

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master 2 en Sciences Commerciales

Option : finance et commerce international

Thème

***Le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport
maritime en Algérie***

Cas BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal)

Réalisé par :

HALHAL Said

Encadreur : M^{me} RAHMANI Lila

Devant le jury composé de :

Mr. LALILECHE Tahar

M^{elle}. KHEBBACHE Nawel

Promotion 2012-2013

Dédicaces

Je dédie ce travail :

À mes chers parents qui n'ont jamais cessé d'être à mes cotés par leurs précieux conseils et orientations, ainsi que leur soutien moral.

Ils étaient, ils sont et ils resteront toujours pour moi la source d'où je épense mon énergie ,a mon petit frère Yousef ,ainsi qu' à mes amis et collègues RIAD ,SABER ,MALEK ,MOUHMED ,CHICHI ,SAID,SABRINA ,Saliha ,Kahina ,SIMA (merci pour ta carte)

À tout la grande famille, petit et grand, surtout ma grand mère

À mon encadreur et binôme que je n'ai pas M^{me}, RAHMANI LILA

HALHAL SAID

Remerciements

Nous tenons particulièrement à exprimer nos vifs remerciements aux

respectueux membres du jury, qui nous ont fait l'honneur de bien vouloir valoriser les efforts que nous avons fournis, durant la préparation de notre mémoire.

À mon encadreur M^{me}, Rahmani Lila pour sa disponibilité, ses conseils et pour m'avoir constamment encouragé, corrigé mes erreurs. Et qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude

Tout le corps enseignants de notre faculté et particulièrement Hafida
Tout le personnel de BMT en particulier MR, HADJAL KARIM et FARID, MR,
ASSELATE BRAHAM et MEBARKI RAFIK

Je remercie profondément M, CHERARAD NAJET ma très chère cousine pour sa disponibilité

Tous les étudiants de la promotion 2013 (FCI) qui ont participé de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail

En fin je remercie mon dieu et sa miséricorde

HALHAL SAID

Dédicaces

Remerciements

Index des abréviations

Liste de tableaux

Liste des figures

Liste de graphes et schémas

Introduction général -----1

Chapitre 1 : présentation du transport maritime dans le monde

Section 1 : le transport maritime -----5

Section 2 : les ports maritimes dans le monde -----10

Section 3 : la flotte marchande mondial-----14

Chapitre 2 : l'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Section 1 : la révolution conteneur-----23

Section 2 : les paramètres généraux de la conteneurisation -----30

Section 3 : le transport de la marchandise par conteneur -----41

Chapitre 3 : l'aspect juridique de la conteneurisation

<i>Section 1 : l'aspect juridique et législatif de transport maritime</i>	<i>46</i>
<i>Section 2 : le rôle des assurances dans la sureté de conteneur</i>	<i>59</i>
<i>Section 3 : la conteneurisation en Algérie</i>	<i>67</i>

Chapitre 4 : gestion des conteneurs

<i>Section 1 : création et présentation de l'organisme d'accueille</i>	<i>78</i>
<i>Section 2 : déroulement des activités au niveaux de BMT</i>	<i>92</i>
<i>Section 3 : interprétation des résultats des activités de BMT</i>	<i>95</i>

<i>Conclusion générale</i>	<i>100</i>
----------------------------	------------

Bibliographie

Lexique

Liste des annexes

Tables des matières

Indexe des abréviations

ANDI : Agence National pour le Développement des Investissements

BMT: Bejaia Méditerranéen Terminal

BIC : bureau international des conteneurs

CNUCED: Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International

CCI : Chambre de Commerce International

CALTRAM : Compagnie Algéro -Libyenne de Transport Maritime

CMB : Compagnie Maritime Belge

CTMS: Container Terminal Management System

DRH : Direction des Ressources Humaines

DO: Direction des Opérations

DFC: Direction des Finances et Comptabilités

DM: Direction Marketing

DT: Direction Technique

EVP:Equivalent Vingt pieds

EPE : Entreprise Public Economique

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

FCL/FCL : conteneur complet

GP: General Porpose

ISO: InternationalStandardisationOrganisation ou en français

LCL/LCL : groupage dans un conteneur

LOGINSLOW:Companies Maritime Yugoslav

NVOCC: Non Vessel Operating (Owning) Commune Carriers

NPI: Nouveaux Pays Industrialisés

OMC : l'Organisation Mondiale du Commerce

OMP : l'Office National des Ports

PED:Pays En Développement

PVD: Pays en Vois de Développement

PORTEK : Société Portuaire Singapourienne

RTG:Rubber Tyre Gantry

SPA : Société Par Action

TM: transport maritime

TPL: Tonne de Port en Lourd

TEU: Twenty Equivalent Unite

Liste des tableaux

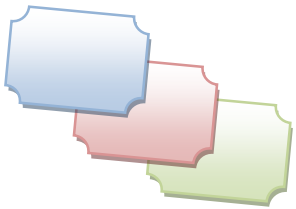
Tableau N° 1 : les cinq premiers pays maritimes par la flotte, début 2002	8
Tableau N° 2 : classement selon le trafic total annuel en millions de tonnes (principaux ports en tonnages 2011-2012)	11
Tableau N° 3 : La flotte mondiale par grande catégorie de navires 2010-2011, chiffres au 1 janvier en millions de TPL .par de marché indiqué	17
Tableau N° 4 : principaux armateurs mondiaux (classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises année 2011)	21
Tableau N° 5 : dimension de conteneur	31
Tableau N° 6 : le trafic conteneurisé 1991 (pays supérieur à 2%)	43
Tableau N° 7 : classement du trafic de conteneur des sept premiers ports africains (EVP)	44
Tableau N° 8 : le trafic conteneur national des principaux ports d'Algérie	73
Tableau N° 9 : apports d'investissement des partenaires	82
Tableau N° 10 : apports incorporels des partenaires	82
Tableau N° 11 : apports en numéraires des partenaires	83
Tableau N° 12 : caractéristique du port de BEJAIA	84
Tableau N° 13 : effectifs de la BMT par catégorie socioprofessionnelles	
2013	86
Tableau N° 14 : trafic conteneur comparatif annuelle (2011-2012)	96

Liste des Figures

Figure N°1 : prévision de la demande de porte-conteneurs par région (en millions d'EVP)-----	30
Figure N°2 : structure organisationnelle et fonctionnelles de la BMT -----	84
Figure N° 3 : trafic conteneur comparatif annuel (2011-2012) -----	96
Figure N° 4 : volume cumulé traité en EVP (2006 – 2012) -----	97
Figure N° 5 : représente l'augmentation des effectifs de la BMT -----	98
Figure N° 6 : le chip planning -----	99

Liste des graphes et schémas

Graphe N° 1 : évolution de la flotte marchande des porte-conteneurs entre 1989 et 2010 (en milliers de TPL)-----	18
Graphe N° 2 : volume des exportations mondiales de marchandise (1990-2013), indice 1990- 100, les chiffres pour 2012 et 2013 sont des projections-----	42
Graphe N° 3 : évolution de trafic conteneur en Algérie -----	70
Schémas N° 1 : les partenaires -----	80



Introduction

Générale

Introduction Générale

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international, les différents pays sont impliqués dans le processus d'échange afin de procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires, et qui sont nécessaires pour le développement du secteur économique, même des besoins qui sont élémentaires dans la vie quotidienne, qu'elle soit des marchandises de consommation ou énergétiques, car 80%¹ des marchandises échangées dans le monde sont transportées par voie maritime, par ailleurs, elle constitue l'épine dorsale dans le commerce international et dont la mondialisation, grâce à ses nombreux avantages qui sont en principe la sûreté, la moindre pollution et la rapidité avec l'aide des intervenants : le transitaire, le transporteur et la douane qui ont une mission principale d'établir une liaison entre les manutentionnaires.

C'est pour cela et en raison de l'amélioration des conditions socioéconomiques, les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeur.

Cet accroissement est dû à l'élargissement du processus d'internationalisation caractérisé par le processus de libéralisation massive des échanges lancés par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), un affaiblissement des obstacles aux échanges mondiaux barrière douanière tarifaire et non tarifaire, et une grande expansion des moyens de transports terrestres, maritime et même aérien, en terme de flotte et en terme de tonnage, des flux de marchandises donc divers, liés en grande partie aux exigences énergétiques 52 % des échanges mondiaux².

¹ Bejaia ports info, site consulté le 20 mars 2013.

² DEMIRDJIAN Patrick, mémoire université Aix Marseille, Maîtrise AES encadré par Pr. Maze Rolle, Rôle des transports et de la logistique dans le commerce 2004, page 04.

Qui permet une spécialisation des entrepreneurs de transport, le transport multimodale avec la conteneurisation, une option en plus pour faciliter le transport maritime.

Aussi, le transport par conteneur prend de l'ampleur et ne cesse de s'accroître, parallèlement au commerce mondial, 85%³ des marchandises sont transportées par conteneur, trois ou quatre avantages intrinsèques, mais pas seuls, puisque un autre argument plus sérieux apparaît, c'est la séparation des continents par des mers en sachant que le commerce mondiale est nettement dominé par la triade⁴.

Un mouvement d'essor réciproque se met en place entre les échanges internationaux et la conteneurisation, ainsi la conteneurisation concerne 80% du trafic marchandises divers par voie maritime, au total 80% des échanges transnationaux se font par voie maritime tous modes confondus, le projet européen d'autoroutes des mers s'inscrit dans cette volonté de limiter l'usage des routes terrestres pour le transport de marchandise, de développer des modes alternatifs de transport et favoriser l'inter-modalité⁵.

Née aux états –unis, la conteneurisation a été en quelque sorte imposée par les armateurs, et donc un autre signe de puissance de certains pays développés et de faiblesse des autres.

En effet, le transport maritime et la commercialisation de l'ensemble des marchandises nécessitent la mise en œuvre des techniques adoptées pour les protéger de façon aussi certaine que possible.

³ Maurice Durousse t, La mondialisation de l'économie, ellipses 2000, page 18.

⁴ Triade : définie la structuration de l'économie mondiale en trois pôles (Union Européenne UE avec l'Allemagne, Asie de sud-est avec le Japon, Etats-Unis.

⁵ Ce programme, débuté en 2005, représente un investissement de 100 millions d'Euros, l'objectif est de diminuer de 150 000 le nombre de camions sur les routes européennes en favorisons la navigation courte distance associée au transport ferroviaire ou floval.

Depuis son avènement, il a battu tout les records avec une période qui ne dépasse pas les 40 ans, il s'accapare de plus de 80% ⁶des échanges de marchandise et une flotte de plus en plus sophistiqué avec les avancées technologiques de nos jours.

Le passage pour l'Algérie à l'économie de marché, a permis la dépendance des exportations et des importations des produits, quelque soit leur nature, hydrocarbure ou produit alimentaire, qui a sensibilisé la façon de voir les choses avec la mondialisation et l'élargissement des ports, soit pétroliers ou marchand en matière d'infrastructure et de flotte navigante ,même dans certains cas au détriment du tourisme.

Cert dominée par les hydrocarbures, reste que les échanges en Algérie reprennent de l'ampleur grâce aux accords de l'ouverture du marché de fret aux armateurs étrangers ou encore l'installation de nouveaux terminaux à conteneur.

Le port de Bejaia enregistre un taux de conteneurisation assez étonnant, le 30 juin 2012, le trafique traité par le terminal à conteneur de Bejaia est de 11598 équivalant de vingt pieds, pratiquement 16 % ⁷ du marché national, se positionne ainsi deuxième après celui du port d'Alger avec 49% de part du marché, des chiffres assez important qui nous a permis de poser cette question principal.

-comment s'effectue l'acheminement des marchandises conteneurisées dans un terminal à conteneur ?

Il s'avère inéluctable de répondre aux questions suivantes :

- ✚ Comment c'est construit l'avènement et le développement de la conteneurisation en Algérie ?
- ✚ Quelle sont les différents procédures à suivre pour l'acheminement d'un conteneur ?
- ✚ Comment s'effectue le déroulement des activités dans les ports à conteneur ?

⁶ Revue des données annuelle OMC.

⁷ Bejaia Ports info 2012, site consulté le 25 mars 2013.

Avant de répondre à ces questions, on doit d'abord anticiper l'évolution et le développement de la conteneurisation dans le transport maritime spécialement le port de la wilaya de Bejaia ;

A travers ces réponses anticipées nous allons focaliser notre étude sur les aspects qui déterminent son impulsion et sa réussite.

- ✚ Les moyens humains et matériels mis à la disposition par BMT jouent un rôle important dans la croissance du terminal ;
- ✚ Les procédures multiples de transport maritime par conteneur freinent le développement de terminal à conteneur de BMT.

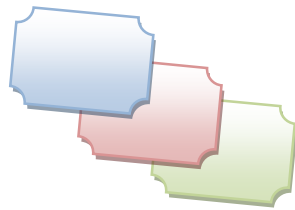
Notre méthodologie de recherche sera fondée dans sa première partie sur une revue de la littérature sur le sujet (articles, document) recueillies qui va offrir une analyse des activités portuaire et maritime en Algérie.

La seconde partie sera mise en œuvre sur la base des informations collectées et des statistiques au niveau de BMT (Bejaia méditerranéenne terminal) désignée joint-venture entre l'EPB (l'entreprise portuaire de Bejaia) et Portek qui représente le port.

La réponse à ces questions sera notre objectif à atteindre en examinant tour à tour, elles se sont imposées pour les raisons précises.

L'image des activités et le niveau de développement de l'arrière pays, reflète l'étude de la nature des flux des échanges mondiaux et nationaux et leur consistance à valoriser la capacité en infrastructure et en équipement portuaire.

Pour répondre à ces questions on va essayer de retracer l'évolution de développement de la conteneurisation dans le monde puis en Algérie, et aussi mettre l'accent sur l'aspect juridique et enfin l'impact de la conteneurisation, mais aussi localiser l'installation des terminaux sur le trafic portuaire de Bejaia, pour cela on a divisé notre travail en quatre chapitres.



Chapitre 1

*Présentation de transport maritime dans le
monde*

Le transport maritime est d'une importance primordiale pour le commerce international, il consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, devenant ainsi et incontestablement le meilleur et le plus sollicité.

Pour cet objectif nous avons partagé ce chapitre en trois sections principales, la première section va nous servir à voir un aperçu sur les généralités liées au transport maritime, (définition, historique), et les principaux points de repère du shipping¹.

Dans la deuxième section et troisième, nous allons nous intéresser plus particulièrement sur les principaux ports maritimes et bien évidemment faire un tour sur la flotte mondiale.

Section 1: Le transport maritime

Cette section va nous permettre de voyager dans le temps afin de découvrir l'histoire, le commencement, le point de départ du transport maritime.

1-1 généralité sur transport maritime

Le transport maritime est depuis la nuit des temps un moyen de transport fiable, dans ce passage nous allons retracer l'histoire du transport maritime depuis son commencement.

1-1-1 Historique

La navigation sur l'eau, est depuis des millénaires, un moyen de déplacement et la méditerranée a été bien, avant les romains, un authentique espace de communication et de commerce entre les peuples des pays qui l'entourent, toutefois si la navigation remonte à très loin dans le temps, ce n'est que vers le XIV^{ème} siècle qu'elle a pu être pratiquée sur de longues distances², c'est un grand tournant dans l'histoire de la navigation et qui allait être couronné par la découverte de l'Amérique.

Vers le milieu du XIX^{ème} siècle, il a connu un autre tournant par l'introduction de la coque de fer, puis la vapeur, cette évolution technologique a permis d'atteindre des vitesses qui peuvent dépasser les 33 nœuds (60 KM/H).³

¹ Terme anglais différemment utilisé par les pays, c'est tout ce qui est en rapport avec le commerce maritime

² Cela est valable, notamment, pour les produits à faible valeur ajoutée transportés en grandes quantités.

³ Merzoug SLIMAN, la place du transport maritime de marchandise dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, mémoire du Magister, en science économique, option gestion du développement, université du Bejaia, année 2005, p 8.

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si occasionnellement, le transport maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port par exemple).

La stratégie maritimisation est un ensemble global d'une politique industrielle prise en concentration par l'état, l'armateur dans le secteur maritime.

Les mesures en faveur de la création de fret et sa maîtrise suit à une politique de transport compétitif de la responsabilité des armateurs ,l'action maritime s'étant au port ,au transport multimodale et au chantier navale, c'est à la fois une chaine de transport et une politique de filiale dans la constitution des outils de transport.

1-1-2 Structure de transport maritime

Qui dit transport maritime dit bien sur fret maritime, le marché de transport maritime est structuré comme suit :

➤ Le tramping

Les navires au tramp dits encore navire de service général .D'après le professeur P.BAUCHET : l'armateur est un transporteur, un financier, parfois un spéculateur, qui prend des dispositions d'achat, de vente ou d'affrètement de navire en fonction de l'état des marchés concernés⁴.

La demande de transport en tramping est organisée à la demande aux termes d'un contrat d'affrètement de navire portant le nom de charte partie .Celle –ci est négociée librement entre le facteur détenteur du navire et l'affrètement qui est l'expéditeur, ou le réceptionnaire de la cargaison, et prend plusieurs formes prédéfinies :

- Affrètement au voyage ;

C'est le contrat par lequel l'armateur met à la disposition toute ou une partie de la capacité du transport de son navire à des conditions déterminées à l'avance à un affréteur, chargeur ou réceptionnaire.

- Affrètement à temps ;

Il s'agit de la mise à la disposition, pour un temps ou un trajet déterminé, d'un navire armé équipé avec tout l'équipage et les approvisionnements nécessaires sauf le combustible pour un temps déterminé.

⁴Bauchet P,le transport maritime dans le commerce international ,édition economica ,paris 1991,p128

- **Affrètement coque nue ;**

L'affrètement met à la disposition de l'affréteur, moyennement loyer, un navire sans équipage, ni combustible et ni approvisionnement, le navire et l'équipage passent au service commercial de l'affrètement qui achète les combustibles, paie les frais du port, les droits du canal, manutention des marchandises, et toutes les dépenses commerciales.

C'est l'équivalent de la location d'une voiture avec chauffeur, le locataire payant les péages d'autoroute et l'essence .Par ailleurs, les heures supplémentaires effectuées par l'équipage sont payées par l'affréteur.

➤ **Les lignes régulières**

D'après le professeur P.BAUCHET, (l'armateur de ligne régulier cherche la qualité, la fréquence.)⁵ Un navire affecté à une ligne régulière, les escales sont inexistantes⁶: l'armateur de ligne régulière charge et décharge un grand nombre de produits finis, ou bien semi-finis, appartenant à une multitude de chargeur dans la démarchage impliqué pour l'entreprise de transport maritime la mise aux réseaux commerciaux étendus .L'organisation d'une ligne régulière est normalement beaucoup plus compliquée que celle d'une compagnie de tramping.

1-2Le trafic maritime mondial

Depuis le début des années soixante, on observe une croissance significative du trafic maritime mondial, surtout dans les années 1990. Ce trafic est passé de 1 milliard de tonnes en 1960 à 2,5 milliards en 1970, 3,7 milliards en 1980, 4 milliards en 1990 et à 5,8 milliards en 2000. Selon les experts de CNUCED, la progression du commerce mondial devrait à l'avenir être moins forte que précédemment avec l'enrichissement des transports.

La répartition du trafic maritime par continent reflète les inégalités entre pays en développement (PED) et le dynamisme de la région Asie.

On observe une progression plus forte du trafic maritime sur la période 1990-2000⁷. Pour les marchandises chargées, le tonnage des PED est supérieur à celui des

⁵Bauchet P, Op.cit, p129.

⁷ Annuelle statistique de CNUCED, année 2000.

pays développés à économie de marché, comme le montre le graphe suivant, mais sans écart important. En revanche, le tonnage des marchandises déchargées dans les pays développés est très supérieur à celui des PED, mais l'écart tend à se réduire sur la période considérée. La part des pays socialistes d'Asie (Chine, Vietnam, Corée) progresse sensiblement depuis 1990 en raison sans doute du dynamisme de l'économie chinoise.

L'évolution des zones de navigation reflète à la fois l'émergence des pays d'Asie dans le commerce mondial (besoins énergétiques croissants liés à leur industrialisation, exportations de produits finis), l'incidence de la géopolitique sur le transport maritime (crises pétrolières et crise de l'acier par exemple), et le développement des relations infrarégionales (voire le tableau suivant) :

Tableau n°1 : Les cinq premiers pays maritimes par la flotte début 2002

Pays de domicile	Navire pavillon étrangère (%)	Tonnage de port en lourds (milliers).	% du tonnage pavillon étrangère	% tonnage mondial
Grèce	75,0	145 972	68,85	10,20
Japon	73,5	102 748	86,14	13,53
Norvège	47,4	62 621	55,31	8,25
Etats-Unis	62,0	42 170	75,81	5,55
Chine	29,1	41 924	48,30	5,52
France	36,7	6 108	51,12	0,80

Source : études sur les transports maritime 2002, CNUCED.

1-3 Quelques tendances nouvelles du trafic maritime

Les nouvelles tendances du trafic maritime sont plusieurs :

1-3-1 Les consortiums et alliances

L'organisation en consortium permet aux armateurs individuels d'exploiter une ligne régulière en partageant leurs moyens avec d'autres armateurs. Ils utilisent les cellules (slots) sur les navires d'autres armateurs et réciproquement. Cette exploitation

en ligne permet de réduire les coûts d'exploitation, d'offrir un plus large choix de ports de desserte, mais elle nécessite le choix de manutentionnaires communs.

1-3-2 Les consortiums classiques :

Des consortiums classiques spécialisés sur une desserte particulière, les alliances entre armateurs visent à une desserte plus étendue avec de meilleures fréquences. Ces alliances présentent, en outre, l'avantage pour les armateurs d'échapper aux fusions et aux concentrations bien qu'elles restent fragiles. On peut mentionner les alliances suivantes : la Grande Alliance (P&O Nedllyod, NYK, Hapag-Lloyd, OOCL) sur des lignes Est-Ouest, la New World Alliance (APL, MOL, Hyundai) sur les trafics transatlantiques, transe-pacifique, Europe-Asie, etc⁸.

1-3-3 Concentration et fusions des opérateurs de conteneurs

Les fusions, comme celles de P&O et Nedllyod en 1997, permettent à la fois de réduire les coûts de transport maritime par des économies d'échelle et des gains de productivité, mais aussi de comprimer la part relative des frais généraux et des systèmes informatiques dans les coûts d'exploitation. Le mouvement de concentrations et de fusions a conduit à la disparition de petites compagnies maritimes en Afrique, en Amérique latine, mais aussi plus récemment en Europe et en Amérique du Nord.

1-3-4 L'intégration verticale

Cette autre tendance dans le secteur des transports maritimes correspond à la volonté de certains armateurs de maîtriser le maillon « transport terrestre » de la chaîne de transport dans la mesure où il constitue une part importante de leurs coûts d'exploitation⁹ : le transport terrestre de conteneurs à vide, le coût de leur stationnement dans les entrepôts contribuent à accroître le coût total de transport. Le « carrier haulage » est donc une pratique répondant à ce souci : l'acheminement intérieur des marchandises est assuré par l'armateur lui-même qui sous-traite le transport terrestre à un transporteur (transport routier ou transport combiné)¹⁰. Ainsi, les pré-

⁸ Panorama des transports maritimes dans le monde année 2011.p3

⁹ Panorama de transport maritime, idem, p 3

acheminements et les post-acheminements terrestres des transports maritimes sont organisés directement par l'armateur, pour le compte de son client, sans le recours à des intermédiaires comme les transitaires.

Certains armateurs mettent en place des dépôts intérieurs afin de mieux gérer les déséquilibres de trafics entre les conteneurs pleins et les vides, et de massifier les transports sur certaines destinations intérieures¹¹.

1-4 Les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime

Les opérations liées au transport maritime sont très complexes ; Dans toutes opérations d'importation ou d'exportation par voie maritime¹², qui sont les suivants :

- le port ;
- le vendeur ; qui expédie des cargaisons assez importantes.
- le transport maritime.
- Propriétaire du navire ; celui à qui appartient juridiquement le navire.
- Armateur ; personne physique ou morale qui assume la responsabilité juridique des transports à effectuer.
- Le transitaire ; il intervient en amont et en aval des chaînes de transport.
- Les autorisations douanières ; son rôle est de contrôler le commerce extérieur.
- La banque ; elle administre les crédits et les modalités de paiement
- L'assureur ; il doit être informé d'un certain nombre de renseignements tel que ; la nature de la marchandise, le nombre, le poids et la quantité.

Malgré le peu de moyen investi dans le mode de transport maritime, il est appelé à rester encore plus longtemps en tête de tous les modes de transport.

Section 2: Les ports maritimes dans le monde

Après avoir vu les premiers Pats de transport maritime dans le monde, nous allons visiter les ports et comprendre leurs développements sur les échanges internationaux.

¹¹ Jean-Michel Cusset, information et commentaire, n°123, avril-juin 2003, et février 2004.

¹² Merzoug Slimane, mémoire en vue de l'obtention du diplôme en sciences économiques, option : gestion du développement, page 18 et 19 années 2005.

2-1 Les plus grands ports du monde

La classification des ports maritimes mondiaux est très difficile à déterminer vu la difficulté de calcul de fret, c'est à dire par le calcul des quantités de marchandises qui transitent. Le classement mondial des ports maritimes de commerce est en fonction de l'évolution de trafic total de la marchandise.

Ainsi, on a combiné le trafic conteneur avec le trafic total, cette combinaison peut en fait distinguer les grands ports mondiaux multifonctionnels tels que Singapour, Shanghai des terminaux spécialisés ou des chantiers navales uniquement industrialisés.

Tableau n°2 : classement selon le trafic total annuel en millions de tonne (principaux ports en tonnage 2008 – 2011)

Rang 2011	Ports de commerce	Etat	2011	2010	2009	2008
1	Shanghai	Chine	590,4	534,3	505,7	508
2	Singapour	Singapour	531,1	501,5	472,3	515,4
3	Tianjin	chine	459,9	400	381,1	365,1
4	Rotterdam	Pays-Bas	434,5	429,9	386,9	425,5
5	Guangzhou	Chine	431	425,6	364	347
6	Qingdao	Chine	372	350,1	274,3	278,2
7	Ningbo	chine	348,9	408,1	371,5	361,8

Source : réaliser par nous même, à partir de la source suivant : world port ranking 2011. (Américain association of port authorities),

Le trafic mondial affiche un spectaculaire tropisme asiatique, voire chinois. L'Asie concentre environ 40% du fret maritime mondial, et les ports chinois ont fait une irruption aussi récente que fracassante dans le classement mondial des ports : 5 ports chinois captent 30% du trafic. En 2007¹³, la Chine comptait 235 ports dont 4 dans le top 07 et disposait de plus de 400 km de quais soit plus de 4 700 postes à quai. L'Europe toute entière ne propose que 70Km de quais (on en espère 100Km en 2020), comme le montre **le tableau ci –avant** :

¹³ Revu, World port ranking, américain association of port autorités, année 2011

2-2 l'impact de développement des ports dans l'échange international

Véritable charnier entre les océans et les continents bien reliés aux centres des décisions et d'activités, les façades maritimes illustrent, particulièrement la polarisation de l'espace mondial. Le terme de façade maritime désigne un ensemble de ports nombreux et puissants qui sont modelés par les besoins impérieux d'un même arrière pays, et qui reçoivent les mêmes influences enrichissantes des routes transocéaniques.

De telles façades sont rares trois essentiellement dans le monde ; au sud de japon, du la baie de Tokyo, Kobe, Osaka, au nord-est des Etats- Unis ; de Boston à Baltimore ; les plus auxquelles on peut ajouter deux autres, en devenir sur le coté pacifique du sud-est des États-Unis, de los Angeles à Seattle et sur les rives pacifiques du sud-asiatique.

Les grands ports ont évolué en accord avec les multiples changements qui ont affecté les transports maritimes (taille des navires et spécialisation), tous cela à fait en sorte que les échanges internationaux évoluent avec l'évolution des ports, c'est-à-dire ; l'acheminement des marchandises dans des meilleurs délais et avec des quantités énormes, ce qui rend de plus en plus le transport maritime un transport incontournable des échanges internationaux.

2-3Le fonctionnement portuaire actuel

Le port est comme une interface entre le transport maritime et les autres modes de transport, qui génère un grand nombre de fonction qui ont beaucoup évolué dans le temps. Ces fonctions sont les suivantes :

2-3-1 Les fonctions militaires

Les fonctions militaires ont, joué un rôle essentiel pendant des siècles, cependant, les militaires ne sont plus installés que dans quelques bases navales.

2-3-2 Fonction construction et réparation navales

La construction et la réparation navale sont une fonction qui n'est pas donnée à n'importe quel port, les ports qui assurent cette fonction sont très limités dans le monde, les chantiers sont concentrés dans quelques ports spécialisés (les plus grands sont au Japon et en Corée du Sud).

2-3-3 La fonction de port à passagers

C'est une fonction qui est beaucoup plus rapprochée au transport aérien. Il ne reste au port dans ce créneau que le trafic par transporteur et les voyages touristiques par bateau, comme pour le port Miami, par ailleurs, beaucoup de petits ports des commerces qui sont peu accessibles aux navires modernes, limitent leurs activités à la pêche.

2-3-4 La fonction commerciale

Dans ce type de trafic, le transport maritime d'après, le journal anglais (Feanleyes review de 1999 spécialisé dans le transport maritime),¹⁴ quelques quatre milliards de tonnes de marchandises sur cinq milliards s'échangent à travers le monde par ce mode de transport. Donc la fonction commerciale comprend les trafics liés souvent aux marchés de matières premières, ce sont, en général des produits d'origine agricole (céréales, produits forestiers, sucre et mélasse....) qui sont transportés par des sacs ou en vrac, ce qui fait le développement de cette fonction commerciale c'est bien que la conteneurisation et l'exportation de navire et plus gros et plus performant (d'une capacité allant jusqu'à 500 conteneur).

2-4 La sécurité de la navigation dans les ports

L'objectif des ports est de trouver le bon dimensionnement afin d'accueillir de nouveaux porte-conteneurs toujours plus grands. L'intérêt et la prise au vent de ces derniers ont augmenté et entraînent la réduction de leur manœuvrabilité, de leurs visibilité et de leur tenue à quai, en effet, ces navires disposent d'une grande surface latérale qui compromet leur maniabilité en les mettant rapidement de travers au vent,

¹⁴Feanleyes review, journal anglais, spécialisé dans le transport maritime, année 1999, P3

ce qui est un danger potentiel, notamment pour les autres navires, cela démontre l'importance d'améliorer les services aux navires dans les ports et d'en développer de nouveaux.

« MAERSK LINE » à commandé 10 méga porte-conteneurs pour un transport maritime plus vert, il s'agira des plus grands navires à opérer sur les mers du globe avec des mensurations impressionnantes. **Mais**, ces navires étant tellement imposants seuls 10 ports dans le monde sont en mesure de les accueillir .

L'augmentation continue des mouvements de la marchandise, en termes de tonnage, ou capacités en conteneur exige l'augmentation des dépenses des ports liés aux investissements pour les agrandissements en vue d'accueillir ces géants de la mer TGN avec une meilleure manœuvrabilité.

Tous ce qu'on peut retenir c'est que le port est un lieu d'accueil et de traitement des navires pour les opérations de chargement et de déchargement ; le port est considéré comme une étape très importante dans le processus d'une chaîne de transport.

Section : 3 la flotte marchande mondiale

Dans cette section, on va essayer de démontrer, de mettre en valeur l'importance et la dynamique de la flotte marchande mondiale.

3-1 Construction navale

C'est un secteur très internationalisé, en ce sens, plus de la moitié de la production des chantiers internationaux sont destinés à l'exportation. Le Japon et la Corée du sud constituent les premiers chantiers avec plus de 50 de la construction navale dans le monde, ce qui confirme encore le poids de l'Asie de l'est, qui représente en 1995, 62% de la production mondiale, l'Europe de l'ouest est à l'origine de 30% de la production mondiale pour la même année contre 95 %.

L'intervention des états, les coûts et la gestion des chantiers navals ont joué un rôle prépondérant dans la délocalisation vers l'Extrême-Orient. Le soutien des pays de la région à ce secteur jugé prioritaire se manifeste de différentes façons

,notamment,par l'octroi des facilités fiscales ,financières et par une politique de réservation des commandes aux chantiers nationaux .La politique de soutien et d'aide des pouvoirs publics est réalisée conjointement avec une intégration des chantiers sur l'ensemble de la chaine et la filiale de TM, les industries en amont de la construction navale qui fournissent des matières premières et les systèmes bancaires et financiers. Ce mode de gestion concourt à la réduction des coûts, la facilitation du financement des projets, la rationalisation et l'assurance en matière de preneurs de la flotte construite.

A ceux la on ajoute une politique d'intégration régionale et internationale ,à l'exemple du japon qui noue de liens avec les PVD de la région pour assurer l'écoulement de la production nationale et la délocalisation de certains types de fabrication vers ces pays afin de profiter de la main-d'œuvre bon marché.

Les Etats-Unismènent de leur coté des politiques de développement et de planification de la construction navale qui, pourtant est concentrée entre les mains des privés. L'intervention des pouvoirs publics visant un motif autre que commercial (la compétitivité de la flotte et l'indépendance dans l'acheminement du fret national), la construction d'une flotte de réserve destinée à la défense nationale et à des interventions militaires.

L'Europe a plus ou moins libéralisé ses activités, notamment à partir des années 70 sous les pressions de Bruxelles. Les chantiers européens moins soutenus par les Etats, disparaissent de plus en plus sous l'effet de la concurrence asiatique, cette situation a amené les européens à changer de stratégie et à investir dans la recherche et développement pour une spécialisation dans la construction des navires plus élaborés et plus sophistiqués tels que les paquebots, les transporteurs de gaz et les rouliers¹⁵.

L'intervention publique, les fluctuations des besoins de transport exprimées par le commerce maritime ,la spéculation et les taux de fret sont les principaux facteur qui provoquent la surcapacité de la flotte mondiale qui était de 28,5%¹⁶ en1983 et depuis

¹⁵Merzoug Slimane, mémoire en vue de l'obtention du diplôme de MAGISTER, en science économiques, option gestion du développement, p 20 et P 21 année 2005.

¹⁶ Selon la CNUCED, étude sur le transport maritime ,1991

se rétrécit pour atteindre des niveaux très bas (en 2001 ,le tonnage excédentaire total ,qui avait passé à 21,5 millions de TPL ,représentant 2,6 % de la flotte marchande contre 2 ,3 % en 2000) ¹⁷. la baisse de la surcapacité est la conséquence de la meilleure gestion des prévisions d'évolution de l'offre et de la demande ,les échouages et les collisions entre navires et l'augmentation du tonnage en démolition qui concerne des navires âgés¹⁸ et sous norme ,remplacés par des navires sophistiqués et de plus gros tonnages.

3-2 Structures de la flotte mondiale

Cependant, l'élément le plus importants à analyser détermine le poids de transport maritime dans le monde, restent la structure de la flotte mondiale.

3-2-1 Croissance de la flotte mondiale et principale catégorie de navire

La composition de la flotte mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base ,notamment des vrac secs et liquides et de produits manufacturés ,en raison de la conteneurisation croissante des produits manufacturés, la part de la flotte des ports conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6% en 1980 à plus de 13% en 2011 cette progression s'est faite principalement au détriment des navires de charges classiques, dont la part dans la flotte mondiale a été ramenée de 17% a 7,8 % au cours de la même période.

La marchandise réfrigérée est aussi de plus en plus conteneurisée ,et très peu de navires frigorifiques spécialisés sont construits ,en 2010, selon les estimations , 35% seulement des marchandises périssables transportées par mer l'étaient à bord de navires frigorifiques spécialisés ,alors que 65 %de ces marchandises étaient déjà conteneurisées ,proportion qui devrait atteindre 85% en 2015 ,La plupart des exportateurs de cargaisons réfrigérées, telles que les bananes ,les autres fruits ,la viande de bœuf, sont des marchandises importées des pays en développements ,qui devra adapter leurs chaines maritimes d'approvisionnement à une conteneurisation croissante. La part des transporteurs de vrac sec est passée de 27 % à 38 % depuis

¹⁷ CNUCED, étude sur le transport maritime, 2002, P 23

¹⁸ La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondial est de 13,9 ans en 2001

1980, tandis que celle des navires citernes est tombée de près de 50% à 34% à la même année.

3-2-2 La flotte mondiale

Tableau n° 3: La flotte mondiale par grande catégorie de navires 2010, 2011 (chiffre au 1 janvier en million de TPL, par de marché indiqué).

Principale catégorie	2010	2011	Evolution en pourcentage (2010-2011)
Pétrolier	450053	474846	5,5
Vraquier	456623	532039	16,5
Navire de charge classique	108232	108971	0,7
Porte-conteneurs	169158	183859	8,7
Autre catégorie de navires	92072	96028	4,3
Transport de gaz liquéfié	40664	43339	6,6
Chimiquier	7 354	5 849	-20,5
Navire de ravitaillement de plates-formes pétrolier	24 673	33 227	34,7
Transbordeurs et autres navires à passages	6 152	6 164	0,2
Divers	13 229	7 450	-43,7
Total mondial	1 276 137	1 395 743	9,4

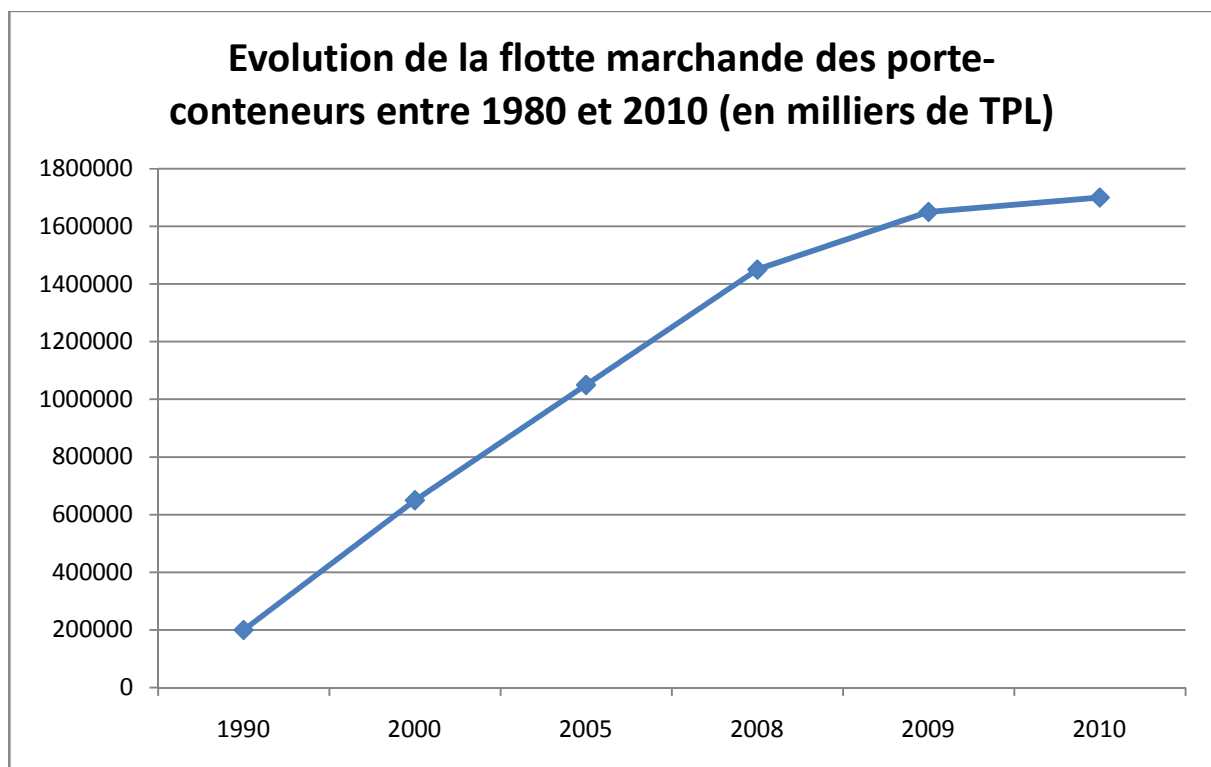
La source : tableau établi par le secrétaire de la CNUCED à partir des données fournis par IHS fairplay

En janvier 2011, il ya avait 103392 navires marchands en service, dont le tonnage total était de 1396 million de TPL, les pétroliers comptaient pour 475 millions de TPL, et les transporteurs de vrac sec pour 532 millions de TPL, ce qui représentait une augmentation annuelle de 5,5 % et de 16,5 % respectivement, les ports conteneurs avaient atteint 184 millions de TPL en janvier 2011, soit une augmentation de 8,7% par rapport à 2010.

Le début de l'année 2011 a été marqué par un intérêt croissant pour les transporteurs de gaz liquéfié, dans le cadre de la recherche de source d'énergie de substitue. Comme le montre le tableau ci-avant :

Le graphique ci-après nous montre l'évolution de la flotte marchande des navires porte-conteneurs entre 1980 et 2010.

Graphe N°1 : Evolution de la flotte marchande des porte-conteneurs entre 1980 et 2010 (en milliers de TPL)



Source : CNUCED, Division de la technologie et de la logistique ,19 Octobre 2010.

3-3 Les caractéristiques de la flotte mondiale

Le développement de la flotte s'est accompagné par un bouleversement de sa structure et sa composition par types de navire qui sont marqués par cinq grandes tendances qui sont les suivants :¹⁹

¹⁹ Legende G .maritime des opérations de commerce international ; ED, DU NOD France 2001, p 123

3-3-1 Le gigantisme²⁰

La taille unitaire du navire s'est considérablement accrue, par exemple ; les navires pétroliers pouvant avoir une capacité de charge de 500 000 tonnes, vraquiers ou transporteurs de marchandises solides en vrac conçues pour 200 000 tonnes de ports en lourds, port conteneur de la 3eme et 4eme génération d'une capacité de 3500 et 5000 TEU.

3-3-2 La spécialisation

Dés que le trafic d'un produit déterminé atteint un volume suffisant, il peut justifier la construction de navire spécialement conçus pour transporter les pétroliers qui représentaient 35,4% du tonnage de la flotte mondiale, firent les navires spécialisés les plus en vue. Mais il existe un grand nombre de flotte méthanier, transporteurs des minéraliers (33 % du tonnage mondial), porte-conteneur 6,7 %; méthanier, transporteurs des produits chimiques.....etc.²¹

3-3-3 La polyvalence

En réaction contre la trop grande spécialisation des navires, un mouvement vers des navires à double ou triple spécialisation s'est amorcé vers les années 1960-1970, donnant naissance à des transporteurs mixtes comme les pétro -vraquiers des pétro-minéraliers (17 % de la flotte mondiale) qui peuvent trouver un emploi sur les différents marchés (pétrole en vrac sec) ou réaliser des voyages triangulaires pour réduire les parcours vides.

3-3-4 L'unitarisation des cargaisons

Pour accroître la productivité des navires et réduire le temps de séjour aux ports, des nouvelles techniques de transport ont été introduites, principalement, dans le secteur des marchandises diverses. Elles visent toutes à constituer des unités de changes homogènes. Ces nouvelles techniques ont conduit à la mise en service de nouveaux types de navires (porte-conteneur, cargoshuillier, porte-bagages) qui sont en place d'éliminer totalement les navires classiques de lignes réguliers.

²⁰ Signifié la révolution conteneur.

²¹ Legande G ,idem ,p 123

3-3-5 La conteneurisation

Le conteneur est un engin de transport, conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulation intermédiaire, ni rupture de charge par moyen de transport ou la combinaison de plusieurs d'entre eux²².

3-4 La stratégie des armateurs et l'exploitation commerciale des navires

Les armateurs adoptent une stratégie mondialiste pour faire face à la concurrence accentuée par l'échec des différentes formes d'ententes²³ (les conférences, pools, consortiums,.....) (L'introduction en activité des outsiders²⁴ et la course au gigantisme). Cette stratégie consiste en une intégration horizontale entre plusieurs armateurs par des fusions et verticale par l'élargissement aux activités connexes²⁵ au TM .La recherche d'économie d'échelle et de réseaux²⁶ et le partage du risque sont des objectifs fondamentaux visés par la fusion en méga alliances des armateurs, ce comportement se réalise sur des lignes régulières caractérisées par des itinéraires et horaires fixés, avec un trafic conteneurisé en majorité.

Le tableau suivant va nous aider à avoir une image économique qui démontre une certaine compétitive des armateurs

²² Legande G ,op.cit , 124

²³ Accords entre armateurs qui ont trait au partage du trafic maritime et l'établissement des taux de frets communs

²⁴ Armateurs exploitants des lignes de TM en dehors des différentes formes d'ententes (pools, conférences,.....)

²⁵ Les activités de transitaire, de stockage, des services de transport terrestre,.....

²⁶ L'économie de réseaux est réalisée par la diversification des itinéraires, ou un réseau moins rentable est compensé par un autre rentable.

Tableau n° 4: principaux armateurs mondiaux (classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises année 2011)

Rang	Entreprise	Pays	CA (milliard de dollars) 2011
1	Maersk	Danemark	60,2
2	Méditerranéen shipping company	suisse	25
3	CMA CGM	France	14,9
4	Chine ocean shipping company	Chine	10,1
5	American presiding company	Singapour	7,9
6	Hapag-lioyd AG	Allemagne	6,1
7	Evergeen marine corporation	Taiwan	3,5

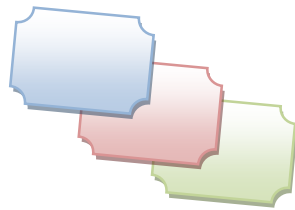
Source : conférence des nations unies sur le commerce et développement 2011

Le tableau ci-avant démontre clairement l'éruption des compagnies maritimes Européennes à la tête de la liste, Maersk la compagnie maritime de Danemark avec un chiffre d'affaire de 60,2 milliard de Dollars, elle dépasse largement celui de la Suisse et de la France qui détiennent la deuxième et troisième place comme suite. Sans doute que, Les compagnies maritimes interviennent sur les lignes dites régulières, de tramping et de navette .Cette dernière est le fait des sociétés industrielles pour leurs propres comptes. Sur les lignes de tramping ou lignes libres, les navires sont exploités par l'affrètement et utilisés généralement pour le trafic de matières premières.

Conclusion

Enfin, après avoir présenté l'état et les orientations de l'industrie maritime dans le monde, il reste un moyen le plus utilisé, en effet, dans moins d'un demi siècle le transport maritime a nettement affiché sa suprématie par rapport aux autres modes de transports et ses risques sont moindres, presque insignifiants par rapport à ces bénéfices.

En effet le transport maritime est donc un instrument privilégié des échanges internationaux il a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges, pour se faire, il a spécialisé appelé la conteneurisation, ce qu'on va découvrir dans le prochaine chapitre.



Chapitre 2

L'évolution de la conteneurisation dans
le transport maritime mondial

Chapitre 2: ——— L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Introduction:

La conteneurisation à moins d'un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille une place de choix dans les échanges maritimes internationaux, en effet 80%¹ des échanges internationaux se font par voie maritime.

Ce travail qui s'intitulait sur la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux), trouve tout naturellement son intérêt à une époque où le transport de marchandises par conteneurs est devenu banal et tout ou presque se met en boîte toutes les marchandises qui doivent voyager sur de longues distances en dehors des vrac (charbon par exemple, céréales, minerais de ferEtc.), et des liquides (hydrocarbures par exemple.) Sont chargés en conteneur.

La croissance de ces échanges a nécessité l'évolution de la conteneurisation, l'une des bases essentielles pour faciliter le commerce de marchandise. Dans ce chapitre nous allons voir les principales raisons qui ont permis l'apparition de ce mode de transport, ainsi que les paramètres généraux de la conteneurisation puis constater sa pénétration dans le transport maritime de la marchandise dans le monde.

Section : 1 la révolution conteneur

Dans cette section nous allons évoquer l'évolution technique de conteneur et la pratique actuelle de la conteneurisation.

1-1 Historique et définition

L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux, le transport maritime est donc un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.²

La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime, mais qu'est-ce en fait la conteneurisation et comment elle est née ?

¹ Bejaia ports info 2013.

² Delmas, 1 quai Colbert 76080, Le Havre Cedex, p 1.

Chapitre 2: ——— L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

La conteneurisation est l'utilisation de conteneur pour le transport maritime de marchandises, apparu dans les années 20 aux Etats-Unis dans le transport ferroviaire, la conteneurisation a gagné la France peu de temps après car les premières utilisations en maritime y ont été enregistrées en 1925. Par la suite, la conteneurisation a été utilisée par les américains pendant la deuxième guerre mondiale et la guerre de Corée.

L'exploitation commerciale de ce mode de conditionnement tel que nous le voyons ne date que de 1956 ou un entrepreneur de transport routier américain MALCOLM MAC LEAN a eu l'idée de transporter ses remorques sans leurs châssis sur un navire.

Dix ans plus tard en 1966, le FAIRLAND d'une capacité de 228 conteneurs a été le premier porte-conteneur à relier l'Amérique et l'Europe, ces deux dates symbolisent l'apparition de la conteneurisation moderne.

La conteneurisation a donc moins d'un siècle et portant son essor fait qu'elle se taille une place de choix dans les échanges maritimes internationaux .En effet ,70% des échanges internationaux se font par voie maritime en 2004, un volume de 5,1 milliards de tonnes en 2004, le conteneur représente près de 80% de ce volume soit 300 milliards de EVP.

Le transport de marchandises par conteneur est devenu banal et tout ou presque se met en boîte, toutes marchandises qui doivent voyager sur longues distances en dehors des vrac (charbon, céréales, minerais de fer) et des liquides (hydrocarbures par exemple) sont chargées en conteneur, par ailleurs, 9400000 conteneurs circulent en 2004 représentant 14300000 EVP.

Ces constats nous amènent à nous intéresser sur le conteneur et ce qu'il représente ?

Le terme de boîte utilisé quand on évoque les conteneurs amène à voire dans le conteneur que la notion matérielle de la chose, cependant le concept vise une notion matérielle mais aussi une notion juridique.

Le conteneur est complexe dans sa définition, c'est un emballage mais aussi une marchandise.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

En effet, les recherches auteur de conteneur avaient pour but de trouver la formule d'un emballage permettant d'acheminer une marchandise à travers toutes les vicissitudes du transport maritime.³

Mais, le conteneur n'est pas qu'un simple emballage comparé aux autres types d'emballages, il se distingue par sa valeur et par le fait qu'il soit réutilisable plusieurs fois, il est assimilé à une marchandise et non à un accessoire de navire.

Le conteneur est devenu l'outil roi de l'expédition maritime et de transport multimodal en générale.

1-2- les modalités d'expédition (FCL /LCL)

Il existe quatre types d'expédition:

1-2-1 FCL /FCL (FCL)

(ful container loader =conteneur complet) un chargeur et un destinataire ; l'expéditeur empote lui-même sa marchandise dans le conteneur⁴, après, il est livré directement chez le client sans être ouvert (sauf contrôle douanier). La compagnie de transport maritime peut organiser, si elle désire, la totalité du transport, y compris la terrasse, à moins que l'expéditeur n'assure lui-même cette partie.

1-2-2 LCL/LCL (LCL)

(Less than container loader =propane dans un conteneur) plusieurs chargeurs, plusieurs destinataires ; si les envois sont insuffisants pour remplir un conteneur, l'entreprise livre ses marchandises à un centre de groupage. Elles sont conteneurisées avec d'autres à destination d'un même port ou elles sont dégroupées et remises aux différents destinataires.

1-2-3 FCL/LCL

Des chargeurs et plusieurs destinataires ; plusieurs lots sont prévus pour une même destination .L'entreprise les charge, le conteneur est acheminé au port de chargement. A l'arrivée au port de déchargement, on procède au dégroupage des marchandises qui sont mises à la disposition des réceptionnaires.

³Delmas ,Idem ,p 2.

⁴ FCL ful container loaded /LCL less than container loaded.

1-2-4 LCL/FCL

Plusieurs chargeurs et un destinataire ; A l'import, l'entreprise à des livraisons d'origines diverses, plusieurs chargeur doivent livrer les marchandises au même centre de groupage afin de constituer un conteneur complet avant expédition définitive vers un seul destinataire. (**Voire annexe 01**):

1-3 les différents types de conteneur

Dans les années 50, il est distingué trois types de conteneurs :

Les conteneurs ordinaires, les conteneurs pour liquide et les conteneurs spécialisés.⁵

La généralisation du conteneur et la progression de la mondialisation ont fait apparaitre autant de types de conteneurs que l'exige la nature ou la forme de la marchandise transportée.

➤ Le conteneur de base :

Il s'agit d'un conteneur fermé muni d'une porte débrouillable à deux battants à l'extrémité et d'anneaux de saisis sages à l'intérieur (General porpose).

➤ Le conteneur pour marchandises en vrac solide (buld) :

Leur conception est similaire au conteneur pour usage général .De plus, il dispose d'ouvertures sur le toit permettant le chargement et le déchargement de grains par pompage ou par gravi

Le conteneur peut être ventilé mécaniquement, et protégé contre la mouille (ventilâtescontainer).

➤ Le conteneur réfrigéré (reefer) :

Il permet le transport de marchandises consommable sous froid, ils sont équipés d'une centrale frigorifère (électronique ou diesel) et de moyen de régulation et de contrôle de température.

➤ Le conteneur à toit ouvert (open top) :

Il peu être chargé par le haut ou conventionnellement par la porte arrière, le toit peut être recouvert par une bâche.

➤ Le conteneur demi-hauteur (4 pieds de haut) :

⁵Warot, l'avènement du container dans le trafic maritime, 1951, p 263.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Il est conçu pour les marchandises de fortes densités ; il est dépourvu de toit, deux (demi-hauteur) occupent la place d'un conteneur standard.

➤ Le conteneur de type plate-forme (flat track) :

Il est utilisé pour des colis hors –gabarit qui ne craignent pas la mouille, il peut être muni de deux parois d'extrémités rabattables pour le stockage à vide.

➤ Le conteneur citerne (tank container) :

Il a pour fonction de transporter des produits liquides gazeux (sous pression) inoffensifs ou dangereux (classe 3). Selon le produit, l'équipement sera le plus moins complet (soupape de sûreté).

➤ Le conteneur de vrac sec :

Il évite l'utilisation de secs ; ils sont munis d'opercules sur le toit pour le chargement et de trémies de vidanges, en plus des portes d'extrémités, la protection contre la condensation est renforcée par feuilles de polyéthylène.

Il existe d'autres conteneurs spécialisés dans le transport d'animaux vivants, de voitures, de tabacs,.....etc.

1-4 Les ports- conteneurs

Les effets de la conteneurisation sur la vie à bord sont sensibles, l'équipage sont moins nombreux, les escales plus courtes, s'effectuent désormais loin des centres-villes.

N'oublions pas qu'un porte-conteneur de 5 000 EVP navigue avec une quinzaine de marins à bords et remplace une dizaine de cargos classiques des années 60, qui nécessitait quelques 400 hommes d'équipage⁶.

1-4-1 Les généralités

Le porte-conteneur est un navire de ligne régulière intégrée à une chaîne de transport uni-modal dont il est le maillon maritime, il doit répondre à deux impératifs⁷:

- ✓ Une capacité en conteneur important pour satisfaire le marché et atteindre un coût le plus bas possible.

⁶ In article, le porte conteneur bouleverse le commerce mondial, le monde 22 novembre 2006, p 5.

⁷ In article, le porte conteneur bouleverse le commerce mondial, op.cit, p6.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

- ✓ Le respect impératif des horaires pour obtenir le meilleur rendement de la chaîne de transport.

Il a fallu donc construire des navires ayant une grande capacité en conteneur, une vitesse de croisière soutenue (et donc des formes à haut rendement) et ce avec une largeur maximum imposée par canal de Panama.

1-4-2 L'évolution

Pour suivre l'évolution des porte-conteneurs on va s'appuyer sur un parcours historique qu'on va démontrer comme suit :

- 1- Première génération (1950) : Il s'agit en fait de navires classiques équipés pour recevoir des conteneurs, la capacité est faible, 300 EVP.
- 2- Deuxième génération (1960) : Ce sont des porte-conteneurs purs d'une capacité de 1000 à 2 000 EVP, qui se sont caractérisées par leur vitesse (33 nœuds) et leur consommation.
- 3- Troisième génération (1980/1990) : La capacité en conteneurs atteint 3 000 conteneurs, la vitesse est plus raisonnable (28 nœuds, environ 50 km/h) mais le prix des routes est de nouveau réduit à la baisse et de nombreux navires équipés de turbines à vapeur ont été ré-motorisés (23 nœuds).
- 4- Quatrième génération à partir de 1990) : Le gabarit Panamax est dépassé ; cela permet de construire des navires plus solides avec des capacités atteignant 5 000 EVP. Des projets allant jusqu'à 6 000 voire 8 000 conteneurs sont sur le point d'être abouti.

Ces navires peuvent atteindre 290M de long et 32M de large, et d'une capacité de 25 000EVP.

1-4-3 Les différents types de port- conteneur

Vu les différents marchandises et multitude variétés qui se font transporter dans le monde, il va devoir exister plusieurs types de porte-conteneurs pour les contenir, pour cela, on va les citer comme suit :

- 1- Le porte-conteneur cellulaire : Il dispose de cellules délimitées par des glissières qui peuvent être fixes ou démontables.
- 2- Porte-conteneur intégral : Il ne transporte que des conteneurs.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

- 3- Le semi porte-conteneur : navires conventionnel disposant d'une ou deux cales cellulaires.
- 4- Le porte-conteneur roulier : La partie arrière du navire est réservé à des entreponts rouliers l'avant à des cales cellulaires.
- 5- Le porte-conteneur vraquier : Les cales et le pont peuvent recevoir des conteneurs.
- 6- Le porte-conteneur panamax : largeur inférieur à 32,30M.
- 7- Le porte-conteneur à ciel ouvert.

1-4-4 Les dispositions générales

Pour utiliser au maximum le volume de navire, la partie centrale de la coque doit être réservée au conteneur le compartiment machine est donc situé à l'arrière. Cependant, pour les navires ayant une puissance importante (vibration), le compartiment est situé au 1/4 arrière, les châteaux est, en général, placé au dessus du compartiment machine, il peut être tout à l'avant pour mieux protéger la pontée des paquets de mer, mais cela complique la conduite, la manœuvre et agit sur le confort de l'équipage⁸.

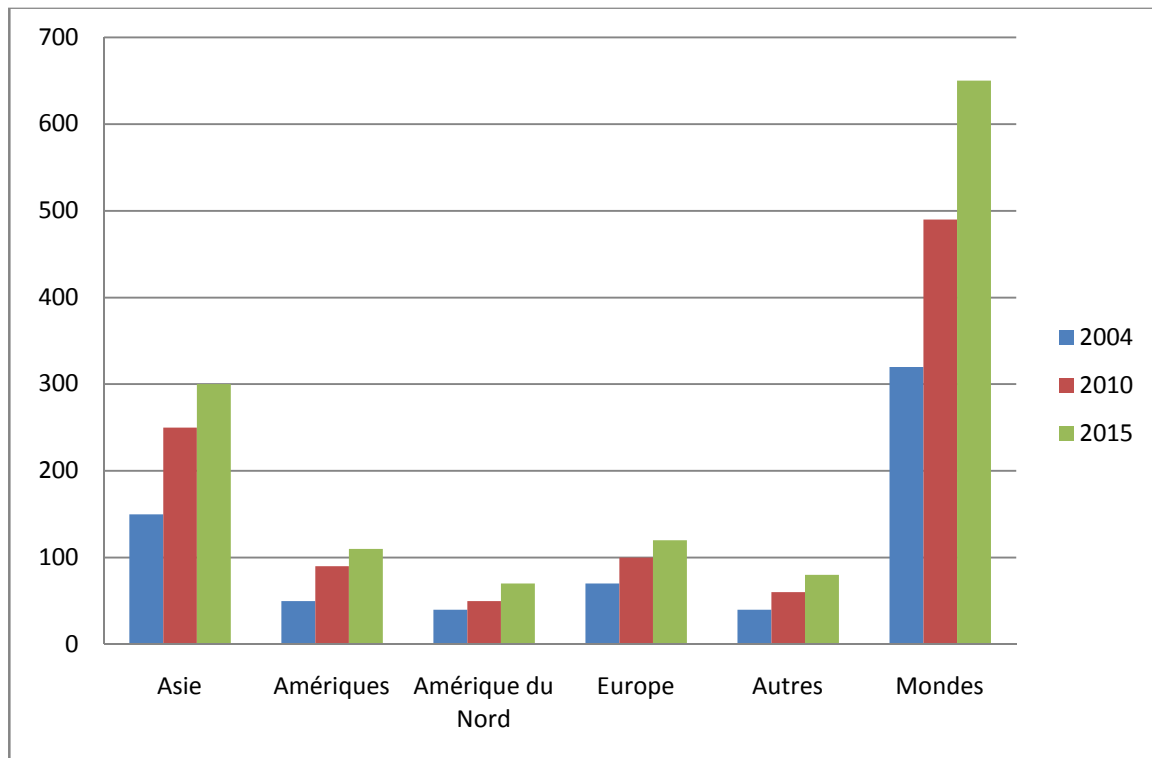
1-4-5 La construction

Le porte-conteneur est, en fait, construit en tenant compte des dimensions du conteneur et de la méthode de manutention et d'arrimage de ce dernier, la poutre maitresse est constituée d'une double coque dont la largeur intérieur permet l'insertion d'un nombre maximum de conteneur avec en minimum de jeu entre eux, l'accès par le haut doit être totalement libre en opération commerciale.

La plupart des porte-conteneurs sont dépourvus d'appareil de manutention, cependant les navires fréquentant des ports équipés en portique sont dotés de grues simples ou doubles montées sur des fûtes leur permettant de dominer la pontée, ces grues sont parfois décalées en abord, d'autre, sont équipées de portique munis d'un bras articulé.

⁸ Le transport maritime : le développement de la conteneurisation, mémoire présenté par Benoit Noël, sous la direction de Jérôme Verny, 57ème promotion 2003, p 17.

Figure n° 1 : Prédiction de la demande de porte-conteneurs par région (en millions d'EVP)



Source : Ocean Shipping Consultants limited, communiqué de presse de janvier 2005

L'introduction des mégas navires devant transporter toujours plus de conteneurs, la capacité des porte-conteneurs augmente. Ces nouveaux navires ont des cales aménagées en cellules juxtaposées ou un système de rails permet d'y glisser les conteneurs. Ils comprennent souvent des systèmes intégraux de chargement.

Tous se qu'on peut retenir, c'est que Le conteneur n'est pas un emballage perdu, comme pourraient le penser bon membre d'acteurs, mais bel et bien un engin de transport.

Il va de soi que cet équipement coûteux, à l'achat, à la location, à entretenir, doit être préservé au mieux pour l'intérêt des lignes de groupe ainsi que des clients.

Section 2: les paramètres généraux de la conteneurisation

Appris avoir parlé sur l'évolution de conteneurs nos allons suivre notre chemin et s'arrêter sur l'aspect technique et pratique de la conteneurisation.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

2-1 La standardisation de l'utilisation du conteneur

A fin de pouvoir assumer son rôle dans les transports internationaux, le conteneur doit pouvoir être transporté indifféremment par la route, par les rails ou par la mer et être identifiable à toutes les étapes de la chaîne de transport.

2-1-1 Les normes de construction

International standard organisation (ISO) a codifié la construction des containers sous les normes ISO 668 et ISO 1496

Ces normes concernent non seulement les dimensions intérieures et extérieures des conteneurs mais également les règles de construction pour garantir la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport.

A-1-Les Dimensions du Conteneur :

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde. Plusieurs dimensions sont en service, mais, certaines catégories tendent à disparaître laissant essentiellement la place au conteneur de 20 et 40 pieds dont les dimensions seront résumés dans le tableau ci après :

Tableau n° 5: dimension du conteneur

Conteneur maritime	Dimension extérieur	Dimension intérieur	Volume (M)	Charge utile
20 ' pied	20'*8 '*8	5,95*2,35*2,25(M)	31 A 32	18 T
	6,06*2,44*2,44 (M)			
40 ' pied	40'*8'*8'	2,05*2,35*2,38	62 A 64	27 T
	1,219*2,44*2,44(M)	2,05*2,35*2,38	70 A 86	
	1,219*2,44*2,59(M)			

Source : manuel du chargeur BMT : 2012-2013

L'unité de mesure de la conteneurisation est L'EVP (équivalent vingt pieds) ou en anglais TEU (twenty équivalent unité) (**voire annexe 02**);

Un conteneur de 20 ' pieds correspond à 1 EVP

Un conteneur de 40' pieds correspond à 2 EVP

D'autres normes sont également prises en compte de la charge utile pouvant être soulevée en saisissant le conteneur par les coins ISO supérieurs et de 24 tonnes pour les 20 pieds et de 26 tonnes pour les 40 pieds ,la hauteur du plancher (marche) de 160MM et l'épaisseur de 28/30MM

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

La masse brute et la tare doivent également figurer sur le conteneur.

A-2 les normes de construction

La construction des conteneurs n'est pas une tâche facile vu le respect des normes de construction, il nécessite la prise en considération des normes internationales, qui sont citées comme suit :

- Le planchéier : en bois d'une épaisseur de 28 MM, résiste au passage de chariots de plus de 5 tonnes.
- L'armature : constitué de cadre en acier de 5 mm permet de supporter le poids de 5 autres conteneurs posés par-dessus, soit une masse de plus de 125 tonnes, reposant uniquement sur les quatre coins du conteneur.
- Le toit : en acier épais de 1,5 MM doit pouvoir supporter une charge de 300 kg sur une surface de 60cm * 30 cm (soit le poids de 3 ou 4 dockers) sans subir aucune altération.
- Les pièces de coin : la particularité des conteneurs réside dans l'adoption des pièces de coins ou coins ISO .Chacun des huit coins du container est équipé d'un cube d'acier percé sur trois cotés ajusté en millimètre près et dont les dimensions et les positions sont les mêmes partout dans le monde

Avec les dimensions et les normes de construction, les numéros d'identification représentent le troisième pilier de la construction.

2-1-2 Le numéro d'identification ou ALPH CODES ISO

Le BIC a proposé dès 1969 un code d'identification international des conteneurs. Ce code a été normalisé par l'ISO sous la dénomination de ISO 6346 –conteneur pour le transport des marchandises.

- Codes d'identification et marquage des conteneurs

Exemple du code ISO : DVRU 5900203

Chaque conteneur est repéré par un numéro d'identification qui lui est propre tout au long de son existence

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Ce numéro est constitué :

- D'un code propriétaire ou opérateur de quatre lettres⁹(MCLU MAEU DVRU TRKU etc.)
- D'un numéro de série de 6 chiffres arabes.
- D'un chiffre d'autocontrôle destiné à valider l'exactitude de l'enregistrement et la transmission des données

Seuls les codes enregistrés auprès du BIC peuvent être utilisés comme marque d'identité unique des conteneurs dans tous les documents de transport international et de déclaration en douane.

Malgré les critiques sur l'incompatibilité de la dimension intérieure des conteneurs selon les normes ISO avec les charges unitaires (ex palettes) les efforts portés dans la standardisation contribuent activement dans le développement incessant de la conteneurisation, face à cet essor, les autres instruments matériels à savoir les navires et les ports ont dû s'adapter pour suivre la manutention en cours.

2-1-3 Le marquage des conteneurs

Les indications portées sur les boîtes permettent de contrôler en permanence l'identification de chaque conteneur, Des études sur le positionnement de chaque boîte par satellite.

Le conteneur est le vecteur de l'inter-modalité avec son caractère standard, il élimine les ruptures de charge et protège la marchandise, particulièrement, contre le vol.

2-2 les avantages et les limites de transport par conteneur

La conteneurisation est donc sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime, elle procure des avantages, mais aussi des inconvénients qui sont cités comme suit :

⁹ La dernière lettre est le U pour tous les conteneurs de fret.

J pour les équipements détachables de conteneurs.

Z pour les remorques ou châssis pour conteneurs.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

2-2-1 Les avantages de transport par conteneur

Les avantages de transport maritime sont plusieurs parmi au¹⁰ :

A- La rapidité

Pour le client comme pour l'armateur, les pertes de temps par rupture de change peuvent être réduites au minimum, d'autre part, il y a une simplification de formalité douanière, le conteneur constituant une unité documentaire dans ce cas, il sera rempli (empoté) sous surveillance douanier et scellé, il ne devra pas porter de traces d'effraction.

B-L'économie

Le transport de conteneur fait bon marché : l'armateur gagne du temps pour emballer (économie de matériel, gain de temps), le chargeur d'un FCL (full container load) bénéficie des tarifs avantageux comparés au chargeur d'un LCL, pour l'armateur l'économie se situe au niveau du rendement du navire, le client aura une marchandise (et donc des capitaux) immobilisée moins longtemps, l'assurance est moins chère.

C- La souplesse

La vitesse est uniforme : depuis le moment où la marchandise est empotée (chargée dans le conteneur), elle voyage jusqu'à ce qu'elle en sort d'où une souplesse de stockage. Ainsi, le conteneur peut servir de magasin.

D- La sécurité

Le conteneur va protéger la marchandise contre les intempéries, même pendant la manutention. Il diminue les vols, la détérioration et les pertes, contre l'incendie ; les cales sont, en général, protégées par un système d'extinction au CO₂ associé à une analyse de l'atmosphère, sur les nouveaux navires sous pavillon de cale, ce système est remplacé par une installation fixe à eau diffusée.

E- La stabilisé

➤ A quai

Des limites sont imposées par la manutention, exemple : un angle de gîte supérieur à 3° rend le chargement du conteneur en cellule problématique si non impossible, les cadences de chargement peuvent atteindre un EVP toutes les deux minutes par

¹⁰Benoit Noel, le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, édition 56^{ème} promotion 2003, P 24.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

portique ,il était impératif de mettre au point un système de redressement efficace et rapide ,la technique la plus récente (intering) utilise deux ballasts reliés par une traverse , un souffleur fonctionnant en permanence injecte la pression d'air nécessaire pour effectuer le transfert d'un bord à l'autre, une vanne télécommandée est placée sur la traverse, le tout est commandé par un capteur d'angle (gyroscope) et maintient la gîte en déca du degré, ce système est en outre capable de calculer la stabilité du navire en moins de 10 minute.

➤ En mer

Les navires fréquentant l'atlantique nord ou la mer de chine sont pour la plupart équipés de système stabilisateur de roulis qui permettent de garder le navire droit et ne pas réduire la vitesse dans le mauvais temps ,on trouve les systèmes de ballasts passifs ou actifs ,mais le plus efficace est le système à ailerons, ce dernier a l'inconvénient de freiner le navire et être plus coûteux à l'achat et à l'entretien ,les ailerons peuvent être rentrant ou pivotants :dans les deux cas ,ne pas oublier de les rentrer avant d'accoster , (Ils ont jusqu'à 6 m de long).

2-2-2 Les limites de transport par conteneur

En dépit des nombreux avantages rattachés à l'usage du conteneur, quelques inconvénients peuvent également être soulignés ¹¹ :

A- Consommation d'espace

Un porte-conteneur de 25000 tonnes nécessite un minimum de 12 hectares d'espace de déchargement, les aires portuaires conventionnelles manquent souvent de satisfaire adéquatement les besoins en espace des infrastructures de transbordement de conteneur, par conséquent, la montée en force du conteneur n'a pu se faire en repensent la géographie locale des ports.

B- Coûts des infrastructures

Les infrastructures de transbordement pour les autorisées portuaires et les terminaux impliqués représentent des investissements massifs. Plusieurs pays en

¹¹ Réalisé par Bernard Dreyer, technologie des transports multimodaux transmaritimes, pour le CECE TP2 2005, résumé par nous-mêmes.

Chapitre 2: ——— L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

voie de développement ne peuvent se permettre de telles infrastructures, et donc leur participation active dans le commerce international est limitée.

C- Gerbage et logistique

Au moment du chargement, l'impératif est d'assurer que les conteneurs allant être déchargés en premier ne se retrouvent pas sous la pile.

D- Gestion et logistique

La gestion en logistique du conteneur atteint un degré de complexité sophistiquée pour le monitoring des conteneurs, et des plus nécessaires, il devient important de connaître le contenu, la position précise et la destination d'un conteneur donné.

E- Commerce illicite

En vertu de son caractère confidentiel, le conteneur est un instrument fort populaire pour le trafic illicite d'armes et de stupéfiants.

2-3 Effets et implications de la conteneurisation sur les ports et le transport maritime

La manutention d'un nombre de plus en plus élevé de conteneurs, l'utilisation de navires de plus en plus larges et la circulation de millions de conteneurs ont eu de profonds effets sur l'industrie de transport maritime et portuaire, les avantages introduits par le conteneur sont nombreux, notamment, une amélioration de l'utilisation du volume d'une boîte de même dimension.

Une variété de forme de marchandises générales peut en outre être transportée par un même navire sans problème de gerbage, De la conteneurisation est également au niveau de cette industrie.

Au niveau des temps d'escales, les navires conventionnels de ligne passent environ 60% de leurs temps dans les ports, les navires porte-conteneurs ne restent que 20% à 30% de leurs temps, dans le domaine de productivité portuaire, il est estimé que le débit d'un poste à conteneur est de 07 à 08 fois celui d'un poste conventionnel.

Le ration de productivité par homme au niveau d'un système portuaire conteneurisé est de 24 fois supérieur à celui d'un système conventionnel .Sur les couts, la conteneurisation a permis une réduction importante ;au niveau des pays en développement ,le premier impératif réside dans la mobilisation de fonds importants à

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

venir, dans les terminaux appropriés dans les équipements ,dans les postes à quai et dans le savoir faire.

La conteneurisation nécessite aussi une promotion en vue de faire connaître l'ensemble de ses objectifs, ses composants et ses implications sur une chaîne et sur l'économie, en général .Par ailleurs, l'utilisation de ce mode de conditionnement ne doit pas être exclusivement réservée aux échanges extérieurs d'un pays ,son introduction aux flux intérieurs peut être un moyen de rentabilisation des capacités installées, mais aussi un moyen de promotion des exportations.

2-4 Les acteurs de la conteneurisation

Le transport maritime international a toujours vu l'intervention de plusieurs acteurs du fait de l'envergure des opérations, de l'éloignement des parties, des intérêts en jeu etc. Plusieurs contrats entourent, de ce fait, le contrat de transport : contrat de commission, contrat de transit, contrat de manutention, contrat d'assurance etc.

L'avènement de la conteneurisation et l'essor du transport multimodal ont conduit certaines professions à s'adapter. Nous allons évoquer particulièrement le transitaire .Par ailleurs, il convient de mentionner une activité qui est née avec la conteneurisation, le NVOCC.

2-4-1 Les transitaires face à la révolution du conteneur

Le transitaire est un intermédiaire du transport dont la mission consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts dans le cadre strict des instruments reçus. Il est donc un mandataire à la différence du commissionnaire de transport qui se charge de l'organisation de la totalité du transport, le transitaire assure la rupture de charge c'est-à-dire qu'il fait passer la marchandise d'un moyen de transport à un autre en représentant le mandataire sur les lieux de rupture .L'objet même de sa fonction montre que le transitaire est profondément concerné par la révolution de conteneur .

A- Les transitaires, fragilisés par le développement du transport multimodal

Comme nous le savons, le succès du conteneur réside dans l'absence de rupture de charge entre deux modes de transport, c'est-à-dire que la marchandise ne subit aucune manutention entre deux modes de transport successifs.

Ce changement a eu pour conséquence de vider le rôle du transitaire de tout son sens puisque cette absence de rupture de charge fait qu'il n'y a plus d'opérations

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

physiques à faire sur la marchandise :manutention des marchandises ,échantillonnage ,marquage ,analyse ,reconditionnement ,certification de marchandises etc.et les transits en douanes en matière de conteneur se limitent à des opérations de vérification de numéros de plombs.

Cette révolution aurait pu signer la disparition des transitaires du fait que leur rôle se situait justement aux lieux ou cette rupture de charge s'effectuait mais au lieu de se laisser mourir à petit feu, les meilleurs de la profession ont adapté leur savoir-faire à la nouvelle technique de transport multimodal.

B- Les mutations de la fonction de transitaire

Les transitaires avaient le choix entre suivre le mouvement et s'adapter ou disparaître .Leur succès résidait dans la maîtrise technique et commerciale des conteneurs.

Au lieu de traiter les marchandises donc, les transitaires traitent désormais le conteneur .Leur intérêt se situe dans la maîtrise des transports terrestres de conteneurs maritimes et la commercialisation du fret conteneurisé.

➤ La maîtrise des conteneurs maritimes

Cette étape concerne le pré et post acheminement des conteneurs qui s'effectue la plupart du temps par voie terrestre .Les transitaires ont tout intérêt à amener à leurs clients leurs propres conteneurs maritimes pour éviter que les armateurs d'avoir le monopole sur le positionnement des conteneurs.

Une véritable bataille s'exerce entre les transitaires et les armateurs ayant poussée ces derniers à se battre sur plusieurs front car la bataille du transport maritime se gagnera désormais à terre¹² par exemple pour la suppression des taxes discriminants lorsque le transitaire effectue le marchand haillage¹³ ou la mise en place de bourse de positionnement qui déduisent le mouvement à vide des conteneurs etc.¹⁴.Mais la lutte n'est pas que technique, elle est aussi commerciale.

➤ La maîtrise du fret conteneurisé

Les transitaires doivent s'imposer pour garder leur clientèle puisque certains armateurs opèrent de plus en plus directement avec les chargeurs .De ce fait, les

¹² Bernard Dreyer, la fonction de transitaire et le transport multimodal, in annales IMTM 1988.

¹³ Pré et post acheminement terrestre effectué par le transitaire pour le compte de son client chargeur.

¹⁴ Bernard Dreyer .op.cit, p 2.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

transitaires investissent dans les containers freight station (CFS) pour développer leurs activités dans les opérations de groupage et de dégroupage des marchandises en conteneurs.

Le système de groupage permet au transitaire d'acheter le fret sur les lignes régulières et de les détailler au chargeur qui n'arrive pas à remplir un conteneur complet. La collecte de ce fret de groupage a fait naître une activité nouvelle à laquelle s'est intéressé le transitaire mais aussi d'autres intervenants du transport maritime, les armateurs eux-mêmes, les chargeurs ou encore de simples entrepreneurs intéressés par le secteur porteur.

2-4-2 Les non vessel operating(owning) common carriers(NVOCC)

Les NVOCC peuvent être considérés comme une catégorie nouvelle d'intervenants dans la chaîne de transport née du développement de la conteneurisation. L'activité débarque des États-Unis dans les années 60 et l'appellation de NVOCC est donnée par le shipping acte de 1984 et consacrée par la réglementation américaine de 1990.

En quoi consiste cette activité et comment la qualifier juridiquement ?

A-L'activité de la NVOCC

L'activité de NVOCC est une activité contractuelle. La traduction française de son appellation donne une idée de sa fonction : un transporteur maritime qui n'opère pas des navires mais des marchandises. En d'autres termes, les NVOCC prennent en charge des marchandises en vue d'un transport maritime en conteneur alors qu'ils n'ont pas de navires. Ce sont des armateurs de papier.

Le NVOCC peut être issu de diverses structures¹⁵.

➤ Issu d'une structure armatoriale

Les armateurs ont créé des structures NVOCC en leur sein pour diverses raisons, afin de diversifier leurs activités face à la faiblesse de rendement issu de la gestion des navires et pour faire face à la concurrence menaçante des NVOCC, d'autres structures notamment transitaires qui ont acquis une notoriété sur le marché du groupage. Cela explique que tous les grands armateurs ont des filiales NVOCC

¹⁵ Andrée Chao, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL 1993, p 320.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

(VOTAINER) pour van Omeren. OCTOMAR pour Delmas , kerrline pour CMAACGM, trans service line pour SCAC etc.

➤ **Issu des transitaires**

Ce sont les transitaires qui sont à l'origine des NVOCC .Les services de ligne maritime sans navires sont mis en place par les gros transitaires dont l'avantage par rapport aux armateurs est la possibilité pour eux d'offrir un plus grand nombre de départs et de destinations.

➤ **Issu des gros chargeurs**

L'intérêt des chargeurs à créer des NVOCC réside dans la maîtrise du taux de fret .En effet, les chargeurs pouvant constitué seuls ou en coopérative des NVOCC agissant sur leurs lignes spécifiques.

➤ **Issu du simple entrepreneur**

Face aux succès de l'activité, plusieurs entrepreneurs ont saisi l'opportunité qu'offre ce créneau. L'existence de bon et mauvais NVOCC a engendré une réglementation d'ordre public rigoureuse pour offrir aux clients une garantie efficace de leur honorabilité et de leur solvabilité.

B- qualification juridique des NVOCC

Les activités des NVOCC sont basées sur une relation contractuelle .Le NVOCC émet des connaissements sur lesquels il figure comme transporteur apparent. La différence du transporteur maritime opérant des navires, l'activité des NVOCC s'exerce en deux temps : un contrat passé avec le transporteur effectif et un autre contrat passé avec le chargeur¹⁶.

➤ **La relation contractuelle entre le NVOCC et le transporteur**

Le NVOCC passe des accords avec les transporteurs effectifs c'est-à-dire les armateurs possédant des navires, soit ils concluent un contrat d'affrètement, soit un contrat dans le cadre de transport.

Concernant le contrat d'affrètement, il s'agit d'un affrètement partiel au voyage pour lequel l'armateur met à la disposition du NVOCC une partie du navire. Dont le cadre du transport en conteneur, ce sont les slots faisant l'objet de slots charter.

¹⁶ Andrée Chao, op.cit, p 321.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Le contrat cadre quant à lui est un contrat d'achat d'espèces. Par ces contrats, le NVOCC s'engage pour une période donnée à faire transporter par le transporteur un volume déterminé de conteneurs.

➤ La relation contractuelle entre le NVOCC et le chargeur

Les NVOCC proposent au chargeur de transporter leurs marchandises comme le ferait un transporteur effectif .Il achète un fret en gros avons –nous dit et le revend au détail, la différence fait son bénéfice¹⁷.

Comme le transporteur maritime, NVOCC prend en charge la marchandise, remet un document de transport au chargeur et livre la marchandise au destinataire .la grande différence est qu'il ne détient pas la maîtrise de l'opération de transport .C'est pour cela que le NVOCC est plutôt qualifié de transporteur contractuel.

L'étude de cette activité mérite des recherches beaucoup plus approfondies mais dans le cadre de notre travail, il s'agissait de présenter une activité qui est née avec la conteneurisation et qui s'est installée dans la pratique actuelle de la conteneurisation.

Section : 3 le transport de la marchandise par conteneur

Enfin, nous allons faire un petit tour dans le monde pour voir le poids de transport de marchandise par conteneur.

3-1 les principaux échanges mondiaux

Lanature des produits échangés évolue, la part des produits manufacturés industriels augmentée, les hommes en consomment de plus en plus.

Ils représentent trois quarts des exportations mondiales, souvent,les échanges se font entre pays riches et ils concernent les machines, les automobiles, les matériaux de transport et de bureaux, ainsi que les télécommunications ,les produits textiles prennent de l'importance ,les produits primaires (bruts) reculent ;il s'agit des produits agricoles,(blé,coton,café,cacao)les produits miniers et énergétiques (pétrole). Ils ne représentent plus qu'un quota des exportations mondiales, les échanges ont lieu

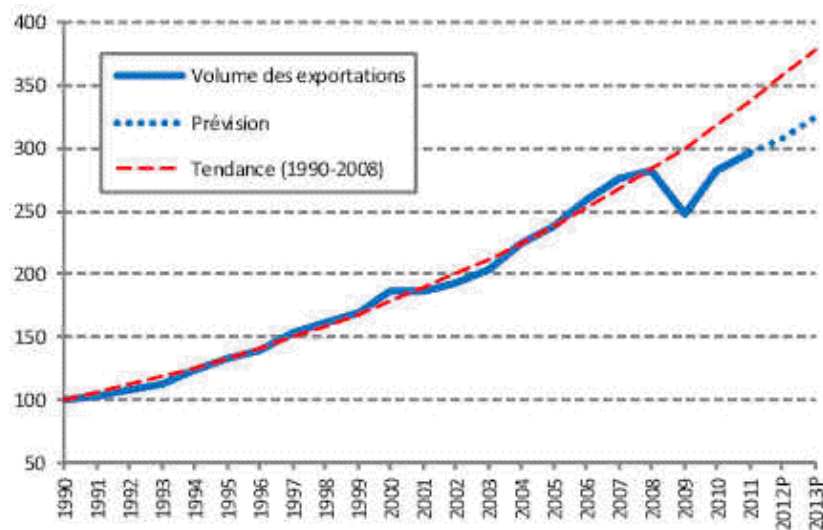
¹⁷ Andrée Chao, op.cit, p 322.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

essentiellement entre les pays du nord et non les pays du sud (pauvres) vers les pays du nord¹⁸ (Voire le graphique ci-après)

Graphe N° 2: Volume des exportations mondiales de marchandises 1990-2013 Indices, 1990 = 100

Les chiffres pour 2012 et 2013 sont des projections.



Source: Secrétariat de l'OMC.

3-2 les échanges maritimes par conteneur

Trafic conteneurisé représente près de 2/3 en valeur des échanges maritimes la hiérarchie est parfois différente de celle qui existe pour le trafic en général¹⁹. Les grands pays industriels (USA) retrouvent leur suprématie, l'Asie est une nouvelle fois placée avec le Japon et les NPI, tous deux grands fournisseurs de produits industriels élaborés, les plus grandes flottes de ports conteneurs sont celles de Panama et des États-Unis supérieures à 10 % du monde, de Taïwan et d'Allemagne, puis du Japon et du Royaume-Uni. L'ex URSS possède une flotte conséquente de 3,5 % (comme le montre le tableau suivant) :

¹⁸ Séminaire sur transport internationale flux et développement 4ème année économie internationale.

¹⁹ Séminaire sur le transport international, idem,

Tableau N° 6: les trafics conteneurisés 1991(pays supérieur à 2%)

Rang	Pays	% monde
01	Etat unis	16,9
02	JAPON	9,3
03	Singapour	6,8
04	Hong Kong	6,6
05	Taiwan	6,6
06	Royaume uni	4,4
07	Pays bas	4,1
08	Allemagne	3,8
09	Corée du sud	2,9
10	Espagne	2,3

Source : image économique du monde 1993/1994

La constatation est en partie la même pour les ports que pour les pays. Les ports asiatiques sont les plus importants .Seuls les plus importants apparaissent dans le peloton de tête.

3-3 La Croissance du trafic par conteneur

Le trafic mondial de marchandises conteneurisées a rapidement augmenté dans les années 90, passant d'après les estimations²⁰ de 83 millions d'EVP en 1990 à 198 millions d'EVP en 2006²¹, cela équivaut à une croissance moyenne de quelque 9% par an. Cette progression est étroitement liée à l'industrialisation des pays d'Asie bordant le pacifique, le trafic dans cette région augmentant de 10,8 % par an pour dépasser 97 millions d'EVP en 2000. Ainsi cette destination absorbait-elle 50% du trafic total de conteneurs en 2000, contre 21% pour l'Europe, 15% pour l'Amérique du nord et 14% pour les autres régions. Les cargaisons conteneurisées ont représenté environ 54% du trafic mondial de marchandises divers en 2000, contre 48% en 1995 et 37% en 1990, le point de saturation probable des cargaisons conteneurisées étant estimé à 65% du trafic

²⁰ Organisation de coopération et de développement économiques direction de la science, de la technologie et de l'industrie, division des transports (politique de la concurrence dans le transport maritime de lignes régulières) rapport final.

²¹ Containerisation internationale (royaume unis), annuaire et étude sur les transports maritimes, CNUCED 2000.

Chapitre 2: — L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

mondial de marchandises ,il reste énormément de places pour une croissance par substitution d'autres formes de cargaisons et pour l'augmentation du volume de biens faisant l'objet d'échanges internationaux .

3-4 Le Trafic conteneur des ports africains

Le trafic par conteneur des pays africains a augmenté dans les années 90, mais d'une façon ralentie, le tableau qui suit montre le classement des sept premiers pays africains en (EVP).

Tableau N°7: Classement du trafic des conteneurs des sept premiers ports africains (EVP)

Classement mondial 1998/99/00	Classement Africain 1998/99/00	Port	Pays	1997	1998	1999	2000
40/52/44	1/1/1	Durban	Afrique du sud	941733	1079692	969085	<u>1291100</u>
69/71/74	2/2/2	Alexandrie	Egypte	397327	515963	628724	<u>601987</u>
116/80/75	5/4/3	Damiette	Egypte	606973	309008	432329	<u>583060</u>
122/100/81	6/5/4	Port said	Egypte	415694	269915	410728	<u>527896</u>
115/91/89	3/3/5	Abidjan	Cote d'ivoire	416100	468727	463835	<u>434654</u>
109/116/95	4/6/6	Le cap	Afrique du sud	316383	329428	313766	<u>394913</u>
134/125/104	8/7/7	Casablanca	Maroc	201687	245382	280982	<u>311695</u>

Source : secrétariat de la CNUCED.

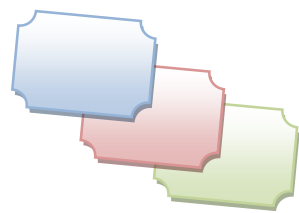
On constate que, le trafic conteneurisé est encore limité dans beaucoup des ports africains en raison de plusieurs facteurs tel que la structure du commerce, l'investissement des équipements limités, et l'insatisfaisante des tarifs qui pénalisent le trafic conteneurs ; quelque soit le niveau de développement de ses pays, le niveau mondial suit une cadence plus élevée par rapport aux pays africains.

Chapitre 2: ——— L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Conclusion :

Déjà 50 ans que le conteneur existe, le conteneur s'appuie sur les avantages qui offrent aux transports de marchandises et à sa souplesse, sa sécurité et de gain de productivité, il a su s'adapter aux échanges internationaux, il a pris de l'ampleur de gagner les premières places autant qu'un outil utilisé pour le transport maritime.

De ce fait, après avoir présenté l'aspect technique et pratique de la conteneurisation, on va passer à l'aspect juridique.



Chapitre 3

L'aspect juridique de la conteneurisation

Introduction

Le transport maritime malgré sa lenteur reste le mode le moins coûteux et le mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux comme céréales, hydrocarbures ,fruits.....etc.

Après avoir présenté l'aspect technique de la conteneurisation et son évolution, dans ce présent chapitre, nous allons voir l'aspect juridique de conteneurs, le contrat de transports maritime et les responsabilités qui découlent, l'admission des conteneurs dans les pays et bien évidemment faire un grand tour en Algérie pour présenter l'évolution de la conteneurisation algérienne.

Section : 1 l'aspect juridique et législatif de transport maritime

Les contrats et règles de transport maritime se sont mises en œuvre pour objet de nombreuses améliorations de l'accroissement de flux et de trafic maritime qui sont en évolution permanente, cette présente section nous le démontrera.

1-1 Les contrats et règles de transport maritime

Dans cette section nous allons mettre un accent sur les différents contrats de transport maritime qui sont montrés comme suit :

1-1-1 Le contrat de transport maritime

Ils s'appliquent au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire ferrant titre pour le transport de la marchandise par mer, il s'applique également au connaissement ou au document similaire émis en vertu d'une charte-partie¹. A partir du moment ou ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

¹ La charte partie : expression venant de l'époque ou le contrat appelle charte était composé de deux parties de coupable selon une trace particulière, une partie était destinée au frèteur, l'autre a l'affrèteur, il suffisait de rapprocher les deux parties pour constater la validation du contrat.
Extrait du livre de J BELLOTTI dans le transport international des marchandises CH 15.

1-1-2 Convention et accord international

Les règles de Hambourg et conventions de Bruxelles se sont mises en œuvre pour Object de nombreuses améliorations de l'accroissement de flux et de trafic maritime qui sont en évolution permanente².

➤ **Les règles de Hambourg :**

Elle a été signée le 30/03/1978 par une conférence diplomatique convoquée à Hambourg (république fédérale Allemagne) par l'assemblée générale des Nations Unies sur le transport de marchandise par voie maritime :

- ✓ Qui est fondée sur un projet établi par la Nation Unie pour le droit international (CNUDCI).
- ✓ elle établit un régime juridique qui détermine les droits et obligations des chargeurs transporteurs et destinataires liés par un contrat de transport par voie maritime.
- ✓ elles sont basées sur la responsabilité du transporteur, en cas de perte ou dommages subis à la marchandise ou un retard dans la livraison.
- ✓ elles concernent aussi la responsabilité des chargeurs pour préjudice subi par le transporteur et pour dommage subi par le navire.
- ✓ elles sont basées aussi par les obligations et responsabilités de charger certaines marchandises dangereuses.
- ✓ les règles de Hambourg portant sur plusieurs documents du transport émis par le transporteur, les connaissements et les autres documents non négociables et sur les droits et actions en vertu de la présente convention.
- ✓ la convention s'applique, quelle que soit la nationalité du navire, du chargeur, du destinataire ou toute autre personne ; ce dernier ne s'applique pas au contrat d'affrètement.
- ✓ le contrat d'affrètement y est cependant soumis à certaines règles par rapport à la relation entre le transporteur et le porteur de connaissance.
- ✓ la présente convention détermine les droits et obligations appartenant à un contrat de transport, le connaissement, qui est non émis, ce phénomène est de

² Transport international des marchandises de J. Bellotti .Ch. 15, p 215.

plus en plus important, puisque de plus en plus de marchandises sont transportées sans documents non négociables.

➤ **Convention de Bruxelles**

La première convention de Bruxelles a été née le 25/08/1924 ensuite elle a été modifiée par le protocole de 23/02/1968 elle est intitulé pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le contrat de transport de marchandises est constaté par un document qu'on appelle le connaissance qui régit dans la convention, elle traite les thèmes suivants ³:

- ✓ **Responsabilité** : le propriétaire du navire ou l'affrètement qui représente le transporteur a une grande responsabilité sur la marchandise dès qu'il la reçoit jusqu'au moment de la livraison au destinataire, il doit strictement garder la marchandise reçue dans les bonnes conditions, Exemple il ne doit pas mettre les produits toxiques à côté des produits alimentaires, en cas de perte ou dommage l'importateur doit lui communiquer un avis dans les trois jours de la délivrance et ce dernier est présumé être responsable.
- ✓ **obligation** : le navire doit être en état de navigation, armé et équipé, approvisionné, il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relatives à la marchandise (chargement, déchargement, la manutention,.....etc.).
- ✓ **exonération** : le transporteur donc est responsable, mais il est exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages engendrés dans les cas suivants : incendie non intentionnel, accident de mer d'un acte de dieu, de guerre, de grève et de l'insuffisance d'emballage et de toute cause qui ne provient pas de sa part.

L'émission d'un connaissance suffit pour que la convention s'applique, cependant ; le texte de la convention (convention de Bruxelles 1924, article 16) assimile au connaissance tout document identique formant titre pour le transport de marchandise par mer, elle s'applique aussi en cas d'émission d'un titre similaire au connaissance, lorsqu'un connaissance a été émis dans un état contractant elle s'applique de plein droit même si le port de chargement ou de déchargement ne relevant pas de l'état contractant.

³ Article 04,05 et 16, convention de Bruxelles de 1924.

En revanche, lorsque le pays de destination de connaissance n'est pas parti, la convention ne rentre pas en application.

Dans le cadre d'affrètement, la convention ne prévoit pas de disposition relative au transport maritime, lorsque des connaissances accompagnent une charte-partie, le transport est soumis au terme de la convention (article 05) une disposition de la présente convention ne s'applique à la charte-partie.

La convention devait pouvoir s'appliquer en toutes circonstances, elle n'exige pas que le transport ayant un caractère international.

Les documents de transport maritime sont divers, aussi très important parmi eux le connaissance (bill of lading), très complexe dans sa constitution c'est pour cela on a jugé important de proposer ces titres suivants :

Chaque expéditeur doit faire l'objet d'un connaissance.

1-2 Le connaissance

1-2-1 Définition

Le connaissance ou Bill of lading en anglais est un document émis par le transporteur maritime, le plus souvent par le capitaine ou sous sa responsabilité, le connaissance constate la prise en charge de la marchandise par le transporteur en même temps qu'il constitue un titre représentatif de la marchandise : seul le détenteur d'un exemplaire du connaissance est normalement en mesure de se faire délivrer les marchandises à leur arrivée à destination⁴.

Néanmoins, ce n'est pas le connaissance qui fait le contrat de transport, le contrat de Transport maritime existe par lui-même et donc indépendamment de l'écrit qui le matérialise.

Pas plus que la loi française et la convention de Bruxelles de 1924, dont l'objet est pourtant « l'unification de certaines règles en matière de connaissance » ne définit le connaissance. En revanche les Règles de Hambourg précisent : Le terme « connaissance » désigne un document faisant preuve du contrat de transport et

⁴ Mémoire ,la signature du connaissance ,université de droit ,d'économie et des science ,d'Aix-Marseille iii ,master ii (D .E.S.S.) de droit maritime et des transports promotion 2006 ,sous la direction de maître Christian scapel par Michel Albert .

constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer la marchandise contre remise de ce document ; Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur « Convention de Hambourg, 31 mars 1978, art. 1.7. ».

1-2-2 Les différentes fonctions du connaissement

Le connaissement maritime (bill of lading) remplit en lui même au moins six fonctions qui sont présentées comme suit :

- ✓ Il est un titre représentatif des marchandises qu'il énumère ;
- ✓ Il constitue une preuve de l'existence du contrat de transport ;
- ✓ Il prouve la prise en charge de la marchandise par le transporteur ;
- ✓ Il permet à son détenteur de prendre la livraison à destination ;
- ✓ Il est négociable, il facilite la vente de la marchandise par fois avant même son arrivée ;
- ✓ Il est un incomparable instrument du crédit documentaire entre expéditeur (Exportateurs) et destinataire (importateur). Cependant trois fonctions principales méritent que l'on s'y attarde ; La doctrine assigne les plus souvent trois fonctions au connaissement : Il représente la marchandise, prouve sa réception, et atteste de l'existence du contrat de transport.

➤ Reçu de la marchandise

Le connaissement est tout d'abord un reçu de la marchandise.

Historiquement, c'est la Première fonction du connaissement consacrée, d'ailleurs, par la loi française: « ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites » et l'ordonnance de la marine de Colbert 1681 est aussi reconnue par la jurisprudence.

En pratique, le connaissement peut attester soit que la marchandise a été effectivement chargée à bord (il s'agit alors d'un connaissement « embarqué », « à bord » ou « shipped on board »), soit qu'elle a été prise en charge par le transporteur pour être embarquée (il s'agit alors d'un connaissement « reçu pour embarquement », « reçu pour être chargé » ou « received for shipment »).

Seul le connaissement embarqué fait légalement foi de la mise à bord des marchandises. Le connaissement « reçu pour embarquement » indique que la marchandise a été effectivement prise en charge par le transporteur et se trouve sous sa responsabilité, mais il n'atteste pas qu'elle se trouve à bord du navire désigné sur le connaissement : Si, pour des raisons liées au crédit documentaire, par exemple, le chargeur veut avoir la preuve que les marchandises sont bien à bord, il faudra compléter le connaissement par une annotation spéciale sur le document, précisant la date de mise à bord des marchandises.

➤ **Titre représentatif de la marchandise**

Par la suite le connaissement constitue un titre représentatif des marchandises qui y sont mentionnées⁵. Cette fonction historique a été rendue nécessaire par le développement du commerce Maritime au siècle dernier et l'avènement des marchés boursiers. L'accélération des échanges entre partenaires commerciaux se heurtait, en effet, à la relative lenteur des transports maritimes : il fallait trouver un moyen de vendre les marchandises en cours de transport sans attendre leur arrivée au port de destination.

Les praticiens ont alors imaginé de transférer à l'acheteur des droits attachés aux marchandises et, notamment, le droit d'en prendre livraison au port d'arrivée, en endossant tout simplement le connaissement au profit de cet acheteur.

Ainsi est né le connaissement négociable, fondé sur le principe suivant lequel la transmission du document à l'acquéreur entraîne la transmission de tous les droits sur la marchandise. Puisque la transmission du connaissement par endossement entraîne la transmission des droits sur la marchandise, c'est donc la que ce connaissement « représente » la marchandise, c'est-à-dire qu'il a la même valeur que la marchandise elle-même. Cette fonction de « représentation » du connaissement, si particulière au droit maritime, repose sur la nature des engagements pris par le transporteur : en émettant un connaissement, le transporteur maritime reconnaît que la marchandise est chargée à bord de son navire et se porte garant de sa livraison au porteur du connaissement original, à destination. Dès lors, la détention de cet original du

⁵ La livraison de marchandises dont le contrat de transport maritime (en droit algérienne et endroit français), mémoire pour l'obtention du D .E.S.S en droit des transports maritime, aérien et terrestre présenté par Lekhmissi Mammeri direction de recherche monsieur Scapel université d' Aix-Marseille P 8.

connaissance devient l'équivalent de la détention de la marchandise elle-même : le connaissance devient un titre qui représente la même valeur que la marchandise qui y est décrite.

Ce caractère de titre représentatif de la marchandise est régulièrement reconnu par les Tribunaux ; La transmission du connaissance transfère, par conséquent, la possession de la marchandise qu'il représente. Cette importance du connaissance explique l'intérêt capital pour le transporteur maritime de ne pas livrer la marchandise à destination sans exiger la remise du connaissance original.

➤ **Preuve du contrat de transport**

Même si le connaissance ne « fait » pas le contrat de transport, il constitue néanmoins un document qui constate ce contrat de transport et détermine les obligations respectives de chacune des parties, précisant en outre que les énonciations qu'il comporte l'emportent sur toute autre preuve existantes.

A cet effet, il se présente sous la forme d'un imprimé comportant les inscriptions propres à identifier les parties, la marchandise à transporter, les éléments du voyage à réaliser et le fret à payer. Il contient, en général, au verso du document les conditions de transport imprimées de l'armateur et, au recto, les indications particulières relatives à l'expédition concernée.

1-2-3 Le nombre d'exemplaires délivrés

Alors que la Convention de Bruxelles est muette sur la question, l'article 37 du décret No 66-1078 du 31 décembre 1966 prévoit que chaque connaissance est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine.

En fait, le connaissance est généralement établi en quatre exemplaires (dans certains pays, les règlements douaniers à l'importation obligent les transporteurs à émettre jusqu'à huit ou dix exemplaires originaux) : un pour le capitaine (connaissance chef), un pour l'armateur, un pour le chargeur et un pour le réceptionnaire. Le nombre des originaux émis est mentionné sur chaque exemplaire (D. no 69-679, 19 juin 1969, art. 31).

L'article 15 de la Convention de Hambourg précise seulement que le connaissance doit mentionner le nombre d'exemplaires originaux.

Bien entendu, à destination, la production par le destinataire d'un seul exemplaire original suffit pour obtenir livraison de la marchandise. « L'accomplissement » du connaissement annule les autres originaux.

➤ **Les connaissements originaux**

Ils sont négociables et sont transférables par voie d'endossement ; ils sont destinés à la banque s'il s'agit d'une lettre de crédit sinon ils sont destinés au réceptionnaire de la marchandise ; on les reconnaît grâce à la mention « original » qui figure sur le connaissement, pour faire la différence entre le connaissement maître qui est délivré au commandant du navire lors de la réception de la marchandise on doit se référer aux mentions qui sont B/L 1st qui le connaissement maître ; 2nd ; 3rd, ou bien : 1/3, 2/3, 1/3.

➤ **Les copy**

Elles sont non négociables, ces copies interviennent pour compléter les dossiers de formalités douanières.

➤ **Contenu du connaissement**

Les informations concernant le connaissement sont énumérées comme suit :

- ✓ Nom du chargeur (shipper) ;
- ✓ Nom du consigneur de la marchandise (consignée) ;
- ✓ Adresse du réceptionnaire (notify adress) cette mention vient suppléer le plus souvent le destinataire réel ;
- ✓ Le nom du navire (vessel name) ;
- ✓ Le numéro de voyage pour les lignes régulières ;
- ✓ Port de chargement et de déchargement (loading port and discharge port) ;
- ✓ Nombre de colis, tonnages, valeurs, poids de la marchandise ;
- ✓ La nature de la marchandise ;
- ✓ Montant du fret : il est en général assorti des conditions de transport Liners termes (Quai) À quai, bord à bord) ou du terme fio's (free in out of ship) ;
- ✓ Numéro du connaissement (bill of lading) ;
- ✓ Le nombre de connaissement établi.

1-3 Les auxiliaires de transport maritime

L'auxiliaire chargé des fonctions matérielles de chargement et de déchargement de marchandises, est un entrepreneur de manutention.

L'auxiliaire qui assume les fonctions juridiques et acconier.

1-3-1 L'entrepreneur de manutention

Celui- est chargé :

- ✓ De toutes les opérations de chargement et de déchargement des marchandises.
- ✓ De toutes les opérations de manutention en vue de stockage sous hangar et sur terre pleine avant le chargement et après le déchargement

1-3-2 L'acconier

Il est chargé des opérations juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de livraison suivant :

- ✓ réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer.
- ✓ garder la marchandise jusqu'à leur embarquement.
- ✓ réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à débarquer.
- ✓ garder la marchandise jusqu'à leur remise au destinataire.
- ✓ sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur.
- ✓ prendre les réserves contre le transporteur si le mauvais état de la marchandise débarquée l'exige.

1-3-3 le consignataire

Il existe deux types de consignataire :

- ✓ Le consignataire du navire

Il représente le transporteur il effectue les opérations que le commandant de navire n'accomplit pas lui-même

Le consignataire est donc l'auxiliaire qui assure la réception, l'embarquement ; le débarquement des marchandises, leur livraison au destinataire et les encaissements y afférents.

- ✓ Le consignataire de la cargaison

Celui-ci représente le destinataire et effectue les opérations que le commandant n'effectue pas lui-même. Il est donc un auxiliaire qui assure la prise en charge de la marchandise et paie le fret restant éventuellement.

1-4 La nature juridique et le régime douanier du conteneur

Dans les transactions commerciales, il y a un aspect juridique qui leur permet de protéger leur droit.

1-4-1 Nature juridique du conteneur

C'est l'ensemble des lois qui détermine la nature du conteneur

➤ conteneur en tant qu'emballage

La conteneurisation soulève une question importante quant à sa nature juridique. En effet, on se demande si le conteneur est (un emballage ou un moyen de transport). En droit régissant les transports maritimes, les conteneurs doivent être considérés selon qu'ils sont vides ou pleins, soit comme des marchandises ordinaires, soit comme des simples emballages d'un type particulier contenant les marchandises.

La jurisprudence française stipule que : (Les conteneurs ne constituent pas l'emballage destiné à protéger les pièces transportées et à en faciliter la manutention)

Le conteneur doit être considéré comme l'emballage de la marchandise.

➤ solution douanière

En matière douanière, la jurisprudence a estimé que les conteneurs ne doivent être considérés ni comme des marchandises ni comme des emballages, mais comme des matériaux de transport. En outre, la convention douanière relative au conteneur signée à Genève le 18 mai 1956 définit le conteneur comme un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue).

Cette solution particulière s'explique par le fait que seuls peuvent être qualifiés (emballage) au regard de la législation douanière, les moyens de protection de la marchandise non susceptibles d'être réutilisés.

En revanche, l'assimilation à un engin de transport permet au conteneur d'être accepté comme ces engins en admission temporaire c'est-à-dire de droit.

En définitif, il apparaît que cette assimilation douanière ne doit pas être étendue au droit de transport.

1-4-2 Régime douanier du conteneur

La convention douanière relative aux conteneurs signée à Genève le 18 mai 1956 a été ratifiée par l'Algérie le 14 décembre 1987.

Aux termes de cette convention, les conteneurs importés pleins pour être réexportés vides ou importés vides pour être réexportés pleins, sont admis temporairement en franchise des droits et taxes à l'importation sans prohibition ,ni restriction d'importation ,les conteneurs ainsi admis doivent être réexportés dans un délais de trois mois.

Les conteneurs bénéficient donc de l'admission temporaire en suspension de droits et taxes et en dépend de toute formalité du contrat de commerce extérieur.

Les conteneurs sont suivant la procédure simplifiée prévue en matière d'admission temporaire des emballages, dite procédure du compte ouvert.

A- Formalité à accomplir à l'entrée

Les conteneurs bénéficient de l'admission temporaire et cela se présente en quatre phases, demande, autorisation, compte ouverts et déclaration.

➤ Demande

Le demandeur du régime de l'admission temporaire de conteneur doit dépasser au préalable une demande écrite en double exemplaire auprès du receveur des douanes du bureau d'importation

La demande doit comporter les éléments suivants :

- ✓ L'espèce des marchandises à importer dans les conteneurs ou à exporter selon le cas
- ✓ La fréquence des opérations envisagées
- ✓ La nature juridique du contrat de location inclus dans la valeur, facture, etc.

➤ Autorisation

Au vue de cette demande, le receveur des douanes ou l'inspecteur principal aux sections, lorsqu'il s'agit d'un grand bureau, décide de l'opportunité de l'octroi de ce régime suivant l'importance des opérations envisagées.

Lorsque l'autorisation de bénéficier du régime est accordée, le receveur des douanes ou l'inspecteur principal aux sections communique au demandeur un numéro de compte ouvert

Le demandeur devra alors souscrire une soumission générale par la quelle il s'engage à procéder à la réexportation des conteneurs, dans un délai maximum de trois mois après leur entrée.

La soumission n'est pas cautionnée, néanmoins elle doit être signée par un responsable de l'entreprise importatrice habilité à engager financièrement ce dernier.

➤ **Les comptes ouverts**

Les comptes ouverts doivent être tenus suivant le modèle prévu à cet effet et établir sur des registres comme suit :

- ✓ La partie gauche est réservée à la prise en charge
- ✓ La partie droite au décharge les comptes est tenue par les services des sections au bureau d'information.

➤ **Déclaration**

Les conteneurs, bénéficiant de cette procédure, sont admis automatiquement au régime de l'admission temporaire, sans donner lieu à la souscription du D18 ni d'une déclaration.

B- Enregistrement

Il existe deux types d'enregistrement :

➤ **Le conteneur importé plein**

Les conteneurs importés pleins sont inscrits séparément sur la déclaration de la mise à la consommation D3 ou sur toute déclaration concernant les marchandises contenues, déclaration de transit par exemple.

L'inspecteur principal aux sections doit porter les mentions suivantes sur les déclarations précédemment citées :

Conteneur inscrit aux prises en charge du compte ouvert NLes conteneurs seront individualisés par leur numéro, au besoin d'une liste détaillée sera jointe à l'annexe de la déclaration.

➤ **Les conteneurs importés vides**

Les conteneurs importés vides doivent faire l'objet d'une simple demande d'inscription au compte ouvert suivant un modèle prévu à cet effet.

Les services chargés du suivi du registre portent à la partie (prise en charge) du compte ouvert de l'intéressé le numéro de conteneur importés et au regard, les références de la déclaration correspondante ou l'indication (importé vide).

C- Formalités à accomplir à la sortie

Ces formalités doivent être accomplies auprès du bureau ou le compte ouvert est tenu.

Les conteneurs primitivement importés pleins et réexportés sont portés séparément sur la déclaration de sortie afférente aux marchandises qu'ils contiennent, avec indication de leurs numéros et compte ouvert sur lequel ils ont été portés à l'entrée.

✓ Suivi des comptes ouverts

Le service chargé de la tenue du compte ouvert à la partie (décharge) du compte de l'intéressé, la référence à la déclaration d'exportation correspondant ou la mention réexportée vide selon le cas.

Les comptes sont vérifiés périodiquement et les mises en demeure éventuelles de réexportation adressées aux titulaires des comptes.

✓ Régularisation des comptes ouverts

Les comptes non apurés donneront lieu, lorsque le titulaire du compte est en mise en demeure de procéder à la réexportation des conteneurs, ne C'est pas exécuté dans un délai d'un mois, après cette mise en demeure, aux suites contentieuses prévues par les textes législatifs et réglementaires en vigueur et à la liquidation d'office pour perception des droits et taxes.

✓ Contrôle de commerce extérieur et des charges

Les importations et réexportations de conteneurs, admis au bénéfice de la procédure du compte ouvert, sont dispensées de toutes formalités relatives au contrôle du commerce extérieur et des charges.

Lorsqu'ils donnent lieu à un contrat de location, les justifications éventuelles pour l'apurement des dossiers auprès des banques domiciliation du contrat seront établies par présentation d'une attestation qui sera détirée sur demande par le receveur au bureau de douane ou est tenu le compte ouvert.

✓ **Autre conteneurs**

Les conteneurs importés, aux titres occasionnels ou ceux dont les importateurs n'auraient pas sollicité ou obtenu l'autorisation de bénéfice de la procédure simplifiée du compte ouvert devront faire l'objet de souscription d'un acquit de D18 cautionné par une banque.

Malgré sa lenteur et la diversité de ses procédures le transport maritime reste toujours le moyen roi des transports internationaux.

Section : 2 le rôle des assurances dans la sureté de conteneur

Dans cette section on va essayer de déduire le rôle même des assurances et de comprendre la raison de leurs existences.

2-1 L'importance de l'assurance maritime

2-1-1 les assurances dans le transport maritime

Le contrat d'assurance s'est introduit dans le commerce maritime par la nature même des choses et par le désir que les hommes ont toujours eu à se mettre à l'abri des caprices de la fortune de mer.

Malgré le progrès technique et le développement des moyens de sécurité, la mer reste une amie cruelle et impitoyable, source de dangers et causes d'avaries.

Sous son orme authentique, le contrat d'assurance maritime est apparu dans les débuts du seizième siècle à Genève.

Le contrat de transport maritime entraîne l'obligation du transporteur maritime de prendre en charge une marchandise et sa livraison au destinataire dans de bonnes conditions et dans les délais prévus au contrat.

Depuis la loi de juillet 1995⁶, l'assurance des facultés maritimes n'est plus obligatoire en Algérie.

La police existante sur le marché algérien est identique, dans large mesure, à la police française de 1983, qui constitue une révision de la police mise en place en 1944.

2-1-2 L'assurance peut être envisagée sous deux angles complémentaires

Il existe deux aspects ils sont cités comme suit :

⁶ Présenter par Monsieur Belkacem Yanat cadre à la compagnie algérienne des assurances CAAT, l'assurance des facultés transportées par voie maritime, séminaire sur la conteneurisation 2005 port de BEJAIA

➤ **L'aspect juridique :**

L'assurance est le contrat par lequel une partie (le souscripteur) se fait promettre par une partie (l'assureur) une prestation en cas de réalisation d'un risque moyennement un prix appelée (prime) ou (cotisation).

➤ **L'aspect technique et mutualiste :**

L'assurance et l'opération par laquelle un assureur organise en mutualité une multitude d'assurés exposée à la réalisation de certains risques et indemnise ceux d'entre eux qui subissant un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées.

2-1-3 Les différents types de police d'assurance maritime

Dans le but d'adapter la couverture aux besoins de l'assurée, il est prévu quatre types de police

➤ **La police au voyage**

La police au voyage doit être interprétée largement pour englober les voyages, elle est négociée avant l'expédition de conteneur ou de la marchandise, donc comme son nom l'indique, la police au voyage couvre une expédition identifiée lors d'un voyage déterminé et expire à la fin de celui-ci.

Les renseignements relatifs à l'expédition sont connus au moment de la souscription, (nature, quantité, destination, valeur d'assurance, montant de la prime.....etc.).

➤ **La police d'abonnement :**

Cette formule s'adresse aux importateurs et exportateurs qui ont un besoin fréquent de l'assurance. Elle leur offre une garantie automatique pour toutes les marchandises ou conteneurs répondants à la définition arrêtée d'un commun accord lors de la souscription du contrat .La police d'abonnement dispense l'assuré de négocier l'assurance avant chaque voyage, il lui suffit de déclarer à l'assureur l'expédition en question et ce dans un délai de huit jours à partir du moment de la conclusion de contrat.

➤ **La police à alimenter**

A l'inverse de la police d'abonnement qui a un caractère général, la police à alimenter est souscrite pour un marché déterminé .Le montant de chaque expédition

vient en déduction du capital assuré au fur et à mesure des expéditions jusqu'à épuisement du marché.

➤ **La police de tiers chargeur**

Cette police est destinée à l'usage des compagnies de navigation, qui sont appelées à assurer les marchandises durant La transport pour le compte de leurs clients. Une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique, le souscripteur est tenu de déclarer l'expédition avant le commencement des risques .Cette déclaration s'opère au moyen d'un avis d'aliment qui reprend l'identité du client et les biens à assurer ainsi que le voyage à effectuer.

2-1-4 Les documents de l'assurance maritime

Généralement dans l'assurance maritime de marchandises, il existe trois documents d'assurance différents qui sont les suivants :

➤ **Police d'assurance**

C'est le contrat d'assurance qui est appelé dans le langage des assureurs (police). Il est constitué par les conditions particulières et/ou spéciales.les conditions particulières dérogation ou complémentaire aux conditions générales pour toutes les dispositions supplétives de ces derniers.

➤ **L'avenant**

Le contrat d'assurance est un contrat à exécution successive pouvant produire ses effets sur une période relativement longue pour sa mise en œuvre et pour permettre son adaptation.

➤ **Le certificat d'assurance**

C'est le document justifiant auprès des autorités portuaires et maritimes l'existence d'un contrat d'assurance couvrant les marchandises transportées. Il comporte l'identification des parties, la nature et la consistance des marchandises, le mode de garantie ainsi que le compte de la prime. Il doit être présenté à toutes les autorités compétentes à leur demande. Il accompagne les documents d'expédition en cas d'exportation et sert de justificatif auprès de l'acheteur étranger. Il est exigé par la banque de vendeur en cas d'achat par crédit documentaire.

2-1-5 Dossier à fournir lors de toute déclaration de sinistre

Nous citerons

- ✓ La lettre de réserves
- ✓ Le P.V de contrat contradictoire
- ✓ Le rapport d'expertise
- ✓ L'original du connaissance
- ✓ La facture commerciale
- ✓ L'acte de subrogation

2-2 Les différents risques et la durée du sinistre

2-2-1 Risques exclus dans tous les cas

Conformément aux articles 102 et 103 de l'ordonnance 95/07 du 25 janvier 1995, l'assureur est affranchi de toute réclamation pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences suivantes :

- ✓ Amendes confiscation : mise sous séquestre, réquisition intérêts : contrebande, commerce prohibé ou clandestin, saisie conservatoire, saisie d'exécution ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à l'article 2 .L'assureur demeure également étranger aux préjudices résultants d'infractions, aux prescriptions sur l'importateur, le transit, le transport et la sécurité.
- ✓ Faits ou fautes de l'assureur, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs propres représentants ou ayant droit, insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages.
- ✓ Retard dans la livraison des biens assurés, différence de coûts frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ,de séjour ou tous les autres frais sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2, préjudices résultants de tout obstacle apporté à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou ses représentants ou ayants droits, les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur , de radiation de la radioactivité ,ainsi que les effets de radiation provoquées par l'accélération artificielle des particules.

2-2-2 Risques exclus a moins stipulation contraire

Sauf convention et prime spéciale, l'assureur est également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences :

- ✓ Guerre civile ou étrangère, mines et tout engin de guerre ou acte de sabotage.

- ✓ Terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.
- ✓ Piraterie, capture, prise ou détention par tout gouvernement ou autorité quelconque. Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer.
- ✓ Emeutes, mouvements populaires, grève.
- ✓ Risque de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.
- ✓ Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.
- ✓ Violation de blocus.
- ✓ Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection, influence de la température, piquage des liquides en fut et en citernes sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police d'assurance sont également exclus à moins de stipulation contraire et primes spéciales.
- ✓ Les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayées, métaux précieux, perles et pierres précieuses, bijoux, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés.
- ✓ Les colis postaux, même avec valeur déclarée.

2-2-3 Les risques couverts

Les risques sont tous rentrants dans l'étendu du mode d'assurance choisi, tout risque ou FAP-SAUF, bien sûr qui ne rentrent pas dans les risques exclus.

2-2-4 Durée des risques

Les risques de l'assureur commencent au moment où les assurances facultés, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droits au lieu du destinataire du dit voyage⁷.

Toute fois, lorsque les facultés assurées arrivent au lieu de destination du dit voyage mais n'entrent pas dans les magasins du destinataire, parce qu'elles sont

⁷ Chambre arbitrale maritime de PARIS – sentence 1077 du 18 novembre 2002, novembre 2003 n° 642.

entreposées dans les entrepôts publics ou privés, magasins sous douanes ou à quai, la garantie de l'assureur prend fin automatiquement à l'expiration des délais suivants :

- ✓ un mois à compter du moment où les facultés auront été déchargées du navire transporteur ou entre engins de transport lorsque le lieu de destination finale est un port.
 - ✓ quinze (15) jours lorsque le lieu de destination finale est un point de l'intérieur
- D'un accord commun, les parties peuvent convenir de la prolongation de ces délais.

Enfin, pour sortir du contexte assuranciel on a posé la question suivante : quelle est l'effet de la conteneurisation sur la prime d'assurance ?

2-3 L'effet de la conteneurisation sur la prime d'assurance

Les assurances accordent généralement des rabais lorsque les marchandises par voie de conteneurs ces rabais consacrent la contribution des assureurs maritimes à la prévention des avaries, 70% des avaries qui surviennent sont des avaries que l'on peut éviter en utilisation du conteneur, ainsi, la généralisation de l'utilisation du conteneur, ne pourrait que réduire les risques d'avaries et par conséquent réduire les taux d'assurance.

2-3-1 Types de garanties offertes

Il existe deux garanties :

- ✓ La garantie tous risque
Qui couvre tous les événements susceptibles de survenir sauf ce qui est exclus expressément dans les conditions générales.
- ✓ la garantie FAP SAUF
Qui couvre uniquement les événements majeurs, telle l'avarie commune, l'incendie,.....etc.

2-3-2 Types de couvertures

Les marchandises maritimes peuvent être couvertes suivant quatre formules qu'on déjà cités précédemment :

- ✓ par police au voyage
- ✓ par police d'abonnement
- ✓ par police à éteindre par la police dite tiers chargeur

2-3-3 Types d'avaries pouvant toucher les marchandises maritimes

Il existe deux types d'avaries :

✓ **Les avaries particulières**

Sont des avaries causées involontairement aux facultés et elles sont généralement réglées par les assureurs sur la base d'un rapport établi par un expert maritime agréé.

✓ **Les avaries communes**

Se sont des avaries extraordinaires causées volontairement par le capitaine suite à un péril certain et immédiat, pouvant toucher ou bien les marchandises ou le navire. On appelle les experts chargés de déterminer les taux de contribution « expert dispatcher ».

2-3-4 Natures des dommages que peut causer un transporteur

On distingue plusieurs parmi eux :

- ✓ Les pertes totales ou partielles de la marchandise
- ✓ Avarié de la marchandise
- ✓ Le retard dans la livraison de la marchandise

2-3-5 Saisie des navires

Le but de saisie de marchandises est mettre en place des cautions bancaires destinées à la couverture des dommages, cas de condamnation du transporteur.

Ces actions, sont généralement mises en place par les clubs de protection.

2-3-6 impact des saisies des navires sur les ports

L'une des fonctions principales du port maritime est d'assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité, l'accueille ainsi que le séjour des navires.

Néanmoins cette fonction fait face à l'immobilisation des navires et subit les contraintes suivantes :

- ✓ atteindre le bon fonctionnement du service public portuaire.
- ✓ conséquence pécuniaire.
- ✓ conséquence liée à la sécurité des ports.
- ✓ abandon des navires qui provoquent des asphyxies portuaires.

La convention sur les saisies du navire de 1952 a été révisée en 1999, compte tenu des progrès réalisés par l'industrie maritime.

Pour fertiliser les échanges de commerce international, et réduire à néant les conflits entre l'expéditeur de la marchandise ainsi que l'acheteur de cette dernière, on a eu recours aux incoterms qu'on a présentés comme suit :

2-4 Le rôle des incoterms dans le transport maritime

Vendre, ce n'est rien, après, il faut livrer ?, La logistique internationale est parfois complexe, dans le domaine du transport international, tout ne se passe pas toujours comme prévu.

Les réglementations de lutte contre le terrorisme ne contribuent pas à fluidifier la chaîne logistique.

Les règles de droit maritime peuvent réserver des surprises, dans certains pays, les pratiques douanières sont parfois surprenantes, faut-il mieux adapter ses obligations commerciales à sa logistique ou aménager sa logistique en fonction des termes des contrats commerciaux négociés⁸ ?

- rédigé pour la première fois en 1936 par la chambre de commerce internationale (CCI)
- règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux
- les incoterms homogénéisent le vocabulaire dans les échanges et ainsi permettent d'éviter les litiges entre le vendeur et l'acheteur.
- selon le choix de l'incoterm, on peut savoir qui fait quoi dans les transports de marchandises, qui paie le transport, qui assure la marchandise et à partir de quel point géographique.
- En un mot, réduire la part d'incertitude pouvant nuire au bon achèvement de l'opération de commerce international.
- la dernière révision des incoterms date de la fin 2009

On distingue plusieurs groupes d'incoterms⁹ :

A- les incoterms de vente au départ

B- Les incoterms de vente à l'arrivée

Leur fonction principale se limite sur :

⁸ TOUARIA, opération du commerce international, instrumentes et technique de paiement, cours du master 1 université Abderrahmane mira Bejaia, année ,2011 .

⁹ Tighilt fodil, école la performance et le perfectionnement au service des professionnels, formation sur les incoterms .Bejaia méditerranéen terminal (BMT SPA) 2010.

- La livraison : ou –comment –quand ?
- Les transferts des risques
- La répartition des frais
- La charge de formalité en douane, l'émission des documents etc.....

En fin, il faut signaler que tous ces intervenants prés-cités sont certainement liés entre eux, en effet, chacun doit nécessairement accomplir les obligations qui lui sont confiées afin que la marchandise transportée arrive en bon état au point final.

Section : 3 la conteneurisation en Algérie

Récemment intégré dans le transport maritime en Algérie ,la conteneurisation est vue comme l'une des raisons de l'ascension des ports algériennes ,l'évolution de système portuaire national après 1999 a voulu que de fait les entreprises portuaires assurent les activités commerciales et les missions de services publics malgré l'amendement du code maritime et du décret exécutif, Dans cette dernière section nous allons voir l'apparition du conteneur en Algérie et les échangés conteneurisés .

3-1 Généralité sur le transport maritime Algérien

3-1-1 Présentation

Le système portuaire Algérien mis en place compte 10 ports (Alger, Oran, Annaba, Ghazaouet, Bejaia, Mostaganem, Djendjen, Tenes, Skikda, Arzew), le système mis en place est en phase de restriction repose à ce jour sur dix entreprises portuaires ayant le statut d'entreprise public économique (EPE) érigées sous la forme de sociétés par action détenues par le holding publique service .

Ce système est caractérisé par une concentration au sein d'une seul entité de gestion des missions de service public et sécurité ,gestion du domaine public portuaire ,coordination et développements des principales activités portuaires commerciales de manutention ,aconnage ,pilotage ,lamanage et de remorquage .

3-1-2 Le système portuaire algérien

Depuis l'Indépendance, le système portuaire algérien a connu dans son évolution plusieurs modes d'organisations et d'administration de son activité¹⁰.

¹⁰ CMA (code maritime Algérienne) J.M. Benammar (technique du commerce international) ,1995

A- Premières réforme période 1962- 1971 : le port autonome

Parmi les avantages de cette période nous citerons :

- ✓ A leur création, ces entités disposaient de prérogatives très larges dans le domaine de l'exploitation, travaux publics, sécurité de la navigation.

Parmi les Inconvénients de cette période nous citerons :

- ✓ Les ports n'avaient pas l'autonomie financière et étaient tenus à une comptabilité administrative.

B- Deuxième réforme période 1971-1982 : création de l'office national des ports (OMP)

On distingue plusieurs Avantages parmi eux :

Système similaire ayant cours dans les pays du Maghreb (Maroc et Tunisie).

L'office était investi de prérogatives de puissance publique et assurait la gestion du domaine au nom de l'état.

- ✓ harmonisation des tarifs portuaires ;
- ✓ uniformisation du cadre de gestion et d'organisation ;
- ✓ perception globale de la problématique portuaire ;
- ✓ souplesse dans la répartition des ressources ;
- ✓ utilisation des ports de manière complémentaire et concurrente ;

Ces Inconvénients sont cités comme suit :

- ✓ absence des textes législatifs et réglementaires d'exploitation portuaire et de délimitation du domaine ;
- ✓ pertes d'activités essentielles notamment les fonctions de remorquage qui sont les plus rémunératrices ;
- ✓ conflit des compétences avec le secteur des travaux publics qui est aussi chargé du développement portuaire avec les autorités en charge de police et affaiblissement de la fonction coordination et d'arbitrage des conflits entre les opérateurs et ce malgré la mise en place des comités portuaires.

C- Troisième réforme période 1982-1987 : les ports érigés en entreprises publiques économiques (EPE)

Parmi ses Avantages nous citerons :

- ✓ Regroupent l'ensemble des fonctions portuaires ;

Les Inconvénients de cette période sont comme suit :

- ✓ Absence des textes législatifs et réglementation d'exploitation portuaires

D- Quatrième réforme période 1987-1998 : mise en place de EPE

On distingue un seul Avantage :

- ✓ Introduction de la notion concurrentielle entre les ports.

Parmi ces Inconvénients nous soulignons :

- ✓ Difficulté d'appréciation de gestion, absence d'indicateurs réels de gestion, l'aspect financier n'est pas forcément l'indicateur recherché ;
- ✓ Les ports sont générateurs de ressources ;
- ✓ concentration au sein d'une entité de l'ensemble des missions de conservation et de développement du domaine ;
- ✓ répartition incohérente des ressources ;
- ✓ absence d'initiatives et promotion des investissements privés.

E- Cinquième réforme période à partir de 1998 : refonte du code maritime, création de l'autorité portuaire

Les Avantages sont comme Suits :

- ✓ Séparation entre les activités de service public et les activités purement commerciales ;
- ✓ mise en place d'un cadre juridique pour les relations entre l'état et les divers usagers portuaires y compris l'autorité elle-même ;
- ✓ perception de la problématique et affectation cohérent des ressources portuaires ;

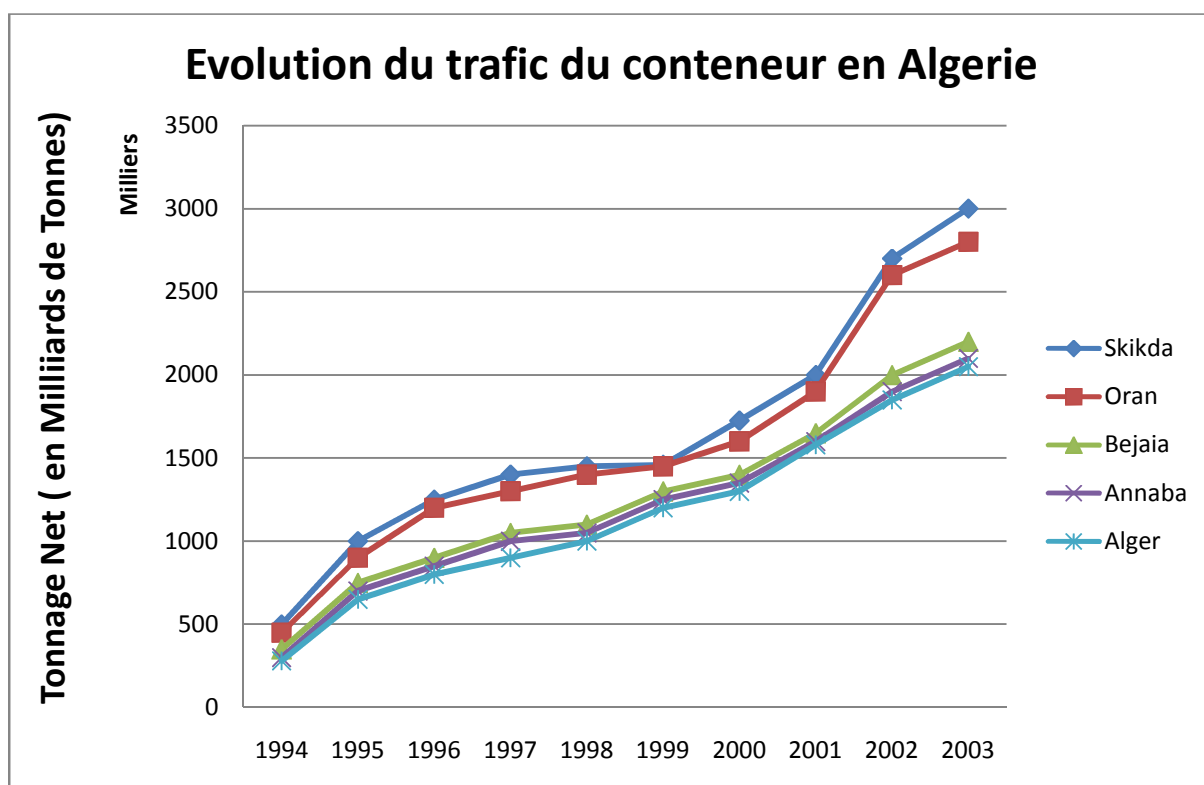
On a pu distinguer plusieurs Inconvénients qu'on va citer ci-après :

- ✓ concentration du pouvoir de décision ;
- ✓ les textes réglementaires subséquents liés à l'exploitation et la préservation du domaine ne sont pas toujours mises en place ;
- ✓ multiplicité de textes réglementaires d'ordre conjoncturelle qui risqueraient d'introduire des conflits de compétence.

3-1-3 Evolution du trafic conteneur en Algérie

Le mouvement de conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cessé d'augmenter dans ces dernières années, comme d'ailleurs dans de nombreux autres ports de la région. Ainsi, entre 1994 et 2003, le tonnage net des marchandises conteneurisées en Algérie s'est multiplié par plus de 07 le nombre de conteneur plein et environ 06 comme le montre le graphique ci-après.

Graphes N° 3: évolution de trafic conteneur en Algérie



Source : direction des ports ministre de transport années 2005

On constate qu'un nombre croissant de ports cherche à capter le plus, en offrant les meilleures conditions aux clients, conditions qui se traduisent souvent par des investissements lourds en termes d'infrastructure et superstructure.

S'il est certain qu'en Algérie le classement des principaux ports, en termes de trafic de conteneur, n'a que peu changé au cours de cette dernière décennie.

3-1-4 Le transport maritime de la marchandise en Algérie

➤ La flotte marchande

L'approche concernant l'étude des transports maritimes se fera dans un cadre spatial, donc géographique. C'est une géographie des routes maritimes et des ports, une flotte marchande peut être l'objectif d'une étude géographique, puisqu'elle participe au même titre que les flux qui l'animent, les routes qui la dirigent et les ports qui l'accueillent et la structuration de l'espace.

L'approche géographique consiste à connaître la relation de l'espace avec ses secteurs, la géographie des transports tient compte de la formation des coûts et les incidences des stratégies de développement, de ce fait, il ne s'agit pas de quantifier les flux mais plutôt de les qualifier et connaître les conséquences spatiales de telle évolution. L'objectif d'un armateur est de maîtriser l'espace dans lequel il évolue et s'il en a les moyens, il ira à la conquête d'un nouveau, dans le cas de l'Algérie, c'est un armement d'un pays en développement, donc avec une flotte modeste et une assise financière mince, aggravé ici par le fait que c'est un armement d'état et celui-ci comme tout agent économique peut se tremper.

Donc nous allons voir les moyens à mettre en œuvre pour qu'il puisse mieux maîtriser son espace et assurer sa pérennité. L'approche méthodologique adoptée consiste à connaître le comportement des acteurs (protectionnisme maritime, puissance navaleEtc.) Pour l'exploitation et la maîtrise de son espace.

➤ Les lignes régulières dans l'avant –pays Européen

Qui dit transport dit ligne de transport, dans ce paragraphe nous allons voir les principales lignes régulières qui relient notre industrie maritime.

En sortie de la méditerranée, la CNAN offre trois départs hebdomadaires depuis Marseille, la première touche Alger, la seconde Mostaganem et Oran et la troisième Skikda et Annaba. Les navires utilisés sont les rouliers : Touggourt Tbesa et Tlemcen de 3500 TPL et une capacité de 50 remorques.

- La CNAN assure également des liaisons vers l'Algérie depuis les ports italiens et espagnols, le Spezia-Alger, Barcelone –Alger et Valence-Alger Annaba avec une fréquence hebdomadaire.

- La CALTRAM (compagnie Algéro- libyenne de transport maritime) assure une liaison hebdomadaire entre Marseille Alger et Oran à l'aide de roulier Tajura avec 68 remorques .Une seconde liaison couvre les ports de valence, barcelon et Gènes et fait appel au Ghardaïa.
- La compagnie maritime française sud cargos est un acteur majeur entre les ports méditerranéens et ceux du Maghreb ,elle desserte les trois pays de cette région .sur l'Algérie ,elle repose sur plusieurs liaisons hebdomadaires par navire roulier.une ligne est assurée chaque semaine entre valence –Barcelona –Marseille Oran et Alger avec le Pétra (278 EVP),une seconde ligne relie Marseille et Alger avec Baltic ,enfin ,la troisième ligne relie Marseille, Mostaganem et Oran avec l'Aldo (247 EVP,67 remorques).

➤ **Situation portuaire actuel en Algérie**

Depuis l'indépendance ,les principales utilisations dans le secteur portuaire ont porté sur la construction et l'organisation et l'agrandissement des ports pétroliers ,ils ont reçu de lourds investissements et ont été privilégiées en ce sens .Cela a engendré un contraste au niveau de l'infrastructure entre les ports spécialisés en hydrocarbures et les ports poly fonctionnels qui n'ont pas connu de changements majeurs depuis l'ère coloniale, c'est le manque d'intérêt de la part des pouvoirs publics qui s'est traduit par un sous investissement qu'a retardé le développement des ports ,ce désintérêt et à l'encontre du secteur portuaire semble incompatible avec la politique maritime et économique suivie par l'Algérie.

L'objectif primordial d'un armement national est de contribuer à la réduction du coût de transport ,cela sous entend que les ports en tant que maillon essentiel de la chaine de transport et espace de transbordement soit équipé pour répondre aux besoins de ces deux clients que sont le navire et la marchandise .L'outil portuaire constitue une condition nécessaire à tout projet de développement d'une marine marchande ,étant donné qu'un armement modeste tel que la CNAN n'a pas la capacité d'intervenir sur les trafics tiers, par conséquent ,tout développement naval risque d'être vain sans un support portuaire adapté ,force est de constater que l'échec en la matière est patent et c'est assurément la que réside l'échec du développement de la CNAN .

➤ **Les principaux ports d'Algérie**

Le trafic conteneur en Algérie en 1999 connu une croissance rapide en nombre de boites en l'espace d'une année, les boites vides ou pleines importées ont progressé tout de même ?il reste insignifiant devant l'évolution mondial de la conteneurisation, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 8 : le trafic conteneur national des principaux ports d'Algérie

Ports	Débarquement			Embarquement		
	Plein	Vide	Tonnage	Plein	vide	Tonnage
Alger	91 058	87	915 348	3 119	68 190	18 184
Annaba	1 872	934	22 344	116	1 431	2 027
Oran	21 732	28	244 164	568	19 779	7 573
Mostaganem	2 405	24	29 303	110	1 209	980
Ghazaouat	199	-	2 956	-	61	-
Arzew	285	-	2 819	29	-	157
Bejaia	2651	08	36 295	251	2 139	2 995
Skikda	6 453	01	65 039	286	5 094	1 987
Djen-djen	566	-	3 611	286	-	2 500
total	127 221	1 082	1 321 879	4 836	97 903	36 403

Source : réalisé par nous même à partir de l'annuaire statistique des ports de commerce 1998.

Le port de Bejaia détient la septième place en ce qui concerne le trafic de conteneur qui représente 2 ,2% du trafic national insignifiant vu les moyens alloués à ce nouveau mode de conditionnement dans le trafic marchandises.

3-2Généralité sur le conteneur algérien

Dans ce passage, on va assister à la naissance même du conteneur en Algérie, et découvrir quel est le régime qu'il adopte.

3-2-1historique et régime de conteneur en Algérie

C'est en 1973 qu'apparut le conteneur en Algérie pour la première fois ou le navire CALGARY exploité par une société américaine associé SEALAND accoste au port d'Oran ayant à bord 100 conteneurs de 20 pieds.

En 1977, le conteneur a été introduit en Algérie définitivement par deux compagnies étrangères installées à savoir : la compagnie maritime belge (CMB) et la compagnie maritime Yougoslave (LOGINSPLON).

Par sa standardisation, le conteneur peut être transporté aussi bien par chemin de fer que par navire ou camion.

La convention douanière relative aux conteneurs signée à Genève le 18 mai 1956 est acceptée par l'Algérie le 14 décembre 1978, selon cette convention, les conteneurs, importés pleins pour être exportés vides et vice-versa, sont admis temporairement en franchise en droit et taxes à l'importation sans prohibition et ni restriction d'importation. Les conteneurs qui sont admis doivent être réexportés dans un délai de trois mois.

Donc, les conteneurs bénéficient d'une admission temporaire en suspension des droits et taxes et en disposent de toutes formalités du central du commerce extérieur.

Les conteneurs sont admis suivant la procédure simplifiée prévue en matière d'admission temporaire des emballages ; dite procédure de compte ouvert.

3-2-2 Cheminement d'un conteneur

- ✓ Le système utilisé pour le cheminement d'un conteneur est le système de contrôle automatique HCV comprend tous les systèmes nécessaires à une exploitation facile, fiable et rapide de l'installation.

Les principaux éléments sont les suivants :

- ✓ Un système radioscopique (vue horizontale et verticale) qui produit des images et qui comprend l'émission et la détection du rayon X. (Le système de traitement radioscopique ainsi que le scanne et la visualisation du manifeste de chargement) ;
- ✓ Un système de contrôle qui assure la coordination et la surveillance de fonctionnement de l'installation ;
- ✓ Un système de convoyage qui transporte les camions devant être inspectés depuis l'entrée jusqu'à la sortie du terminal, à travers les faisceaux de rayon X ;

- ✓ Un système de vidéo surveillance et de communication interne qui permet aux opérateurs en l'occurrence les douaniers de surveiller visuellement divers zones à l'intérieur comme à l'extérieur de l'installation et de communiquer entre eux et avec les conducteurs de véhicules ;
- ✓ Les bâtiments sont constitués d'un tunnel de scanning qui abrite les divers systèmes et permet un confinement total des radiateurs, en particulier grâce aux portes blindées.
 - ✓ Des locaux opérateurs et techniques qui abritent les systèmes électriques, électroniques et informatiques.

Permettant aux opérateurs de remplir leur fonction dans de bonnes conditions .Le principe de ce système est d'équiper d'un système radioscopique offrant à l'opérateur deux images radioscopiques de chargement vu de coté et de dessus.

- ✓ Le camion qui doit être scanné va passer à traves des faisceaux de rayon X, le véhicule est éventuellement coupé en tranches lorsqu'il passe à travers de chaque faisceaux chaque colonne de détection enregistre par tranche la quantité de rayon X qui ont traversé le véhicule.
- ✓ Le système informatique assemble l'ensemble de ces données pour reconstruire chaque image radioscopique de véhicule.

Grâce à une optimisation de toutes séquences du cycle d'acquisition de l'image radioscopique, la cadence d'inspection de système atteint 20 véhicules de 20 mètre de longe par heure, soit une inspection d'un véhicule toutes les 3 minutes.

Le conducteur arrive au poste de contrôle d'entrée ou il remet le manifeste de chargement à l'opérateur qui le scanne et saisit les informations concernant le véhicule.

Il rend ensuite les documents au conducteur avec une carte magnétique sur la quelle est noté le numéro d'inscription.

L'opérateur réceptionniste qui se situe en permanence dans la zone de chargement vérifie que la phase de chargement se déroule de façon correcte ,et en appuyant sur un bouton et le système de contrôle automatique HCV l'autorise de commencer le cycle de scanning , le conducteur introduit sa carte magnétique dans un

lecteur afin que le véhicule soit identifié et quitte la zone de chargement pour rejoindre celle de déchargement situé en aval dans le terminal ou il pourra récupérer son camion enfin de scanning .

Pendant le scanning, le conducteur se rend à pied de l'entrée à la sortie du tunnel de scanning par un passage extérieur .L'accès du conducteur à la zone de déchargement est contrôlé .Ce dernier doit introduire sa carte magnétique dans un troisième lecteur pour pouvoir pénétrer dans cette zone et récupérer son camion enfin de scanning .Il faut également signaler que la formation du personnel exploitant sur cet équipement a été assurée par le fournisseur.

Il ne faut pas aussi perdre de vue que cet investissement réalise les fonds propres de l'EPAL, par cette acquisition, l'entreprise portuaire d'Alger a l'ambition de moderniser ses installations afin que le port joue réellement son rôle, et devient une zone de transit et que tous citoyens peut dédouaner sa marchandise en un laps de temps très court.

3 2-3 L'avenirs des conteneurs en Algérie

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour ses échanges extérieurs à hauteur de 96 dépendances appelées à s'accroître à l'avenir en raison :

- ✓ Des mutations profondes intervenues dans la réglementation du commerce extérieur du pays depuis son ouverture en 1994 ;
- ✓ De l'ouverture de transport maritime au capital privé national et étranger.
- ✓ De la perspective de l'Algérie à l'OMC ;
- ✓ De la signature de l'accord d'association avec l'union européenne.

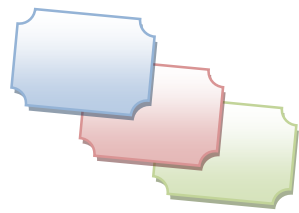
Dans ce contexte, la maîtrise de ce courant d'échanges et l'amélioration des performances de l'ensemble des maillons constituant la chaîne de distribution, des coûts et des délais.

Conclusion :

Malgré sa lenteur et la diversité de ses procédures, le transport maritime reste toujours le moyen roi des transports internationaux.

En effet, les organismes internationaux cherchent à l'échelle mondial, comme les états à l'échelle national, à optimiser l'intérêt général c'est-à-dire à assurer le bon fonctionnement de la navigation et l'exploitation des richesses de la mer, même tendance pour l'Algérie qui tend à suivre et se rapprocher de la réglementation internationale.

Pour ce dernier, le conteneur a su s'adapter aux échanges internationaux parmi eux le transport maritime et il a pris l'ampleur de gagner les premières places autant qu'outils utilisés pour ce dernier.



Chapitre 4

Gestion des conteneurs

Introduction :

Pour ne pas être marginalisée dans le circuit des grands courants de l'échange et sauvegarder sa place, L'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) a constitué un partenariat sous forme de joint-venture avec une Société Singapourienne (PORTEK), pour l'organisation et l'exploitation d'un terminal polyvalent au port de Bejaia. Unique en Algérie, ce nouveau terminal permettra de créer un attrait significatif de flux de marchandises vers le port de Bejaia grâce à une fiabilité et des performances bien plus accrues.

Dans ce chapitre, nous allons exposer le contexte du partenariat EPB/PORTEK, ensuite nous allons consacrer toute une section pour comprendre le déroulement des activités au niveaux de BMT.

Section 1 : Création et présentation de l'organisme d'accueille

Le port de Bejaia change de dimension et adopte une manière d'évoluer en plus grande conformité avec les exigences de la libéralisation économique. Pour répondre aux normes techniques universelles dans le domaine portuaire, L'EPB a réalisé une joint-venture nommée BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal) comme forme de partenariat avec une Société Singapourienne (PORTEK), pour l'organisation et l'exploitation d'un Terminal polyvalent, pour le traitement des conteneurs et de céréales.

Dans cette section, nous traiterons la présentation de PORTEK, eu cadre juridique du partenariat et enfin le montage de la BMT.

1-1 Identité de PORTEK

PORTEK est une « Firme Singapourienne », c'est-à-dire un groupe de sociétés originaires du Singapour (Continent d'Asie).

PORTEK est présenté dans plusieurs continents du monde. Principalement :

- En Asie, dans les pays suivants : Singapour, Malaisie, Indonésie et la Chine ;
- En Europe, dans les pays suivants : Italie, Luxembourg et Angleterre ;
- En Afrique, uniquement en ALGERIE pour le moment ;
- EN Amérique, dans les pays suivants : Etats-Unis.

PORTEK est alors plus répandue dans les pays industrialisés dotés d'un port et des infrastructures complémentaires. Sa présence unique en Afrique, particulièrement en Algérie, sous forme de joint-venture avec L'EPB se justifie par le fait que le port de Bejaia change de dimension et a adopté une manière d'évoluer en « plus grande conformité » avec les exigences de la libéralisation économique et de l'industrie du transport maritime.

1-1-2 Activités, Missions et Qualités de PORTEK :

PORTEK participe dans toute activité qui touche aux ports, principalement dans les terminaux à conteneurs.

La mission de PORTEK consiste à s'occuper de la maintenance des terminaux à conteneurs, de leur commercialisation et de leur gestion pour offrir un maximum de services aux clients de la chaîne de transport maritime.

Les qualités de PORTEK sont :

- ✓ Connaissance du marché extérieur ;
- ✓ Technologie indiquée dans le domaine de la maîtrise des activités de conteneurs ;
- ✓ Le management adéquat dans le domaine ;
- ✓ Le savoir-faire ;
- ✓ L'expérience dans le domaine de la maintenance des équipements ;
- ✓ Le système de marketing avéré et étendu.

➤ 1-1-3 LES PARTENAIRES

Pour décrire sommairement ses partenaires, nous avons opté pour le schéma ci-après :

Schéma n° 1: les partenaires

EPB	PORTEK
❖ Le port détient 16% des parts du marché en Algérie	❖ Elle est couramment cotée à la bourse de Singapour
❖ L'EPB est un grand atout pour le développement de la région.	❖ Son chiffre d'affaire est de 45 millions USD pour l'exercice 2002-2003 ❖ PORTEK a 600 employés dans plusieurs pays du monde ❖ PORTEK est présente dans le domaine portuaire globalement ❖ Maîtrise les activités de conteneurs

EPB dispose d'un potentiel d'évolution très élevé	PORTEK s'est engagée à participer au développement des activités commerce international en investissant en Algérie
---------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

EPB et PORTEK sont parfaitement capables de réaliser ce projet.

Source: Entreprise portuaire de Bejaia,

➤ **1-2 Règlementation applicable et contrôle juridique de la BMT :**

Le législateur algérien s'intéresse à la mise en place de la loi permettant de protéger les intérêts des deux partenaires. Ainsi, à cette joint-venture sont appliqués la réglementation et le contrôle juridique.

1-2-1Règlementation applicable à la BMT :

La réglementation applicable à la BMT est la suivante :

- ❖ Ordonnance N° 96-27 du 09 Décembre 1996, modifiant et complétant l'Ordonnance N° 75-59 du 26 Septembre 1975 portant code de commerce. Cette ordonnance stipule que la BMT est inscrite au registre de commerce à la qualité de commerçant au regard des lois en vigueur. Elle est soumise à toutes les conséquences qui découlent de cette qualité ;
- ❖ Loi N° 98-05 du 25 Juin 1998, portant amendement du code maritime ;

- ❖ Décret N° 199- 200-201-201 du 18 Août 1999, portant autorités portuaires ;
- ❖ Loi domaniale N° 90-30 du 1^{er} Décembre 1990 ;
- ❖ Ordonnance N° 01-03 du 20 Août 2001 relative au développement de l'investissement ;
- ❖ Ordonnance N° 01-04 du 20 Août 2001 relative à l'organisation, la gestion et la privatisation des entreprises publiques ;
- ❖ Décret exécutif N° 283-01 du 24 Septembre 2001, portant forme particulière d'organe d'administration et de gestion des entreprises publiques économiques ;
- ❖ Lettre du Ministère des transports N° 166/M/DP du 25 Février 2004, portant accord de principe de concession partielle ;
- ❖ Statut de L'Entreprise Portuaire de Bejaia ;

1-2-2 Contrôle juridique de la BMT

Le contrôle juridique de la BMT se fait par :

- ❖ Le biais du commissaire aux apports nommés par décision du tribunal pour le volet application des apports en natures ;
- ❖ Le biais du commissaire aux comptes pour le volet numéraire ;
- ❖ Un bureau d'étude spécialisé pour le suivi des chantiers ;
- ❖ Différents compte-rendu et rapports d'étapes pour la tutelle à savoir le Ministère des transports et la société de gestion des participations de l'Etat : SGP- SOGEPORIS, portant état de réalisation des termes de la joint-venture ;
- ❖ Des audits et contrôles des instances de droit.

1-3 Montage de la BMT

Les membres partenaires apporteront chacun des avoirs pour le montage de la BMT. L'EPB préparera les quais, les rails et le revêtement des terre-pleins pour recevoir les portiques et PORTEK procurera les portiques pour la manipulation des conteneurs, adaptera des logiciels d'exploitation, le système de surveillance électronique et la réalisation du centre de formation. Pour ce faire, des apports qui ont été effectués permettant ainsi la mise en place de BMT.

1-3-1 Les apports effectués

IL existe des apports en natures et de apports en numéraires.

a- Apports en natures

Ils comprennent les apports d'investissements et les apports incorporels :

-Apports d'investissements des partenaires

Il est montré comme suit sur **le tableau ci-après** :

Tableau n° 9: apports d'investissement des partenaires

EPB	PORTEK
❖ Renforcement sous portiques	❖ Portiques de quai
❖ Renforcement des chemins de roulement	❖ Portiques sur pneus
❖ Renforcement et adaptation du terre-plein	❖ Autres équipements et pièces de rechange
❖ Bâtiment d'exploitation	❖ Tracteurs et remorques
❖ Renforcement de l'énergie	❖ Logiciel d'exploitation
❖ Equipement de manutention	❖ Equipements pédagogiques

Source : Entreprise portuaire de Bejaia

Ces différents apports sont évalués pour chacun des deux partenaires dans le contrat d'association et validés par le commissaire aux apports.

- Apports incorporels des partenaires

Les apports incorporels sont montrés comme suite sur le tableau qui suit :

Tableau n° 10 : apports incorporels des partenaires

EPB	PORTEK
Marché + concession partielle	Technologie + savoir-faire managériale+ marché extérieur

Source : Entreprise portuaire de Bejaia

b- Apports en numéraires

Les apports en numéraires sont comme suit :

Tableau n° 11 : apports en numéraires des partenaires

EPB : 1.020.000 USD soit 51%	PORTEK : 989.000 USD soit 49%
-------------------------------------	--------------------------------------

Source : Entreprise portuaire de Bejaia

Les critères de répartition des proportions de 51% et 49% de la détention du capital de la BMT découlent du code de commerce. Ce déphasage proportionnel tient du fait que la réglementation algérienne en la matière est déterminante. Aussi, ce capital est à la hauteur des apports respectifs de chacune des parties. Les apports en numéraires de L'EPB sont supérieurs à ceux de PORTEK.

➤ 1-3-2 Présentation de la BMT

Pour faire connaître la BMT à nos lecteurs, nous avons cherché la création de cette entreprise, sa localisation, ses activités et ses missions ainsi que sa structure et ses effectifs.

A- Création de la BMT

BMT (Bejaia Méditerranéen Terminal) provient de l'accord de partenariat sous forme de joint-venture entre L'EPB et une firme Singapourienne PORTEK. Elle a été créée officiellement sur un accord du gouvernement en Juillet 2004. Erigée sous forme de Société Par Actions (SPA), son capital social s'élève à cinq milliards (5.000.000.000) de dollars américains répartis à raison de 51 % pour L'EPB et 49% pour PORTEK.

B- Situation géographique de la BMT

Implantée au cœur du port de Bejaia, la situation géographique de la BMT offre des commodités exceptionnelles aux entreprises : Elle se situe à quelques minutes de l'aéroport de Bejaia ; la gare maritime est voisine de la BMT. Ce qui offre entre autres des facilités en matière de transport de marchandises de toutes natures vers d'autres destinations et des infrastructures routières reliant la ville de Bejaia à l'arrière-pays.

Sur le globe terrestre, la BMT se positionne entre 36 degrés 45 minutes 24 secondes de latitude NORD et 05 degrés 05 minutes 50 secondes de longitude est.

Tableau n° 12 : caractéristique du port de BEJAIA

Nom du quai	Bassin	Tirant d'eau maximum(m)
Nouveau quai	Arrière port	-12
Quai de la gare	Arrière port	-10,5
Quai sud ouest	Arrière port	-10,5
Quai de la casbah	Vieux port	-7,5
Port pétrolier	Avant port	-13,5

Source : revue EPB

C- Structure organisationnelle et fonctionnelle de la BMT

La structure de BMT est présentée comme suit sur cette figure :

Figure n° 2 : structure organisationnelle et fonctionnelle de la BMT



➤ **Direction générale (DG)**

A sa tête le directeur général qui gère l'entreprise, il a le pouvoir de décision, d'administrer l'entreprise, d'assigner des directives pour les différentes structures et faire entre les directions de l'entreprise (**voire annexe 03**).

➤ **Direction des ressources humaines et moyennes (DRH) :**

On distingue trois services ils sont comme **suit** :

- Service personnel :

Elle a pour mission de Mettre en œuvre des systèmes de gestion intégré à la stratégie de l'entreprise et qui traduit une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel.

Pour cela, la véritable importance de cette structure réside dans la recherche de meilleur potentiel, le conserver en lui offrant les meilleures conditions (salaire, climat de travail et environnement, formation.)

- Service des moyens généraux :

Il est Chargé des achats et de la gestion des stocks de l'entreprise.

- Service hygiène et sécurité :

Il assure la sécurité de la marchandise, du parc à conteneurs et la propreté de l'entreprise et de son environnement.

➤ **Direction des opérations (DO) :**

Elle assure la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources (humaines et matériels).

Elle prend en charge les opérations de manutentions, comme la réception des navires ports conteneurs et leurs chargement et déchargement, comme elle suit les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotages, mise a disposition des conteneurs vides, traitement des conteneurs frigorifiques.

➤ **Direction marketing (DM) :**

Elle Veille à la marque de l'entreprise en se préoccupant en permanence d'entretenir des relations avec les clients. Elle vise à faire connaître ses missions, ses programmes, ses orientations et ses performances auprès de ses clients .Elle amène son environnement externe à prendre conscience de l'importance des démarches qu'elle entreprend dans le développement et l'amélioration de la qualité des services.

La direction marketing comprend deux services :

- Service commercial

Il suit la facturation, la gestion de portefeuille client et le recouvrement des créances.

- Département informatique

Il assure le bon fonctionnement du CTMS, la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures.

➤ **Direction des finances et comptabilité (DFC)**

Elle procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise au cours de l'année .Elle est constitué de deux services :

- Service de comptabilité

Il procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat, de présentation et d'investissement.

- Service des finances

Il procède au règlement de toutes les factures d'un coté de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émies à la banque.

➤ **Direction technique (DT)**

Elle assure une maintenance préventive et curative des engins du parc à conteneurs.

D- Effectif de la BMT par catégorie socioprofessionnelles 2013

Les effectifs de la BMT sont présentés comme suit voire le tableau suivant :

Tableau n° 13 : effectif de la BMT par catégorie socioprofessionnelles 2013

N°	Directions	CDI	CDD	CTA	Journalier	pré emploi	Total
01	Direction général	39	14	01	03	0	57
02	Direction de ressources humaines et moyennes	29	02	0	13	01	45
03	Direction des finances et comptabilité	10	0	0	0	0	10
04	Direction du marketing	14	03	01	0	0	18
05	Direction des opérations	198	46	12	72	0	328
06	Direction technique	26	03	13	14	02	58
Totaux		316	68	27	102	03	516

Source : revue de la BMT 2012

Après un constat établi, on a compris que une partie des effectifs de BMT sont déployée sur une seul direction qui est la direction des opérations, soit 63,56 % des

effectifs total de BMT .cependant l'activité principal de BMT se déroule dans cette direction, elle besoin de grand moyenne humaine.

E- Activités, Missions, logistique et performances de BMT

➤ Activités

L'activité de BMT est le suivi, la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs. Pour ce faire elle s'est dotée d'équipements de dernières nouveautés et de système sophistiqué lié à la logistique pour pouvoir à la fois offrir des services « Terminal » de qualité, efficaces et fiables, ainsi que satisfaire les différents besoins exprimés par ses clients. Les activités commerciales de la BMT ont commencé début Juillet 2005. Le premier navire porte-conteneurs MSC HOGGAR a été traité le 26 Juin 2005

BMT intervient auprès de ses clients en tant qu'autorité portuaire, chargée de mettre à leur disposition des infrastructures et de l'outillage. Aussi, elle gère ses propres trafics avec son personnel pour générer ses ressources commerciales. Cette particularité la rend plus proche de ses clients avec lesquels elle partage le même souci de performance et la même exigence de compétitivité.

La BMT ainsi créée est prête à répondre aux exigences de ses clients.

➤ Les missions de BMT

BMT a pour mission principale de :

- ✓ Traiter dans les meilleures conditions de délais, des couts et de sécurité, l'ensemble des navires et conteneurs ;
- ✓ La manutention sur navire aussi bien le chargement et le déchargement des conteneurs et leurs entreposage dans les zones de stockage ;
- ✓ Le service d'aconage sur les aires spécialisées ainsi que leurs livraisons.
- ✓ Le déchargement des céréales selon les capacités de BMT ;

Pour se faire, elle est dotée d'équipements performants et de système informatisé (CTMS) liés à la logistique pour pouvoir, à la fois, à offrir des services de qualité, avec, efficacité et fiabilité, ainsi que de satisfaire les différents besoins des clients.

➤ **Opération de terminal BMT**

BMT reçoit annuellement un grand nombre de navires pour lesquels elle assure les opérations de planification, de manutention et d'acconage avec un suivi et une traçabilité des opérations.

a- Opération de planification

Elle comprend les opérations suivantes :

- ✓ Planification des escales relatives à la programmation des accostages et des postes à quai ;
- ✓ Planification déchargement /chargement ;
- ✓ Planification du parc à conteneurs (vide, dépotage, enlèvement et restitution des conteneurs vides au parc) ;
- ✓ Planification des ressources : équipes et moyens matérielles ;

b- Opération de manutention

Elle comprend les opérations :

- ✓ D'embarquements, de débarquements des conteneurs ;
- ✓ La réception des navires ports conteneurs.

Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux shifts de 07H a 13H et de 13H a 19H avec un troisième shift over-time optionnel qui s'étale jusqu'à 07h du matin.

c- Opération d'acconage

On distingue plusieurs :

- Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage ;
- Transfert des conteneurs frigorifiques vers les zones (reefers) ;
- suivi des visites du conteneur par les services concernés ;
- changement de position des conteneurs ;
- suivi des livraisons et des dépotages ;
- Suivi des restitutions et des mises à quai ;
- Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage.

➤ **La logistique du terminal**

BMT avait procédé à la définition et à l'achat de produits, équipements, et de système de gestion de terminal permettant d'atteindre une très bonne productivité dans

l'exploitation, une efficacité dans les opérations de traitement des conteneurs et un système de télésurveillance pour assurer la sécurité de la marchandise, les systèmes en question sont :

- ✓ Un système logiciel pour la gestion des opérations du terminal ;
- ✓ Un système de communication de données de terrain en temps réel ;
- ✓ Un système de positionnement des transporteurs et des conducteurs ;
- ✓ Un système de supervision des équipements et des infrastructures ;
- ✓ Une télé surveillance du périmètre.

Ce terminal d'une superficie de 8 hectares, possède une capacité de 230 000 EVP/an et est équipé de 200 prises pour reefers, il est doté de :

- ✓ 02 portiques de quai de 45 tonnes de capacité de levage (**annexe 04**)
- ✓ 05 unité de portique sur pneus pour les opérations d'entreposage de conteneurs sur terre –pleine, ayant une capacité de stockage de 4+1 niveaux et 6+1 ranges. (**Annexe 05**)
- ✓ 01 grue mobile
- ✓ 12 unités de tracteurs remorquent pour le transfert.
- ✓ 08 Reach stackers
- ✓ 08 speeder
- ✓ 08 RTG (Rubber tyre gantry)
- ✓ 01 Clark
- ✓ Un institut de formation en technologies et méthodes d'exploitation de terminaux à conteneurs
- ✓ Un guichet unique pour le traitement des conteneurs.

➤ Performances

Parmi les performances de BMT :

- Formation de personnel aux nouvelles technologies de manutention et de gestion ;
- Accélérer les formalités douanières ;
- Réduction importante des séjours à quai des navires et des couts de fret ;
- Un instant logique dans le traitement de conteneurs ;

- L'organisation de la structure de terminal qui génère une fluidité de traitement de conteneurs ;
- Il est doté des équipements de manutention qui répond aux normes des opérations de conteneurs.

1-3-3 Les objectifs du partenariat EPB/PORTEK

L'approche entre L'EPB et PORTEK s'est effectuée lorsque L'EPB cherchait un partenaire étranger pour développer son terminal à conteneurs et PORTEK aussi cherchait un terminal à opérer en Algérie. C'est donc un processus de l'offre et de la demande. Avant la mise en place du projet, chacun des partenaires avait un objectif à atteindre. De ce fait, nous allons étudier les objectifs pour chaque partenaire ainsi que les objectifs du projet BMT.

A-Objectifs des partenaires

Avant la mise en place de ce projet, chacun des partenaires exprime un besoin envers l'autre.

Pour l'EPB Les objectifs sont :

- ✓ Accroître le volume du trafic des conteneurs : Avant ce partenariat, le trafic des conteneurs vers L'EPB est faible par rapport à la tendance mondiale ;
- ✓ Equilibrer les marchandises conteneurisées et les marchandises générales ;
- ✓ Développer son hinterland : Réseau routier était inadapté, l'hinterland ferroviaire faiblement développé.

L'objectif de L'EPB est d'accélérer son développement. Pour cela, le port de Bejaia a besoin d'un investissement. Il doit se développer et s'inscrire dans la logique multimodale. C'est dans cette optique qu'une joint-venture EPB/PORTEK a été créée pour la mise en place de procédé de gestion efficace et d'une prestation de service répondant aux normes universelles.

Pour PORTEK :

Les objectifs de PORTEK sont d'ordre économique et commercial. En effet, ce qui a intéressé PORTEK à s'allier avec L'EPB, c'est d'abord les facilités qu'offre l'Algérie en matière d'investissements, (pour les sociétés étrangères) reconversion de la dette en investissements : avantages des (agences Nationale pour le Développement des investissements), ensuite, les avantages économiques qu'offre le port de Bejaia par

la couverture de son vaste hinterland par rapport aux autres ports, enfin, sa situation géographique exceptionnelle sur le bassin méditerranéen pour le transbordement des navires et d'autres éléments qu'il faudrait ajouter.

Voyons maintenant les objectifs de la BMT.

B- Objectifs de La BMT :

BMT a pour objectif de faire de son terminal à conteneur une infrastructure moderne à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur, qui sont :

- ✓ Une gaine de productivités ;
- ✓ Une réduction des coûts d'escales,
- ✓ Une fiabilité d'information ;
- ✓ Un meilleur service clientèle ;
- ✓ Faire face à la concurrence nationale et internationale ;
- ✓ Propulser le terminal au stade international ;
- ✓ Gagner des parts importantes du marché ;
- ✓ La réalisation de 150 000 EVP à l'horizon de 2015 ;
- ✓ Augmenter la productivité de la manutention ;
- ✓ Développer le transport de bout en bout ;
- ✓ Améliorer le rendement et écourter les temps d'escale ;
- ✓ Mettre en place des procédures efficaces de gestion et une prestation de service répondant aux normes universelles ;
- ✓ Satisfaction complète de la clientèle et usagers portuaires en matière de transport et de manutention ;
- ✓ Prise en charge total et entière des soucis du consignataire pour tout ce qui concerne le conteneur ;
- ✓ Tenir l'engagement d'assurer un service de qualité dans les meilleurs délais ;
- ✓ Offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnel pour les clients ;
- ✓ Obtenir l'excellence dans la gestion des opérations terminales ;
- ✓ Créer l'emploi.

Section : 2 Déroulement des activités au niveau de BMT

Dans cette section, nous allons concentrer tous nos efforts afin de comprendre les étapes de déroulements des activités au sein de BMT ainsi que le processus de dédouanement et toutes les formalités qui dépendent.

2-1- Procédure de traitement du conteneur

Avant toute opération manutention au niveau de terminal à conteneur de Bejaia qui est géré par une entreprise joint-venture, BMT, une chaîne d'activités, s'émigre cela en coordination avec les auxiliaires portuaires, comme transitaire et consignataire en relation avec la chaîne du transport maritime.

Par ailleurs ,avant tout accostage ,une personne de la BMT (shiplaner),assiste à une conférence de placement des navires pour but de collecter les informations nécessaires concernant les navires prévus d'accoster au quai de l'entreprise ,cette conférence se déroule chaque matin au sein de la capitainerie présidée par son directeur et l'ensemble des auxiliaires portuaires (transitaire et consignataire).

En Effet ,dans la CPN, chaque consignataire annonce la date d'accostage de chaque navire prévu ,le quai d'accostage ,le nombre de conteneurs à débarquer et le nombre de conteneurs à embarquer ,vide ou plein ,cela afin que le personnel de la BMT prépare cette escale en affectation humaine et matérielle (**annexe 06**).

Après la confirmation de toutes les escales, les employés de la BMT demandent au consignataire tous les documents qui concernaient les navires.

2-1-1 BMT et consignataire

Les documents exigés par la BMT au consignataire sont :

- le bail plan d'arrivé : il est un document émit par le consignataire pour intervenir BMT sur la position des conteneurs sur le navire.
- manifeste d'arrivé : il est un document d'identification de toutes les marchandises, telles que numéro de colis accompagnées par le navire, et celui-ci faut qu'il soit apuré par la douane (**annexe 07**).
- Liste de conteneurs à embarquer
- Manifeste de sortie, apuré par la douane.

Tous ces documents seront saisis à la direction de BMT sur un logiciel (CTMS). (Conteneur, terminal, management, système).

Après l'accostage du navire à quai, et après avoir établis les différentes formalités, BMT donne la position du conteneur (plein ou vide) dans le parc par consignataire et type de conteneur (frigorifique ou drey /20 ; 40), afin de faciliter la gestion et l'organisation des enlèvements des conteneurs.

2-1-2 BMT et transitaire

Pour avoir la possibilité de peser ou visiter le conteneur, le transitaire doit suivre les opérations suivantes :

- ✓ Bon de commande (**annexe 8**) ;
- ✓ Copie de B /L (connaissance), (**annexe 09**) ;
- ✓ Avis d'arrivée.
 - ✓ Une fois que les formalités documentaires sont remplies, le transitaire s'engage au dépotage ou à l'enlèvement (livraison).
- ✓ L'opération de dépotage : elle consiste à décharger un conteneur plein dans le port, la marchandise dépotée est destinée à la livraison, et le conteneur vide sera transféré immédiatement dans le parc vide situé soit à même terminal ou à l'extérieur, exemple parc vide (**annexe 10**).

Pour cela, il lui faut :

- un bon de commande.
- copie de B /L.
- lettre de dépotage original délivrée par le consignataire et apurée par la douane (**annexe 11**).
- bon d'enlèvement délivré par le consignataire apuré par la douane (**annexe 12**).
 - ✓ L'opération d'enlèvement (livraison) : elle consiste à faire sortir un conteneur ou une marchandise dépoté plein du port (du parc ou hors parc) par un transitaire qui représente le client. les documents exigés sont :
 - bon de commande.
 - copie de B/L
 - mise à quai apuré par la douane (**annexe 13**)
 - bon à enlever original à chaque livraison ou dépotage BMT remit au client, un bon de sortie (CMR) (**annexe 14**)

- ✓ La restitution d'un conteneur : elle est une opération qui consiste à restituer un conteneur livré déjà, peut être vide ou plein, les pleins sont destinés à l'embarquement, par contre les conteneurs vides sont transférés au parc vide en attendant l'arrivée de la date d'embarquement ou dépotage (**annexe 15**).

Pour exercer cette opération, BMT donne une mise à quai signée avec la date de restitution des conteneurs.

2-2- Exportation d'une marchandise dans un conteneur

Pour exporter une marchandise dans un conteneur, le consignataire doit délivrer une mise à disposition apurée par la douane pour avoir un bon de sortie au niveau de la BMT qui autorise l'emportage des conteneurs à l'intérieur du port ou bien à l'extérieur.

Tout les formalités exigées et les étapes nécessaires à suivre dans cette opération, sont les mêmes avec les opérations d'importation.

2-3- Procédure de dédouanement

L'arrivée du conteneur ou de la marchandise, elle sera entreposée dans un parc visite, en attendant la visite des agents de douane pour être dédouanées.

Elle comprend deux étapes, à l'importation et à l'exportation

2-3-1 A L'importation :

A l'arrivée du produit, le transitaire doit remettre un dossier de demande d'admission au niveau de l'inspection des douanes contenant les documents suivants :

- ✓ Facture d'achat domiciliée (original) ;
- ✓ Certificat de conformité ;
- ✓ Copie de connaissance (endossée par la banque nécessaire) ;
- ✓ Certificat d'origine ;
- ✓ Registre de commerce, carte fiscale l'égalisée ;

Après le dépôt du dossier, (copie certifiée conforme du registre de commerce et de la carte identité), la douane examine le produit (examen visuel) éventuellement prélevé des échantillons pour analyser et étudier le dossier déposé par le transitaire.

Une fois le produit est examiné, la douane délivrera une mise à la consommation pour le produit conforme, aussi une décision de refus d'admission pour les produits non conformes.

La déclaration qui se fait par le transitaire pour le dédouanement (**annexe 16**) contient les éléments suivants :

- ✓ Le nom et l'adresse de déclarant
- ✓ La désignation des colis et la nature de la marchandise conteneurisée
- ✓ L'identification des marchandises (valeur, espèce et origine)
- ✓ Les codes et les numéros des marchandises
- ✓ Le lieu et la date de la déclaration

La douane doit remettre au transitaire un bon à enlever, ou un cachet apposé sur le connaissement ou sur l'avis d'arrivée.

Une fois la déclaration en douane validée, l'inspecteur chargé du dossier précédera à la visite du conteneur et éventuellement au prélèvement d'échantillons de marchandises pour contrôle dans le cadre de la lutte contre les fraudes.

L'étude de dossier et la visite douane aboutissent essentiellement au dédouanement de la marchandise et sa mise à la consommation ou au refus d'admission sur le territoire algérien.

2-3-2 A l'exportation :

- ✓ La reconnaissance de mode de transport par le transporteur maritime et son consignataire ;
- ✓ Le chargeur (exportateur) est dans l'obligation de présenter une mise à quai.
- ✓ Délivrance des imprimés vierges par le consignataire ou chargeur pour les remplir (quantité, nature destination) ;
- ✓ La vérification des informations et des documents ;
- ✓ Signature de la prise en charge ;
- ✓ Affectation des autres documents t'elle que factures, certificats, manifesteetc.

Section 3 : interprétation des résultats des activités de BMT

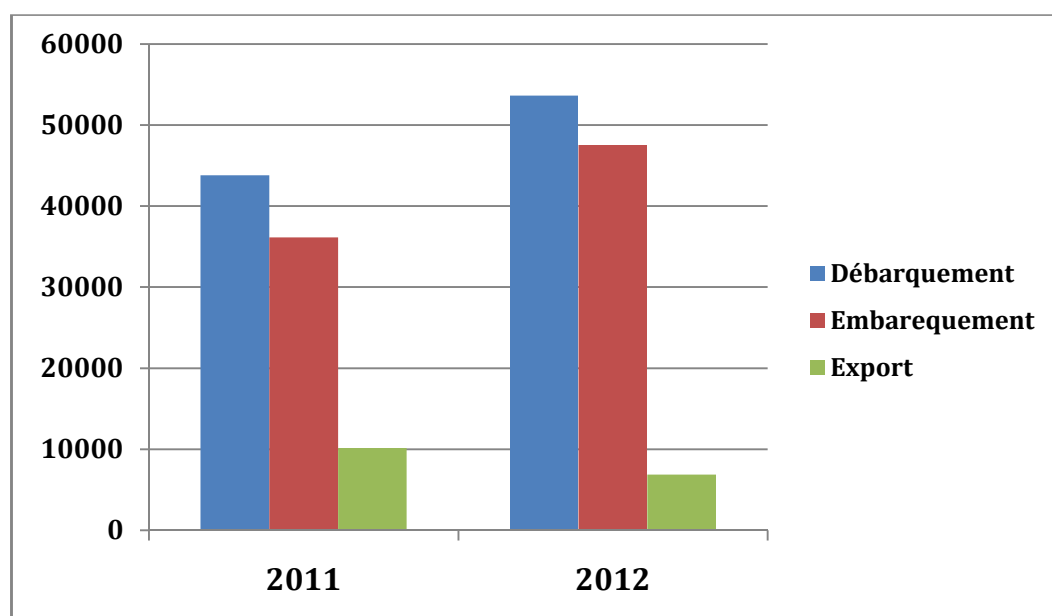
Durant cette période, ont a remarqués, une évolution de trafic conteneurs .cette amélioration s'explique par l'augmentation des rendements de terminal à conteneurs de BMT, de l'adaptation des équipements et une meilleur exploitation des postes à quai : objectifs que s'est fixée BMT, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 14 : trafic conteneurs comparatif annuel 2011-2012

Type Ctr	Au 30 Novembre 2011			Au 30 novembre 2012		
	Débarq	Embarq	Export	Débarq	Embarq	Export
20 Pieds	22 832	14 414	11 158	25 897	19 362	10 363
40 Pieds	31 744	29 949	958	38 987	36 218	870
Total Cts.	54 576	44 363	12 116	64 884	55 580	11 233
Total Evp	86 320	74 312	13 074	103 871	91 798	12 103
Tonnage	1 042 787	273 516	163 486	1 190 522	203 183	264 091

Source : BMT news année 2012

Figure n° 3 : trafic conteneur comparatif annuel (2011-2012)



Source : réalisé par nous-mêmes sur la base des données de tableau n° 14

Commentaire :

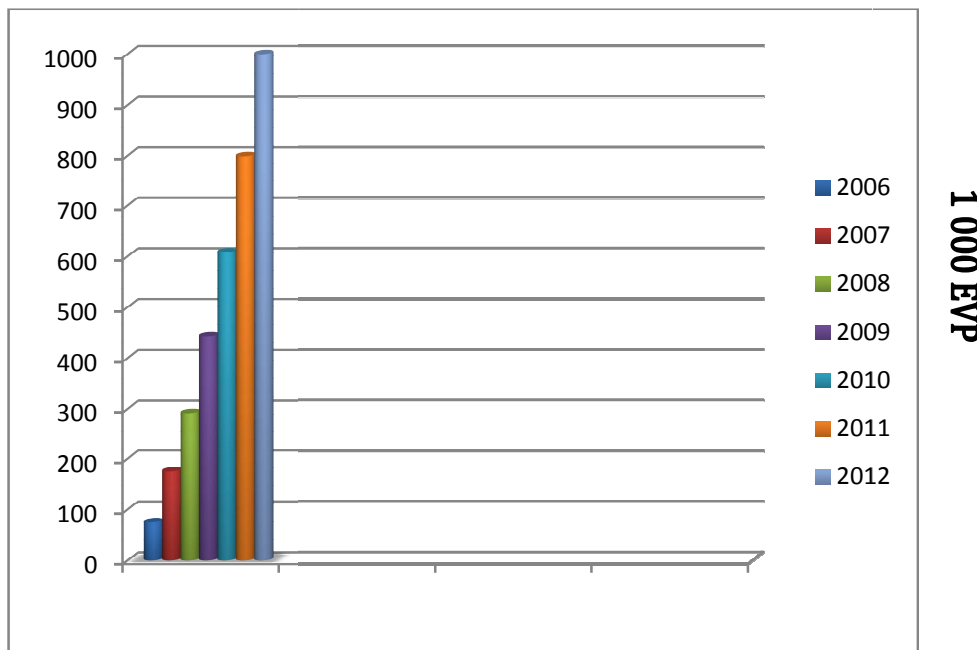
Le nombre de navires porte-conteneur traités au niveau du terminal à conteneur en 2012 a atteint 155 navires contre 198 en 2011, mais cela n'a pas influé sur le trafic qui enregistre 20% de croissance en 2012 par rapport à l'année 2011.

Ceci s'explique par le fait que les navires porte-conteneur ont tendance à optimiser le taux de remplissage

Par ailleurs le trafic conteneurs est passé de 173 706 EVP au 30 novembre 2011 à 207 772 EVP à la même période 2012, soit une croissance de 20%. En terme de TCS, il a été enregistré un total de 131 697 conteneurs en 2012 soit 64 884 au

débarquement ,55 580 à l'embarquement et 11 233 à l'export ,contre un total de 111 055 conteneurs pour l'année 2011 ,soit 54 576 au débarquement ,44 363 à l'embarquement et 12 116 à l'export ;réalisant ainsi un tonnage de 1 657 796 tonnes en 2012 contre 1 479 789 tonnes en 2011 ,soit une hausse de 12% .

Figure n° 4 : volume cumulé traité en EVP (2006 -2012)



Source : BMT news année 2012

Commentaire :

Au cours du mois de novembre 2012, le terminal à conteneurs du port de Bejaia aura à manipuler le millionième conteneur équivalent vingt pieds (EVP) depuis son démarrage officiel le 01/01/2006.

L'objectif en termes de volume a été traité pour cet exercice 2012 étant fixé à 201 000 EVP, il a été atteint à la mi-novembre qui a pu permis à la BMT SPA de cumuler une production de 01 millions d'EVP comme illustrée sur le graphique ci-avant :

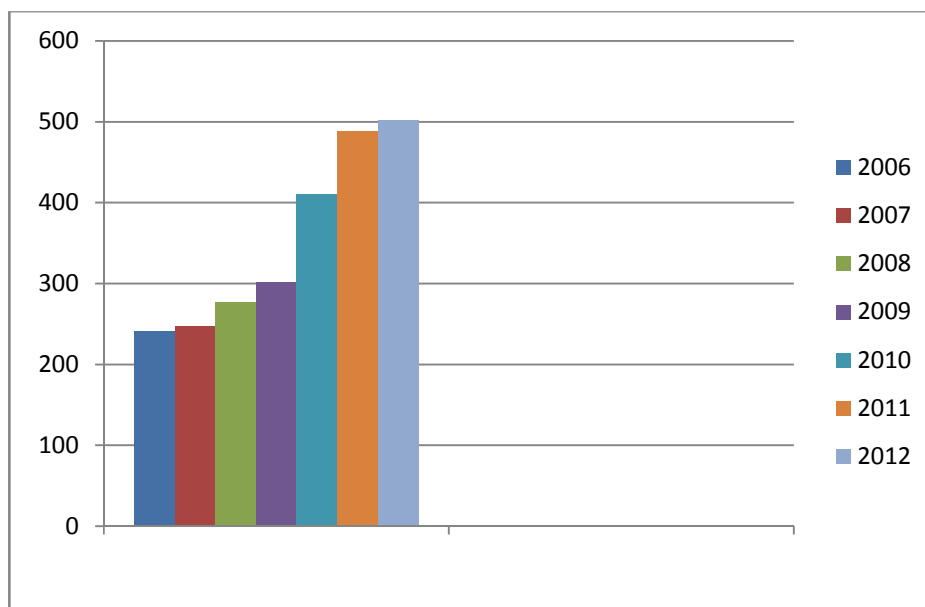
En plus du volume traité, la stratégie adoptée de développement continue pour augmenter les capacités de traitement des conteneurs en injectant chaque année des

investissements supplémentaires qui a permis d'atteindre tous les objectifs assignés au partenariat.

Parmi ces objectifs de partenariat nous citerons la création de postes d'emplois directs, représentant un impact social positif sur toute la région.

Figure n°5 : représente l'augmentation des effectifs

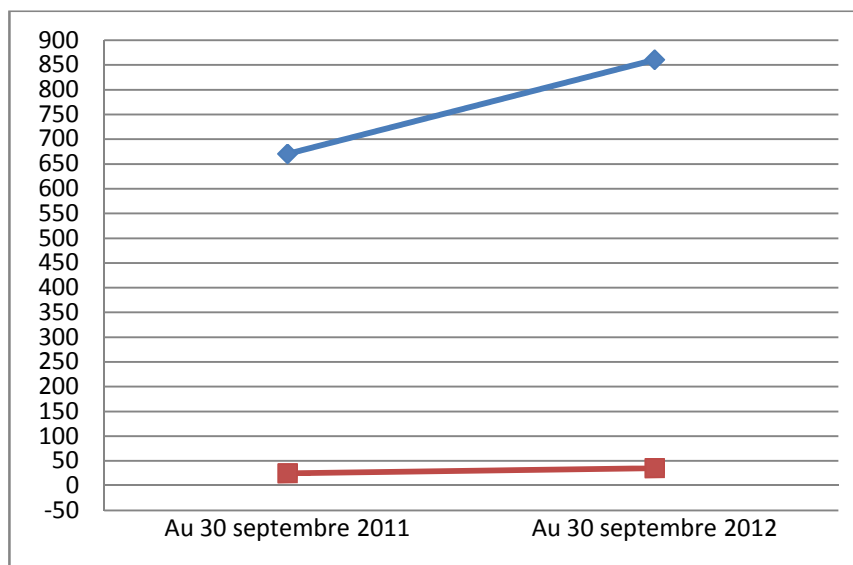
L'augmentation des effectifs d'année est illustrée comme suit :



Source : BMT news année 2012

Ce chiffre symbolique de 01 million d'EVP, nous donne l'opportunité de rappeler les efforts déployés par plusieurs parties durant ces 07 années pour que le partenariat entre l'entreprise portuaire de Bejaia et PORTEK de Singapour, soit un succès:

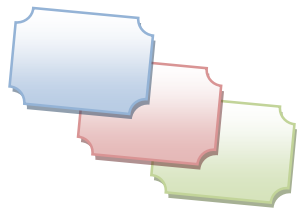
- Les deux actionnaires qui ont mis les moyens et les conditions nécessaires pour le développement et l'épanouissement de BMT –SPA.
- Le management et les employés de BMT-SPA ont travaillé sans relâche pour atteindre des différents objectifs fixes annuellement.
- Les différentes institutions portuaires pour leur entière coopération.
- Les différents clients et opérateurs qui ont fait confiance à la BMT-SPA.

Figure n° 6: ship planning

Source: BMT news année 2012

Commentaire :

L'année 2012 a été caractérisée par une hausse en termes de conteneurs manipulés par escale, qui était de 668 TCS/ESCALE l'année précédente, contre 889 TCS en 2012, soit 30% de croissance. Aussi la productivité navire a connu une stabilité autour de 32 ctr/heure. Voir le graphe ci-avant :



Conclusion

Générale

Conclusion Générale

L'internalisation du commerce et des flux d'échanges nécessite de nouveaux modes d'organisation pour répondre à leurs multiplications, à leurs vitesses croissantes et les faciliter.

Pour parvenir à cela, il est nécessaire de disposer de supports performants pour permettre un déplacement optimal de ces flux, ainsi que d'infrastructure de qualité permettant la circulation des moyens de transport véhiculant les marchandises échangées.

Cependant, cela n'est pas possible sans un bon soutien logistique gérant les différents éléments nécessaires à la cohérence et la bonne organisation de ce mode de transport (conteneurisation).

Le transport maritime a subi de grandes mutations techniques et économiques au fil des années qui ont affecté directement la flotte, les navires et les terminaux à conteneurs qui sont résumées comme suite :

- ❖ Des mutations techniques traduites par :
 - Une augmentation des capacités, des vitesses ;
 - Un progrès dans la manutention (rapidité, productivité)
- ❖ Des mutations économiques qui sont résumées :
 - Une baisse relative des coûts due à la concurrence et l'apparition des flottes nouvelles ;
 - Un mouvement de concentration économique.

Les progrès techniques a modifié la construction et la configuration des terminaux à conteneurs, le matérielle de manutention des conteneurs, les besoins en main d'œuvre et même l'emplacement géographique.

Les navires dont les dimensions ont augmenté pour tirer des économies d'échelle nécessitent des postes à quais à tirants d'eau beaucoup plus grande.

Le transport maritime par conteneur malgré sa lenteur du aux procédures multiples reste le mode le moins couteux et mieux adapté pour les transports de produit lourds et volumineux.

La conteneurisation a pris, il est prévu son développement en particulier sur les routes reliant pays développés et pays en voie de développement, en particulier l'Algérie fait partie de ceux qui ont vu leur commerce extérieur en plein expansion à travers son adhésion à l'OMC .Ceci, a fait connaitre au conteneur Algérien un essor fulgurant.

Le terminal de BMT a fêté le millionième (EVP) au mois de Novembre 2012, BMT à manipuler le millionième conteneur Equivalent Vingt Pied depuis son démarrage officiel le 01/01/2006 .le taux de croissance de la conteneurisation ne cesse d'augmenter, la concurrence engagée entre les ports ,les nouvelle organisation ,le dynamisme de l'équipe et les moyens dont BMT dispose ,conduisant à attirer plus de trafic sur le port ainsi que sur le terminal qui le propulse au stade international .

OUVRAGES :

- 1 **BAUCHET P**, le transport maritime dans le commerce international, edition economica, paris 1991
- 2 **BAUCHET P** l'économie du transport international de marchandise « aire et mer édition economica, paris ,1992
- 3 **BENISSAD** : Economie internationale, OP 4 ,1984
- 4 **BERNARD DREYER**, la fonction de transitaire et le transport multimodel, IN annales IMTM ,1988
- 5 **BERNARD DREYER**, technologie des transports multimodaux transmaritime, pour le CECE T P 2 ,2005
- 6 **Chao André**, NVOCC, à la recherche d'une identité, BTL 1993
- 7 **Cordièrs ,R** affrètement et transport, paris ; 1999
- 8 **Legandre G**, maritime des opérations de commerce international, édition du nord France ,2001

Mémoire et thèse :

- 1 **Benoit Noel**, sous la direction de Jérôme Verny 56ème, Transport maritime : le développement de la conteneurisation, mémoire de fin d'étude, promotion 2003.
- 2 **BOUZEGZI MASSINISSA**, le transport maritime de la marchandise conteneurisée, cas entreprise portuaire de Bejaia, mémoire de fin de d'étude, institut spécialisé de la formation professionnelle TIZI OUZOU ,2008
- 3 **DEMIRDJIAN Patrick**, mémoire université Aix Marseille, Maitrise AES encadré par Pr. Maze Rolle, Rôle des transports et de la logistique dans le commerce années 2003.
- 4 **MERZOUK SLIMANE**, la place du transport maritime de marchandise dans le développement de la wilaya de Bejaia, thèse de magister, université de Bejaia, 2005

-5 TIGHILT FODIL, les incoterms 2010, Bejaia méditerranéen terminal, la performance et le perfectionnement au service des professionnels ,2011

-6 Michel Albert ,Mémoire ,la signature du connaissance ,université de droit ,d'économie et des science ,d'Aix-Marseille iii ,master ii (D .E.S.S.) de droit maritime et des transports, sous la direction de maitre Christian scapel promotion 2006.

LES REVUES ET AUTRES :

-1 Algérie actualité n°09/93

-2 Algérie magazine n°58/2000

-3 Bejaia méditerranéen terminal 2012

-4 Bejaia port info ,2012

-5 Touahri,A , Cours de master 2, finance et commerce international (FCI) année 2011

-6 Image économique du monde (1993/1994) SEDES

-7 Problème économique n°2433/95

-8 séminaire sur la conteneurisation, Présenter par Monsieur Belkacem Yanat cadre a la compagnie algérienne des assurances CAAT, l'assurance des facultés transportées par voie maritime, 2005 port de BEJAIA .

-9 CMA (code maritime Algérienne) J.M. Benammar (technique du commerce international) ,1995

Divers sites internet :

-1 www.bejaiamed.com

-2 www.marine-marchande.net

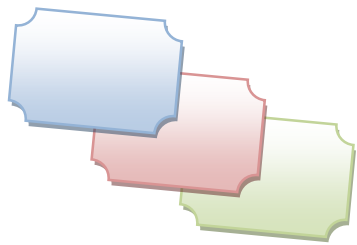
-3 Étude sur le transport maritime de la marchandise 2011, [www.le transport maritime dans le monde .com](http://www.letransportmaritime.com).

-4 [Fr.wikipedia .org/wiki/marine –marchande](http://fr.wikipedia.org/wiki/marine_marchande)

-5 [Issu.com/wk.transport-logistique .FR/docs/journal –marine-marchande-conteneurisation](http://Issu.com/wk.transport-logistique.FR/docs/journal_marine_marchande_conteneurisation) ,2011

-6 [http//creativecommons .org/LICENCES/by-nc-nd/3, 0/44/Castrostret](http://creativecommons.org/LICENCES/by-nc-nd/3.0/44/Castrostret) ,suit mountain view ,california ;94 041,usa

-7 DELMAS, 1quai Colbert, 76080, le Have Cedex .www.delmas.com



Annexes

Schéma N°01 : Expédition FCL/FCL

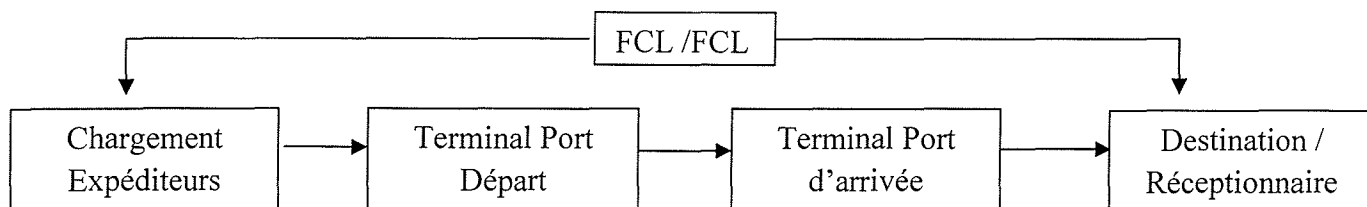


Schéma N°02 : Expédition LCL/LCL

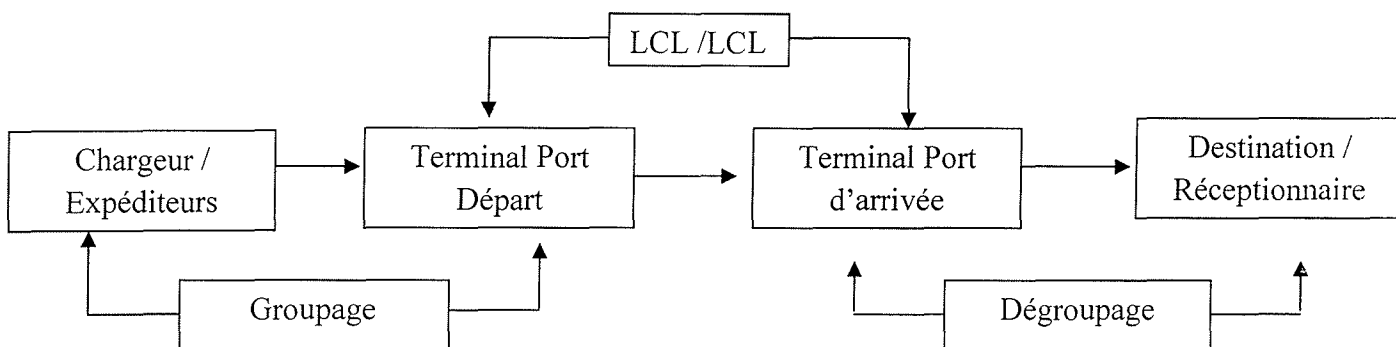


Schéma N°03 : Expédition FCL/LCL

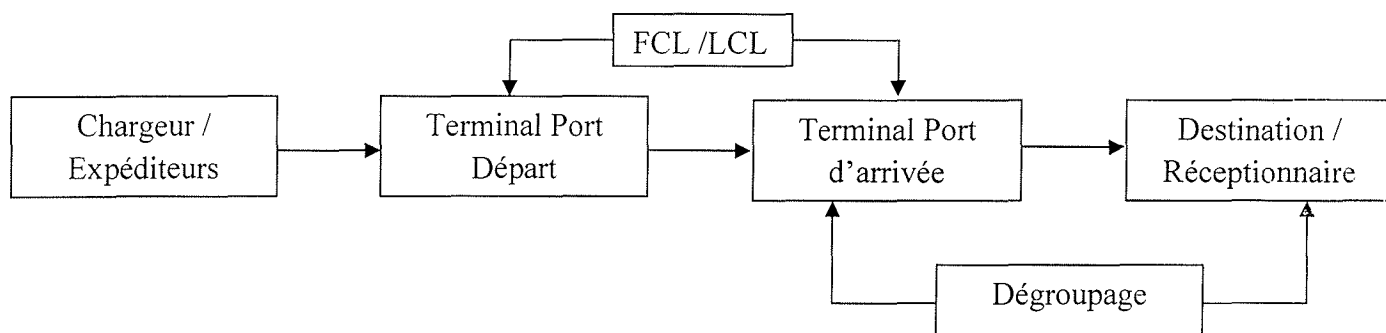
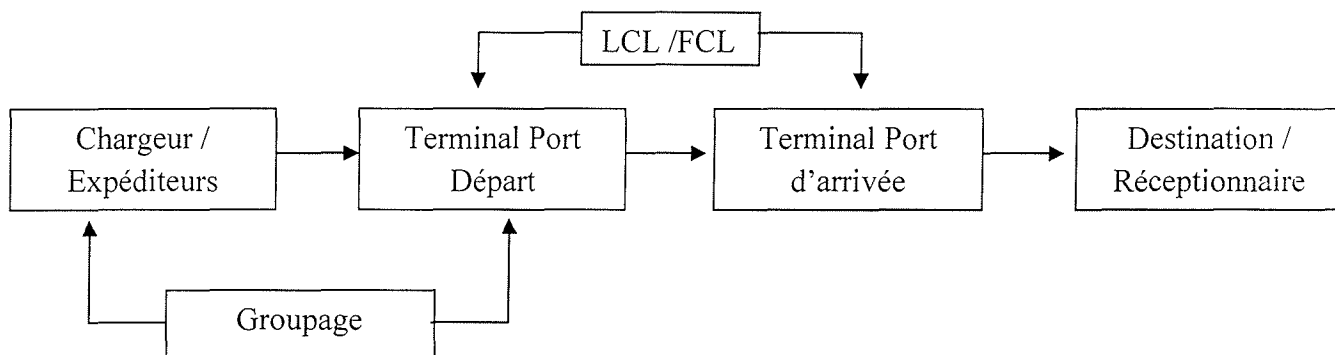
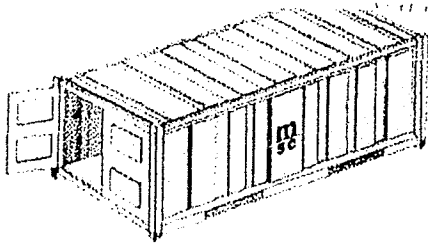


Schéma N°04 : Expédition LCL/FCL





Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
19' 4"	7' 8"	7' 10"	7' 8"	7' 6"	1,172 Cft	4,916 Lbs	47,900 Lbs
5,900 m	2,350 m	2,393 m	2,342 m	2,280 m	33,2 Cu.m	2,230 Kgs	21,770 Kgs

Standard 40'

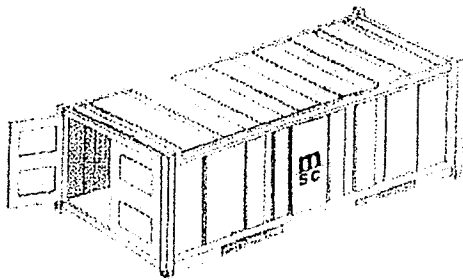
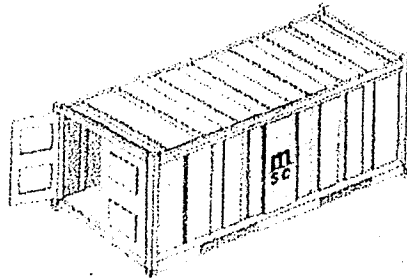
39' 5"	7' 8"	7' 10"	7' 8"	7' 6"	2,390 Cft	8,160 Lbs	59,040 Lbs
12,036 m	2,350 m	2,392 m	2,340 m	2,280 m	67,7 Cu.m	3,700 Kgs	26,760 Kgs

Upgraded 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
19' 4"	7' 7"	7' 10"	7' 6"	7' 6"	1,150 Cft	5,060 Lbs	61,996 Lbs
5,900 m	2,311 m	2,393 m	2,286 m	2,280 m	33,63 Cu.m	2,300 Kgs	28,180 Kgs

High Cube 40'

39' 5"	7' 8"	8' 10"	7' 8"	8' 5"	2,694 Cft	8,750 Lbs	59,450 Lbs
12,036 m	2,350 m	2,697 m	2,338 m	2,585 m	76,3 Cu.m	3,970 Kgs	26,510 Kgs



Reefer 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
17' 8"	7' 5"	7' 5"	7' 5"	7' 3"	1,000 Cft	7,010 Lbs	45,760 Lbs
5,425 m	2,275 m	2,260 m	2,258 m	2,216 m	28,3 Cu.m	3,200 Kgs	20,800 Kgs

Reefer 40'

37' 8"	7' 5"	7' 2"	7' 5"	7' 0"	2,040 Cft	10,780 Lbs	56,276 Lbs
11,493 m	2,270 m	2,197 m	2,282 m	2,155 m	57,8 Cu.m	4,900 Kgs	25,580 Kgs

Reefer 40' High Cube

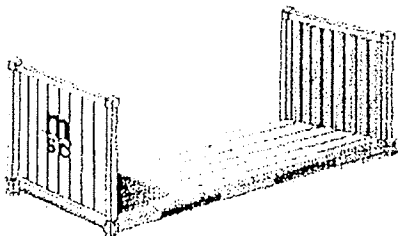
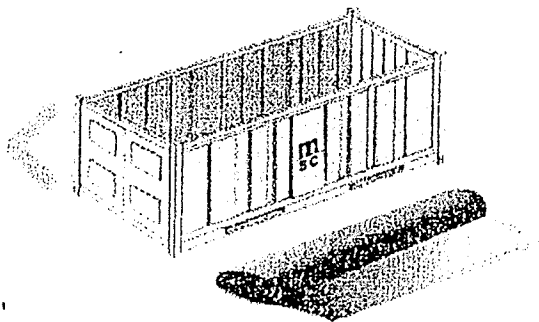
37' 11"	7' 6"	8' 2"	7' 6"	8' 0"	2,344 Cft	9,900 Lbs	57,561 Lbs
11,557 m	2,294 m	2,500 m	2,294 m	2,440 m	66,6 Cu.m	4,500 Kgs	25,980 Kgs

Open Top 20' (Upgraded also available)

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
19' 4"	7' 7"	7' 8"	7' 8"	7' 2"	1,136 Cft	5,280 Lbs	47,620 Lbs
5,894 m	2,311 m	2,354 m	2,286 m	2,184 m	32,23 Cu.m	2,400 Kgs	21,600 Kgs

Open Top 40'

39' 5"	7' 6"	7' 8"	7' 8"	7' 5"	2,350 Cft	8,490 Lbs	58,710 Lbs
12,028 m	2,350 m	2,345 m	2,341 m	2,274 m	65,5 Cu.m	3,850 Kgs	26,630 Kgs



Flat Rack 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
18' 5"	7' 3"	7' 4"	.	.	.	5,578 Lbs	47,333 Lbs
5,620 m	2,201 m	2,233 m	.	.	.	2,530 Kgs	21,470 Kgs

Flat Rack 40'

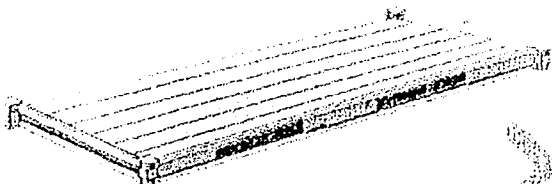
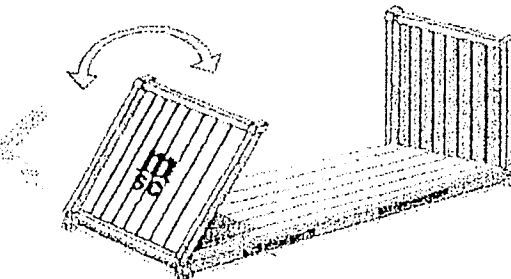
39' 7"	6' 10"	6' 5"	.	.	.	12,081 Lbs	85,000 Lbs
12,090 m	2,438 m	2,103 m	.	.	.	5,480 Kgs	39,060 Kgs

Flat Rack Collapsible 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
18' 6"	7' 3"	7' 4"	.	.	.	6,061 Lbs	61,117 Lbs
5,618 m	2,208 m	2,233 m	.	.	.	2,750 Kgs	27,730 Kgs

Flat Rack Collapsible 40' (Stak Bed)

39' 7"	6' 10"	6' 5"	.	.	.	12,707 Lbs	85,800 Lbs
12,090 m	2,126 m	2,043 m	.	.	.	5,800 Kgs	39,060 Kgs



Platform 20'

Longueur Intérieure	Largeur Intérieure	Hauteur Intérieure	Largeur de la porte	Hauteur de la porte	Capacité	Tare	Charge Maximum
19' 11"	8' 00"	7' 04"	.	.	.	6,061 Lbs	52,896 Lbs
6,058 m	2,438 m	2,233 m	.	.	.	2,750 Kgs	24,000 Kgs

Platform 40'

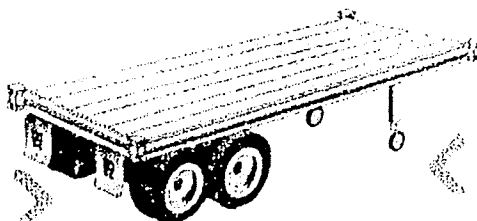
40' 00"	8' 00"	6' 5"	.	.	.	12,783 Lbs	86,397 Lbs
12,18 m	2,40 m	1,95 m	.	.	.	5,800 Kgs	39,200 Kgs

Châssis 33'Tri-Axle

Longueur	Tare	Charge Maximum
OVERALL EXTENDED 41' 3"	10,900 Lbs	44,500 Lbs*
Lunghezza massima 16,60 m	4,950 Kgs	20,185 Kg.*

Châssis 40'Gooseneck

OVERALL EXTENDED 41' 3"	6,500 Lbs	44,500 Lbs*
Lunghezza massima 16,60 m	2,950 Kgs	20,185 Kg.*



Châssis 23,5'

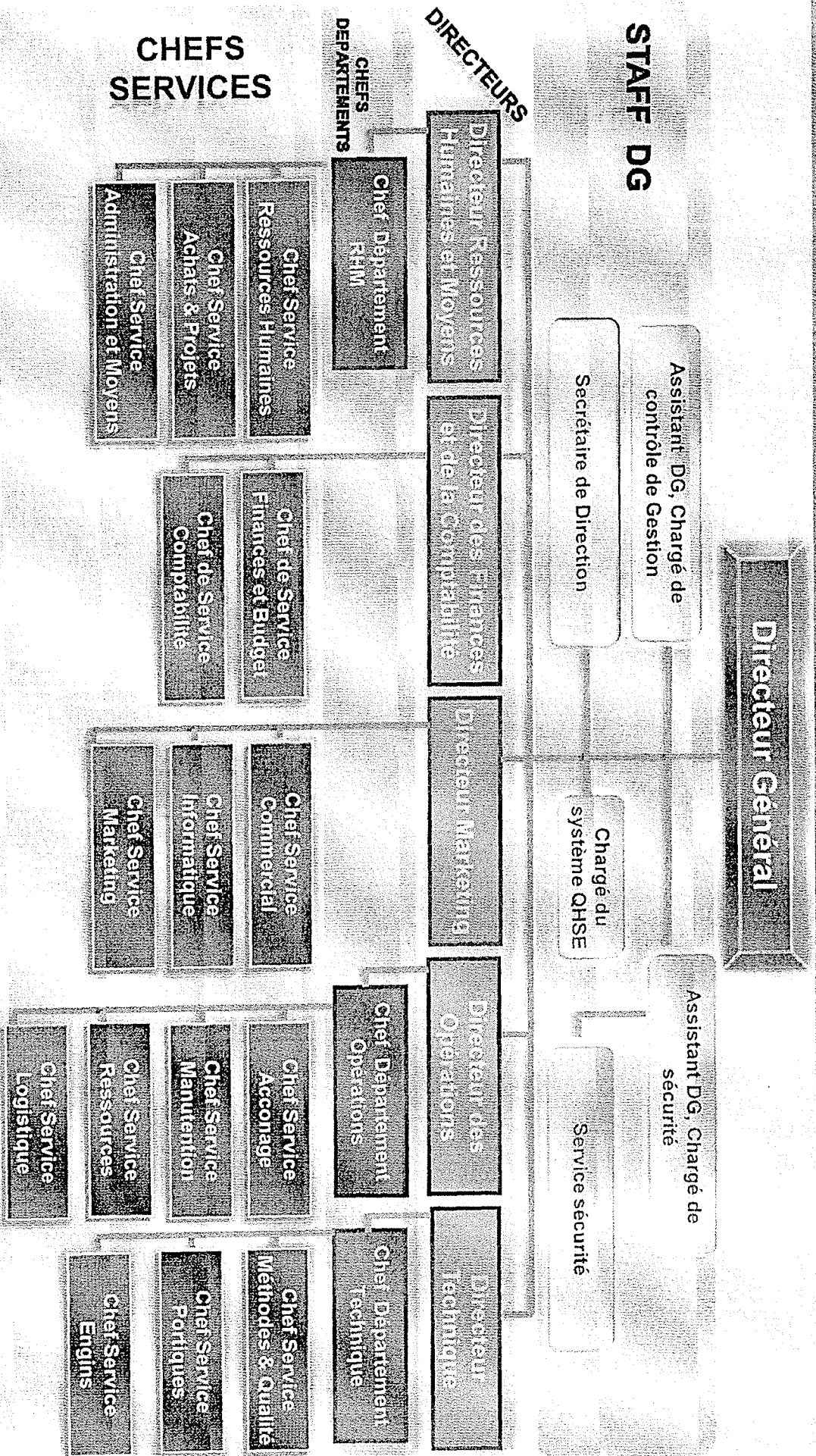
Longueur	Tare	Charge Maximum
OVERALL EXTENDED 23' 6"	6,600 Lbs	35,500 Lbs
OVERALL EXTENDED 27' 2"		39,500 Lbs
OVERALL EXTENDED 7' 20"	2,995 Kgs	16,100 Kg.
OVERALL EXTENDED 8' 30"		17,920 Kg.

Important : Les spécifications mentionnées sont données à titre indicatif. Il existe plusieurs différences entre les séries opérationnelles et celles commandées. Il appartient au client de faire transporter le conteneur sur un camion qui répond à ses spécifications.



BMT

Béjaia Mediterranean Terminal





Annexe 04



Annexe 05

Location Slip au Débarquement
Navire

BMT Container Discharge Location Slip



Date: Mon 13 May 2013 10:19:45

Location Slip No.: DS00418063

Vessel Name	KOLLMAR
Container No.	GATU8419857
Container Category	HC
Container Status	F
Container Size	40
Discharge Sequence	3
Bay No	02D
Yard Range	A / 64 - 67 / 1 - 6
Container Location	
Container Condition	
Page	2

BMT Container Discharge Location Slip



Date: Mon 13 May 2013 10:19:45

Location Slip No.: DS00418064

Vessel Name	KOLLMAR
Container No.	CRSU9104527
Container Category	HC
Container Status	F
Container Size	40
Discharge Sequence	4
Bay No	02D
Yard Range	A / 64 - 67 / 1 - 6
Container Location	
Container Condition	
Page	2

11 NASHCO
 TEBESSA REFERENCE : 25 PAVILLON : ALGERIE PROVENANCE : MARSEILLE
 13:00 Lieu de debarquement : BEJAIA PORT J.brute (Tn): 8393,00 J.Netto (Tn): 2517,00
 ION Nbr lignes : 0022 Poids brut total (Kg) : 628109,00

Lieu chargement	Dest/Exp.	Marque & Nature marchandise	Ref.Containers	Nbr.colis	Poids brut
MARSEILLE	EPE ELECTRO IND AZAZGA / TIZI OUZOU	TCS STC 57 BUNDLES TOLE E LECTRIQUES A GRAINS ORIEN TES		57	254595,00
	EMAU101680/0 2200 5 EMAU302825/0 2200 5	EMAU101704/6 2200 5 EMAU303064/3 2200 5	EMAU101736/5 2200 5 EMAU305605/7 2200 6	EMAU302251/9 2200 5 EMAU305950/2 2200 5	
MARSEILLE	SNC BRIQUETERIE BEJAIA	TCS STC 191 COLIS FOURNIT URE DES EQUIPEMENTS NECES SAIRES A LA REALISATION		191	148264,00
	EMAU101182/9 2200 28 INKU628159/2 4200 26	EMAU301383/6 2200 28 TCKU975009/6 4200 20	EMAU301926/4 2200 28	EMAU303372/4 2200 28	
MARSEILLE	EPE ELECTRO IND AZAZGA /TIZI-OUZOU	TC STC 53 PLTS LINGOTS AL LIAGE ALUMINIUM EN AB ALS 112CU NF EN 1676		53	23680,00
MARSEILLE	SARL AGGLOMERES BEJAIA	TCS STC 51 COLIS SILO/TRE MI+ACCESS+1CENTRAL BETON MOBIL+14COLI ACCES S/MA		68	119785,00
	CENTRALE N° 587010 TRIU051416/8 4200 13	1 1 GCEU845372/0 4200 15 VLUPSX40009171509	SGCU455018/0 4200 5 1 1 WDAKHCAASDL688279	SGCU455078/6 4200 14 1 1	
MARSEILLE	SARL LAITERIE S BEJAIA	PLTS STC SERVOMOTEUR ET A CESSOIRES		3	550,00
MARSEILLE	SPA SCMI FILIAL MEFTAH /BLIDA	CSE STC 1 REDUCTEUR FOC T RANSMISSIONS A TRAINS PAR ALLELES		1	1062,00
MARSEILLE	STE DES CEMENTS BOUIRA	CSE STC CHAINE TRAINANTE 35T -250MM		1	5295,00

Manifeste
 Annexe 07

TRANSIT MADALA

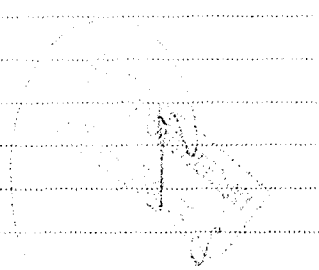
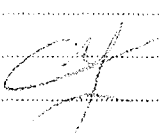
— BOUGHAMA Mokhtar —

Môle de la casbah - Béjaïa
Tél : 030 43 13 90 - Fax : 034 22 07 15
Portable : 051 69 17 18

Le: 7. 5. 13

BON DE COMMANDE

N° 001724

Quantité	Désignation	Prix Unitaire	Montant
	Mise à disposition de Transcozyte		
	de la Casbah pour l'inspection		
	NAVIRE : MSC		
	AGENCE : EURL TANEKIM		
			

DEMUREL

SHIPPER
 MESBO PLAST SULAMA-SISTEMLERI SAN TIC LTD.STI
 SERBEST BOLGE(FREE ZONE) N:ADA 1/1
 MERSIN / TURKEY
 T: +90 324 232 44 55
 F:+90 324 232 44 52

VOYAGE NUMBER
5M001R
BILL OF LADING NUMBER
TR2300171

**ORIGINAL
 BILL OF LADING**

CONSIGNEE
 SOCIETE GENERALE ALGERIE SPA

EXPORT REFERENCES

NOTIFY PARTY Carrier not to be responsible for failure to notify
 PROFERT SPA
 04 CHEMINS 06000 BEJAIA-ALGERIE
 TEL : + 213 034 10 25 31
 FAX : + 213 034 10 22 30

CMA CGM
CARRIER: CMA CGM - Société Anonyme au capital de 175 000 000 euros
 Head Office: 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France
 Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 - Telex: 401 667 F
 B 562 024 422 R.C.S. Marseille

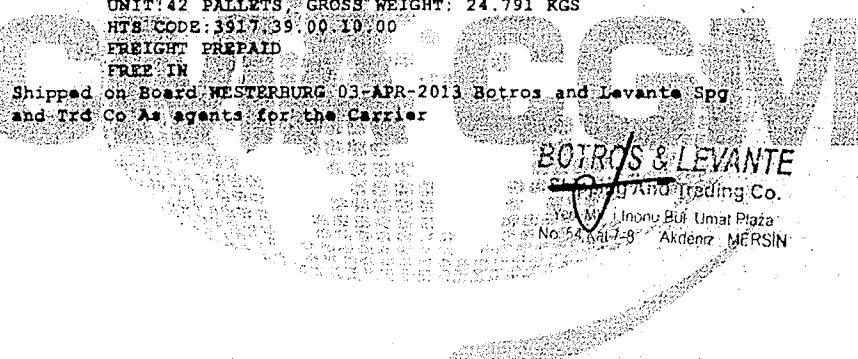
PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
		MERSIN	THREE (3)

OCEAN VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*
WESTERBURG	MERSIN	BEJAIA	

MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
-----------------------------------	-------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------	------	-------------

FSCU9946467 SEAL B4156901	1 x 40HC	42 PALLETS	24791.000	3900	0.000
------------------------------	----------	------------	-----------	------	-------

DESCRIPTION OF GOODS
 3'' MESBO PLAST LAY FLAT HOSE (ORANGE)
 4'' MESBO PLAST LAY FLAT HOSE (ORANGE)
 4'' MESBO PLAST LAY FLAT HOSE (BLUE)
 UNIT: 42 PALLETS GROSS WEIGHT: 24.791 KGS
 HTS CODE: 3917 39 00 10 00
 FREIGHT PREPAID
 FREE IN



Shipped on Board WESTERBURG 03-APR-2013 Botros and Levante Spg and Trd Co As agents for the Carrier

Weight in Kgs Total: 1 CONTAINER(S) Sheet 1 of 2 24791.000 3900 0.000

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

ADDITIONAL CLAUSES

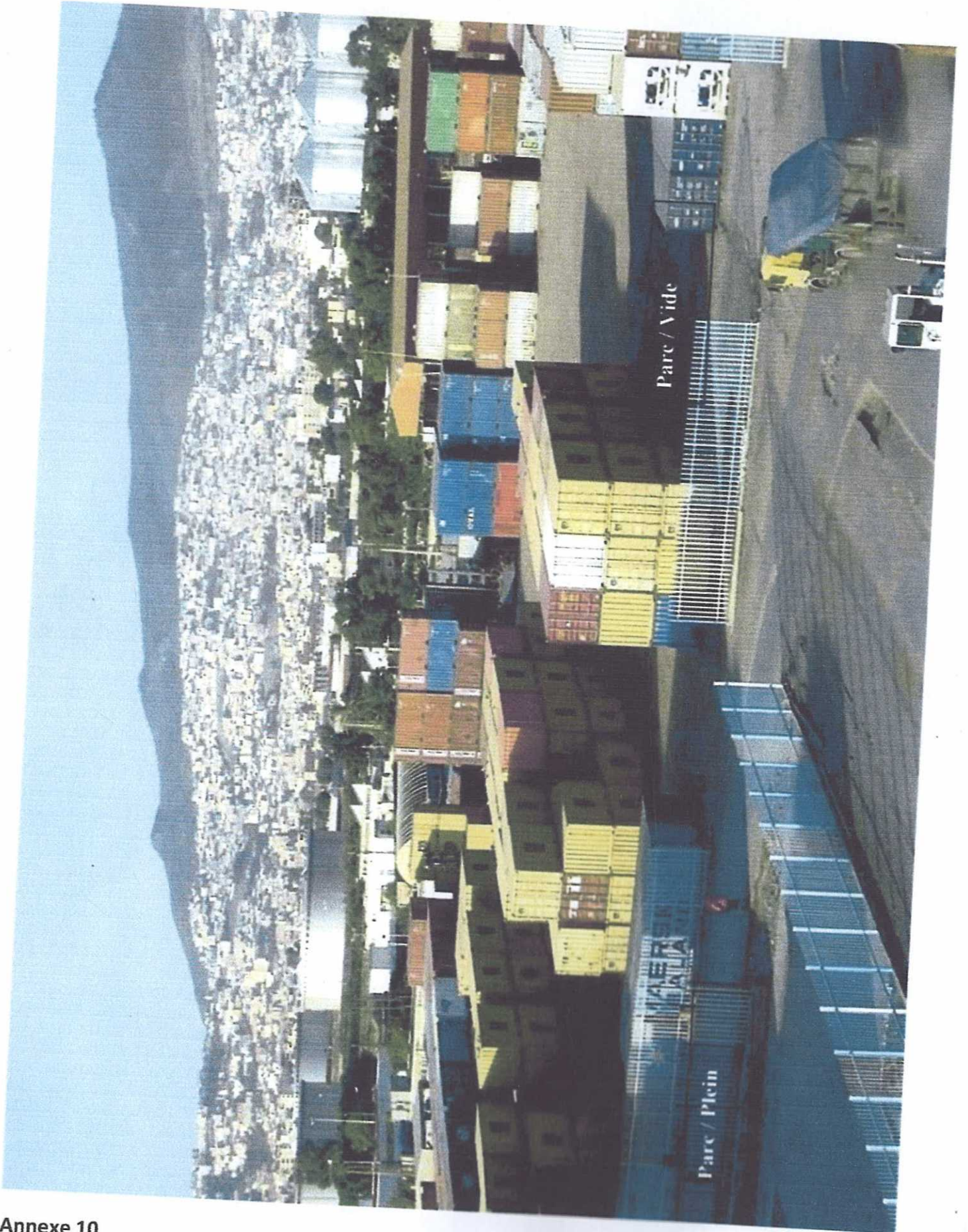
- 4. Cargo at port is at receiver risk, expenses and responsibility
- 5. FCL
- 77. THC at destination payable by consignee as per line/port tariff
- 84. Ground rent/storage costs at POD for Consignee's account according to port rates.
- 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to re-loading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account.
- 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 4 months and 21 days from the date of discharge.
- 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004.
- 215. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.
- 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.
- 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant.
- 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver.
- 251. Detention and demurrage payable by consignee from date of discharge for dry containers. First 15

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.

All actions against Carrier under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall be brought before the "Tribunal de Commerce de MARSEILLE" and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such action. Actions against the Merchant under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading may be brought before the "Tribunal de Commerce de MARSEILLE" or, in Carrier's sole discretion, in another court of competent jurisdiction.
 In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.
 (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

PLACE AND DATE OF ISSUE: MERSIN 03 APR 2013
 SIGNED FOR THE SHIPPER

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
 BY Botros and Levante Spg and Trd Co
 as agents for the carrier CMA CGM S.A.



Annexe 10

TRANSIT S. BELHABIBE

Bejala, le 27.05.2013

4, Rue Youcef BOUCHEBAH
BEJAIA

PIC SARC BH MULTIPLE

Adresse : LAZMAZI

BON DE COMMANDE DE

DE ROTAGE

N° 000896

Navire : Amirca du : 29.04.13

Gros : 933 Art. : of

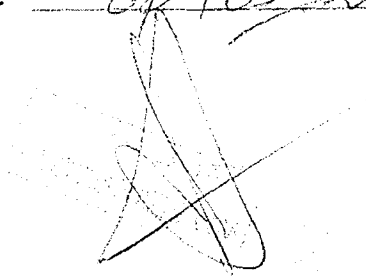
Avis : /

Désignation : of TCS 20'

Poids : _____

Type de l'Opération : DE ROTAGE

No TCS : of TCS 20'



Dossier Livraison (Changement)

CMACGM BEJAIA
 06 AVENUE BEN BOULAID BEJAIA
 Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666 RC:99B0008956 AI:06014402752
 Banque: AGB:032001074393001208-10
 Tel: 034212038/034212193 Fax: 034 212578



BON A DELIVRER

Client : PROFERT SPA
 04 CHEMINS 06000 BEJAIA-ALGERIE TEL : + 213 034 10 25 31 FAX : + 213 034 10 22

Transitaire : 2008000003 TRANSIT BOUREGHIT A/KRIM

BL échangé le: 08/05/2013 BL TR2300171
 Voyage 3V007R POL TRMER Gros 929
 Navire MERITO POD DZBJA Quai BEJAIA
 D.Accost 29/04/2013 Prov. MALTE Poste

Article	BL	Détails	Type	Marchandise	Unite	Poids	Tare
103	TR2300171	FSCU9946467	40HC	STC; PLTS MESBO PLAST LAY FLAT HOSE.	42	24 791,000	3 900,000

D10 72 8324 08/05/2013




BON A DELIVRER
 Béjaia, Le.....

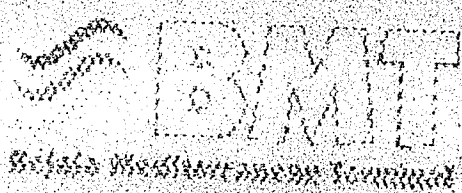
CMA CGM ALGERIE
 BEJAIA
 08 MAI 2013
COMMERCIAL

Nombre de lignes : 1

Important:

1- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.
 En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur

2- Les conteneurs CMACGM doivent être restitués à BMT port de Bejaia .



BMT Exit Pass

Exit Pass Number 439905

Customs Approval Number : 929
 Article No : 103
 BL No. : TR2300171
 DO No. : DION° 8324
 (30/04/2013)

User Name : HAMMACHE REDHA
 Date of Exit Pass : Sun 12 May 2013 17:07:52
 Consignee : PROFERT SPA
 Forwarding Agent : TRANSIT BOUREGHITE
 Vessel Name : MERITO

ATB : 29/04/2013 11:30

Cargo Markings	N/A
Cargo Description	STC PLTS 3/4 MESBO PLAST LAY FLAT HOSE OR ANGE BLUE
No. of Packages	1
Container No.	ESTU9945457
Container Size	40

Driver Name : BOUREGHITE
 Vehicle ID : BOUREGHITE
 Receipt Confirmation :

Signature :

Bon d'embarquement

BON DE MISE A QUAI

1

Consignataire MAERSK Algérie SPA

N° 247993

Remis par : MAERSK

Pour compte de : CERITAC

Sous 130381A

Pour être chargé sur : REMARQUE ATE

A destination de : Valence - ESPAGNE (ou autre)

**ACCONAGE
POUR LE QUAI
(SOUCHE)**

Aux clauses et conditions des connaissements de l'armement Maritime dont le chargeur déclare avoir pris connaissance et qu'il accepte entièrement.

Marques	Numéros	Nbr.	Nature des colis et contenu	Long	Largeur	Haut	Cubage	Poids	Valeur observation ou réserves
05 Tes	011	100	Bois						
			Sac						
			Sac						
			Sac						
			Sac						
			Sac						
			Sac						
			Sac						
			Sac						

DM 1611 8308 de

2004 2015

Cette déclaration, signée par le chargeur, doit être remise à la société avant tout dépôt de marchandises à quai.

Les marchandises sont remises aux conditions indiquées au verso que les chargeurs déclarent accepter.

UNE DÉCLARATION PAR CONNAISSEMENT

Bejaoui le 29.04.2013
signature du chargeur

Container Movement Request - Container List

Vessel : CAMIRA Vessel Call No. : 2013000113
 Voyage Out : 13004
 CMR No. : CM00173419 Ref No. :
 Forwarding Agent : TRANSIT BELHABIB Account No. : 000031
 Consignee : BH MULTIPLE
 Reason : Unstuffing
 No. of Containers : 4

Return CMR

Return CMR	Container No.	Status	Size	Location From	Location To	New Status	New Location	Unstuffing Completion Date/Time (ddMM/yyyy HH:mm)	Completion Date/Time (ddMM/yyyy HH:mm)
0	CAIU2218284	F	20	UZV / 28 / 3 / 1	UZV				
0	ESOU1644149	F	20	E / 21 / 1 / 5	UZV				
0	CAIU13857052	F	20	UZV / 28 / 3 / 2	UZV				
0	ORXU1122378	F	20	E / 28 / 5 / 3	UZV				





Béjaia Mediterranean Terminal
Direction des opérations

Routier Ceylan

BON DE RESTITUTION

N° 085537 /12

Client : *Ceylan*

N° TCS : *1100 108 398 9*

Bloc :

Matricule : *01743 4 807 08*

Date : *19 05 - 13*

Le pointeur
Visa

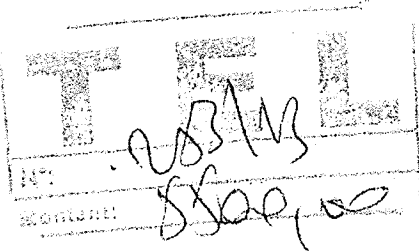
CMAR

Transit S.BELHABIB

04 rue Y.Bouchebah

Béjaïa.

BEJAIA LE, 02/05/2013



Monsieur l'Inspecteur principal des Brigades
Douanes de Bejaia.

Objet : Demande de dépotage à quai.

Concerne: 03 tcs 20' stc : 4 454.40m² PORCELAIN TILES.

P/C SARL BH MULTIPLE

Gros : 933 Article : 04 Poids : 104 460 KGS

Navire : CAMIRA du 29/04/2013

D 10 / N°/9431 du 02/05/2013

Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir nous autoriser à procéder au dépotage à
Quai des conteneurs ci-après indiqués et ce pour manque de moyens sur
Site :

-CAIU 261 828 / 4 -CRXU 112 237 / 8
-CAXU 335 795 / 2 -FSCU 384 414 / 9

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur principal, nos sincères salutations.

Demande accordée s/contrôle et surveillance

De la brigade commerciale s/présentation d'un BAE

Et en présence d'un agent,

Bejaia le, 05/05/13

S.BELHABIB

L'I.P des brigades

M. BEN HOULA

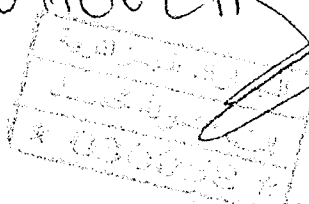


Table des Matières

Dédicaces

Remerciements

Index des abréviations

Liste de tableaux

Liste des figures

Liste de graphes et schémas

Sommaire

Introduction général ----- 1

Chapitre 1 : présentation du transport maritime dans le monde

Section 1 : le transport maritime

1-1	Généralité sur le transport maritime -----	5
1-1-1	Historique -----	5
1-1-2	structure du transport maritime -----	6
1-2	le trafic maritime mondial -----	7
1-3	quelques tendances nouvelles du trafic maritime -----	8
1-3-1	les consortiums et alliances -----	8
1-3-2	les consortiums classiques -----	9
1-3-3	concentration et fusions des opérations de conteneurs -----	9
1-3-4	l'intégration verticale -----	9
1-4	les principaux intervenants dans la chaine de transport maritime-----	10

Section 2 : les ports maritimes dans le monde

2-1	les plus grands ports du monde-----	11
2-2	l'impact du développement des ports dans l'échange international -----	12
2-3	le fonctionnement portuaire actuel-----	12
2-3-1	les fonctions militaires -----	12
2-3-2	fonction concentration et réparation navales -----	13
2-3-3	la fonction des ports à passagers -----	13
2-3-4	la fonction commerciale-----	13
2-4	la sécurité de la navigation dans les ports-----	13

Section 3 : la flotte marchande mondiale

3-1	constructions navales -----	14
3-2	structures de la flotte mondiale -----	16
3-2-1	croissance de la flotte mondiale et principale catégorie de navire-----	16
3-2-2	la flotte mondiale -----	17
3-3	les caractéristiques de la flotte mondiale -----	18
3-3-1	le gigantisme-----	19
3-3-2	la spécialisation-----	19
3-3-3	la polyvalence -----	19
3-3-4	l'unitarisation -----	19
3-3-5	la conteneurisation -----	20
3-4	la stratégie des armateurs et l'exploitation commerciale -----	20

Chapitre 2 : l'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

Section 1 : la révolution conteneur

1-1	historique et définition-----	23
1-2	les modalités d'expéditions (FCL/LCL)-----	25

1-2-1 FCL/FCL (FCL) -----	25
1-2-2 LCL/LCL (LCL) -----	25
1-2-3 FCL/LCL -----	25
1-2-4 LCL/FCL -----	26
1-3 les différents types de conteneurs -----	26
1-4 les ports conteneurs -----	27
1-4-1 les généralités -----	27
1-4-2 l'évolution -----	28
1-4-3 différents types de porte-conteneur -----	28
1-4-4 les dispositions générales -----	29
1-4-5 la construction -----	29

Section 2 : les paramètres généraux de la conteneurisation

2-1 la standardisation dans l'utilisation du conteneur -----	31
2-1-1 les normes de construction -----	31
2-1-2 le numéro d'identification ou ALPHA CODES ISO -----	32
2-1-3 le marquage des conteneurs -----	33
2-2 les avantages et limites de transports par conteneur -----	33
2-2-1 les avantages de transport par conteneur -----	34
2-2-2 les limites de transport par conteneur -----	35
2-3 effets et implications de la conteneurisation sur les ports et le transport maritime -----	36
2-4 les acteurs de la conteneurisation -----	37
2-4-1 les transitaires face à la révolution du conteneur -----	37
2-4-2 les non vessel operating (owning) common carriers (NVOCC) -----	39

Section 3 : le transport de la marchandise par conteneur

3-1 les principaux échanges mondiaux -----	41
3-2 les échanges maritime par conteneurs -----	42
3-3 croissances du trafic par conteneur -----	43

3-4 trafics conteneurs des ports africains -----	44
--------------------------------------------------	----

Chapitre 3 :l'aspect juridique de la conteneurisation

Section 1 : l'aspect juridique et législatif de transport maritime

1-1 les contrats et règles de transport maritime -----	46
1-1-1 le contrat de transport maritime -----	46
1-1-2 convention et accords international -----	47
1-2 le connaissance-----	49
1 2-1 définitions -----	49
1-2-2 les différentes fonctions du connaissance -----	50
1-2-3 le nombre d'exemplaires délivrés -----	52
1-3 les auxiliaires de transport maritime -----	54
1-3-1 l'entrepreneur de manutention -----	54
1-3-2 l'acconier -----	54
1-3-3 le consignataire -----	54
1-4 la nature juridique et le régime douaniers du conteneur -----	55
1 4-1 nature juridique du conteneur-----	55
1 4-2 régimes douaniers du conteneur-----	56

Section 2 : le rôle des assurances dans la sureté de conteneur

2-1 l'importance de l'assurance maritime-----	59
2-1-1 les assurances dans le transport maritime -----	59
2-1-2 l'assurance peut être envisagée sous deux angles complémentaires-----	59
2-1-3 les différents types de police d'assurance maritime-----	60
2-1-4 les documents de l'assurance maritime-----	61
2-1-5 dossier à fournir lors de toute déclaration du sinistre -----	61
2-2 les déférents risques et la durée du sinistre-----	62
2-2-1 risque exclus dans tous les cas-----	62
2-2-2 risque exclus à moins stipulation contraire -----	62

2-2-3	les risques couverts	63
2-2-4	durées des risques	63
2-3	l'effet de la conteneurisation sur la prime d'assurance	64
2-3-1	types de garanties offertes	64
2-3-2	types de couvertures	64
2-3-3	types d'avaries pouvant toucher les marchandises maritimes	65
2-3-4	natures des dommages que peut causer au transporteur	65
2-3-5	saisies des navires	65
2-3-5	impact des saisies des navires sur les ports	65
2-4	le rôle des incoterms dans le transport maritime	66

Section 3 : la conteneurisation en Algérie

3-1	généralités sur le transport maritime Algérien	67
3-1-1	présentation	67
3-1-2	le système portuaire actuel	67
3-1-3	évolution du trafic du conteneur en Algérie	70
3-1-4	le transport maritime de la marchandise en Algérie	71
3-2	généralités sur le conteneur algérien	73
3-2-1	historique et régime des conteneurs en Algérie	73
3-2-2	cheminement d'un conteneur	74
3-2-3	avenirs de conteneur en Algérie	76

Chapitre 4 : gestion des conteneurs

Section 1 : création et présentation de l'organisme d'accueil

1-1	identité de PORTEK	78
1-1-2	activités, missions et qualités de PORTEK	79
1-1-3	les partenaires	79
1-2	réglementation applicable et contrôle juridique de la BMT	80

1-2-1 réglementation applicable à la BMT -----	80
1-2-2 contrôle juridique de la BMT -----	81
1-3 montage de la BMT-----	81
1-3-1 les apportes effectués-----	81
1-3-2 présentation de la BMT -----	83
1-3-3 les objectifs de partenariat EPB/PORTEK -----	90

Section 2 : déroulement des activités au niveaux de BMT

2-1 procédures de traitement de conteneur -----	92
2-1-1 BMT et consignataire-----	92
2-1-2 BMT et transitaire-----	93
2-2 exportations d'une marchandise dans un conteneur -----	94
2-3 procédures de dédouanement -----	94
2-3-1 A l'importation -----	94
2-3-2 A l'exportation-----	95

Section 3 : interprétation des résultats des activités de BMT

3-1 trafics conteneur comparatif annuelle 2011-2012 -----	96
3-2 volumes cumulés traités 2006-2012 -----	97
3-3 évolutions des effectifs -----	98
Conclusion générale -----	100

Bibliographie

Lexique

Liste des annexes

Résumé

Le transport maritime est un instrument privilégié des échanges commerciaux et il a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil des années à l'évolution des échanges internationaux, presque 95% des échanges mondiaux et internationaux se font par voie maritime.

La conteneurisation est l'utilisation des conteneurs pour le transport maritime des marchandises, elle a donc un siècle et pourtant son essor fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux.

Le passage pour l'Algérie à l'économie de marché à la fin des années 1980, a permis la dépendance des exportations et des importations, qui a fait changer la façon de voir les choses, avec l'élargissement des ports, ainsi que d'infrastructure modernisées même dans certains cas au détriment de tourisme qui a permis pour l'Algérie de reprendre de l'ampleur grâce aux accords d'ouverture du marché de fret aux armateurs étrangers ou encore l'installation de nouveaux terminaux à conteneur.

Notre étude repose sur une échelle minutieuse, qui est une recherche sur le port de la wilaya de Bejaia, précisément le terminal à conteneur de BMT, le trafic traité pour ce dernier est de 11 598 équivalant de vingt pieds, pratiquement 16% du marché national, qui se positionne ainsi deuxième après celui du port d'Alger avec 49% du part de marché national.

Enfin, l'orientation économique de l'Algérie et la croissance rapide des flux maritimes, notamment de conteneur, place le transport maritime comme activité motrice du développement économique de la région.