LE MOCI

lemoci.com

LE MOCI

Moniteur du Commerce International depuis 1883

6e édition 2015

Guide de la logistique & des transports à l'international

Préparer les opérations, choisir un transporteur ou un commissionnaire de transport, expédier, importer et toutes les formalités douanières

Avec le concours de

N° 1983 - Bimensuel - Du 26 mars au 8 avril 2015 - 25 € - ISSN : 0026-9719

Guide de la logistique & des transports à l'international

N° 1983

FORMALITÉS

Vous emportez temporairement du matériel ou des échantillons à l'étranger ?

Facilitez vos passages en douane avec le carnet ATA

EMPORTEZ EN TOUTE TRANQUILLITÉ

- votre matériel professionnel : équipements audio-photo-vidéo, matériel de compétition sportive, décors de théâtre, instruments de musique, matériel de spectacle, aéronautique, véhicules…
- votre outillage ou vos appareils techniques pour installer ou maintenir un équipement
- des échantillons ou des prototypes afin de prospecter une nouvelle clientèle
- vos produits dans le cadre d'une foire ou d'une exposition
- vos véhicules routiers privés ou commerciaux, quad, aéronef…

FRANCHISSEZ LES FRONTIÈRES EN TOUTE FACILITÉ

- sortie de France et entrée dans les pays
- sortie des pays et retour en France

LA SOLUTION DE VOTRE CCI

Le carnet ATA est rapide, simple et économique. Il est utilisable dans plus de 70 pays.

Commandez votre carnet ATA sur
www.formalites-export.com

Département des Facilités du Commerce Extérieur
Bourse de Commerce
2 rue de Viarmes
75040 Paris cedex 01
webata@cci-paris-idf.fr

0820 012 112 0,12 €/minute

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

Le guide Moci

de la logistique et des transports à l'international

Sixième édition - Mars 2015

Tout ce qu'il faut savoir pour acheminer des marchandises,
dans l'Union européenne et le reste du monde,
du contrat de vente à la livraison

Par Rodolphe Lucas
Consultant en commerce international

Avec le concours de
la sous-direction du commerce international
de la Direction générale des douanes et droits indirects

Sous la direction de Christine Gilguy
Rédactrice en chef

Avant-propos

Organiser sa logistique pour gagner à l'international

En 2014, la Douane française a recensé quelque 121 000 exportateurs, à 95 % des PME (moins de 250 salariés) et 4 % des ETI (Entreprises de taille intermédiaire), les 1 % restant étant les grandes entreprises dont beaucoup de groupes du CAC 40. La plupart sont aussi des importateurs. Mais si les PME représentent l'immense des entreprises exportatrices – encore à 59,2 % orientées vers l'Union européenne –, elles ne pèsent que 16 % des exportations, selon une récente étude de la direction générale du trésor. Mais une sur trois seulement arrive à exporter dans la durée. C'est peu, on mesure le potentiel !

C'est technique, donc c'est complexe, donc c'est forcément effrayant et dangereux !

L'un des freins au développement à l'export des PME dans la durée est incontestablement leur appréhension et leur manque de maîtrise de la logistique à l'international. Et ne parlons pas des formalités douanières… C'est technique, donc c'est complexe, donc c'est forcément effrayant et dangereux !

Comme on court après la trésorerie, que l'international est parfois vu comme un pari hasardeux, on n'investit pas tout de suite dans du personnel compétent en la matière, on « externalise ». Mais même si faire appel à un prestataire extérieur est souvent une option incontournable dans bien des cas, on sera en meilleure posture pour négocier avec lui, et faire des choix stratégiques opportuns – y compris dans l'organisation de la production – si, en interne, on a des compétences.

À cet égard, le parti pris du *Moci* a toujours été de considérer que le commerce international et ses techniques et métiers ne doivent pas être réservés à une élite d'experts. Les entrepreneurs, leurs cadres dirigeants doivent s'en emparer, ne serait-ce que pour améliorer l'efficacité de l'organisation de leurs entreprises et la qualité de leur service client : à l'export, un retard de livraison, une marchandise qui arrive détériorée parce que mal emballée, cela ne pardonne pas. Le client ira voir ailleurs, même si votre entreprise n'est pour rien dans les problèmes intervenus en cours d'acheminement.

Le conseiller Rodolphe prend cette année le relais de notre regretté Michel

Le Guide de la logistique & des transports à l'international, dont c'est la sixième édition, a été justement conçu pour ces entrepreneurs et cadres d'entreprises qui veulent et doivent mieux comprendre le fonctionnement de la chaîne logistique, ses métiers et ses enjeux pour la compétitivité de leur offre commerciale à l'export : quels sont les Incoterms ICC 2010 les plus pertinents, comment fonctionnent les différents univers du transport international, comment rédiger un cahier des charges transporteur, comment choisir son transitaire, quelles sont les différences entre exporter dans l'Union européenne et hors Union européenne, quelles sont les indispensables règles douanières à connaître même si on n'approfondit pas… ?

Le conseiller Rodolphe, qui nous vient de Paimpol et prend cette année le relais de notre regretté Michel, s'est mis dans la peau de ces entrepreneurs et cadres d'entreprises exportatrices pour mieux leur expliquer les ficelles de base d'une bonne approche de la logistique à l'international.

Son témoin : un fabricant breton de tables qui décroche ses premiers contrats à destination de la Pologne et de la Corée du sud !

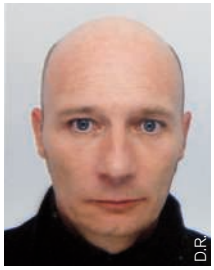
En mentor bienveillant mais attentif à chaque détail, le conseiller Rodolphe démystifie les cinq différentes étapes d'une première exportation vers ces deux pays, puis de livraisons plus régulières. Se lancer n'apparaît plus aussi compliqué que cela pour peu que l'on prenne le temps de bien comprendre le fonctionnement d'un processus de livraison à l'étranger, le rôle de chacun de ses acteurs et intervenants, et les obligations administratives ou réglementaires qu'il faudra remplir à différentes étapes.

Quant aux formalités douanières, l'équipe du Bureau de l'information et de la communication de la douane française s'en charge (*Étape 6*). Une source sûre par excellence !

Christine Gilguy
Rédactrice en chef

L'auteur

Rodolphe Lucas



Autodidacte, Rodolphe Lucas a monté tous les échelons dans les services douanes de commissionnaires avant de prendre la direction de services douane, transport et logistique chez des chargeurs. Praticien très expérimenté, il a été amené à transmettre ses expériences auprès d'étudiants de 3e cycle et d'entreprises. Consultant indépendant en commerce international depuis 2002, il a effectué toute la première partie de sa carrière professionnelle en entreprise (Anetys, Spie, Isochem, CGM-FCS, Eclair International) et mène aujourd'hui une double activité de formateur pour différents organismes (il est agréé ICC France sur les règles Incoterms 2010) et de consultant pour des entreprises dans les domaines du transport, de la logistique et des opérations douanières. La douane est du reste l'une de ses spécialités : il en connaît tous les aspects et la mise en œuvre concrète, dans les entreprises, des réglementations douanières et fiscales et des outils informatiques afférents sont un des domaines où il intervient le plus fréquemment dans des PME et de grandes entreprises (audit, étude, mise en place de procédure et transferts de compétences pour le déploiement d'ERP…).

Rodolphe Lucas collabore pour la première fois au *Moci* en prenant le relais de feu Michel Abgrall-Lévy pour cette édition 2015 du *Guide Moci de la logistique & des transports à l'international*.

Michel Abgrall-Lévy, l'auteur des cinq précédentes éditions de ce guide nous a quittés l'an dernier, nous lui rendons ici un ultime hommage. Dans cette sixième édition, le conseiller Michel passe donc la main au conseiller Rodolphe, qui amène sa propre touche et de nombreux enrichissements dans les différentes étapes. L'état d'esprit très pratique et pédagogique de ce guide, qui en fait un outil unique et original de vulgarisation pour les entrepreneurs non initiés, a été largement respecté.

Remerciements

Tous nos remerciements à l'équipe du Bureau de l'Information et de la Communication de la Direction générale des douanes et droits indirects.

LE MOCI

ÉDITEUR Sedec SA
11 rue de Milan - 75 009 Paris - France
Téléphone : +33 (0) 1 53 80 74 00
www.lemoci.com

Directeur de la publication
Vincent Lalu

RÉDACTION
Rédactrice en chef : Christine Gilguy (31)
Grand reporter : François Pargny (23)
Ont collaboré à ce numéro : Rodolphe Lucas
Maquette : Delphine Miot, rédactrice graphiste (37)

Pour joindre votre correspondant par téléphone, composez le +33 (0)1 53 80 74 suivi des deux derniers chiffres du poste.

PUBLICITÉ
Directeur Commercial :
Philippe Chebance (10)
Directeur de Clientèle Internationale :
Christophe Bonami (01)
Directrice de Clientèle et publicité France :
Karine Rosset
+33 (0)4 91 28 60 26
Assistante commerciale et responsable technique :
Cindy Colle (14)
Fax de la publicité : +33 (0) 1 49 70 12 69

MOCI EVENEMENTS
Chef de service sponsoring et évènements
Saskia Paulmier
+33 (0)1 49 70 12 73

GESTION, ADMINISTRATION
Directrice générale adjointe :
Delphine Chêne
Directrice de la diffusion et du Web :
Michèle Marcaillou
Directrice du marketing :
Victoria Irizar
Directeur de la fabrication :
Robin Loison
Webmaster : Pierre Lalu
Comptabilité, gestion :
Évelyne Montecot (08), Valérie Perrin

Conception graphique : amarena

Impression
Imprimerie de Champagne
Rue de l'Etoile de Langres
ZI Les Franchises - 52200 Langres
Commission paritaire.
Publication n° 0916 T 81051
ISSN : 0026-9719. Dépôt légal à parution
L'adresse électronique des collaborateurs permanents est : prénom.nom@lemoci.com

Copyright : toute reproduction, même partielle, des textes et documents parus dans le présent numéro est soumise à l'autorisation préalable de la rédaction
Magazine bimensuel.
Photo de couverture : Fotolia.com

Abonnement 1 an (24 numéros + Lettre confidentielle + accés web limité)
285,88 euros TTC.

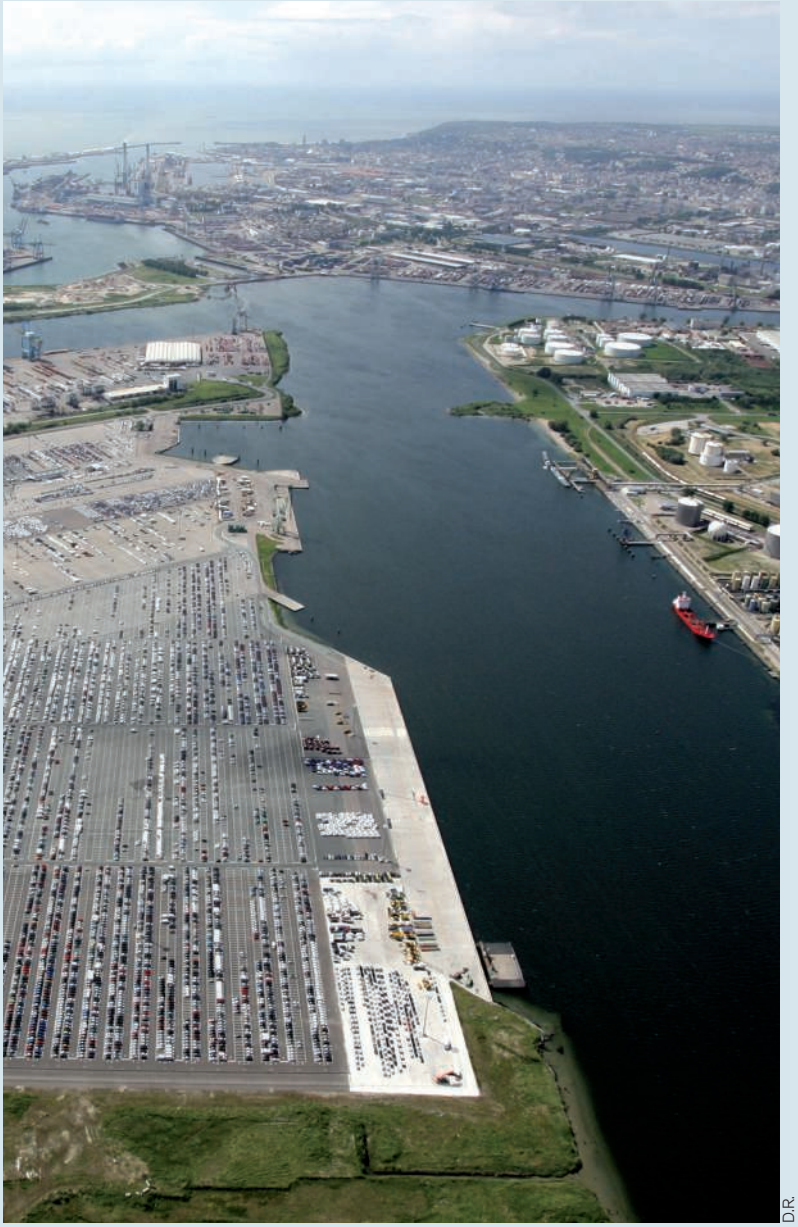
La Vie du Rail* ou *Le Moci
Service abonnements
11 rue de Milan
75440 Paris cedex 09
Tél. : 01 49 70 12 20
Tarif étranger : nous consulter

Focus sur le trafic portuaire 2014

Les ports français profitent de la reprise modérée du

Nouvelle année oblige, l'heure est au bilan pour les ports français qui ont publié en janvier les chiffres de leur trafic pour l'année écoulée. Dans leur ensemble, les ports ont enregistré un trafic de conteneurs en hausse avec la reprise du commerce mondial observée fin 2014 dans les pays avancés, plus particulièrement aux États-Unis où la hausse de la demande intérieure profite aux importations. Ce qui a permis de contenir le recul du trafic global.

Au podium des sites portuaires français, Haropa, le leader, parvient à résister le mieux à la conjoncture (-1,3 %) face au Grand port maritime de Marseille (GPMM) (-2 %), globalement. Mais ce sont les challengers qui affichent le plus de dynamisme, avec en tête Dunkerque (+ 8 %). Revue de détail, site par site.



D.R.

Haropa : - 1,3 %

En 2014, le trafic maritime du groupement portuaire Haropa – qui réunit les ports du Havre, Rouen et Paris – a surtout été dopé par les conteneurs. Le trafic de conteneurs a ainsi progressé de 4,9 % à 26,9 millions de tonnes (Mt) transportées. « La hausse affichée sur le tonnage indique qu'il ne s'agit pas d'un trafic de repositionnement de conteneurs vides mais bien d'une augmentation réelle du trafic de marchandises, précise le premier port français dans un communiqué. La progression se poursuit dans le sillage de l'année 2013, les résultats reviennent au niveau affiché avant la crise de 2008 dont l'impact commence à s'atténuer ». Le transport de vracs solides a, pour sa part, chuté de 11,7 % à 12,4 Mt (contre 14 Mt en 2013) dont 7,3 Mt de céréales exportées. La baisse est imputable en partie à la baisse du trafic de charbon enregistrée par Rouen (- 13,6 %) et Le Havre (- 71 %). Les vracs liquides ont été relativement stables dans un contexte économique tendu, avec une baisse modérée de 1,1 %, à 47 Mt transportées. Cette baisse, indique Haropa « s'explique par une diminution des importations de pétrole brut notamment due à l'arrêt de la raffinerie Total Grand-Puits ». De manière globale, le trafic a diminué de 1,3 %, à 89,2 Mt en 2014.

Marseille-Fos : - 2 %

La crise de 2008 a affecté la production industrielle mondiale et a eu pour consé-

quence directe une baisse des importations et des exportations qui s'est fait ressentir sur le transport maritime du port foséen. Dans un contexte d'après-crise, le Grand port maritime de Marseille (GPMM) a pris le parti de s'appuyer sur des filières s'imposant comme des relais de croissance tels que le trafic de conteneurs et de vracs solides.

La filière conteneurs est celle qui a enregistré la plus forte accélération avec une croissance moyenne de 7 % en 2014. « Cette hausse se situe bien au-dessus de la moyenne du marché », précise l'opérateur portuaire qui rapporte que selon les derniers résultats disponibles, les ports européens du range nord ont vu leur trafic progresser de 2,5 % en moyenne. Au total, en nombre, 1,17 million équivalent vingt pieds (EVP) ont été manutentionnés sur le port en 2014, soit + 74 670 EVP par rapport à 2013. Mais Marseille-Fos entend ne pas s'arrêter là, et ambitionne d'atteindre les 1,5 million EVP à horizon 2018, soit 19,4 Mt de marchandises diverses traitées contre 17,73 Mt actuellement.

Le trafic de vracs solides (charbon, minerais ferreux et non ferreux, ciment, sable, céréales…) a progressé de 2 % à 13,45 Mt, une croissance soutenue en grande partie par les vracs sidérurgiques qui ont augmenté de 6 %. En ce qui concerne le trafic des vracs agroalimentaires, il est resté stable, totalisant 0,95 Mt en 2014.

Les vracs liquides – composés majoritairement par les hydrocarbures (pétrole et produits pétroliers), le gaz naturel liquéfié (GNL) et les produits chimiques –, ont eux accusé le coup et enregistré une baisse de trafic de 4 % à 47,26 Mt.

De manière générale, le port de Marseille-Fos a enregistré une baisse de son trafic global de 2 % l'an dernier pour s'établir à 78,45 Mt.

Dunkerque-Port : + 8 %

Troisième port français, réputé notamment comme port de grands vracs, le port de Dunkerque affiche lui aussi un trafic de conteneurs en hausse (+ 7 %) à 2,9 Mt. « Un nouveau record est établi en nombre à 312 000 EVP. Les conteneurs pleins augmentent de 6 % pour 177 000 EVP », détaille le port dans un communiqué. Le trafic de minerais a réalisé une bonne année 2014 avec une augmentation de 13 % à 13,5 Mt. Le trafic de charbon s'est redressé au second semestre mais reste en repli de 7 % pour 5,1 Mt. Les céréales ont établi un nouveau record annuel à 2,3 Mt, en progression de 48 % par rapport à 2013. « Le précédent datait de 1991 avec 2,2 millions de tonnes », précise le port. Globalement, les vracs solides sont en hausse de 9 % à 23,6 Mt.

Quant aux vracs liquides, ils ont accusé une baisse de 7 % à 5,6 millions de tonnes. De manière générale, le port a enregistré une augmentation de son trafic global de 8 % à 47 Mt en 2014.

D.R.

Ci dessus le port de Dunkerque, page précédente le port du Havre.

Nantes Saint-Nazaire Port : - 4,6 %

Le trafic conteneurisé de Nantes Saint-Nazaire, premier port de la façade atlantique française, s'est élevé à 177 000 EVP. La diminution des importations (- 7,4 % en tonnage) est liée au ralentissement économique national, les exportations ayant mieux résisté (- 3,4 %).

Le trafic total de Nantes Saint-Nazaire Port s'est élevé à 26,4 Mt en 2014, en baisse de 4,6 %.

Port Atlantique La Rochelle : + 4 %

Le trafic de conteneurs du port de la Rochelle a augmenté de 4 % en 2014 à 13 768 tonnes manutentionnées.

Les vracs agricoles ont enregistré la plus forte croissance (+ 5,8 %), « une performance, souligne le port, à mettre sur le compte de la bonne tenue des engrais, en lien direct avec l'excellente campagne céréalière précédente qui a permis aux agriculteurs d'investir dans les intrants tandis ». Deuxième filière en tonnage, après les céréales-oléagineux (- 2,2 % à 4,2 Mt), les produits pétroliers ont affiché en revanche une baisse de 7 % avec 2,6 Mt fin 2014. Au total, avec 9 401 419 tonnes de marchandises traitées en 2014 (- 3,1 % par rapport à 2013), le port Atlantique La Rochelle se rapproche doucement de son objectif de 10 Mt à l'horizon 2015-2016.

Des résultats à mettre en perspective. En Europe, la compétition est particulièrement rude sur le plan des conteneurs avec les ports du range nord et du sud de l'Europe. Les ports français malgré leur croissance arrivent encore loin derrière le port de Rotterdam, premier port du continent, avec un tonnage bien supérieur à l'ensemble des ports tricolores réunis : il s'est établi à 445 Mt en 2014, en hausse de 1 %. La filière des conteneurs est, elle, en hausse aussi bien en nombre (+ 5,8 % à 12,3 millions EVP) qu'en tonnage : + 5,2 % à 127,6 Mt traitées, selon les derniers chiffres publiés le 19 janvier par le port néerlandais.

Venice Affre