variante « DDP hors TVA française » dans la mesure où l'acheteur a plus de facilité pour récupérer la TVA sur cet achat, en tant qu'entreprise assujettie à la TVA locale.</p>

ANNEXE VIII : Avantages et inconvénients des Incoterms maritimes (Nguyen-The M., 2011)

Avantages pour l'acheteur	Inconvénients pour l'acheteur	Commentaires
FAS franco le long du navire au port d'embarquement convenu, dans le pays exportateur		
L'acheteur prend en charge la marchandise, déjà dédouanée à l'export, le long du navire au port d'embarquement. Cet Incoterm® est très pratique à l'importation de vrac, matières premières, machines hors gabarit...	Risque d'une longue immobilisation de la marchandise au port, entre son arrivée au port et son embarquement sur le navire, aux frais de l'acheteur.	L'acheteur doit communiquer à son fournisseur : nom du navire, compagnie maritime, port, dates prévues d'arrivée et de départ du navire, n° du quai. L'acheteur choisira un commissionnaire de transport qui dispose de correspondants fiables dans le pays exportateur.
FOB franco à bord du navire au port d'embarquement convenu dans le pays exportateur		
L'acheteur prend en charge la marchandise, déjà dédouanée à l'export, à bord du navire.	Il réserve la place sur le navire mais ne maîtrise pas le chargement à bord.	Cet Incoterm® n'est pas des plus confortables pour le vendeur qui a rempli son obligation lorsqu'il a chargé à bord d'un navire réservé par son acheteur.

Avantages pour l'acheteur	Inconvénients pour l'acheteur	Commentaires
		L'objectif de l'ICC est de remplacer le FOB par le FCA pour une meilleure cohérence avec la réalité des contrats de transport qui incluent de plus en plus les frais de chargement dans le fret international.
CFR coût et fret port de destination convenu		
L'acheteur qui n'a pas de structure import appréciera cette livraison à un port français ou européen. Le déchargement ou non au port sera fonction du contrat de transport négocié.	Bien que le fournisseur prenne en charge le transport principal, il n'est pas responsable des risques encourus par la marchandise durant le transport international (vente au départ). L'acheteur ne maîtrise pas le transport principal et par voie de conséquence, ni les coûts, ni les délais.	L'acheteur décidera ou non de souscrire une assurance-transport <i>ad-valorem</i> . Néanmoins, les risques d'avaries étant accrus en maritime, cette assurance est fortement conseillée. L'acheteur aura intérêt à comparer les offres en F et en C afin de vérifier qui est le mieux placé en termes de transport.
CIF coût assurance et fret port de destination convenu		
Idem ci-dessus. De plus, le vendeur souscrit une assurance-transport pour le compte de l'acheteur qui couvre généralement 110 % de la valeur CIF.	Idem ci-dessus. En cas de sinistre durant le transport, c'est l'acheteur qui devra se charger de la réclamation auprès de la compagnie d'assurances afin d'obtenir le remboursement du sinistre (vente au départ).	Idem ci-dessus. L'acheteur veillera à récupérer l'original du certificat ou de la police d'assurance auprès de son fournisseur. Sans préjuger de la qualité des assurances étrangères, l'acheteur aura peut-être intérêt à acheter CFR et souscrire lui-même une assurance auprès d'un assureur dans son pays.



Diplôme : Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage

Spécialité : Paysage

Spécialisation / option : Maîtrise d'Œuvre et Ingénierie

Enseignant référent : Mme. Laure Beaudet

Auteur(s) : Léa HOMMES

Organisme d'accueil : Gregori International

Adresse : RD 820 - 31790 Saint Jory - France

Date de naissance* : 04/03/1991

Nb pages : 48

Annexes : 8

Année de soutenance : 2016

Maître de stage : M. Samuel Careil

Titre français :

La logistique internationale, un point clé dans la gestion et la rentabilité des chantiers à l'étranger.

Titre anglais :

International logistics, a key element in the management and profitability of works abroad.

Résumé (1600 caractères maximum) :

L'entreprise Grégori International réalise exclusivement des projets à l'étranger. Afin de rentabiliser un chantier, il est nécessaire d'acheter une partie des matériaux de construction dans un autre pays que celui où se situe le projet. De plus, bien souvent la propre flotte de matériel de l'entreprise doit être expédiée sur site. La logistique internationale est donc au cœur de chaque chantier réalisé. Ce mémoire reprend méthodologiquement l'ensemble des éléments qu'il ne faut pas oublier de prendre en compte pour mener à bien ces opérations d'import-export du matériel et des fournitures essentiels à la réalisation du chantier.

Abstract (1600 caractères maximum) :

Grégori International company exclusively carries out projects abroad. In order to make a construction work profitable, it is necessary to buy some of the supplies in a country other than where the project is. Moreover, company's fleet of construction machinery is often dispatched to the project location. The international logistics is therefore at the centre of every project carried out. This report contains methodologically all the elements not to forget to take into account to complete successfully these import-export operations of the machinery and supplies essential for the carrying out of the works.

Mots-clés : logistique internationale, importation, exportation, transport

Key Words: international logistics, import, export, transportation

* Élément qui permet d'enregistrer les notices auteurs dans le catalogue des bibliothèques universitaires