

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA- BEJAIA

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES DE GESTIONS ET COMMERCIALES

MEMOIRE DE FIN DE CYCLE

EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER EN SCIENCE COMMERCIAL

OPTION : FINANCE ET COMMERCE INTERNATIONAL

Thème

**La contribution du port de Bejaia au
développement de la chaine du transport
maritime. Cas : EPB**

Réalisé par :
AOUICHA NARIMENE
MADI SIHEM

Encadré par :
Mme Rahmani. L

Promotion : 2014/2015

REMERCIEMENTS

En préambule à ce mémoire, nous souhaitons adresser nos remerciements les plus sincères aux personnes qui nous ont apporté leurs aides et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire ainsi qu'à la réussite de cette formidable année universitaire.

Nous tenons à remercier sincèrement Madame RAHMANI, qui en tant que notre promoteur de mémoire, s'est toujours montré à l'écoute et très disponible tous au long de la réalisation de ce mémoire, ainsi pour l'inspiration, l'aide et le temps qu'elle a bien voulu nous consacrer et sans qui ce mémoire n'aurait jamais vu le jour.

Nos remerciements s'adressent également aux personnels vertueux de l'EPB, dirigée par Mr ACHOUR, ainsi à Mr. MADI pour l'accueil à notre formation pratique.

On n'oublie pas nos parents pour leur contribution, leur soutien et leur patience.

Enfin nous adressons nous plus sincères remerciements à tous nous proches et amis, qui nous ont toujours soutenue et encouragée au cours de la réalisation de ce mémoire.

Nous tenons à remercier les membres du jury qui ont bien voulu accepter de valoriser ce travail.

Merci à tous et à toutes.

Narímene et Síhem

Dédicaces

Je dédie cet humble travail :

A mes chers et respectueux parents vraiment aucune dédicace ne saurait exprimer mon attachement, mon amour et mon affection, je vous offre ce modeste travail en témoignage de tous les sacrifices et l'immense tendresse dont vous m'avez toujours su me combler.

Puisse dieu tout puissant vous garder et vous procurer santé et bonheur.

A mes chers frères : Aïmed et Amine.

A mes chères sœurs : Kahina et Anaïs.

A mon cher fiancé : Yacine.

A tous mes amis surtout : Cécilia, Hanane, Sarah, Souhila, Salema et Khoukha.

A ma chère binôme et amie qui m'a vraiment aidé à réaliser ce travail, et à toute sa famille.

A tous ceux et celles que j'aime et qui me sont chère.

Narimene

Dédicaces

Je dédie cet humble travail :

A mes chers et respectueux parents vraiment aucune dédicace ne saurait exprimer mon attachement, mon amour et mon affection, je vous offre ce modeste travail en témoignage de tous les sacrifices et l'immense tendresse dont vous m'avez toujours su me combler.

Puisse dieu tout puissant vous garder et vous procurer santé et bonheur.

A mes chers frères : Nabil, Fayçal et Mami.

A mes chères sœurs : Rafika, Djidja et Katia.

A ma nièce : Nouna

A mes neveux : Azzedine et Mimou

A tous mes amis surtout : Sarah, Ilhem , hanane, sidali, faycel.

A ma très chère binôme et amie qui m'a vraiment aidé à réaliser ce travail, et à toute sa famille.

A tous ceux ou celles que j'aime et qui me sont chère.

Sihem

Liste des abréviations

| | |
|------------------|--|
| AGI | Autorisations G lobales d' I mportation. |
| ASLOG | Association Française pour la L ogistique. |
| CCI | Chambre de C ommerce I nternationale. |
| CFR | C ost and F reight. |
| CIF | C ost I nsurance F reight. |
| CIP | C arriage and I nsurance P aied to. |
| CNAN | Compagnie N ationale A lgérienne de Navires. |
| CNIS | C entre N ational sur l' I nformation S tatistiques des Douanes. |
| CPT | C arriage P aied T o. |
| DAF | D elevered A t F rontier. |
| DDP | D elivered D uty P aied. |
| DEQ | D elivered E x Q uay. |
| DDU | D elivered D uty U npaid. |
| DES | D elivered E x S hip. |
| EPB | Entreprise p ortuaire de B ejaia. |
| EPIC | E tablishement P ublic à C aractère I ndustriel et C ommercial. |
| EVP | E quivalent V ingt P ieds |
| EXW | E x W orks. |
| FAS | F ree A longside S hip. |
| FCA | F ree C arrier. |
| FOB | F ree O n B oard. |
| HOS | H eckscher- O hlin- S amuelson. |
| INCOTERMS | I nternational C ommercial T erms. |
| ISPS | I nternational S hip and P ort S ecurity. |

| | |
|---------------|---|
| ISO | O rganisation I nternationale de N ormalisation. |
| LM | L ogistique M anagement. |
| LTM | L ettre du T ransport M aritime. |
| NCPDM | N ational C ouncil of P hysical D istribution M anagement P rogressivement. |
| OAIC | O ffice A lgérien I nterprofessionnel des C éréales. |
| ONACO | O ffice N ational de C ommercialisation. |
| OMC | O rganisation M ondial du C ommerce. |
| OPEP | O rganisation des P ays P roducteurs de P étrole. |
| PGI | P rogramme G énéral d' I mportation. |
| PIB | P roduit I ntérieur B rut. |
| RN | R oute N ationale. |
| SCM | S upply C hain M anagement. |
| SILOS | T ranscontinentaux de c éréales, t erminal à c onteneurs. |
| SONAMA | S ociété N ationale de M anutention. |
| SWIFT | S ociety W orldwide I nterbank F inancial T elecommunication. |
| TVA | T axe sur la V aleur A jsoutée. |
| UE | U nion E uropéenne. |
| USA | U nited S tates of A mérica. |
| USD | U nited S tates D ollar. |

Liste des figures

| | | |
|-------------------|--|----|
| Figure n°1 | Schéma récapitulatif des 13 Incoterms..... | 61 |
| Figure n°2 | Chaine logistique..... | 64 |

Liste des tableaux

| | | |
|---------------------|--|-----|
| Tableau n°1 | Evolution du commerce extérieur en Algérie de 2005 jusqu'au 2015..... | 18 |
| Tableau n°2 | Les avantages et les inconvénients du chèque..... | 52 |
| Tableau n°3 | Les avantages et les inconvénients de virement Swift..... | 53 |
| Tableau n°4 | Les avantages et les inconvénients de la lettre de change..... | 54 |
| Tableau n°5 | Les avantages et les inconvénients de billet à ordre..... | 55 |
| Tableau n°6 | Evolution du trafic de marchandises 2003-2013..... | 83 |
| Tableau n°7 | Répartition par type de trafic 2003 – 2013..... | 86 |
| Tableau n°8 | Produits importés et exportés..... | 88 |
| Tableau n°9 | Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination de l'année 2013..... | 91 |
| Tableau n°10 | trafic roulier entre 2006-2013..... | 99 |
| Tableau n°11 | Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination..... | 101 |
| Tableau n°12 | Trafic par pays de provenance..... | 102 |
| Tableau n°13 | Trafic par pays de destination..... | 104 |
| Tableau n°14 | Trafic cabotage national..... | 105 |
| Tableau n°15 | Evolution du nombre de navires entre 1991-2013..... | 106 |
| Tableau n°16 | Nombre de navires et jauge brute..... | 108 |
| Tableau n°17 | Moyenne d'attente en rade et séjour à quai..... | 109 |

Liste des graphiques

| | | |
|-----------------------|--|-----|
| Graphique n°1 | Evolution du commerce extérieur en Algérie de 2005 jusqu'au 2015.... | 19 |
| Graphique n°2 | Trafic des hydrocarbures 2003-2013..... | 85 |
| Graphique n°3 | Répartition par types du trafic entre 2003-2013..... | 87 |
| Graphique n°4 | Evolution des hydrocarbures entre 2003-2013..... | 90 |
| Graphique n°5 | Trafic des céréales entre 2003-2013..... | 93 |
| Graphique n°6 | Trafic de sucre entre 2003-2013..... | 94 |
| Graphique n°7 | Trafic de bois entre 2003-2013..... | 95 |
| Graphique n°8 | Trafic de métaux ferreux entre 2003-2013..... | 96 |
| Graphique n°9 | Trafic de ciment entre 2003-2013..... | 97 |
| Graphique n°10 | Trafic passagers entre 2003-2013..... | 98 |
| Graphique n°11 | Trafic routier entre 2006-2013..... | 99 |
| Graphique n°12 | Trafic conteneurs entre 2003-2013..... | 100 |

Sommaire

| | |
|---|------------|
| Remerciements..... | I |
| Dédicaces | II |
| Liste des abréviations..... | III |
| Liste des tableaux et des figures..... | IV |
| Liste des graphiques..... | V |
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre I : Généralités sur le commerce international..... | 4 |
| Section 1 : L'évolution du commerce international..... | 4 |
| Section II : Le commerce extérieur en Algérie..... | 14 |
| Section III : Les risques et les garanties de commerce extérieur..... | 20 |
| Chapitre II : Le transport maritime international..... | 25 |
| Section 1 : Généralités sur transport maritime international..... | 25 |
| Section II : Les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime..... | 30 |
| Section III : Le transport maritime en Algérie..... | 39 |
| Chapitre III : La logistique dans le commerce international..... | 47 |
| Section I : Les Fondamentaux et les intervenants de la logistique du commerce international..... | 47 |
| Section II : Les Incoterms (international commercial terms)..... | 57 |
| Section III : La chaîne logistique..... | 62 |
| Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaîne du transport maritime | 68 |

| | |
|--|------------|
| Section I : Présentation de l'organisme d'accueil..... | 68 |
| Section II : L'évolution des échanges commerciaux à travers l'appréciation du trafic de marchandises au niveau du port de Bejaia..... | 83 |
| Conclusion générale..... | 111 |
| Bibliographie | |
| Table des matières | |

Introduction générale

Introduction générale

Ces dernières décennies, le commerce extérieur a connu une évolution massive qui est née du besoin de l'homme de faire des échanges au-delà des frontières géographiques, de plus, tous les pays du monde ont subi le même sort, et ont suivi le même processus, du moment où chaque pays ne peut pas satisfaire tous les besoins de leurs peuples en matière de produits sans faire recours à un ou plusieurs autres pays.

Le développement technologique de l'information et de la communication a joué un rôle primordial dans l'évolution du commerce extérieur, ça a permis la réduction du coût de transport des biens à l'extérieur du pays et même le coût de transmission de l'information.

Le transport maritime constitue le principal vecteur et moteur essentiel de la nouvelle économie mondiale pour le transport des personnes et des marchandises, de plus, il contribue à l'accélération des relations commerciales entre les pays du monde, ce mode de transport nécessite des techniques et technologies de plus en plus sophistiquées et performantes.

Ce monopole du transport maritime sur les échanges commerciaux internationaux n'a été pas du hasard, les premières histoires de son apparition revenaient à l'époque des géants de la production et de la commercialisation tels que les USA, UE et le JAPAN qui détiennent 80% des échanges mondiaux, ces pays sont séparés par de larges océans c'est ce qui a favorisé le déplacement de ces marchandises par voie maritime d'un port à un autre, le développement de ce mode de transport a entraîné une forte multiplication des compagnies maritimes et des ports.

L'Algérie jouit d'une position géographique privilégiée, elle est placée sur la route d'accès à l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar et l'océan Indien par le canal de Suez, les ports Algériens devront être des escales logiques de ces routes maritimes, le dynamisme de ses ports notamment celui de Bejaia repose sur une bonne localisation géographique qui offre plusieurs activités portuaires.

La ville de Bejaia dispose d'un port commercial, qui joue un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme du port qui a apporté un développement à toute la région. À l'aide d'une activité appelée logistique, l'entreprise portuaire de Bejaia doit donc effectuer plusieurs choix qui doivent la conduire à une bonne maîtrise de ses flux d'information et de marchandises.

Introduction générale

La logistique est l'activité qui a pour objet de gérer les flux physiques d'une organisation, mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée, dans des conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

La logistique représente donc l'ensemble des opérations qui permettent de mettre à disposition la bonne quantité de produits au bon moment à moindre coût là où une demande existe.

C'est dans cette optique que notre travail de recherche se base et dans lequel nous essayerons de répondre à la problématique principale suivante:

- **Dans quelle mesure le port de Bejaia peut il contribuer au développement de la chaîne du transport maritime ?**

Cette problématique cerne un ensemble de questions à laquelle nous avons jugé utile de répondre :

- Comment s'est évolué du trafic de marchandises au niveau du port de Bejaia ?
- Quel est l'importance du trafic des hydrocarbures par rapport au trafic hors hydrocarbures ?

Ainsi les hypothèses de notre recherche sont les suivantes :

H1- le trafic des hydrocarbures a pris le monopole, au port de Bejaia, et n'a pas cessé de croître.

H2- le trafic de marchandises au port de Bejaia s'est développé avec l'augmentation du volume des importations.

Cependant au cours de notre stage pratique effectué au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia d'une durée d'un mois, dont l'objet était de savoir comment le trafic s'est développé, à travers cette dernière décennie.

Introduction générale

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et apporter des affirmations à nos hypothèses, nous adoptons une démarche méthodologique reposant en plus des recherches bibliographiques et documentaires, de ce fait, notre plan du travail est subdivisé en quatre chapitres que nous assignons ci-dessous :

- Le premier chapitre porte sur les généralités sur le commerce international.
- Le deuxième chapitre traite le transport maritime.
- Le troisième chapitre comporte la logistique dans le transport maritime international.
- Le quatrième chapitre est dédié à la présentation de cas pratique qui se base sur l'évolution des échanges commerciaux au niveau du port de Bejaia.

Chapitre 1

Généralités sur le commerce international

Introduction

Le terme « commerce international » désigne l'ensemble des échanges internationaux de biens et de services. L'importance du commerce international dans l'activité économique mondiale est un fait acquis. Non seulement l'histoire des faits économique indique à quel point le développement a été fondé sur le commerce international, mais tout au long de l'histoire, les relations internationales ont pu être déterminantes dans les rapports économiques, sociaux et humains des états.

Dans ce chapitre, nous allons présenter d'une manière générale l'évolution du commerce international, puis le commerce extérieur en Algérie, enfin, les risques et les garanties de commerce extérieur.

Section 1 : L'évolution du commerce international

Le commerce mondial n'est pas récent. Dans l'Antiquité déjà, les échanges pratiqués par les Grecs et les Romains étaient intenses. Plus tard, la richesse des cités-Etats comme Gênes ou Venise a reposé essentiellement sur leurs relations commerciales et jusqu'à aujourd'hui, nous assistons pratiquement à la multiplication des échanges entre toutes les nations du monde. Le commerce international est toujours influencé par la situation politique, sociale, et économique du monde entier.

1-1 Définition du commerce international

Dans la littérature économique beaucoup d'auteurs utilisent les expressions commerce extérieur et commerce international comme étant synonymes. Le commerce extérieur, c'est celui qui comprend l'ensemble des échanges entre habitants des pays différents. Il est divisé en commerce d'importation, d'exportation et de transit.

Le commerce d'importation, c'est celui qui consiste à acheter de l'étranger le produit destiné à la consommation locale. Le commerce d'exportation est celui qui consiste à vendre à l'étranger le bien produit dans les frontières d'un pays. Et le commerce de transit est la faculté accordée à un produit originaire d'un pays A et destiné à la consommation d'un pays C de traverser le pays B sans acquitter le droit de douane.

En définitive, le commerce extérieur peut être considéré comme l'ensemble des échanges entre un pays et l'ensemble de ses partenaires extérieurs. Et le commerce international peut donc être défini comme l'ensemble de transactions commerciales entre les différentes nations du monde. Il s'agit ici d'un aspect plus dynamique dans ce sens que tout ce qui est produit quelque part est vendu, et consommé ailleurs.¹

1-2 Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux

Le développement des échanges internationaux s'inscrit dans une perspective historique au sein de laquelle se succèdent des phases de libre-échangeisme et des phases de protectionnisme.

1-2-1- Émergence du commerce international

Ce sont des périodes de prospérité et de marasme alternent jusqu'au XVIII^e siècle, période à partir de laquelle l'activité économique se développe.

A- Avant la révolution industrielle

L'émergence du commerce international avant la révolution industrielle porte sur les échanges limités jusqu'au XVIII^e siècle et la naissance du commerce international au XVIII^e siècle.

A-1- Des échanges limités jusqu'au XVIII^e siècle

Le commerce lointain est peu développé et ne concerne qu'une part tout à fait minime des économies nationales (vin, sel, grains, épices, étoffes). Les voies de communication entre pays sont rares et ne sont pas entretenues. Les commerçants doivent s'acquitter de nombreuses taxes et autres droits de péage. La situation économique est, par ailleurs, peu favorable. Les économies nationales, à vocation essentiellement agricole, ne parviennent pas toujours à satisfaire les besoins de leur propre population. Elles ne créent donc pas le surplus

¹www.memoireenligne.com consulté le 24/03/2015

de production nécessaire au développement du commerce lointain. La tendance est au repli sur soi, au protectionnisme.²

A-2- Naissance du commerce international au XVIIIe siècle

Il faut attendre le XVIIIe siècle pour voir l'échange moderne se généraliser et le commerce extérieur se développer. Les ports de la côte Atlantique, Nantes et Bordeaux principalement, connaissent à cette époque, grâce au commerce colonial et à la traite des esclaves noirs, une grande prospérité. A l'intérieur du royaume, le commerce s'intensifie grâce à l'amélioration et l'extension du réseau routier [Création de l'École et du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussée par Daniel Charles Trudaine (1703-1769)]. Devant les marchés de plus en plus larges qui s'ouvrent devant eux, les négociants pressent les industriels d'accroître leur production. De nouveaux moyens d'échange et de paiement sont introduits et de grandes compagnies par actions sont créées [Compagnie des mines d'Anzin, Fondations Royales du Creusot].³

B- Après la Révolution industrielle

Le commerce international après la révolution industrielle porte sur le protectionnisme du début de XIXe siècle et le libre-échange de la seconde moitié du XIXe siècle.

B-1- Le protectionnisme du début du XIXe siècle

La Révolution industrielle est un bouleversement qui touche à la fois l'industrie, l'agriculture, la population, les transports, le commerce. Elle a lieu d'abord à la fin du XVIIIe siècle en Grande-Bretagne et au début du XIXe siècle en France et en Allemagne, dans un climat protectionniste assez marqué. Ainsi, la Grande-Bretagne avait-elle institué des monopoles commerciaux (les Compagnies à chartes) et de navigation (les Actes de navigation britanniques) et mis en place une législation pour réguler le commerce des grains, protéger les propriétaires fonciers et encourager les exportations de blé par des primes [Corn Laws : lois protectionnistes concernant la production céréalière britannique].

² www.foad-mooc.auf.org. Consulté Le 25/05/2015

³ Ibid-dem

En France, on trouve surtout des taxes sur les produits industriels et agricoles. En Allemagne, List Friedrich (1789-1846), économiste allemand théoricien du protectionnisme éducatif, se fait le théoricien de la protection des industries naissantes dans le cadre d'une union douanière de 39 états, le Zollverein [Créé en 1834 sous l'impulsion de la Prusse, à un rôle déterminant dans la formation de l'unité Allemande.], qui abolissent entre eux toute forme de protection tarifaire et qui érigent un tarif extérieur commun. Les Etats-Unis n'échappent pas à cette tendance et accentuent même cette politique durant tout le XIXe siècle arguant de la protection des industries naissantes et de la nécessité d'imposer des droits qui constituent l'essentiel des recettes publiques.⁴

B-2- Le libre-échange de la seconde moitié du XIXe siècle

Le commerce international reste donc fortement contrôlé jusqu'au milieu du XIXe siècle. Cependant, les limites qu'implique le protectionnisme vis-à-vis du développement anglais sont nettes. Les droits de douanes, trop importants, handicapent le développement d'une économie dominante. Dans le même temps, les coûts du blé, trop élevés, sont cause de troubles sociaux et politiques. Peu à peu, La Grande-Bretagne s'écarte des pratiques protectionnistes et les idées libre-échangistes s'étendent. Le tournant libéral est amorcé lorsque cette grande puissance exportatrice abolit les lois sur le blé (1846) et les lois de navigation (1849) avant de conclure un traité de libre-échange avec la France (1860). La France est alors la deuxième puissance économique et le développement des échanges entre les deux pays est aussi décisif en termes commerciaux qu'en termes psychologiques. La dynamique libre-échangiste gagne le Zollverein, la Hollande, la Belgique, la Suisse, et la Russie qui prennent à la suite des mesures visant à intensifier les échanges.

⁴ Ibid-dem

1-2-2 Les facteurs du commerce international

Le développement du commerce international est passé par deux périodes différentes cela est dû à plusieurs facteurs.

A- Le repli protectionniste de la période 1880-1945

Il s'agit de repli protectionniste de la période 1880-1945. Ce titre sera développé comme suit.

A-1 Le retour du protectionnisme à la fin du XIX^e siècle

A partir des années 70, l'Europe Occidentale est envahie de produits en provenance des États-Unis, d'Europe Orientale et de Russie (céréales, laines, viande grâce aux premiers bateaux frigorifiques, oléagineux). Les prix s'effondrent. Les revenus fonciers et la valeur de la terre diminuent. La croissance mondiale semble moins assurée et chacun se replie sur ses positions. La loi douanière allemande de 1879 est considérée comme le point de départ d'une nouvelle ère protectionniste. Pour répondre aux pressions des agrariens bavarois, menacés par les céréales russes, et des industriels rhénans qui souhaitent protéger leurs entreprises naissantes, Bismarck [Homme d'état prussien (1815-1898) qui réalisa l'unité allemande] rompt la politique d'ouverture en remontant les taux de taxation de l'Allemagne. La France ne tarde pas à suivre cet exemple et met en place, en 1881, une loi douanière inspirée du modèle allemand. En 1892, Méline [Homme politique français (1838- 1925) représentant des intérêts agrariens et partisan du protectionnisme] abolit l'ensemble des traités commerciaux et impose un tarif visant à protéger l'agriculture française. La Russie s'engage elle aussi, dans la voie protectionniste en triplant pratiquement ses tarifs douaniers [Tarif Mendelevitch qui augmente les prélèvements en les portant de 12 % en 1876 à 33% en 1891] au cours du dernier quart de siècle.⁵

A-2 Généralisation du protectionnisme après la crise de 29

Après la Première Guerre Mondiale, la Grande-Bretagne, contestée dans son rôle de puissance dominante par les États-Unis, abandonne à son tour le libre-échange. La crise des

⁵ Ibid-dem

années 20, par sa soudaineté et sa brutalité, contribue à l'aggravation des mesures protectionnistes. Pour protéger des entreprises fragilisées et un marché national récessif, la France rétablit les contingentements, bientôt imitée par l'ensemble des pays. La généralisation du " nationalisme économique " provoque l'effondrement des échanges et entraîne une contraction du volume de la production industrielle qui atteint son minimum en 1932. Celui-ci a baissé d'un tiers en quantité et de deux tiers en valeur par rapport à 1929. La fin des années 30 se caractérise par une reprise timide des échanges dans le cadre d'accords bilatéraux adoptant le troc ou le clearing [Règlement par compensation des balances commerciales de 2 pays pour réduire les mouvements de devises], ou dans des zones monétaires farouchement protégées comme le bloc sterling, le bloc dollar, le bloc franc.⁶

B- De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges

Le commerce international était déjà important au XIX^{ème} siècle, mais il a particulièrement prospéré depuis 1945, tant en volume qu'en valeur. Cette explosion des échanges s'est accompagnée d'une mutation dans la structure des produits échangés, et d'une modification des courants d'échanges

B-1- L'internationalisation des échanges

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, le volume des échanges mondiaux est revenu à son niveau d'avant 1914. La croissance du commerce mondial pendant cette période a été quasi nulle et largement inférieure à celle de la production. Les États-Unis, devenus grande puissance exportatrice (22 % du commerce mondial) cherchent à réamorcer la pompe des échanges internationaux pour soutenir leur industrie. Sous leur pression, la signature des accords de Bretton-Woods [Création, en 1944, d'un nouveau système monétaire international sur la base des thèses américaines.] instituant le dollar comme devise universelle unique, et celle des accords du Gatt [General Agreement on Tariffs and Trade ; accord général sur les tarifs douaniers et le commerce signé en 1947] favorisant le multilatéralisme et le libéralisme, visent à donner un cadre institutionnel favorable au commerce international. Le développement des échanges est la conséquence majeure de ces accords. Ainsi, pendant la deuxième moitié du XXe siècle, le commerce mondial est-il multiplié par 100 en valeur, et l'excédent des exportations mondiales sur la production de richesses est-il en moyenne de 4

⁶ Ibid-dem

points. On illustre souvent, de ce point de vue, la tendance à la mondialisation de l'économie par l'excédent de la croissance du commerce (biens et services) sur celle de la production et par une augmentation plus rapide de l'ide (investissement étranger direct) que de l'investissement en capital fixe au niveau mondial. Le début du XXI^e siècle a d'abord été marqué par un ralentissement, temporaire, du processus de mondialisation (éclatement de la bulle des technologies de l'information et crise boursière de 2001), puis par une hausse assez sensible, en valeur, des échanges de biens et de services, imputable pour une bonne part (2/3 de la hausse) à la variation des prix en dollars. On estime qu'en 2003 le commerce mondial des marchandises a progressé de 16%, atteignant 7,3 billions de dollars, et celui des services commerciaux de 12%, atteignant 1,8 billion de dollars. L'évolution du commerce en valeur nominale, au cours de ces dernières années, a donc été fortement marquée par des évolutions très divergentes en matière de prix et de taux de change.⁷

B-2- Les conséquences des évolutions du commerce international

Cette évolution s'accompagne d'une intégration économique croissante des pays industrialisés et d'une internationalisation de la production. A la vision Nord-Sud des relations économiques internationales qui prévalaient avant la Seconde Guerre Mondiale peut se substituer aujourd'hui celle d'une analyse des échanges internationaux dans le cadre d'un monde tripolaire [Triade constituée de trois grandes zones : l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Asie du Sud-Est]. Plus de 80 % des importations et des exportations réalisées au cours de la période 2001-2003 ont pour origine et/ou destination l'un de ces trois pôles. Par zone, durant cette période, les exportations des États-Unis ont reculé, tandis que leurs importations ont continué de progresser parallèlement à la production, ce qui a entraîné une quasi-stagnation du ratio du commerce au PIB. Dans les pays du MERCOSUR, les exportations ont vivement progressé, tandis que les importations ont fortement baissé par rapport à la production, de sorte que le ratio moyen du commerce au PIB est resté stationnaire durant la période 1997-2003. Les cinq pays en développement d'Asie les plus touchés par la crise financière de 1997 ont connu une croissance de leurs exportations si vigoureuse entre 1996 et 2000 que même la reprise – modérée – de leurs importations n'a pu empêcher un accroissement du ratio du

⁷ www.foad-mooc.auf.org. Consulté Le 25/03/2015

commerce à leur PIB. La baisse de la production enregistrée en 2001 dans le secteur des technologies de l'information a entraîné un fléchissement du ratio des exportations aussi bien que des importations au PIB. À la suite d'une nette progression du ratio des exportations et de celui des importations au PIB de l'UE entre 1992 et 2000, les deux chiffres sont restés à peu près stables entre 2000 et 2003. Au Japon, ils ont régressé en 2001, mais ont connu ensuite une reprise modérée; en 2003, le ratio du commerce à la production du pays a atteint 10,5%, soit 1 demi-point de plus qu'en 2000. La Chine, en revanche, est le seul pays qui a continué à enregistrer une forte croissance du ratio de ses exportations et de ses importations durant la période 2000-2003, ce qui tient à l'ouverture accrue de son économie et au rôle qu'elle a joué dans l'essor du commerce mondial au cours des trois dernières années. L'internationalisation n'est donc pas neutre. Contrairement à ce que pensait Ricardo, la spécialisation introduit des inégalités, débouche sur une hiérarchisation des nations et crée des rapports de domination. Cela conduit donc certains pays, proches géographiquement ou économiquement, à vouloir se protéger et à mettre en œuvre de nouvelles formes d'échange teintées de protectionnisme éducatif au sein d'unions économiques régionales.

Par ailleurs, l'internationalisation de la production impose un nouvel environnement commercial à l'intérieur duquel une partie croissante des échanges mondiaux (plus du tiers), effectuée entre filiales d'un même groupe à travers les nations, échappent aux lois du marché. Ce sont les marchés captifs des firmes transnationales qui limitent la concurrence internationale et remettent en cause les fondements théoriques du libre-échange.⁸

1-3 Analyse théorique des échanges internationaux

Les économistes ont tenté, depuis le XVI^e siècle, d'expliquer, voire de justifier les échanges internationaux. L'apport des théories du commerce international au développement de ces échanges est indéniable.

➤ La première école qui s'est intéressé au commerce extérieur est l'école mercantiliste qui est une conception de l'économie prévaut entre XVI^e siècle et le milieu du XVIII^e siècle en Europe, à travers un concept qui considère le stock d'or et de métaux précieux comme une richesse fixe et que la seule façon de garder et d'accroître cette richesse est de limiter les importations et améliorer les exportations.

⁸ www.foad-mooc.auf.org. Consulté Le 25/03/2015

Ces courants de pensée pensent que l'émergence du commerce extérieur permet le développement économique, ainsi que les investissements dans les activités à rendement croissant (la création de l'industrie et l'exploitation des produits manufacturés à forte valeur ajoutée) et l'adaptation des politiques protectionnistes établissant notamment des barrières tarifaires vont dégager un excédent de la balance des paiements.⁹

➤ **Les classiques**

Alors que les mercantilistes considèrent le commerce avec l'étranger comme un jeu à somme nulle, les classiques considèrent le libre-échange comme un jeu à somme positive. Les premières tentatives de modélisation de l'échange international sont l'œuvre de deux auteurs britanniques du XVIII^e siècle et du début du XIX^e, Adam Smith (1723- 1790) [Economiste écossais auteur de " Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations " en 1776,] et David Ricardo (1772-1823) [Économiste anglais auteur de " Principes de l'économie politique et de l'impôt " publié en 1817.].¹⁰

✓ **La théorie des avantages absolus d'Adam Smith (1776)**

Dans son ouvrage *Recherches sur la nature et les causes de la Richesse des Nations*, Adam Smith (1776) souligne que chaque pays a intérêt à se spécialiser dans les productions où il possède un avantage absolu en matière de productivité et à acquérir à l'étranger les produits où il est en infériorité absolue (toujours en matière de productivité). En prenant l'exemple contemporain des biens d'équipement Hi-fi et du secteur de l'habillement, Adam Smith montre que les flux d'échanges sont conditionnés par les écarts de productivité.

Toutefois la théorie de l'avantage absolu ne peut expliquer à elle seule qu'une partie du commerce international. Le problème se pose, en effet, lorsque des pays ne possèdent pas d'avantages absolus. D'où la référence à la théorie des avantages comparatifs de Ricardo.¹¹

✓ **La théorie des avantages comparatifs de David Ricardo (1817)**

Ricardo démontre, au début du XIX^e siècle, qu'un pays qui ne dispose d'aucun avantage absolu peut trouver un intérêt à participer au commerce international en se

⁹ www.oeconomia.net. Consulté le 01/04/2015

¹⁰ Idem

¹¹ Idem

spécialisant dans la production pour laquelle son désavantage est le moins grand. C'est la théorie de l'avantage relatif ou comparatif. La spécialisation ne prendra plus en compte le critère de productivité mais la rentabilité dégagée par l'échange monétaire, compte tenu de l'inégalité du coût du travail, d'un prix moins élevé dans les pays de faible productivité.¹²

➤ **les néoclassiques**

La théorie néoclassique cherche l'explication des phénomènes économiques au niveau des comportements individuels guidés par le principe de rationalité. On dit encore que c'est une analyse en termes de marché ou en termes de prix.

✓ **Le théorème HOS**

En 1919, Heckscher tente de comprendre ce qui permettrait d'expliquer l'existence de coûts comparés différents. Contrairement à David Ricardo, il admet que les techniques de production peuvent être transférées d'un pays à l'autre. Dès lors, si les coûts de production sont différents, c'est parce que les prix des facteurs de production y sont différents. Dans les pays richement dotés en facteur travail, le niveau des salaires est si bas, qu'il pousse les entrepreneurs à utiliser davantage de main d'œuvre que dans les pays où le facteur travail est rare et coûteux. C'est donc parce que les pays sont inégalement dotés en facteurs de production que leurs coûts de production sont différents. En 1933, Ohlin énonce la Loi des Proportions de Facteurs en se fondant sur l'origine des différences de coûts. Un pays tend alors à se spécialiser dans la production pour laquelle la combinaison des facteurs dont il dispose lui donne le maximum d'avantages. Les inégalités dans les dotations de facteurs entraînent des écarts de prix et des différences de spécialisation des économies. Les exemples de l'Australie et de la Grande Bretagne sont très illustratifs.

Ainsi chaque pays importe les biens qui incorporent des facteurs qui sont rares sur son territoire ou coûteux, et exporte les biens qui incorporent des facteurs qui sont abondants sur son territoire et donc peu coûteux. Considérant les effets de la spécialisation internationale sur les prix des facteurs de production, les travaux d'Heckscher (1919), d'Ohlin (1933), puis de Samuelson (1941, 1948, 1949) avancent la proposition plus connue sous le nom de Théorème d'Heckscher-Ohlin-Samuelson (HOS) : « A long terme, le commerce international

¹² www.oeconomia.net. Consulté Le 01/04/2015

tend à produire une égalisation des rémunérations de facteurs ». Une égalisation qui ne saurait être cependant absolue, en effet, le commerce international conduit chaque pays à se spécialiser dans la production intensive en facteur abondant sur son territoire. L'incitation à échanger sera d'autant plus forte que les prix relatifs sont différents. Dès lors, lorsque les rémunérations des facteurs seront suffisamment proches, les différences de coûts s'estomperont, et l'incitation à échanger diminuera et le commerce international cessera de croître.¹³

- ✓ **Le paradoxe de Leontieff** [Économiste d'origine russe émigré aux États-Unis, auteur du tableau d'entrées-sorties]

Dans les années 50, Wassily Leontieff teste le modèle d'interprétation néoclassique sur les données du commerce extérieur des États-Unis et met en évidence la contradiction qui existe entre la dotation factorielle de ce pays, à priori fortement avantagé en capital, et sa spécialisation dans des productions intensives en travail. Dans le modèle, un tel résultat correspond à un pays peu développé possédant un surplus de main d'œuvre. Loin d'invalidier le théorème de HOS, les travaux de Leontieff permettent de le préciser en prenant notamment en compte, parmi d'autres explications, l'hétérogénéité du facteur travail.¹⁴

Section 2 : Le commerce extérieur en Algérie

L'évolution du commerce extérieur de l'Algérie va de pair avec l'évolution de son économie, ainsi parler du commerce extérieur dans une optique historique, revient à évoquer les aspects rétrospectifs de l'économie algérienne qui sont directement liés au passé de ce pays.

L'Algérie a connu de grandes transformations en matière de politique économique et financière et cela dès le lendemain de son indépendance.

- Deux périodes essentielles ont marqué le mouvement du commerce extérieur en Algérie :

1- Période de monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

2- Période de libéralisation du commerce extérieur.

¹³ www.oeconomia.net. Consulté Le 01/04/2015

¹⁴ Idem

2-1 Période de monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

En décembre 1962, l'Office National de Commercialisation (O N A C O) a été créé par décret avec pour objectif de favoriser l'exécution et la réalisation de toute opération d'intérêt national à caractère économique décidée par le Gouvernement.

Cet Office tout comme beaucoup d'autres organismes et entreprises publiques se sont vus, au fur et à mesure de leur création, attribués des monopoles à l'exportation et à l'importation des produits relevant de leurs sphères de compétence, soit pour répondre aux besoins de leurs unités de production, soit pour satisfaire ceux de la consommation.

Aussi, par décret du 16 mai 1963, un cadre réglementaire de contingentement pour l'importation des marchandises a été défini, en déterminant les produits devant faire l'objet d'une réglementation spéciale, d'une part, et les produits qui sont soumis aux licences d'importation AZF et L.I.E, d'autre part.

En janvier 1974, le commerce extérieur est entré dans une phase d'organisation à travers l'instauration des programmes dits : « Programme Général d'Importation » (P G I), introduite par le décret n° 74/12 du 30 janvier 1974. De même, l'ordonnance 74/11 du 30-01- 1974 relative à la libération du commerce d'exportation et fixant les conditions d'exportation et de réexportation de marchandises réalisées à partir du territoire douanier national, a été publiée durant la même année.

Le texte relatif au Programme Général d'Importation prévoit les régimes d'importation ci-après :

- a) Marchandises importées dans le cadre d'une autorisation globale d'importation (AGI) délivrée à une entreprise ;
- b) Marchandises sans paiement ;
- c) Produits contingentés.

Les Autorisations globales d'importation sont attribuées :

- 1) à des organismes publics détenteurs de monopoles à l'importation ;
- 2) à des entreprises de production ou de service du secteur public pour la réalisation de leurs programmes de production, de maintenance et des projets dont elles ont la responsabilité.

Le décret 74/12 a été immédiatement suivi par deux autres ; le 74 /13 du 30 janvier 1974 qui porte sur les modalités d'importation et la programmation des exportations, et le 74/14 de la même date qui concerne les autorisations globales d'importation (AGI) et l'établissement des prévisions d'importation aussi bien pour les opérations commerciales de l'entreprise détentrice du monopole et celles qui sont soumises à son visa et effectuées par d'autres entreprises.

Les textes règlementaires ci-dessus étaient le prélude de deux textes législatifs qui ont couronné la démarche de l'option socialiste pour le commerce extérieur à savoir la promulgation des lois n° 78-02 du 11 février 1978 et 88-29 du 19 juillet 1988.

La loi n° 78-02 du 11 février 1978 consacre le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur. Elle énonce explicitement que l'importation et l'exportation des biens, fournitures et services de toutes natures sont du ressort exclusif de l'Etat.

En application des ses articles 2 et 3, seuls les organismes de l'Etat peuvent conclure des contrats de marchés d'importation ou d'exportation avec des entreprises étrangères.

Ainsi les organismes et entreprises auxquels sont attribués par l'Etat des monopoles d'importation ou d'exportation des biens, fournitures et services, se doivent de satisfaire les besoins des agents économiques et de l'économie nationale.

La loi n°88-29 du 19 juillet 1988, traite de l'exercice du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur. Selon ses dispositions, le monopole de l'Etat avait pour but :

- 1) d'organiser les choix et priorités dans les échanges extérieurs, conformément aux orientations, décision et directives en la matière déterminés par le gouvernement ;
- 2) de stimuler le développement et l'intégration de la production nationale ;
- 3) de favoriser la diversification des sources d'approvisionnement du pays et la réduction des importations et leurs coûts ;
- 4) de contribuer à la promotion des exportations.

Un cahier des charges déterminant les obligations du concessionnaire a été prévu pour les concessions attribuées aux entreprises publiques économiques.

Dans le prolongement des textes ci – dessus et les périodes d’austérité survenues durant les années 1990, Monsieur le Chef du Gouvernement a donné des instructions par circulaire n°625 du 18 aout 1992 pour instaurer les modalités de financement du crédit documentaire.¹⁵

2-2 Période de libéralisation du commerce extérieur

Le décret n° 88-201 du 18 octobre 1988 est venu pour abroger toutes les dispositions réglementaires qui conféraient aux entreprises socialistes à caractère économique l’exclusivité d’une activité ou le monopole de la commercialisation.

Les dispositions de ce texte réglementaire amorce l’ouverture sur l’économie de marché à qui il a fallu près de deux ans pour énoncer de nouvelles mesures de libéralisation du commerce extérieur dans la loi de finances complémentaire pour 1990.

En effet, dans ses articles 40 et 41, il y est prévu des dispositions qui dispensent les opérateurs économiques des formalités du commerce extérieur lors :

- 1) du dédouanement des biens d’équipements et des pièces de rechange importés sans paiement et destinées à l’usage professionnel ;
- 2) du dédouanement des marchandises importées sans paiement et destinées à la revente en l’état par des personnes exerçant des activités de vente ou par des concessionnaires agréés.

Dans le même sillage, le décret n° 91/37 du 13 février 1991, relatif aux conditions d’intervention en matière du commerce extérieur, défini dans ses articles 2 et 3 les personnes physiques et morales pouvant exercer dans les domaines d’importation et d’exportation.

De son côté, la Banque d’Algérie a publié en 1990 trois règlements n° 90/02 du 8/9/1990, 91/12 du 14/8/1991 et 91/13 du 14/8/1991, portant respectivement sur les conditions d’ouverture et de fonctionnement des comptes devises des personnes morales, sur la domiciliation des importations, et sur la domiciliation et sur le règlement financier des exportations hors hydrocarbures.

De même, une révision du tarif douanier algérien et son plafonnement à 5%, 15% et 30% ont été introduits au début de l’année 2001.

¹⁵ www.mincommerce.gov.dz. Consulté Le 02/04/2015

Par ailleurs, une décision d'annulation de la valeur administrée du Dinar et sa reconversion a été prise simultanément avec la levée des barrières non tarifaires dans le sillage des réformes économique engagées par l'Algérie.

De plus, le décret 03/02 du 19/07/2003, portant création de zones franches est intervenu pour développer les opérations du commerce extérieur. Cette initiative a été annulée deux ans plus tard.

Enfin, la l'Ordonnance du 03-04 du 19 juillet 2003, relative aux règles générales applicables aux opérations d'importation et d'exportation, en énonçant explicitement que les opérations d'importation et d'exportation se réalisent librement.¹⁶

2-3 L'évolution du commerce extérieur en Algérie

Après la présentation du cadre législatif du commerce extérieur, nous essayons de lire l'évolution des exportations et des importations, ainsi que l'évolution de la balance commerciale, le tableau donne un aperçu de cette évolution par structure depuis 2005 jusqu'à 2014.

Evolution du commerce Extérieur de l'Algérie durant l'année 2014

Le tableau suivant représente l'évolution du commerce extérieur en Algérie de 2005 jusqu'au 2014.

Tableau N°01 : l'évolution du commerce extérieur en Algérie de 2005 jusqu'au 2014.

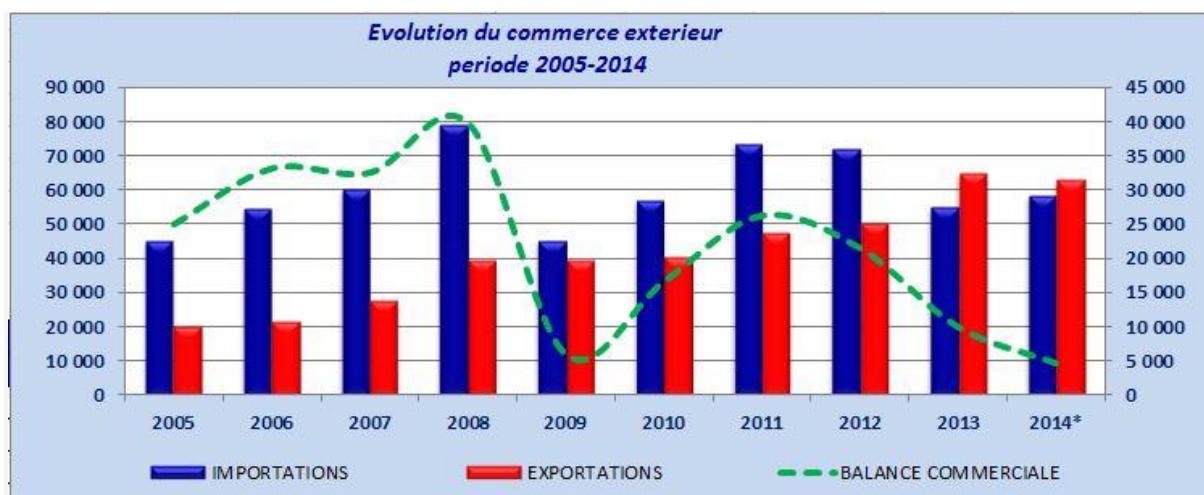
| Valeurs en millions USD | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Valeur en millions USD | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Les exportations hors hydrocarbures | 1099 | 1158 | 1332 | 1937 | 1066 | 1526 | 2069 | 2069 | 2165 | 2810 |

¹⁶ www.mincommerce.gov.dz consulté le 01/04/2015

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Les exportations hydrocarbures | 43937 | 53456 | 58831 | 77361 | 44128 | 55527 | 71427 | 69804 | 63752 | 60146 |
| Totale des exportations | 45036 | 54613 | 60163 | 79298 | 45194 | 57053 | 73489 | 71866 | 64974 | 62956 |
| Les importations | 20048 | 21456 | 27631 | 39479 | 39294 | 40473 | 47247 | 47490 | 55028 | 58330 |
| Balance commerciale | 24989 | 33157 | 32532 | 39819 | 5900 | 16580 | 26242 | 24376 | 9946 | 4626 |

Source: CNIS (Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes)

Graphique N°01 : l'évolution du commerce extérieur en Algérie de 2005 jusqu'au 2014.



Source: CNIS (Centre National sur l'Information Statistiques des Douanes)

Durant l'Année 2014, l'Algérie a réalisé un excédent commercial de **4,63 mds USD**.

En effet, les exportations ont atteint **62.95 mds USD**, accusant ainsi une légère baisse de **4,47%** en 2013, quant aux importations, elles se sont établies à **58.33 mds USD**, en hausse de **6%** par rapport à l'année 2013.

Cette tendance s'explique simultanément par une hausse des importations et une baisse des exportations enregistrées durant la période suscitée.

Par ailleurs, en termes de couverture des importations par les exportations, les résultats en question dégagent un taux de **108%** en 2014 contre **118%** enregistré durant l'année 2013.¹⁷

Section 3 Les risques et les garanties de commerce extérieur

Les opérateurs du commerce international, au sens large du terme, comporte de façon inéluctable un ensemble de risques. La distance géographique et culturelle ne consiste qu'une des causes explicatives. Avant d'étudier de façon approfondie les techniques de couverture, il semble indispensable d'identifier les risques associés à l'environnement international, de les définir et de les analyser selon leurs différentes acceptions, puis de les positionner dans le chronologie d'une opération commerciale.

3-1 Les risques de commerce extérieur

Importateurs et exportateurs sont confrontés à de nombreux risques dans la gestion de leurs opérations de commerce international. Ces risques ne doivent pas constituer un frein pour le développement commercial de l'entreprise mais nécessitent une identification et un positionnement précis pour être intégrés dans la politique de sécurisation de l'entreprise et dans ses coûts et prix.¹⁸

3-1-1 Le risque politique

Le risque « pays » représente l'ensemble des événements d'origine politique ou économique susceptibles d'empêcher le bon déroulement d'une opération commerciale ou d'investissement (risque d'interruption de marché, risque de non paiement, risque de spoliation, d'expropriation...). Il est parfois difficile à évaluer

¹⁷ <http://www.andi.dz/index.php/fr/statistique/bilan-du-commerce-exterieur>

¹⁸ Legrand, G, Martini, H « Gestion des opérations import – export », 2^{ème} édition, Dunod Paris, 2008, page 105

3-1-2 Le risque économique

Il recouvre de nombreuses définitions. Il peut s'agir du risque économique lié à la hausse anormale ou importante des matières premières ou des éléments du coût de fabrication (optique des assureurs crédit) ; d'autres organismes internationaux assimilent le risque économique à un risque pays (donc inclus dans le risque politique).

3-1-3 Le risque de non-paiement

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

3-1-4 Le risque de change

Il se définit comme un risque associé à toute transaction sensible aux variations de la valeur d'une monnaie par rapport à une autre. Son évaluation et les couvertures associées sont fonction de la devise de règlement (certaines devises sont plus volatiles que d'autres), de la durée de l'exposition (quelques jours, quelques mois voire plusieurs années) et de la nature de l'opération (exportations, importations, investissements, recettes sur investissements).

3-1-5 Le risque juridique

Ce risque est parfois ignoré ou sous-évalué. Il est malheureusement souvent détecté lors de contentieux ou de conflits liés à des contrats de vente, de représentation, de cession de transfert de savoir-faire parmi eux, on peut citer :

- le droit des contrats : contrat de vente, de transfert de technologie, de représentation ;
- le droit social : législation sociale des expatriés, droit du travail dans le pays d'implantation;
- le droit commercial et des sociétés : nationalité des sociétés ; obligation d'un partenariat local ; obligation de recruter des dirigeants locaux ; législation en matière de contrat commercial (règles, obligations) ;

– le droit économique : réglementation sur la concurrence et les monopoles (loi antitrust) ; réglementation sur la vente à perte et sur les soldes ; concept de refus de vente et de distribution sélective ; réglementation sanitaire, règles de mise à la consommation (informations, étiquetage, emballage, service après vente et garantie donnée aux consommateurs) ; loi sur les jeux, concours associés à la vente ; contrôle de la qualité, respect des produits et additifs interdits ; réglementation en matière de contrôle de prix ; possibilité de publicité comparative, d'établir des prix maximums ou maxima autorisés.

– le droit de la propriété industrielle.

En fait, l'entreprise qui agit à l'international ne bénéficie pas d'un droit international unifié, en raison de la souveraineté des États et d'autre part, il n'existe pas de juridiction supranationale qui lui permette d'évoluer dans un contexte juridique unique. C'est bien là que réside le risque juridique.

3-1-6 Le risque technologique

Il est propre aux activités industrielles. Un procédé de fabrication ou une technologie adoptée par une entreprise peuvent se trouver opposés à d'autres options industrielles et mettre l'industriel en dehors du marché.¹⁹

3-2 Les garanties du commerce internationale

Face à un environnement commercial international de plus en plus concurrentiel, votre entreprise est amenée à solliciter des engagements bancaires pour garantir la réalisation de ses obligations sur les marchés internationaux. Les garanties émises par la banque vous permettent de sécuriser vos opérations commerciales avec l'étranger, de rassurer vos acheteurs et de remporter plus facilement de nouveaux marchés.

- Pour sécuriser et simplifier les échanges avec l'étranger, plusieurs garanties bancaires ont apparues :²⁰

¹⁹ Legrand, G, Martini, H, « Gestion des opérations import - export », 2^{ème} édition, Dunod Paris 2008

²⁰ <http://import-export.societegenerale.fr> consulté le 01/04/2015

3 2-1 Garanties de soumission

La garantie de soumission, Permet à l'exportateur de participer à un appel d'offre international tout en garantissant à l'importateur la bonne foi et le sérieux de sa soumission. L'importateur peut obtenir une indemnisation si le fournisseur retire son offre commerciale, refuse de signer le contrat ou de mettre en place les garanties prévues dans le contrat. Ce type de garantie est souvent obligatoire dans les marchés publics étrangers.

3-2-2 Garantie de restitution d'acompte

La garantie de restitution d'acompte, Permet à l'importateur de se faire rembourser à hauteur des acomptes versés à la commande dans le cas où l'exportateur ne respecterait pas ses engagements contractuels de livraison.

3-2-3 Garantie de bonne exécution

La garantie de bonne exécution, Permet de garantir à l'acheteur un dédommagement si le fournisseur ne respecte pas la bonne exécution du contrat.

3-2-4 Garantie de dispense de retenue de garantie

La garantie de dispense de retenue de garantie, Permet de garantir à l'acheteur le reversement d'une partie de son paiement ou de son dernier terme de paiement, dans le cas où le matériel livré ou les travaux effectués apparaissent, à l'usage, de mauvaise qualité.

Conclusion

Le commerce international est devenu d'un intérêt indispensable à toute économie désirant développer ses secteurs d'activités et s'intégrer à l'économie mondiale.

Les raisons de ce développement significatif ont fait l'objet de multiples théories en évolution permanente. Selon les théories classiques, la première explication du commerce international est due à Adam Smith qui fonde les échanges internationaux sur des avantages absolus de coûts. David Ricardo a apporté une nuance en parlant d'avantages comparatifs où deux pays ont un intérêt à échanger en se spécialisant dans la production du bien pour lequel ils ont le meilleur avantage en terme de coûts.

Au début du XXe siècle, l'apport théorique d'Eli Hecksher et Bertil Ohlin puis de Paul Samuelson, (qui a constitué le modèle HOS) permet d'identifier les différences de dotation en facteurs de production, sources d'avantages comparatifs.

Selon ces derniers, les échanges internationaux découleraient de la dotation des pays en facteurs de production. Puis des théories plus « modernes » sont venues compléter les théories classiques, de nouveaux critères d'analyses sont alors entrés en jeu tels que les rendements croissants et la différenciation des produits.

Chapitre 2

Le transport maritime international

Introduction

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international. C'est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce international.

Il dispose de certaines caractéristiques et de nombreux avantages qui encouragent l'expansion et le développement du commerce international.

C'est pour cela qu'on a opté dans ce deuxième chapitre à l'étude des grandes axes du transport maritime, dans lequel on a penché sur l'évolution des intervenants, les différents contrats et documents du transport maritime.

Section 1 : Généralités sur transport maritime international

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développent dans le monde avec l'essor du transport, en particulier, par voie maritime. C'est pour cela, que la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays.¹

1-1 Définition du transport maritime

On entend par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectué par mer.

Le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international, ainsi la quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime.

Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet de gains de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le coût de la manutention et des assurances.

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

En effet le transport maritime est tarifé par les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritimes) qui fixent les règles de tarification.²

¹ LE BLEME, « acteur du commerce maritime », édition belize, 2011, fiche n°28.

² BELOTTI.J, le transport international de marchandise paris 1992, p. 242

1-2 Histoire du transport maritime international

Le transport maritime a connu une importante évolution. Plusieurs solutions ont été apportées dans le temps pour remédier aux problèmes du trafic dangereux et coûteux d'autrefois.

1.2.1 Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires.

Les corsaires étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers.

L'un des plus connus n'est autre que Jean Bart, corsaire de Dunkerque travaillant pour le roi de France (Louis XIV), il compte à son actif de nombreux actes de piratage. Encore, la piraterie n'a pas totalement disparu, comme les pirates du détroit de Malacca, du golfe d'Aden en Somalie.

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

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

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

1.2.2 Des solutions pour améliorer le transport maritime

Parmi ces solutions, on trouve :

A) La création de canaux :

L'invention des canaux développée de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique.

Permettant de gagner un temps considérable, 9 heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

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

B) L'UTILISATION de la machine à vapeur pour les bateaux :

En 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport.

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renonceront à la force humaine (galériens) et les remplaceront par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire: les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

C) L'invention des conteneurs :

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

De nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 secondes) notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois.

Au-delà de permettre un temps de déchargement moins long et la conservation des marchandises, l'invention du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols.

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

On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développé et exploité les conteneurs, les ports européens comme Dunkerque sont très en retard dans ce domaine.

On peut noter que la taille des conteneurs est variable, les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours, les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20 000 conteneurs (150 000 tonnes environ).³

1-3 L'importance de transport maritime

Le transport maritime se trouve face à des opportunités sans précédent avec la rapide croissance de l'économie mondiale et du commerce internationale. En tant que l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus rentables et les plus respectueux de l'environnement pour le transport de grosses quantités sur les grandes distances, il a contribué de façon sensible à la prospérité économique des pays dans le monde entier.

En fait, Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes et fûts.

Le secteur maritime est d'une importance primordiale pour l'économie mondiale et cela grâce à l'efficacité accrue des techniques humaines, la conteneurisation est considérée la

³ <http://energies4.jimdo.com/le-transport-maritime/l-histoire-du-transport-maritime/> consulté le 05/04/2015.

dernière, qui offre les coûts les plus bas et un certains nombres d'avantages tels que la sécurité de la chaîne du froid, la rapidité, les services et la livraison de port à port.⁴

La marine marchande est la clé de l'économie mondiale. Sans elle, le commerce d'un continent à l'autre, le transport des matières premières et le transport des produits finis à des coûts raisonnables seraient tout simplement impossible.

1-4 Les avantages de transport maritime

Le transport maritime offre plusieurs avantages par rapport aux autres moyens de transport, parmi les avantages, on trouve :⁵

1.4.1 La massification du transport :

La croissance des échanges dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offertes par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

1.4.2 Le moindre coût :

Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre). S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, le transport maritime est également un moyen de transport qui convient pour des petits lots et des courtes distances. Le transport par conteneurs maritimes est un peu l'équivalent du transport routier par messagerie.

Le transport maritime ne nécessite pas de fortes dépenses d'infrastructures (le milieu maritime est à disposition et, contrairement aux autres modes terrestres, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports).

1.4.3 Autres avantages :

Contrairement à l'image véhiculée par des accidents médiatisée, le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité :

- **Sûreté :** Il a le niveau d'insécurité le plus faible de tous les modes de transport au regard des accidents de personnes. Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements de marchandises;

⁴ <http://www.lesaint-laurent.com/pages/importanceglobaledutransportmaritime.asp> 06/04/2015.

⁵ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm> 06/04/2015.

- **Moindre pollution** : Il a une faible consommation d'énergie à la tonne- kilomètre ;
- **Fiabilité** : Il offre des garanties de régularité.

Section 2 : Les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime.

Pour que les marchandises arrive en bon état, toute opération commerciale, quelle que soit à l'importation ou à l'exportation, fait appel à divers intervenants dans le but de faciliter le trafic maritime et d'éviter les pertes du temps. Et pour bien expliquer cette opération commerciale, nous allons présenter les principaux intervenants et les différents contrats et documents du transport maritime.

2-1 les principaux intervenants

Les principaux intervenants dans le transport maritime sont les suivants :

2-1-1 Le transitaire

Le transitaire est l'homme essentiel du commerce international, il est définit également comme le « logisticien » des opérations de « tout en tout ».

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur, il intervient dans la chaine du transport en tant que mandataire et il agit au compte du chargeur à l'embarquement, et au compte du réceptionnaire au débarquement.

Et en tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maitrise totale des opérations. ⁶

2-1-2 Le consignataire

C'est le plus important intervenant dans le transport maritime, car il joue un rôle très important vis-à-vis de l'armement.

Dans le cas où l'armateur n'est pas représenté par une succursale direct dans le port, il doit déléguer ses pouvoirs aux consignataires, et dans ce cas ce dernier devient l'interlocuteur du navire.

Il existe deux (02) types de consignataires qu'il ne faut pas confondre même s'il y a un cumul de rôle entre eux :⁷

⁶ P.Y. NICOLAS « le transitaire et le commissionnaire de transport », DMF, édition 1978, p195.

A)- Le consignataire de navire ou de la coque :

Celui-là peut effectuer dans le port les opérations que le capitaine ne veut pas effectué lui-même au niveau de navire.

Il est chargé d'accomplir les tâches suivantes : la réception et la livraison des marchandises, la conduite administrative du navire à quai et il le met en relation avec la police de la frontières (douanes) le paiement des frais, droits et autres charges occasionnées par l'escale de navire, il traite avec les acconiers...etc.

B)- Le consignataire de la cargaison :

Celui-là a pour mission de s'occuper de la réception de la marchandise à l'exportation, il organise le chargement et le déchargement du navire, il remet la marchandise au destinataire, il taxe et signe le connaissement.

Il rédige le manifeste de la cargaison et le remet à la douane pour l'intermédiaire de courtier maritime, de plus, il fait les réserves d'avarie, comme il a un rôle dans la maintenance, la répartition et les problèmes d'équipages.

2-1-3 Le manutentionnaire (l'acconier)

C'est un entrepreneur de manutention portuaire, il prend en charge les opérations de chargement et de déchargement en employant une main d'œuvre, des dockers..., ajoutant la réception, livraison, garde, arrimage, extra portage, allotissement...marchandises.⁸

En réalité, les entrepreneurs de manutention portuaire sont des mandataires qui travaillent soient :

- Pour les armateurs en cas d'une ligne régulière.

- Pour les chargeurs en cas de tramping ou le transport se fait par cargaison complète.

Il est responsable des dommages dans les opérations de manutention proprement dites.

2-1-4 Le courtier maritime

Le courtier maritime est considéré comme toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour

⁷ Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mouhamed Mankour, 1998, p 36.

⁸ Décret n°97-614 du Octobre, 1997, « relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime ».

conclure des contrats d'achats et de vente de navires, des contrats d'affrètements et de transports maritimes et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

Le mandat de courtage maritime doit être établi par écrit et définir clairement les droits et les obligations du courtier.

L'exercice des fonctions de courtier maritime sur le territoire algérien est réservé exclusivement aux sociétés ou établissements nationaux algériens.⁹

2-1-5 L'assurance

Les marchandises transportées par voie maritime doivent être assurées par l'importateur et l'exportateur afin d'éviter tous conflits comme les pertes, les vols, les incendies,.....etc.

Dans l'assurance maritime, on distingue deux types d'assurance :

- Une assurance qui s'applique sur les navires « assurance corps ».
- Une assurance qui s'applique sur les marchandises « assurance sur faculté ».

2-1-6 La douane

A côté de l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et aussi pour l'exportateur, l'administration douanière joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux.

A cette égard, il est utile de rappeler que les droits et taxes perçus par les douanes constitue les éléments de compensation des écarts éventuels entre les différents produits nationaux et étranger, la douane met à la disposition des exportateurs un éventail de dispositions dans le cadre de la promotion des exportations hors hydrocarbures (en Algérie).

En effet, toutes opération à l'importation ou à l'exportation passent impérativement par une procédure douanière, qui d'après l'article 75 du code de douane, stipule que : « toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant indique le régime douanier assigné aux marchandises et communiquer les éléments requis pour l'application des droites et taxes et pour les besoins de contrôle douanier » . À cet effet, on peut constater les rôles suivants de la douane :

⁹ Article 631 de l'ordonnance n°766-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, p 398.

- Vérifier les marchandises et les documents y afférent.
- Percevoir les droits et taxes.
- Relever et verbaliser les infractions.
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations.
- Favoriser les échanges commerciaux.¹⁰

2-1-7 Le transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé du la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifique (EX : le port), de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, de l'apporter de soin et l'attention nécessaire aux chargements, déchargement, la manutention et l'arrimage de cette dernière.

Il est responsable sur la marchandise de moment de son embarquement jusqu'au moment où elle sera remis à son destinataire, des pertes, et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.¹¹

Il peut dégager sa responsabilité en cas d'événement dû à des risques de mer, force majeure, guerre, grève, un vice cachet de la marchandise....

2-1-8 Le chargeur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement. Son rôle consiste à :

- préparer la marchandise ;
- prospecter un navire ;
- déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.¹²

¹⁰ Code des douanes 2ème édition. 1998.

¹¹ Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.

2-2 Les différents contrats et documents du transport maritime

Les documents liés au transport maritime permettent d'assurer le suivi logistique de l'opération, depuis le magasin de l'expéditeur jusqu'au destinataire, ils permettent de classer la responsabilité de chaque acteur et de définir le contrat de transport.

2-2-1 Les contrats du transport maritime

C'est la branche du droit relative à l'étude et à l'analyse au plan juridique des mécanismes qui assurent et qui organisent les déplacements des mobiles ainsi que les conséquences qui en découlent. Parmi ces contrats, on trouve :

A) Contrat de transport de marchandise

Le contrat de transport de marchandise est une convention par laquelle un transporteur professionnel s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé, dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

Les caractères du contrat de transport peuvent être résumés comme suit :

- Le contrat de transport :
 - ✓ Est un contrat consensuel ;
 - ✓ Qui porte sur un envoi ;
 - ✓ et qui fait intervenir au moins trois personnes (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire).
- Le transporteur est tenu à une obligation de résultat : Concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable. Le donneur d'ordre n'est pas tenu de prouver que l'anomalie est due au transport. Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge. Il faut bien faire la distinction entre la conclusion du

¹²http://www.memoireonline.com/08/09/2638/m_La-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur9.html consulté le 07/04/2015.

contrat et le commencement d'exécution effective du contrat de transport. L'échange des consentements ne fait pas démarrer la prise en charge de la marchandise.¹³

B) Contrat d'affrètement

Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.

Les obligations, les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat librement négocié.

Toutefois, les parties ne peuvent insérer au contrat d'affrètement des stipulations contraires aux principes généraux du droit en vigueur.

A défaut de stipulation des parties au contrat d'affrètement d'un navire, ce contrat est régi par les dispositions du présent titre.¹⁴

L'affrètement dispose de différents types présentés comme suite :

❖ L'affrètement au voyage :

Pour le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret.

Le contrat d'affrètement au voyage est résilié sans préjudice de part ni d'autre si, avant le départ du navire et sans qu'il y ait une faute de l'une ou de l'autre partie :

- a) le navire a été perdu ou après un accident il est devenu irréparable,
- b) le navire a été réquisitionné ou arrêté par les autorités locales du port d'escale,
- c) une interdiction de commercer a été décidée par le pays pour lequel le contrat est destiné,
- e) tout autre événement de force majeure rend impossible l'exécution du voyage.¹⁵

❖ L'affrètement à temps :

¹³ Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI: « transport logistique », 8^{ème} édition, le génie des glaciers, 2010, P 8.

¹⁴ Article 540 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

¹⁵ Article 650 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Pour le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le fret.

Le contrat d'affrètement à temps est résilié si le navire a disparu, a coulé, a été détruit ou est devenu irréparable. En ce cas, le fret est dû jusqu'au jour où le sinistre s'est produit, le jour du sinistre compris. En cas de disparition du navire, le fret est dû jusqu'au jour où sont parvenues les dernières nouvelles du navire.¹⁶

❖ **l'affrètement coque-nue :**

Dans le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le loyer.¹⁷

C) Contrat de consignation:

On distingue deux types

❖ **Le consignataire du navire :**

Il est considérée comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

Le contrat de consignation du navire est résilié ou dénoncé dans les délais convenus.

Toutefois, pour un motif grave, chacune des parties peut mettre immédiatement fin au contrat.

L'exercice des fonctions de consignataire du navire par toute personne sur le territoire algérien est soumis à une autorisation.

Toute action découlant du contrat de la consignation du navire est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.¹⁸

❖ **Le consignataire de la cargaison**

¹⁶ Article 695 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

¹⁷ Article 723 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

¹⁸ Article 609 de l'ordonnance n°76_80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Le consignataire de la cargaison est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le contrat de consignataire de la cargaison est résilié ou dénoncé dans les mêmes conditions que le contrat de consignation du navire.

Les fonctions de consignataire de la cargaison sur le territoire algérien sont exercées dans les mêmes conditions que celles définies pour le consignataire du navire.

Toute action découlant du contrat de consignation de la marchandise est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.¹⁹

D) Contrat d'assurance :

Un contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat.

Un contrat d'assurance maritime peut, de façon expresse ou par usage commercial, être étendu de façon à protéger l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou de découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer.²⁰

2-2-2 Les documents du transport maritime

Les documents de transport occupent une place centrale dans le commerce international aussi bien pour l'exportateur que pour l'importateur. Les documents qui couvrent le transport maritime sont présentés dans les points suivants :

A) Le connaissance maritime

Le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison.²¹

¹⁹ Article 621 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

²⁰ <https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/m040f.php> consulté le 10/04/2015.

²¹ Article 748 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Le connaissement maritime consiste en un reçu du transporteur et constitue la meilleure preuve du contrat de transport qui, bien souvent, se trouve être conclu oralement. Lors de la remise des marchandises au transporteur, le connaissement remis au chargeur (ou son mandataire) fera état des marchandises remises ainsi que de leurs conditions apparentes. En ce sens, il facilitera l'établissement de l'endroit du dommage au regard du transfert des risques. Enfin, il est aussi un véhicule transférant les droits et obligations des parties, puisqu'à l'image des lettres de crédit, il peut être endossé.

B) Lettre du transport maritime (LTM)

La lettre de transport maritime est (en anglais sea way bill) n'est seulement qu'un document servant de preuve du contrat de transport. Ce document est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et la compagnie maritime.

On y trouve des mentions comme : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur, ou encore le nom et l'adresse du destinataire.

Contrairement au connaissement, la LTM n'est pas un titre de détention de la marchandise et c'est un titre non négociable.²²

C) Document de transport multimodal

La particularité de ce document de transport est qu'il implique l'utilisation d'au moins deux modes de transport différents. Le document de transport multimodal est la matérialisation du contrat de transport qui lie le donneur d'ordre et le commissionnaire de transport.²³

Ce document figure les éléments suivants :

- le lieu de la première prise en charge de la marchandise, ainsi que le lieu de destination ;
- le port d'embarquement, le port de destination ;
- la compagnie maritime ;
- le nom de transitaire ;

²² <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/lettre-de-transport-maritime-ltm.html> consulté le 10/04/2015.

²³ http://www.esandis.com/export-import/documents_de_transport_multimodal.html consulté le 11/04/2015.

- l'expéditeur, et le destinataire.

Le document de transport multimodal est un titre à la fois négociable et transférable à un tiers par endossement.

D) Charte partie

C'est un acte constituant un contrat conclu de gré à gré entre un fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire. Les conditions du contrat d'affrètement portent soit sur le parcours (« au voyage »), sur la durée (« à temps »), soit sur le navire seul (« coque nue »).²⁴

Section 3 Le transport maritime en Algérie

L'activité des transports est considérée comme étant le lubrifiant de l'économie et le moyen par lequel sont approvisionnées et expédiées les marchandises d'un lieu à un autre. Le transport maritime l'est en Algérie par sa domination dans les échanges commerciaux avec l'extérieur et son rôle est vital dans le développement économique du pays.

L'Algérie jouit d'une position géographique privilégiée, elle est placée sur la route d'accès à l'océan atlantique par le détroit de Gibraltar et, à l'océan indien par le canal de Suez. Les ports algériens devraient donc être des escales logiques de ces routes maritimes. Mais, cet atout n'est pas une fin en soi. Le dynamisme d'un port repose sur une bonne localisation géographique et sur la compétitivité des activités portuaires qu'il offre.

Le transport maritime est donc un instrument privilégié des échanges internationaux et il a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges ; voir 96% des échanges de l'Algérie s'effectue par voie maritime.²⁵

3-1 Historique du système portuaire Algérien

La question de l'organisation portuaire en Algérie remonte bien sûr aux premières années de l'Indépendance. Si au début de sa perception, ne sortant pas de la conception universelle, se profilait à travers le schéma commun de la distinction entre les missions de service public et les activités commerciales, il en fût tout autrement à partir de 1982, avec la restructuration des entreprises publiques décidées à l'époque.

²⁴ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Charte-partie> consulté le 11/04/2015.

²⁵ <http://www.mae.gov.dz/LesEchangesextrieursdelAlgrie-au-cours-du-1er-semester--2013.aspx> consulté le 14/04/2015.

Jusqu'en 1971, les trois ports d'Alger, Oran et Annaba évoluaient sous le régime de l'autonomie, tandis que les autres continuaient d'être gérés sous celui de la concession par les Chambres de Commerce, qui les avaient d'ailleurs réalisés. A partir de mai 1971, l'Office National des Ports a été créé sous forme d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), qui a pour mission la gestion et le développement des ports et bénéficiant des «mêmes droits et obligations que l'Etat en matière de domanialité». Les services de pilotage et de lamanage lui furent également attribués. Trois années après, les métiers de manutention et d'aconage, organisés à travers les bureaux d'embauche qui recrutaient quotidiennement des dockers temporaires en fonction des besoins, ont été nationalisés et le monopole confié à la Société Nationale de Manutention (SONAMA), créée pour la circonstance.

Une autre activité commerciale importante, le remorquage, entra également en monopole dans les attributs de la compagnie nationale Algérienne de navires (CNAN), qui assurait seule aussi les services de la consignation maritime. Malgré ce contexte organisationnel, le paysage portuaire algérien ne s'est jamais débarrassé de la présence continue de ces armadas de navires qui n'ont plus cessé de le particulariser depuis le début de la décennie 70.

Supposant que la cause de ce dysfonctionnement se situait dans l'éparpillement du processus décisionnel, ce dernier a été fixé, en 1982 dans la foulée de la restructuration du secteur public économique, dans chaque port au niveau d'une même entité. L'un des objectifs était de réduire le nombre de navires sur rade, d'éliminer les séjours prolongés à quai et, en définitive, de réduire les coûts exorbitants que ce phénomène provoque.

La création de 10 entreprises portuaires, assurant chacune à son niveau les missions de service public et exerçant les prestations commerciales, plutôt que d'amener les améliorations ciblées, a au contraire aggravé, au fil des années, la situation. En 2009, comme en 1978, 1982 ou 1995, la situation n'a pas beaucoup changé. Les files d'attente sur rade demeurent les séjours à quai des navires toujours aussi lents, les espaces d'entreposage aussi désordonnés et obstrués qu'avant. L'entreprise portuaire, grâce à cette réforme, disposera d'un monopole de fait, même bien après le lancement du processus de libéralisation de l'économie nationale entamée en 1988 et l'institutionnalisation des principes de démonopolisation. Elle continuera à être juge et partie.

En 1998, le code maritime, révisé par acte législatif, a réintroduit dans le système portuaire national le principe de la séparation des missions de service public de celles dites commerciales. Le texte voté fut suivi de décrets d'application, qui en août 1999 érigèrent trois autorités portuaires devant prendre en charge les missions de service public. En 2009, dix années après, ce dispositif n'a jamais connu, ne serait-ce qu'un début d'application.

D'autres actes réglementaires sont sur la même voie, plus précisément, ceux fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de remorquage, de manutention et d'acconage dans les ports. Globalement, malgré le dispositif législatif et réglementaire, la situation du système portuaire n'a pas beaucoup évolué, contrairement à ses similaires de la Méditerranée qui ont depuis longtemps déjà emprunté la bonne dynamique de mutation et pris quelques bonnes longueurs d'avance sur lui.²⁶

3-2 Les principaux ports maritimes en Algérie

Tous d'abord, un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations.²⁷

Les ports ont beaucoup d'importance au fonctionnement des activités économiques et sociales. Ils sont considérés comme des espaces économiques stratégiques et des lieux de transit des passagers et des diverses marchandises dans les meilleures conditions, coût, délais et sécurité, les ports étant des composantes essentielles dans la chaîne du transport maritime de marchandises. L'Algérie dispose de plusieurs ports, dont les plus importants sont les suivants :

3-2-1 Le port d'Alger

Icosium, El djazair ou Alger, trois appellations pour un même lieu (entre le neuvième siècle avant J.C et l'ère contemporaine) et depuis l'invasion coloniale française, le port d'Alger a connu plusieurs phases d'aménagement et de construction.

²⁶<http://care-dz.org/quelles-perspectives-pour-le-systeme-portuaire-algerien/> consulté le 15/04/2015.

²⁷<http://fr.wikipedia.org/wiki/Port> consulté le 14/04/2015.

Le port d'Alger est situé dans la partie nord-ouest de la baie d'Alger, il jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie. Avec un tirant d'eau variant entre 6 mètres et 10 mètres. Ces tirants d'eau permettent au port d'Alger d'accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à 25.000 tonnes de marchandises.²⁸

3-2-2 Le port d'Annaba

Le port d'Annaba a une position bien abritée du golfe d'Annaba, la fertilité des plaines qui s'étendent au sud du rivage, les avantages de communication qu'offrait la Vallée de la Seybouse ont attiré les commerçants étrangers depuis le longue durée comme un centre d'agglomération dans l'Afrique du Nord.²⁹

Son champ d'influence s'étend sur douze wilayas du pays où sont situées des zones industrielles à fort potentiel de développement et des ressources naturelles tels que les mines de fer, de phosphates et les champs pétroliers. Le Port de Annaba, drainant les richesses minières et agricoles de l'Est algérien, centre industriel proche du puissant complexe sidérurgique d'El Hadjar, et fait partie des dix (10) principaux Ports de Commerce d'Algérie.³⁰

3-2-3 Le port d'Oran

Le port d'Oran est situé à peu près à égale distance à des limites du Maroc et de la province d'Alger, au fond du golfe compris entre la pointe de l'Aiguille et le Cap Falcon, au pied de l'extrémité est d'une chaîne de montagnes dont la direction générale est la même que celle de la côte, c'est-à-dire Sud-Ouest-Nord –Est. Le sommet qui domine Oran à l'Ouest et dont les derniers contreforts forment la pointe Lamoune, porte le nom de Djebel Murdjadjo.

³¹

Mersa el Kabir était l'ancien port d'Oran. La réalisation d'un port accessible aux plus grands navires imposait, en, 1933 l'aménagement d'un terre-plein qui marqua la première ébauche, et plusieurs étapes se sont succédées jusqu'à la fin des années quarante.

²⁸ Guide client, entreprise portuaire d'Alger, 2003, p 8 et 9

²⁹ Guide client, entreprise portuaire d'Annaba, 2003, p 7

³⁰ <http://www.annaba-port.com/presentation.php> consulté le 15/04/2015

³¹ http://alger-roi.fr/Alger/documents_algeriens/economique/pages/84_port_oran_1.htm consulté le 16/04/2015

La ville d'Oran considérée comme la capitale économique de la région Ouest, par ses liaisons aériennes internationales et ses infrastructures ferroviaires, routières, hôtelières permet une situation favorable à la circulation des biens et services et les personnes.

Le port d'Oran s'étend sur la région d'Ouest couvrant ainsi les wilayas d'Oran Mascar, Bechar, Tlemcen et Saida.³²

3-2-4 Le port de Djen-djen

Situé à l'Est de l'Algérie, le port de Djen-djen, avec sa position géographique de 36° 51' Nord et 005° 54' Est, bénéficie d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée en termes d'espaces et eau profonde. Sa construction décidée au cours de la décennie 70, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, s'inscrit dans le cadre de l'accroissement des capacités portuaires de la région Centre/Est.

Il partage un vaste hinterland avec les ports voisins à savoir le port de Bejaia et Skikda. Sa zone d'influence recouvrant une grande région de l'Est et le Sud-Est qui comprend les Hauts plateaux avec son potentiel industriel et les plates formes pétrolières du Sud. C'est dans cette perspective, que la réalisation de la pénétrante (RN 77) communément appelée l'autoroute du port va favoriser l'extension de l'hinterland du port jusqu'à des régions très éloignées.

Cette position lui confère un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.³³

Le port de Djen-djen se trouve aussi dans une zone excentrée adossée à une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares dédiée aux futures zones logistiques qui vont être érigées comme support de l'activité de transbordement.

Il dispose d'engins de manutention très perfectionnés. Sa position géographique et sa configuration infrastructurelle lui permettent d'être un port concurrent au niveau du bassin méditerranéen. Ce port pourrait être utilisé comme un grand port de trafic de mass (SILOS transcontinentaux de céréales, terminal à conteneurs). Il a bénéficié d'un projet de la

³² Guide client, entreprise portuaire d'Oran. Edition 2011, p 12.

³³ <http://www.djendjen-port.com/present.php> consulté le 16/04/2015

construction d'un silo à céréale qui permet de traiter la grande partie des céréales importées par le pays.

À l'heure actuelle, le port de Djen-djen n'a pas encore connu un développement souhaité, mais des efforts sont fournis quotidiennement afin d'atteindre ces objectifs ultimes.³⁴

3-2-5 Le port de Bejaia

Situé au cœur de l'espace méditerranéen, le port de Bejaïa propose une excellente accessibilité nautique et des installations adaptées aux divers types de trafics.

Il s'y traite annuellement plus de 5 millions de tonnes de marchandises générales, un chiffre qui ne fait qu'augmenter chaque année, ce qui a fait de Bejaïa le deuxième port d'Algérie avec plus de 23% de part de marché.

Parce que le port de Bejaïa affirme, année après année, sa position de grand port méditerranéen et développe de nouveaux outils performants, il offre des atouts exceptionnels et une excellente qualité de service :³⁵

- Il possède une situation géographique privilégiée et des atouts nautiques remarquables
- C'est un port polyvalent avec des infrastructures de stockage et de traitement adéquats pour chaque type de produit
- Un excellent rendement de manutention et un bon rapport qualité / prix
- De bonnes liaisons routières et ferroviaires
- Un port connu pour sa sécurité avec agrégation ISPS code
- Un port certifié aux normes ISO 9001 et ISO 14001

Le port de Bejaia est composé de trois bassins :³⁶

- bassin de l'avant-port : destiné à traiter les navires pétroliers. Ces bassins ont une superficie de 75 hectares, et dotée de 03 postes à quai d'une longueur totale de 770 m (250, 260 et 260 m).

³⁴ Hub : c'est le grand port qui reçoit les grands bateaux.

³⁵ <http://marche.agroligne.com/content/18-bejaia-port-mediterranee> consulté le 16/04/2015.

³⁶ Guide client, entreprise portuaire de Bejaia, édition 2013, p 54.

- bassin du vieux port : sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6,10 et 7,40 m. Sa passe est large de 120 m et draguée à 10 m.
- bassin de l'arrière port : accessible par une passe large de 120 m, dragué à 10 m ; sa superficie est de 60 hectares et les tirants d'eau varient entre 7,50 m et 9,30 m.

Le port de Bejaia est classé deuxième port d'Algérie en termes d'activité commerciale.

Conclusion

En définitive, nous dirons que le transport maritime est le transport le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins le routier), et il est le vecteur essentiel de la nouvelle économie mondiale dont la multiplication des mouvements internationaux, et la transformation de la structure des échanges sont liés aux progrès du transport.

Pour une bonne réalisation d'un contrat de transport maritime, le transporteur, l'agent consignataire et les autres intervenants veillent au respect de l'exécution de ce contrat. Les échanges internationaux se font par l'utilisation des divers documents établis entre deux parties qui occupent une place importante dans le commerce extérieur.

Les ports algériens sont considérés comme les ports les moins performants de la méditerranée (exception faite des ports pétroliers), malgré leur importance étant donné qu'y transitent 96% des échanges de marchandises du pays. Ils ont connu depuis l'indépendance, une gestion étatiste et ont continuellement, souffert du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs.

Chapitre 3

La logistique dans le transport maritime

Introduction

Les entreprises sont devenues de plus en plus des entités complexes nécessitant un savoir-faire énorme, le temps des ateliers est révolue, on parle alors de la distribution en forme de toile d'araignée ; ce qui a poussé les entreprises à adopter ce qu'on appelle généralement « la logistique », elle permet la réduction des coûts de mise en disposition des produits sur les lieux de vente.

Pour bien comprendre l'évolution ainsi que le rôle de la logistique dans le commerce international qui est l'objectif de ce chapitre, nous essayerons de présenter d'une manière générale les différents fondamentaux de la logistique (historique, rôles et objectifs, coûts et Avantages,) puis nous verrons les intervenants de la logistique du commerce international, après nous présentons les incoterms et, enfin, les objectifs de la chaîne logistique intégrée.

Section 1 : Les Fondamentaux et les intervenants de la logistique du commerce international

Dans cette section on va déterminer les fondamentaux ainsi que les intervenants de la logistique du commerce international.

1-1 Les concepts de la logistique

Les fondamentaux de la logistique sont les suivants :

1-1-1 Historique et Définition

Si le terme de logistique est ancien, le concept appliqué à la gestion de l'entreprise est lui plus récent puisqu'il date d'une cinquantaine d'années. À l'époque d'Aristote, le terme *logistikos* désignait l'apport du calcul et des mathématiques au raisonnement logique. La logistique trouve en fait véritablement sa source et sa dimension fondamentale dans l'histoire militaire. En effet, elle a toujours constitué un sujet de préoccupation majeur pour les grands chefs militaires. Ainsi, Sun Tzu (IV^e siècle avant J.-C.) met en avant la nécessité de disposer de chariot et de denrées que les armées doivent transporter. « Une armée sans chariot d'approvisionnement, ni céréales, ni provisions, est perdue. » Au contraire, Alexandre le Grand (356-323 avant J.-C.) décide de mettre le feu à tous ses chariots avant de partir pour l'Inde afin d'alléger son armée. La légion romaine consacre la prise en compte de la dimension logistique. Jules César créa la fonction de la logista en

attribuant à un officier la tâche de précéder les mouvements des légions afin d'organiser les campements.

Mais au cours des âges, si la nécessité de maîtriser les flux apparaît comme une évidence, les solutions apportées à la question logistique furent diverses et plus ou moins couronnées de succès. Richelieu, qui prit en 1635 le titre de grand maître général des munitions, des magasins et ravitaillement de France, soulignait d'ailleurs l'ampleur de la tâche en présentant l'organisation générale des subsistances des armées comme de la « magie blanche. » Au XVII^e siècle, sous le règne de Louis XIV, l'importance de la fonction logistique est clairement affirmée. « L'art de la guerre, c'est l'art de subsister » pour Vauban.

Si l'impératif logistique apparaît comme une évidence au fil du temps et des guerres, l'emploi du terme lui-même reste relativement récent. En effet, l'utilisation du terme « logistique » au sens où on l'entend désormais (terme français résultant étymologiquement du verbe « loger ») remonte au début du XIX^e siècle. Il a fallu attendre 1938 pour voir apparaître explicitement ce terme dans le langage militaire. L'ouvrage du général Antoine Jomini, précis de l'art de la guerre, y fait référence dans un sens assez étroit, en tant que lieu de l'affrontement. Son sens se généralisera au transport et au ravitaillement des armées, conception qu'empruntera largement le domaine de la gestion.

Le terme logistique n'a été appliqué à la gestion d'entreprise qu'au début des années 50. L'influence de la deuxième guerre mondiale consacre le rôle majeur joué par la fonction logistique. Le général Eisenhower, qui dirigea le débarquement de 1944 en Normandie dira d'ailleurs : « Il n'y a pas de tactique sans logistique. Si la logistique dit non, c'est qu'elle a raison. » Les chefs d'entreprises américains ont perçu le débarquement allié sur les côtes françaises comme l'illustration du modèle logistique par excellence. À partir de là, une vague logistique se développe aux États-Unis. La logistique semble en effet pouvoir répondre à toutes sortes de questions relatives à la rationalisation des flux dans l'organisation et entre organisations. La première association américaine de logistique est créée en 1962. Il s'agit du National Council of Physical Distribution Management. Progressivement, les membres du NCPDM ont rajouté la gestion de toutes les matières (materials management) à leur préoccupation initiale. Ils ont intégré les relations amont-aval à leur conception de la logistique, allant même jusqu'à y inclure aussi les décisions de production et d'implantation des établissements. En 1986, le NCPDM est devenu le Council of Logistics Management (LM). En France, c'est l'ASLOG (Association française pour la logistique)

qui veille au développement de la logistique) qui veille au développement de la logistique dans un cadre structuré et cohérent.¹

1-1-2 Définition de la logistique

Si la définition de la logistique a largement évolué au cours du temps, une première définition peut être empruntée à l'ASLOG. Ainsi, le domaine de la logistique recouvre toutes les actions de planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandises et des flux d'information qui s'y rapportent. D. Tixier, H. Mathé et J. Colin proposent une définition complémentaire et relativement extensive de la logistique. « La logistique est le processus stratégique par lequel l'entreprise organise et soutient son activité. À ce titre, sont déterminés et gérés les flux matériels et informationnels afférents, tant internes qu'externes, qu'amont et aval. » Ils poursuivent leur définition en précisant la mission de la logistique, c'est-à-dire « permettre l'élaboration de l'offre de l'entreprise et réalise la rencontre avec l'offre de marché, tout en recherchant systématiquement les conditions d'optimalité dans l'exécution.²

1-1-3 Rôle et objectif de la logistique

La logistique comprend des activités de pilotage des approvisionnements, de la production, de la distribution, tant pour ce qui concerne les flux intérieurs que les opérations internationales. La logistique est une fonction d'entreprise visant à organiser la circulation des flux physiques et des flux d'informations qui s'y rattachent, tout en minimisant les coûts de la chaîne d'approvisionnement, de production et de distribution, et en maintenant un niveau élevé de qualité de service rendue aux clients.

L'objectif de la logistique est d'assurer la continuité du flux de marchandise (en évitant les ruptures pour ne pas dégrader les services et augmenter les coûts) et sa fluidité (en évitant les surcapacités qui sont autant de surcoûts dans le financement du stockage, et l'excédent de moyens de production et de transports).

¹ Anne Gratacap, Pierre Médan, « management de la production », 2^{ème} édition, Dunod, Paris, page 297-298.

² Anne Gratacap, Pierre Médan, Ibid, page 298.

1-1-4 Coûts et avantages de la logistique

Les coûts sont connus et représentent 10 à 15 % ³ du chiffre d'affaire d'une entreprise, avec de fortes disparités selon le secteur d'activité, les produits conçus et commercialisés, le pays d'implantation de l'entreprise ou le degré d'intégration de la logistique au sein de l'entreprise.

Ces coûts sont délicats à maîtriser car ils sont très hétérogènes et dispersés tout au long de la chaîne joignant amont et aval. Le coût le plus visible est celui qu'engendre le passage d'une logistique fragmentée à une logistique intégrée capable de synchroniser tous les rythmes de circulation de flux dans l'entreprise, une opération nécessitant une importante réorganisation de la firme. A ces frais directs, doivent être ajoutés les fais induits en cas d'une absence de qualité logistique d'un élément qui nuirait à l'ensemble de la chaîne par ses retombées. (Arrêt de la chaîne en aval, explosion de la quantité de stocks en amont...). On estime que la logistique influence 30 à 75 % ⁴ des actifs d'une entreprise, donc une défaillance logistique entraînerait des coûts induits de non fluidité très importants. En cas de succès de la logistique, la qualité du service augmente, tout comme les parts de marché, et la flexibilité de l'appareil productif. L'adaptation de l'offre à la demande bien que coûteuse à court terme conduit à des gains de productivité compensant les dépenses effectuées.

Outres les gains de productivité, la baisse des coûts et une optimisation de l'appareil productif et du réseau d'information, la logistique permet d'accéder à d'autres avantages. La logistique permet de gérer la discontinuité temporelle en synchronisant les décisions nécessaires au démarrage du processus industriel au temps zéro, quelle que soit la dispersion spatiale des différents éléments mis en œuvre et elle permet également de s'affranchir de la viscosité de l'espace en assurant la continuité entre un appareil productif et les marchés où sont destinées les produits qu'il fabrique.

Tout ceci contribue à rendre l'entreprise disposant d'un bon niveau de qualité logistique compétitive et réactive aux attentes du marché et d'ainsi augmenter le chiffre d'affaire, ses ventes, sa marge et ses bénéfices, lui permettant ainsi de se développer et avoir une avance sur ses concurrents.

³ <http://www.web-logistique.com> consulté le 25/04/2015

⁴ Ibid

1-1-5 Avenir de la logistique

Malgré les avantages qu'elle procure la logistique est le plus souvent perçue comme une contrainte et une activité nécessitant une lourde structure. La prise en compte grandissante des problèmes logistiques dans chaque activité de la firme laisse entrevoir cependant la possibilité d'une disparition de la logistique en tant qu'activité centralisée, pour se diffuser au sein de chaque fonction de la firme. Une fois admise par tous comme indispensable la logistique doit s'effacer en tant qu'organe de l'entreprise et devenir une préoccupation constante de tous les agents et un élément intégré à la stratégie de la firme.

La « disparition » du service spécialisé dans la logistique, s'il est suivi de son intégration à toutes les étapes de la chaîne reliant amont et aval, sera la preuve de l'acceptation de la logistique comme élément fondamental dans tout processus industriel.

Lorsque la logistique permet le fonctionnement optimal de l'entreprise elle a tendance à être oubliée car la qualité du service qu'elle rend n'est plus perçue, mais dès lors qu'un incident se produit elle est de nouveau prise en compte et ses défaillances soulignées. L'intégration totale de la logistique permettrait d'éviter ce phénomène en diffusant les préoccupations logistiques à tous les niveaux pour rendre sa responsabilité à chaque maillon de la chaîne.

L'avenir de la logistique passe donc par son intégration totale et sa disparition en tant que structure de la firme. C'est lorsqu'on la croit absente que la logistique est la plus intégrée et la plus efficace.⁵

1-2 Les intervenants de la logistique du commerce international

On distingue les intervenants à caractère financiers et les intervenants à caractère administratif.

1-2-1 Les intervenants à caractère financiers

Parmi les intervenants à caractère financiers, on trouve les banques et les assurances.

A) Les banques

Les banques par définition sont des organismes dont l'activité principale consiste à recevoir l'épargne en dépôt, accorder des crédits à fournir, pilotent des instruments de paiements : comme le carnet de chèque et la carte bancaire elles offrent des services financiers et elles assurent la traçabilité des opérations financières et contribuent à la lutte contre les trafics.

⁵ DEMERDJIAN. P, Le rôle des transports et de la logistique dans les échanges, mémoire de maitrise AES.

Les instruments de paiement internationaux sont :⁶

❖ Le chèque

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de paiement à vue, en faveur d'un bénéficiaire. Actuellement, en France, ce moyen de paiement peut être utilisé tant à l'importation qu'à l'exportation, libellé en euros ou en devises étrangères. Peu coûteux et très répandu dans le monde, le chèque se caractérise par de nombreux inconvénients.⁷

Le tableau suivant représente les avantages et les inconvénients du chèque.

Tableau N°2 : Les avantages et les inconvénients du chèque

| Avantages | Inconvénients |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Facilité d'utilisation. - Commissions faibles sur les chèques de montant Elevé. | <ul style="list-style-type: none"> - Émission à l'initiative de l'acheteur. - Temps d'encaissement parfois très long. - Frais d'encaissement variables selon le circuit bancaire. - Coût élevé pour les chèques de faibles montants. - Risque de change si le chèque est établi en devises. - Opposition sur le chèque possible dans certains pays tels qu'EU, Allemagne. - Risque de <i>stop payment</i> c'est la révocation de l'ordre de paiement. - Risque de non-paiement si chèque impayé. - Recours juridique parfois long et difficile. |

Source : Legrand, G, Martini, H op-cite page 128

⁶ www.iconomx.ch consulté le 25/04/2015

⁷ Legrand, G, Martini, H, op-cite, page 128

❖ Le virement Swift

C'est l'instrument de règlement le plus utilisé. Le débiteur (l'acheteur importateur) donne l'ordre à son banquier de payer son créancier (l'exportateur) par virement.

Il s'agit d'un moyen peu coûteux, très rapide grâce au système Swift (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications), sûr et rendant l'impayé impossible si le virement est effectué avant toute expédition. Dans le cas contraire, le virement SWIFT ne constitue pas une garantie de paiement pour le vendeur. Le bénéficiaire du virement disposera toujours d'un acquit Swift qui prouve la réalisation du transfert. Les conditions de vente de l'exportateur pourraient indiquer : payable par virement Swift à 30 jours date de facture ou date de document de transport. Le virement sans le recours à une assurance-crédit ou une garantie bancaire ne garantit pas le paiement à échéance.⁸

Le tableau suivant représente les avantages et les inconvénients du virement Swift.

Tableau N°3 : Les avantages et les inconvénients de virement Swift

| Avantages | Inconvénients |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Très rapide et sûr sur le plan technique Peu onéreux.- Pas de risque d'impayé si le virement est fait avant expédition. | <ul style="list-style-type: none">- Émission à l'initiative de l'acheteur.- Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire Utilisé.- Risque de change si le virement est libellé en devises. |

Source : Legrand, G, Martini, H op-cité, page 129.

❖ La lettre de change

Il s'agit d'un écrit par lequel l'exportateur (le tireur) donne l'ordre à son client étranger (le tiré) de payer un certain montant (le nominal) à vue ou à échéance. Un certain nombre de mentions doivent obligatoirement apparaître : la dénomination de lettre de change, le mandat de payer une somme déterminée, le nom du tiré, l'échéance, le lieu de paiement, la date et le lieu de création de l'effet, le nom du bénéficiaire et la signature du tireur. Par ce moyen de paiement, le vendeur accorde à son client un délai de paiement plus ou moins long.

⁸Ibid, page 129.

Cependant, ce mode de paiement n'est plus beaucoup répandu. Il est possible d'écarter le risque d'impayé en exigeant de son client l'aval bancaire sur la lettre de change, du banquier du tiré.⁹

Le tableau suivant représente les avantages et les inconvénients de la lettre de change

Tableau N°4 : Les avantages et les inconvénients de la lettre de change.

| Avantages | Inconvénients |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - L'effet est émis à l'initiative du vendeur (le créancier). - Il matérialise une créance qui peut, dans certains cas, être mobilisée (escomptée) auprès d'une banque. - Il détermine précisément la date d'échéance - Cadre juridique fort : la convention de Genève 1930. | <ul style="list-style-type: none"> - La lettre de change ne supprime pas les risques d'impayé, de perte et de vol. - Elle est soumise à l'initiative de l'acheteur. - Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire Utilisé. - Risque de change pendant le délai technique d'encaissement si le montant est libellé en devises. |

Source : Legrand, G, Martini, H op-cité, page 130.

❖ Billet a ordre

Le billet à ordre peut définir comme étant « un écrit par lequel une personne appelée « souscripteur » (le débiteur ou l'importateur) reconnaît sa dette et s'engage à payer à une autre personne appelée « bénéficiaire » (créancier une certaine somme d'argent à une échéance déterminée).¹⁰

⁹ Legrand, G, Martini, H, op.cite, page 129,130.

¹⁰ Yves Simon et Samir Mannai, « Techniques internationale », 7ème édition, Paris, 1998, p138.

Tableau N°5 : Les avantages et les inconvénients de billet à ordre

| Avantages | Inconvénients |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Il sert à la reconnaissance des dettes.- Précise exactement la dette de paiement.- Permet l'escompte. | <ul style="list-style-type: none">- Il est soumis risque d'impayé.- Il est soumis au risque de change.- Il est soumis au défaut du support papier. |

Source : réalisé par nous même a partir des données théoriques.

❖ La remise documentaire

La remise documentaire (ou encaissement documentaire) consiste pour le vendeur à faire encaisser par une banque le montant dû par un acheteur contre remise de documents. Les documents sont remis à l'acheteur uniquement contre paiement ou acceptation d'une lettre de change. Dans ce dernier cas, la lettre de change peut être avalisée par une banque, ce qui procure au vendeur (ou en cas de circulation, au porteur) une sécurité de paiement nettement supérieure. Il est à noter que dans la remise documentaire, les banques interviennent comme des mandataires de leurs clients : elles s'engagent uniquement à exécuter leurs instructions.¹¹

❖ Le crédit fournisseur

Cette formule consiste pour le fournisseur à consentir des délais de paiement à son acheteur puis à constituer sa trésorerie auprès de sa propre banque.¹²

❖ Le crédit acheteur

C'est un crédit export à l'acheteur étranger qui devient l'emprunteur. Cette procédure repose sur l'existence de deux contrats autonomes. Le client étranger emprunteur signe avec les établissements bancaires concernés un contrat financier indépendant du contrat commercial passé avec l'exportateur.¹³

¹¹ Static.societegenerale.fr consulté le 26/04/2015.

¹² Yves Simon et Samir Mannai, op-cite, Paris, 2002, p561.

¹³ Idem

B) Les assurances

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux biens et aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré.¹⁴

1-2-2 Les intervenants à caractère administratif

Parmi les intervenants à caractère administrative on trouve la douane et les services de contrôle de qualité et de contrôle sanitaire.

A) La douane

La douane est une institution fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée de marchandises sur un territoire. Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (OMC, traités de libre-échange).

❖ Ses principales missions sont les suivantes :

- **Sauvegarder la sécurité :**

Cette mission est assurée par le contrôle des personnes aux frontières et des flux de marchandises.

- **Assurer le bon fonctionnement de la communauté :**

La douane perçoit les droits du tarif extérieur commun sur les produits importés. Elle gère le mécanisme complexe de la politique agricole commune et veille à ce que les produits agricoles soumis à restitutions quittent effectivement le territoire de la communauté.

- **Percevoir une part importante des ressources de l'Etat :**

La douane, dans sa fonction d'Administration fiscale, perçoit annuellement plus de 20% des recettes du budget de l'Etat. Elle assure, en particulier, la perception du tiers des recettes de TVA portant sur les produits importés pétroliers.

¹⁴ Jean-moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6^{ème} édition, paris, 2003, p19.

- **Contrôler la régularité des échanges extérieurs :**

La douane vérifie que les produits importés dans l'union européen sont soumis aux mêmes règles que celles appliquées aux produits européens : normes techniques, règlements sanitaires et phytosanitaire. Elle assure le respect des conditions normales de concurrence par la perception des droits antidumping et la retenue des produits de contrefaçons.

Elle participe au respect des engagements internationaux par le contrôle des exportations de matériel dits de « haute technologie ».

-Elaborer et diffuser les statistiques du commerce extérieur et conseiller les opérateurs dans le choix des procédures.¹⁵

B) Les services de contrôle de qualité et de contrôle sanitaire

Les gouvernements attachent une grande importance au développement du commerce international, mais également à la protection de la santé et de sécurité du consommateur ainsi de l'environnement, les organismes de normalisation agissent dans un cadre législatif, sollicitent l'intervention des entreprises indépendantes afin de garder un contrôle des marchandises toute au long de la chaine logistique du commerce mondial.

Le service de contrôle de qualité, de conformité et contrôle sanitaire est un intervenant à caractère administratif au cote de la douane, il est pour but de vérifier la conformité des marchandises suivant des normes nationales ou leurs équivalent au plan international.

Parallèlement, ils s'attachent à faire comprendre aux importateurs et aux exportateurs de conformer aux normes et l'intérêt qu'ils trouvent. Pour les livraisons ponctuelles ou les premières livraisons doivent suivre le processus d'expédition basique : document apportant la preuve de la conformité aux normes requises, sinon, les marchandises peuvent être testé dans un laboratoire agréé. Les marchandises sont soumises à un contrôle physique pour vérifier que les documents correspondent bien aux produits et qu'aucune anomalie n'est constatée : les expéditions régulières peuvent être traitées par enregistrement ou sous licence.¹⁶

¹⁵ Documents interne de L'EPB.

¹⁶ Documents interne de L'EPB.

Section 2 : Les Incoterms (international commercial terms)

Le transport de marchandises d'un pays à un autres dans le cadre d'une vente internationale suppose certains risques : possibilité de perte de marchandises en transites, les avaries, la non livraison, entre autres les frais de transport d'entrepôts et l'assurance constitue une partie non négligeable des frais d'exportation. Il importe que les deux parties sachent précisément qui est responsable de quoi et qui paye quoi, c'est ainsi que le contra de vente a fait l'objet d'unification du droit afin de sécuriser juridiquement ces opérations et limiter les interprétations à travers les incoterms qui son renouvelés chaque dix ans. Nous nous intéressons aux incoterms 2010.

2-1 Définitions des incoterms

« Pour son importance nous énumérerons ces étapes qui résument les droits et les obligations du vendeur et de l'acheteur, quand arrive le moment de transporter les marchandises. Chaque Incoterm signifie une division des coûts, du risque et de la responsabilité entre acheteur et vendeur ».¹⁷

C'est-à-dire que leur objet est de définir précisément les obligations de l'acheteur et du vendeur réduisant ainsi les malentendus entre exportateur et importateur, car la destination des Incoterms est de clarifier qui de l'acheteur ou du vendeur est responsable pour:

- Le coût du transport d'un point à un autre.
- Le risque de perte si le transport n'a pas lieu.
- Le risque de perte ou de dommage des marchandises pendant le transit.

– Les 13 Incoterms communément utilisés sont :¹⁸

2-1-1 Les Termes en "E"

EXW "à l'Usine" signifie que le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement (usine, entrepôt, etc.). Il n'est pas responsable du chargement de la marchandise vendue sur les véhicules fournis par l'acheteur. Ce

¹⁷ <http://gcb sourcing.com/Fr/Blog/transport-et-douane/transport/quest-ce-quun-incoterm/> consulté le 01/05/2015.

¹⁸ <http://www.bansard.com/outils-pratiques/incoterms> consulté le 02/05/2015.

dernier supporte tous les frais et risques inhérents de l'établissement du vendeur à la destination finale.

2-1-2 Les Termes en "F"

FCA "Franco Transporteur" signifie que les obligations du vendeur sont remplies quand il a remis la marchandise dédouanée à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur au lieu convenu. Ce terme peut être utilisé pour tout le mode de transport y compris le transport par air, rail, route, mer ou une combinaison de ces modes de transport

FAS "Franco le long du navire" (port d'embarquement convenu) le transfert de risques et de frais se fait le long du navire au port d'embarquement. Il en résulte que les formalités de dédouanement, les frais et les risques sont, à partir de ce moment-là, à la charge de l'acheteur.

FOB "Franco bord" (port d'embarquement convenu) comme en FAS, l'acheteur à la maîtrise du transport maritime, choisit le navire transporteur et paye le fret. Les transferts de frais et de risques se font au passage du bastingage du navire, c'est-à-dire la rambarde ou la lisse du navire (en anglais: ship's rail).

2-1-3 Les Termes en "C"

- CFR "Coût et fret" (port de destination convenu) c'est le vendeur qui paye le fret maritime jusqu'au port convenu. Le chargement sur le navire et les formalités d'exportation sont à la charge de l'exportateur. Le point de transfert des risques est le même qu'en FOB, c'est-à-dire lorsque la marchandise passe le bastingage du navire.
- CIF "Coût, assurance et fret" (port de destination convenu) terme identique au CFR avec l'obligation du vendeur de fournir une assurance maritime contre le risque de pertes ou de dommages aux marchandises au cours du transport. C'est l'exportateur qui paye la prime d'assurance et le dédouanement de la marchandise. Mais la marchandise est transportée aux risques et périls de l'importateur. La position du transfert de risque est le passage du bastingage du navire au port d'embarquement.
- CPT "Port payé jusqu'à:" l'exportateur paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Les risques de pertes ou de dommages, ainsi que les frais supplémentaires qui peuvent naître après que la marchandise ait été remise au premier transporteur, sont à la charge de l'acheteur. Le transfert de risque du vendeur à l'acheteur se fait quand la marchandise est livrée au transporteur.

- CIP "Fret ou port payé, assurance comprise, jusqu'à:" (point de destination convenu) l'exportateur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'au lieu de destination convenu. Les risques d'avarie ou de perte, ainsi que l'augmentation des coûts de transport sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise est remise au premier transporteur. Le terme CIP exige du vendeur de fournir une assurance et de payer la prime.

2-1-4 Les Termes en "D"

- DAF "Rendu frontière" (lieu de livraison convenu à une frontière déterminée) principalement utilisé pour le transport terrestre et ferroviaire. Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été livrée, dédouanée à l'exportation aux points et lieux convenus, à la frontière définie.
- DES "Rendu ex ship" (port de destination convenu) le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise, non dédouanée à l'importation, est mise à la disposition de l'acheteur à bord du navire, au port de destination convenu.
- DEQ "Rendu à quai" (port de destination convenu, droits acquittés) le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il met la marchandise, dédouanée à l'importation, à disposition de l'acheteur sur le quai (débarcadère), au port de destination convenu. Ce terme ne peut être utilisé que si le vendeur peut obtenir la licence d'importation.
- DDU "Rendu droits non acquittés" (lieu de destination convenu) les obligations du vendeur sont remplies quand la marchandise a été mise à disposition de l'acheteur au lieu convenu dans le pays d'importation. Les frais et les risques inhérents à l'acheminement de la marchandise jusqu'à ce lieu sont à la charge de l'exportateur. L'acheteur doit supporter les droits, taxes et autres charges officielles exigibles à l'importation.
- DDP "Rendu droits acquittés" c'est le vendeur (l'exportateur) qui fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des risques et des frais se fait quand la marchandise est livrée à l'acheteur. En général, le déchargement est à la charge du vendeur.

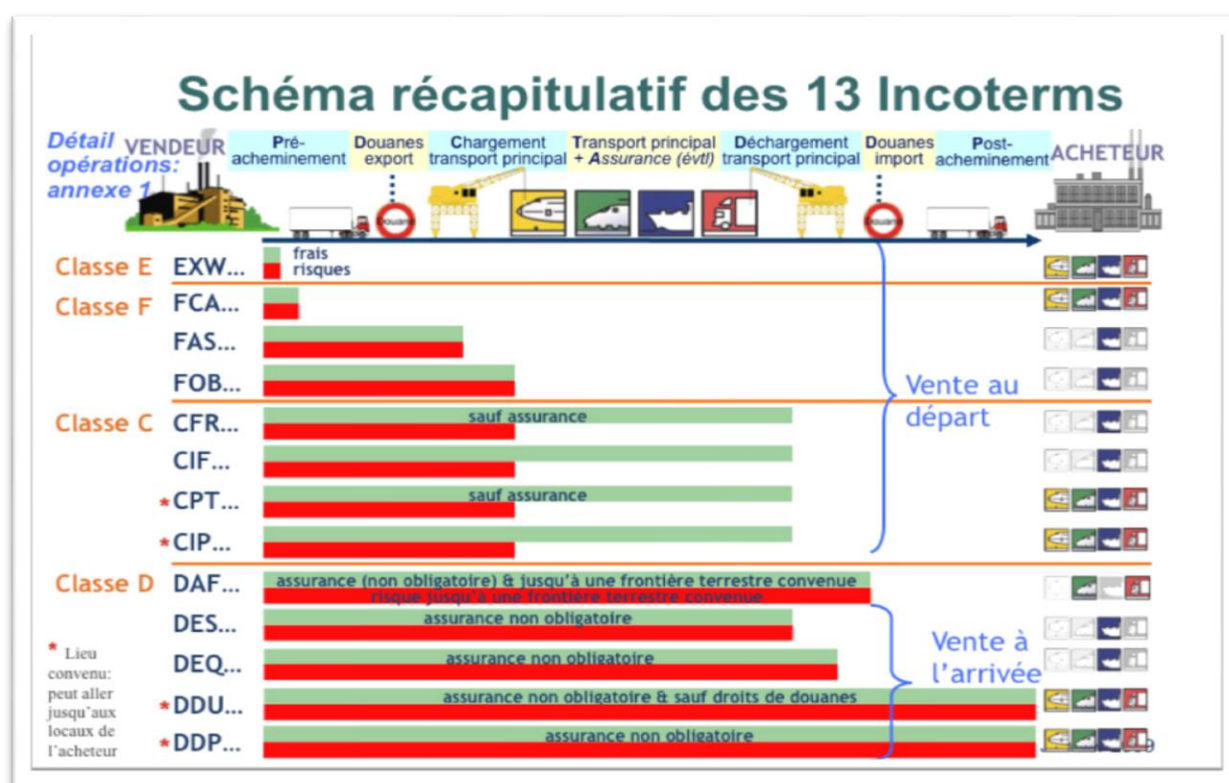
Les pratiques de tous les jours sont souvent différentes des règles édictées par les Incoterms.

Les exportateurs doivent garder en mémoire que:

1. Tous les Incoterms doivent spécifier le lieu/port d'embarquement, le lieu/port de destination convenu, etc.
2. Quelques Incoterms, notamment FOB, CFR et CIF sont réservés au transport maritime et ne doivent pas être utilisés pour les transports aériens, routiers et ferroviaires. Pour ces modes de transport, les Incoterms équivalents sont: FCA, CPT et CIP.
3. Même pour le transport maritime, l'Incoterm FOB peut ne pas être approprié si le chargement est transporté par conteneurs. Dans ce cas, l'Incoterm approprié est FCA.
4. Les termes en "C" spécifient le port/lieu de destination, mais les modalités de livraison n'y sont pas traitées. Le vendeur aura rempli son obligation de livraison au port/lieu d'embarquement.

✓ Le schéma suivant représente la classification des 13 incoterms.

Figure N° 01 : Schéma Récapitulatif des 13 Incoterms



Source : <http://sbuisness-law.com/incoterms.html>.

2-2 L'utilité et le rôle des incoterms

Le rôle des Incoterms 2010 est de définir les obligations du vendeur et de l'acheteur, au cours d'un commerce international (ou national). Plus précisément, cela signifie qu'ils définissent à quel moment la marchandise passe de la charge du vendeur à celle de l'acheteur. Par ailleurs, être

responsable des biens sous-entend : assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés (douane, assurance) et tous les risques tels que les détériorations, les pertes ou les vols. En bref, les INCOTERMS 2010 définissent, sans aucune ambiguïté possible, quand et qui doit assumer l'assurance de transport de marchandises. On peut distinguer trois rôles :¹⁹

➤ **Première rôle :**

Dans le cadre de contrats de commerce internationaux et nationaux, ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement, de transport, de type de transport, d'assurance et de livraison.

Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport.

➤ **Deuxième rôle :**

C'est de déterminer le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspondant également au lieu de livraison de la marchandise.

➤ **Troisième rôle :**

Il concerne la fourniture des documents et des informations.

Qui, du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ? Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sûreté.

2-3 Les limites des Incoterms

Les incoterms ne règlent pas les questions de transfert de propriété des marchandises, régies par des règles juridiques selon les pays ; ils ne traitent pas non plus les problèmes de rupture des contrats ni de ceux liés aux délais de livraison.

Les incoterms n'ont aucun caractère obligatoire, les parties peuvent librement décider leurs obligations réciproques.²⁰

Section 3 : La chaîne logistique

¹⁹ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Incoterms> consulté le 02/05/2015.

²⁰ S, haddad, « les règles du commerce international », Alger, avril 2011, page 11.

Depuis une quinzaine d'années, la notion de modélisation des entreprises ou des processus aboutissant à la création, la production où le développement de nouveaux produits ou services en chaîne logistique a émergé et est devenue incontournable dans les organisations à grande échelle. Aucune entreprise ne peut ignorer que la gestion de production classique laisse la place à la gestion de la chaîne logistique pour faire face aux nouvelles attentes du marché, aux nouveaux concurrents, nouveaux liens entre les entreprises et leurs partenaires.

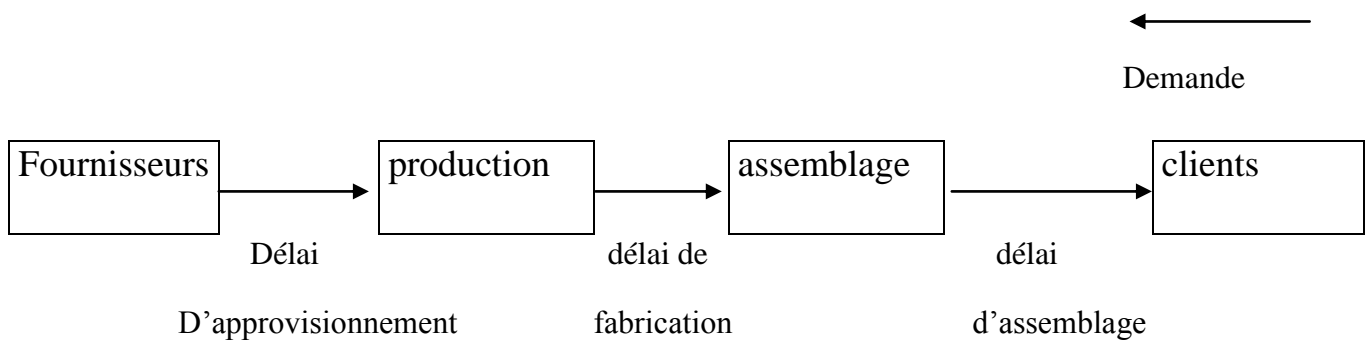
3-1 Chaîne logistique (supply chain)

Dans une entreprise de production, le temps de réalisation d'un produit est fortement conditionné par l'approvisionnement en matières premières, en éléments d'assemblage ou en pièces détachées à tous les niveaux de la chaîne de fabrication.

3-1-1 Définition de la chaîne logistique

Une chaîne logistique est un réseau d'organisations qui contribuent aux différents processus et activités, à travers les interactions en amont et en aval, apportant une valeur ajoutée sous la forme de produits et de services pour les clients finaux. D'un point de vue conceptuel, une chaîne logistique peut être considérée comme une succession de processus d'approvisionnements, de fabrication, de distribution et de vente d'un produit, depuis le premier des fournisseurs jusqu'au client final (Mollet et Al, 2006). Une chaîne logistique est donc constituée de fournisseurs, de centres de production, d'entrepôts de stockage, de centres de distribution et de points de vente, le tout traversé par un flux physique qui transforme progressivement les matières premières et composantes en produits finis. Une illustration de la chaîne logistique est donnée dans la figure 1.1.²¹

²¹ Zerouk Mouloua. Ordonnancements coopératifs pour les chaînes logistiques. P 8 In- site, consulté le 05/05/2015.

Figure N°02 : Chaîne logistique

Source : Zerouk Mouloua. Ordonnancements coopératifs pour les chaînes logistiques. P 8.

3-1-2 Enjeux de la chaîne logistique

La chaîne logistique, éventuellement collaborative vise à garantir l'organisation et la qualité du service logistique en conformité avec les dispositions figurant au cahier des charges logistique.

Les enjeux de la chaîne logistique sont les suivants : ²²

- Le service Logistique peut représenter aujourd'hui un élément important de la compétitivité prix ou hors prix. Dans certaines activités, la maîtrise du service logistique peut fonder un réel avantage concurrentiel, opposable aux compétiteurs présents sur le marché avec à la clé l'opportunité d'augmenter les ventes et / ou les parts de marché.
- Les finalités attribuées à la gestion de la Chaîne logistique sont variables d'une organisation à l'autre, et peuvent comprendre :
 - La gestion de la qualité de service délivrée en aval vers les clients ou en amont la qualité de collaboration avec les fournisseurs ;
 - La promotion et/ou la défense de la notoriété et de l'image de l'Organisation ;
 - La gestion au moindre coût en vue d'améliorer ou de défendre la marge bénéficiaire de l'entreprise ;

²² http://fr.wikipedia.org/wiki/Gestion_de_la_cha%C3%A9ne_logistique consulté le 10/05/2015

- La garantie de l'intégrité des personnes et de l'environnement, c'est-à-dire, la sécurité et la sûreté. Ce qui permet à l'entreprise de rester présente sur le marché, en évitant les violations des règles professionnelles, les accidents ou sanctions réglementaires ;
La promotion de thèmes actuels, comme les économies d'énergie, la lutte contre la pollution, le respect de l'environnement, le développement durable, ou les produits et services éthiques.
- Le résultat visé correspond à un ensemble d'objectifs (qualité, productivité, sécurité, sûreté) qui : dépendent les uns des autres elles doivent s'articuler en amont et en aval avec l'ensemble des processus de l'Organisation et prendre en compte les attentes et besoins de la Clientèle servie.
- Ceci explique l'importance critique de la fonction logistique pour de nombreuses entreprises : il n'est pas rare que les budgets logistiques représentent des sommes non négligeables. Ce qui vaut fréquemment aux directeurs logistiques ou responsables de la GRC de siéger dans les comités de direction, voire de rédiger et/ou présenter leur rapport d'activité aux représentants des actionnaires.

3-2 Gestion de la chaîne logistique (supply chain management) (SCM)

Tous d'abord, le Supply Chain Management définit l'ensemble des ressources, moyens, méthodes, outils et techniques destiné à piloter le plus efficacement possible la chaîne globale d'approvisionnement.

Il s'agit, en effet, d'anticiper les besoins et d'être en mesure de délivrer le juste produit, là où il faut, lorsqu'il le faut, tout en assurant une maîtrise optimale des coûts et de la qualité. Cette notion de pilotage dépasse largement la seule gestion technique des flux. Il s'agit, en effet, de bousculer les idées reçues afin d'établir de solides coopérations avec l'ensemble des partenaires de la chaîne dans un esprit d'avantage concurrentiel partagé.²³

3-3 Importance stratégique du SCM

La gestion de la chaîne logistique est d'une importance stratégique majeure :

- Parce que les économies d'échelle nécessitent une coordination parfaite des opérations globales ;

²³ <http://www.piloter.org/performance-entreprise/definition-logistique-supply-chain.htm> consulté le 10/05/2015.

- Parce que les coûts logistiques peuvent être importants et qu'il faut faire en sorte d'avoir des activités logistiques efficaces ;
- Pour assurer un niveau de service et une performance logistique uniforme, peu importe où les opérations se déroulent ;
- Pour maintenir l'image de l'entreprise via un système de distribution performant ;
- Pour assurer un flux continu et sans accrocs à travers toute la chaîne logistique.

Conclusion

La logistique, et, plus particulièrement, la gestion de la chaîne logistique reste donc un défi logistique important pour les entreprises qui souhaitent réduire leurs coûts et améliorer la gestion des flux physiques au sein de leur organisme, encore faut-il que les dirigeants d'entreprise prennent conscience de l'enjeu de cette activité.

L'utilisation d'un des Incoterms de la CCI permet donc de déterminer très précisément les obligations respectives du vendeur et de l'acheteur, dans le cadre d'une livraison de marchandises, et de bénéficier d'une sécurité juridique internationale au sujet de leur interprétation en cas de litige.

Chapitre 4

Le cas pratique

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Introduction

Ce dernier chapitre est destiné à l'étude d'un cas pratique qui a pour objet d'enrichir et de renforcer nos investigations théoriques, et afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia. Ainsi, durant la période de notre stage, nous avons pu collecter des informations nécessaires qui ont fait l'objet d'un traitement, dans l'intention de présenter un cas relatif à notre thème.

Le partage de ce chapitre s'est fait à base de deux sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil, la seconde interprète l'évolution des échanges commerciaux à travers l'appréciation du trafic de marchandises au niveau du port de BEJAIA.

Section I : Présentation de l'organisme d'accueil

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.¹

Le port de Bejaia est classé 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

I-1 Historique du port de Bejaia

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'époque néolithique.

¹ Documents interne de L'EPB.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Bejaia joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

La Saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XI^{ème} siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. C'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Bejaia est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Béjaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

➤ **Historique de création de L'EPB**

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le sus mentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».²

I-2 Situation géographique du port de Bejaia

Le port de Béjaïa est délimité :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

❖ Mouillage

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

❖ Accès au Port

² Documents internes de L'EPB.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

-La passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.

-La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m

-La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m

❖ Bassins du Port

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

-Bassins de l'avant Port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant Port est destiné à traiter les navires pétroliers.

-Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.

-Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

I-3 Missions et activités de l'EPB

Ses missions et ses activités sont les suivantes :

❖ Ses Missions

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Cependant, Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

Enfin, l'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

❖ Ses Activités ³

³ Documents internes de L'EPB.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

I-4 Description des services

Les services de l'EPB sont les suivants :

- **L'acheminement des navires de la rade vers le quai** : Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiées par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

- **Le remorquage** : Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

- **Le pilotage** : Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

- **Le lamanage** : Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

- **Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises** : elles consistent en :

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaine du transport maritime.

- ✓ Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- ✓ La réception des marchandises.
- ✓ Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
- ✓ La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
- ✓ Pointage des marchandises.
- ✓ La livraison aux clients.

La manutention et l'aconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :

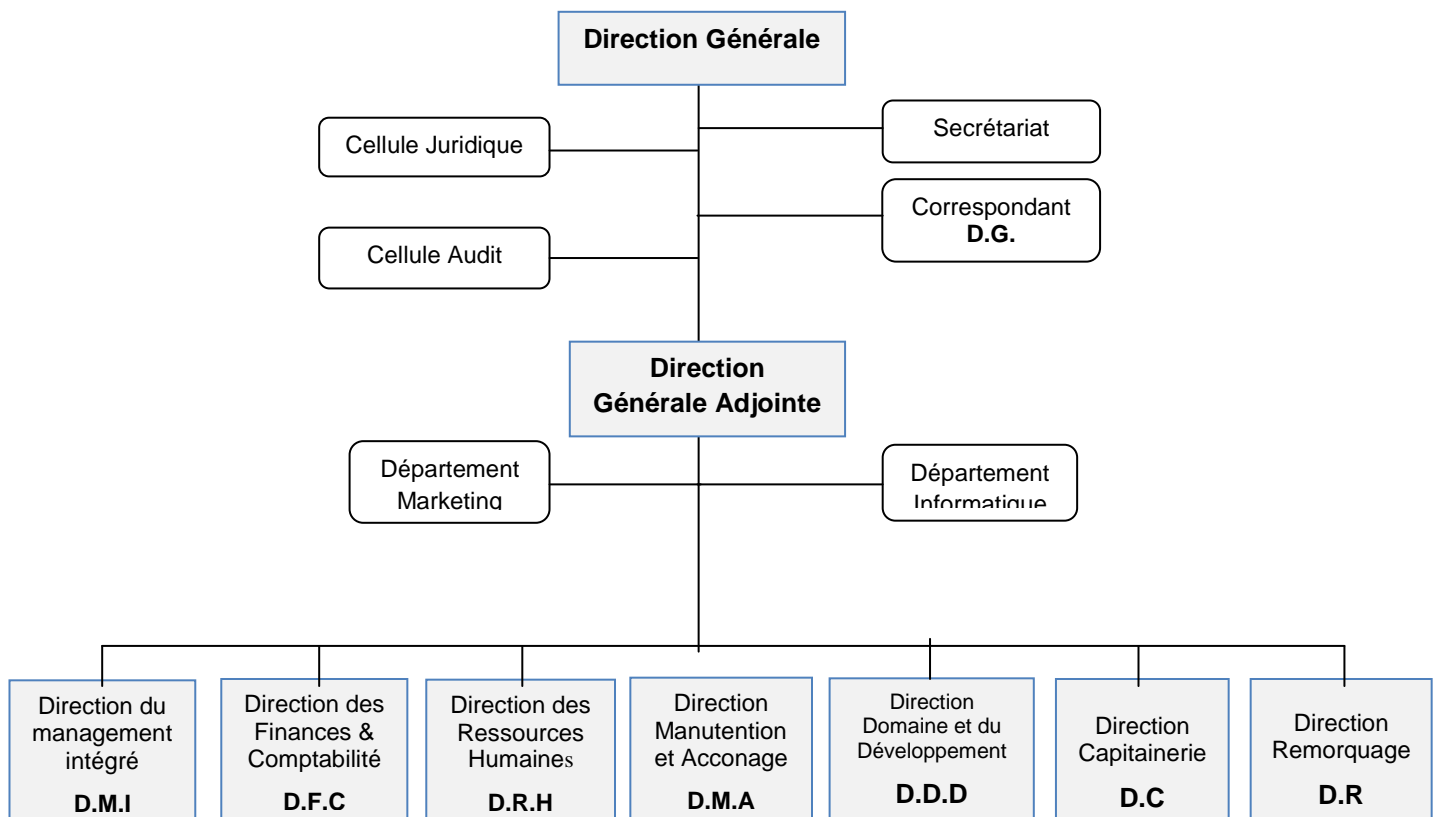
- ✓ Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- ✓ Pesage des marchandises (ponts bascules).
- ✓ Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

I-5 Présentation organique de l'entreprise portuaire de Bejaia :

L'entreprise portuaire de Bejaia dispose de huit (8) structures qui sont : la direction générale, trois structures fonctionnelles et quatre autres opérationnelles.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Figure N°03 : Organigramme de l'Entreprise Portuaire de Bejaia



Source : document interne de l'EPB

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

L'EPB est organisé selon des directions fonctionnelles et opérationnelles suivants :

A- Directions opérationnelles

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients. ⁴

➤ DIRECTION MANUTENTION ET ACCONAGE (DMA)

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'aconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention :** Qui comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux *shifts* (*période de travail d'une équipe*) de 6h à 19h avec un troisième *shift* opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7h du matin.

- **Acconage :**

Il a pour tâches :

- ❖ **Pour les marchandises**

- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar.
- Marquage des lots de marchandises.
- Livraison aux clients.

⁴ Documents internes de L'EPB.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

❖ Pour le service

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.

- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

➤ DIRECTION DOMAINE ET DEVELOPPEMENT (DDD)

Elle a pour tâches :

-Amodiation et location de terre pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.

-Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.

-Pesage des marchandises (pont bascule).

-Avitaillement des navires en eau potable.

➤ DIRECTION CAPITAINERIE (DC)

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotines, de canots et de remorqueurs.

- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaine du transport maritime.

L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.

- **Accostage :** Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

➤ **DIRECTION REMORQUAGE (DR)**

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le Remorquage portuaire.
- Le Remorquage hauturier (haute mer).
- Le Sauvetage en mer.

B- Directions fonctionnelles

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.⁵

➤ **DIRECTION GENERALE (DG)**

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

➤ **DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (DMI)**

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure).

- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.

- La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire.

⁵ Documents internes de L'EPB.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaine du transport maritime.

-La Contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

➤ **DIRECTION FINANCES ET COMPTABILITE (DFC)**

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité.
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements).
- La tenue des inventaires.
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

➤ **DIRECTION RESSOURCES HUMAINES (DRH)**

Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux. Elle assure également, les tâches suivantes :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel (fichier).
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).

I-6 Les infrastructures et les équipements

Les équipements et les infrastructures de l'EPB sont les suivants :

▪ **Les infrastructures portuaires**

-Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

-19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivants.

-Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.

-Mini port de plaisance.

-Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.

▪ Les principaux équipements

Les principaux équipements de l'EPB sont les suivants :

-Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.

-Des grues de quais de 15 à 80 tonnes de capacité.

-Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.

-Deux ponts-bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes.

-Des bennes preneuses.

-Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.

-Quatre steakers de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.

-Quatre tracteurs RoRo et remorques.

-Équipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé.....etc.).

-Pompes à grains (250 tonnes/heure).

I-7 Marché et hinterland

L'hinterland direct du port de Bejaïa, qui s'étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 wilayates ou départements. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergure nationale sont en cours de réalisation ou projetés dans le cadre d'un plan national global de développement.

Chapitre IV : La contribution du port de Béjaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouiba, Réghaia et Corso dans le segment de l'Algérois, les zones industrielles de Setif, El- Eulma, M'sila et Borj Bou Arréridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El Kseur, et de Béjaïa dans le segment de la SOUMMAM.

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage, énergie, tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles (CEVITAL, OAIC, COGB,...).

Les critères de segmentation du marché du port sont les suivants :

- Typologie Produit.
- Typologie Client.
- Zone géographique

▪ **TPOLOGIE PRODUIT**

Deux segments sont identifiés :

1. **Selon la nature de la marchandise** : Différents types de marchandises transitent par le port de Béjaïa, la diversité de ces produits implique nécessairement une adaptation des moyens d'exploitation pour répondre aux exigences techniques et améliorer les conditions de traitement des marchandises. La segmentation peut alors se faire selon la nature de la marchandise (conteneurs, céréales, bois, produits ferreux, produits divers, produits pétroliers, matériaux de construction,..)

2. **Selon les types de navires** : Plusieurs types de navires transitent par le port de Béjaïa et cela peut nécessiter la spécialisation des postes à quai. (pétroliers, portes-conteneurs, céréaliers, RO/RO,...)

▪ **TPOLOGIE CLIENTS**

De par sa position géographique et son label qualité, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa détient un portefeuille client composé de :

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

- Consignataires agissant pour le compte d'armateurs nationaux et étrangers pour les lignes régulières, le tramping et le transport d'hydrocarbures.
- Transitaires représentant les opérateurs économiques dans les opérations d'import/export.
- Chargeurs et réceptionnaires de marchandises générales.
- Industriels opérant dans divers secteurs d'activité implantés au niveau du port et sur le territoire national.
- Passagers sur la ligne Béjaïa/Marseille.
- Commandants de navires en escale au port.

▪ TYPOLOGIE ZONE GEOGRAPHIQUE

Le marché peut être segmenté en trois zones principales qui constituent l'hinterland immédiat du port : la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM.

I-8 Les concurrents

En l'absence d'une concurrence interne, à partir du moment où le port de Béjaïa détient le monopole de ses activités, les principaux concurrents du port sont les autres ports algériens à savoir

❖ Le port d'Alger

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 27%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui-ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

Les limitations importantes de l'espace et des quais pour les opérations de conteneurs aggravent les niveaux élevés de congestion des autres types de marchandises, c'est pour cette raison que le ministère des Transports a pris la décision d'affecter une partie du trafic non conteneurisés vers les autres ports algériens (décision applicable à partir du 01er octobre

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

2009). Une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Béjaïa.

Par ailleurs, la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger a été confiée au partenaire Emirati « Dubaï Port World ». L'entreprise portuaire d'Alger s'est donnée pour objectif de traiter 800.000 conteneurs en 2012, contre 530.526 EVP traités en 2007 et 440.951 en 2006, soit une progression de 20%.⁶

❖ Le Port de DJENDJEN

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen sera confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubaï Ports World (DPW) » qui fera du port de djendjen un port de transbordement. (DP World, quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère 42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards).

Mais des audits réalisés récemment par des entreprises spécialisées auraient montré que l'exploitation du port de Djendjen était très compliquée. Ce port présenterait notamment des défauts importants en matière de sécurité. Ajouter à cela, l'inexistence de couloirs routiers à même de canaliser le trafic dont la dynamisation du port a cruellement besoin.⁷

❖ Le port de Skikda :

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, & pièces). Le vieux port est, d'ailleurs, devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries,...).

La principale contrainte du port de Skikda est le faible tirant d'eau (6.00 m) des quais de marchandises diverses existants. Il y a un tirant d'eau suffisant à l'entrée du port, mais approfondir à l'intérieur des bassins est compliqué par le type de construction des quais réalisée avec des murs gravitaires qui ne s'adapte pas facilement à l'amélioration du tirant d'eau.

⁶ Documents internes de L'EBP.
Idem.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Les possibilités de fournir des installations modernes pour satisfaire la demande croissante du trafic de conteneurs et de marchandises diverses sont réduites ou inexistantes dans les limites du port actuel.

Les nouveaux projets du port de Skikda concernent principalement la création d'une plate-forme logistique, en partenariat avec un opérateur très probablement étranger.

En matière d'équipements, le port dispose de 06 grues de gros tonnage (de 60 à 350 T), et un parc engins assez étoffé par rapport au niveau de trafic qu'il traite.⁸

❖ Le port d'Annaba

C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vrac (Minerais, charbon, phosphates...). Cependant, il joue également, un rôle régional secondaire dans l'importation des marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Les projets de développement pour le Port comportent principalement l'expansion du parc à conteneurs. L'agrandissement et l'augmentation du tirant d'eau des quais pour les conteneurs est compliquée par la configuration du Bassin et le type de construction des structures de quai avec des murs gravitaires.

La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000 EVP par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai.⁹

⁸ Documents internes de L'EPB.

⁹ Idem.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaïa au développement de la chaîne du transport maritime.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Section II : L'évolution des échanges commerciaux à travers l'appréciation du trafic de marchandises au niveau du port de Bejaia

Nous avons voulu, à travers notre stage pratique, appréhender l'évolution du commerce extérieur de l'Algérie durant la décennie 2003-2013 sur la base du trafic constaté au niveau du port de BEJAIA.

Cet intérêt est justifié par le volume, en tonnage et en valeur, des importations qui nous a interpellé sur les capacités réelles de l'Algérie à tolérer l'importation de marchandises futilles à l'économie nationale qui grèvent lourdement les ressources financières du pays sans apporter la moindre contribution au développement, si ce n'est celle d'alimenter l'économie de bazar et le commerce informel.

1-Evolution du trafic global

Dans ce point, nous allons étudier la structure du trafic de marchandises- Répartition par type de trafic- Produits importés et exportés durant la période 2003-2013

1.1 Structure du trafic de marchandises 2003-2013 (milliers de tonnes) :

Le tableau suivant représente l'évolution du trafic de marchandises, période 2003-2013 en milliers de tonnes.

Tableau N°6 : Evolution du trafic de marchandises 2003-2013

Unité : 1000 tonnes

| Années | Trafic hydrocarbures | Trafic hors hydrocarbures | Total |
|--------|----------------------|---------------------------|--------|
| 2003 | 8 436 | 3 356 | 11 792 |
| 2004 | 8 924 | 3 909 | 12 833 |
| 2005 | 9 308 | 4 694 | 14 002 |
| 2006 | 8 745 | 5 357 | 14 102 |
| 2007 | 9 152 | 5 663 | 14 815 |
| 2008 | 9 522 | 6 163 | 15 685 |
| 2009 | 8 888 | 6 960 | 15 848 |
| 2010 | 3 832 | 8 889 | 12 721 |
| 2011 | 4 211 | 9 394 | 13 605 |
| 2012 | 9 827 | 10 098 | 19 925 |
| 2013 | 9 236 | 11 041 | 20 277 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Avec un trafic global, à l'importation et à l'exportation, de plus de 20 millions de tonnes de marchandises en 2013, le port de BEJAIA enregistre une croissance de son activité de 71,95% en valeur relative et 8.485.000 tonnes en valeur absolue par rapport à 2003.

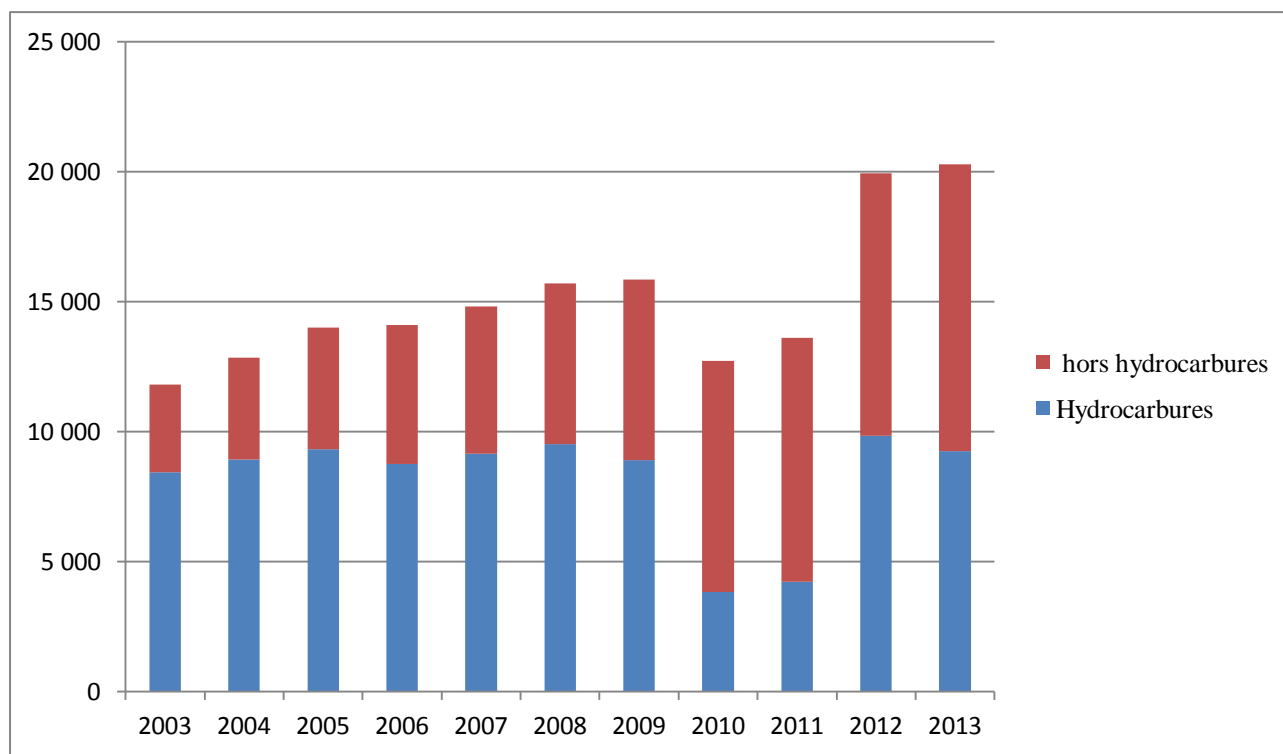
Toutefois, cette évolution ne reflète pas une croissance harmonieuse du trafic portuaire laquelle est essentiellement justifiée par un essor inconsidéré des importations.

En effet, sachant que le trafic à l'exportation, est constitué préalablement de pétrole brut dont le niveau reste stable compte tenu de production nationale légèrement en déclin et des quotas imposée à l'Algérie par l'Organisation des Pays Producteurs de Pétrole (O.P.E.P), l'évolution du trafic s'en trouve justifiée presque exclusivement par les importations qui empruntent une courbe de croissance exponentielle de 2003 à 2013, passant de 3.356.000 à 11.041.000 tonnes , soit une augmentation de 326,99% l'espace d'une décennie, ce qui semble tout à fait excessif si nous nous en tenons au niveau de développement économique généré.

Cette situation est attestée par la structure du trafic elle-même puisque les marchandises hors hydrocarbures qui représentaient en 2003 une part de 28,46% de la structure du trafic global comptent pour 54,45% de celle-ci en 2013. Comme le montre le graphique N° 2.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Graphique N°2 : Trafic des hydrocarbures 2003-2013



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

1.2 Répartition par type de trafic 2003-2013 (milliers de tonnes) :

Le tableau suivant représente la structure des activités par type de trafic, période 2003-2013 en milliers de tonnes.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Tableau N°7 : Répartition par type de trafic 2003 – 2013

Unité : 1.000 tonnes

| Années | Vracs liquides | Vracs solides | March. Divers non conteneurisés | March. conteneurisées | total |
|--------|----------------|---------------|---------------------------------|-----------------------|--------|
| 2003 | 8 777 | 1 394 | 1 400 | 212 | 11 792 |
| 2004 | 9 454 | 1 724 | 1 412 | 343 | 12 833 |
| 2005 | 9 769 | 2 281 | 1 493 | 459 | 14 002 |
| 2006 | 9 244 | 2 308 | 2 020 | 530 | 14 102 |
| 2007 | 9 650 | 2 410 | 2 104 | 651 | 14 815 |
| 2008 | 9 945 | 2 906 | 2 086 | 748 | 15 685 |
| 2009 | 9 319 | 3 762 | 1 819 | 947 | 15 848 |
| 2010 | 4 288 | 5 248 | 1 942 | 1 242 | 12 720 |
| 2011 | 4 695 | 5 639 | 1 852 | 1 419 | 13 605 |
| 2012 | 10 355 | 5 047 | 2 858 | 1 665 | 19 925 |
| 2013 | 9 806 | 5 347 | 3 229 | 1 895 | 20 277 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

A l'exception des vracs liquides, constitués principalement d'hydrocarbures et accessoirement de produits oléagineux depuis l'implantation du complexe de raffinage d'huile de table de CEVITAL, qui ont connu une évolution du trafic de 11,72% de l'année 2013, tous les autres types de trafic ont connu un boom extraordinaire.

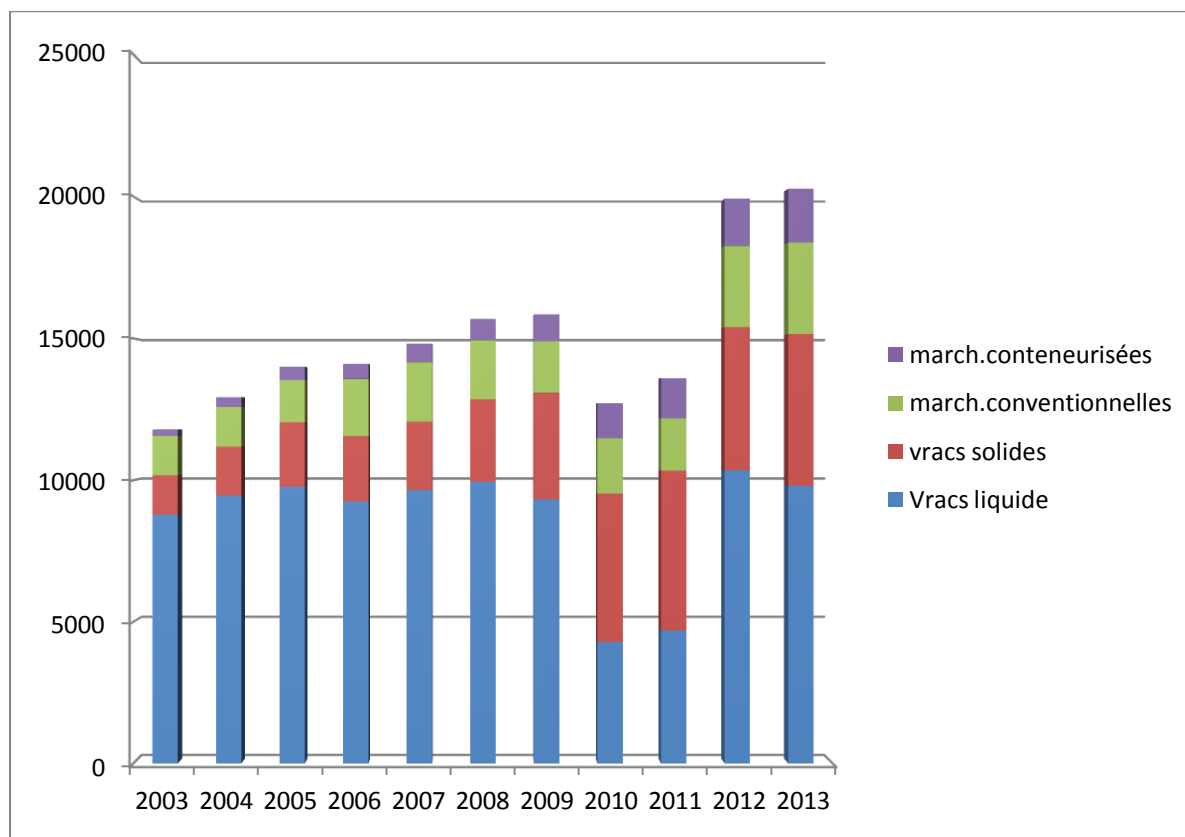
En effet, aussi bien les vracs solides que les marchandises conteneurisées et non conteneurisées ont enregistré des taux de croissance extrêmement élevés sur la période 2003-2013.

Ainsi, les vracs solides, les marchandises diverses non conteneurisées et les marchandises conteneurisées ont connu une hausse, respectivement de 283,57%, 130,64% et 793,86%, ce qui dénote une activité à l'importation de plus en plus importante.

Il est particulièrement intéressant de voir l'évolution du trafic des marchandises conteneurisées que, sur la période 2003-2013, a vu la quantité traitée multipliée par neuf fois, passant en tonnage de 212.000 tonnes en 2003 à 1.895.000 tonnes en 2013.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Graphique N° 3 : Répartition par types du trafic entre 2003-2013.



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Dans la catégorie des vrac solides, produits dominants au port de Bejaïa, celle-ci s'est établie à plus de 5,3 millions de tonnes en 2013 pour atteindre un taux de croissance de 5,94%. Cette hausse est générée par le soja qui a enregistré une remarquable augmentation de 53,57%. Le maïs, qui représente le trafic le plus important de cette catégorie avec une part de 38%08, a néanmoins affiché une stabilité par rapport à 2012. De même pour le sucre qui s'est stabilisé avec un tonnage de 2 022 328 tonnes. Le blé, quant à lui, a connu un léger fléchissement durant l'année 2013, soit -1,54% par rapport à l'année 2012.

Le trafic de l'ensemble des marchandises diverses (conteneurisées et non conteneurisées) a enregistré une hausse appréciable de 13,29% pour atteindre plus de 5,1 millions de tonnes, grâce à l'évolution du trafic conteneurisé de près de 14%. Apanage, aussi, pour certains principaux produits notamment le ciment qui a considérablement crû avec +96,17%, les métaux non ferreux (+110,75%), le phosphate (+78,36) et les produits chimiques avec +8,63%.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

1-3 Produits importés et exportés

Le tableau suivant représente la structure et l'évolution de marchandises par famille de produits, à l'importation et à l'exportation.

Tableau N°8 : Produits importés et exportés

Unité : 1000 tonnes

| produits | Importations | | Var. % | Exportations | | Var. % |
|--|--------------|-----------|---------|--------------|-----------|--------|
| | 2012 | 2013 | | 2012 | 2013 | |
| Pdts. Agricoles & denrées alimentaires | 6.472.610 | 6.749.941 | +4,28 | 340,407 | 468,931 | +37,75 |
| Animaux vivants | 394 | 1226 | +211,16 | - | - | - |
| Blé | 912.080 | 897.967 | -1,54 | - | - | - |
| Autres céréales | 2.028.959 | 2.022.328 | -0,32 | - | - | - |
| Fruits et légumes | 24.878 | 11.220 | -54,9 | - | - | - |
| Matières textiles | 7.187 | 6.258 | -12,92 | - | - | - |
| Bois | 712.686 | 674.044 | -5,42 | - | - | - |
| Sucre | 1.537.634 | 1.523.702 | -0,9 | 304.445 | 445.946 | +46,48 |
| Lait | 56.213 | 45.844 | -18,44 | | - | - |
| Oléagineux | 498.937 | 550.951 | +10,42 | 29.679 | 19.171 | -34,40 |
| Nourriture pour animaux | 568.798 | 867.652 | +53,57 | | - | - |
| Vins et alcools | 20.117 | 26.557 | + 32,01 | | - | - |
| Autres | 104.727 | 122.192 | +12,55 | 6.283 | 3.814 | -39,3 |
| Produits pétroliers | 1.119.120 | 1.144.716 | +2,29 | 8.708.203 | 8.091682 | -7,08 |
| Pétrole brut | | | | 8.708.203 | 8.091.682 | -7,08 |
| Hydrocarbures raffinés | 1.017.590 | 1.048.828 | + 3,07 | - | - | - |
| Gaz butane | 101.530 | 95.888 | -5,55 | - | - | - |
| Autres | | | | - | - | - |
| Pdts métallurgique | 982.172 | 951.447 | -3,12 | | - | / |
| Ferrailles | | | | | - | / |
| Métaux ferreux | 975.783 | 937.982 | -3,87 | - | - | - |

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

| | | | | | | |
|---------------------------------------|------------|------------|---------|-----------|-----------|--------|
| Métaux non ferreux | 6.389 | 13.456 | +110,75 | - | - | - |
| Minéraux et matériaux de construction | 646.733 | 1.026.594 | +58,73 | - | - | - |
| Ciment | 412.724 | 809.658 | +96,17 | - | - | - |
| Autres | 234.009 | 216.936 | -7,29 | - | - | - |
| Engrais | 74.726 | 64.027 | -14,31 | - | - | - |
| Engrais naturels | 68.679 | 53.241 | -22,47 | - | - | - |
| Phosphate | 6.047 | 10.786 | +78,36 | - | - | - |
| Produits chimique | 227.545 | 301.521 | +8,63 | - | - | / |
| Marchandises diverses | 1.045.619 | 1.186.040 | +13,42 | 258.572 | 219.560 | +12,76 |
| total | 10.618.525 | 11.424.286 | +7,59 | 9.307.182 | 8.852.173 | -4,88 |

Source : Rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Nous constatons un grave déséquilibre de la structure des échanges commerciaux, hors hydrocarbures, entre les importations et les exportations.

Nos infrastructures portuaires n'existent et ne sont là que pour traiter des navires remplis de marchandises importées.

Des produits alimentaires aux matériaux de construction, nous assistons à une véritable frénésie des importations.

La seule famille des produits agricoles et denrées alimentaires s'élève en tonnage à la quantité astronomique de 6.749.941 tonnes de marchandises importées en 2013, ce qui apparait très excessif et laisse penser que l'Algérie reste l'un des pays importateurs de produits alimentaires les plus importants au monde, confortant l'idée que l'argent des hydrocarbures exportées est consommé en nourriture.

Par contre, hors hydrocarbures, les seules exportations réalisées en 2013 portent sur les surplus de production de sucre et d'huile de table des raffineries de sucre et d'huile de CEVITAL que la société a placé sur le marché extérieur. En quantité 466.000 tonnes de marchandises ont été exportées par la seule société CEVITAL.

Si, nous excluons les exportations d'hydrocarbures, la part des exportations hors hydrocarbures en volume ne représente que 6,24% du trafic global de marchandises du port de BEJAIA durant l'année 2013. Encore que le port de BEJAIA a l'avantage de disposer en

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

son sein d'une importante infrastructure industrielle du groupe CEVITAL qui compte parmi les plus grandes sociétés algériennes exportatrices hors hydrocarbures.

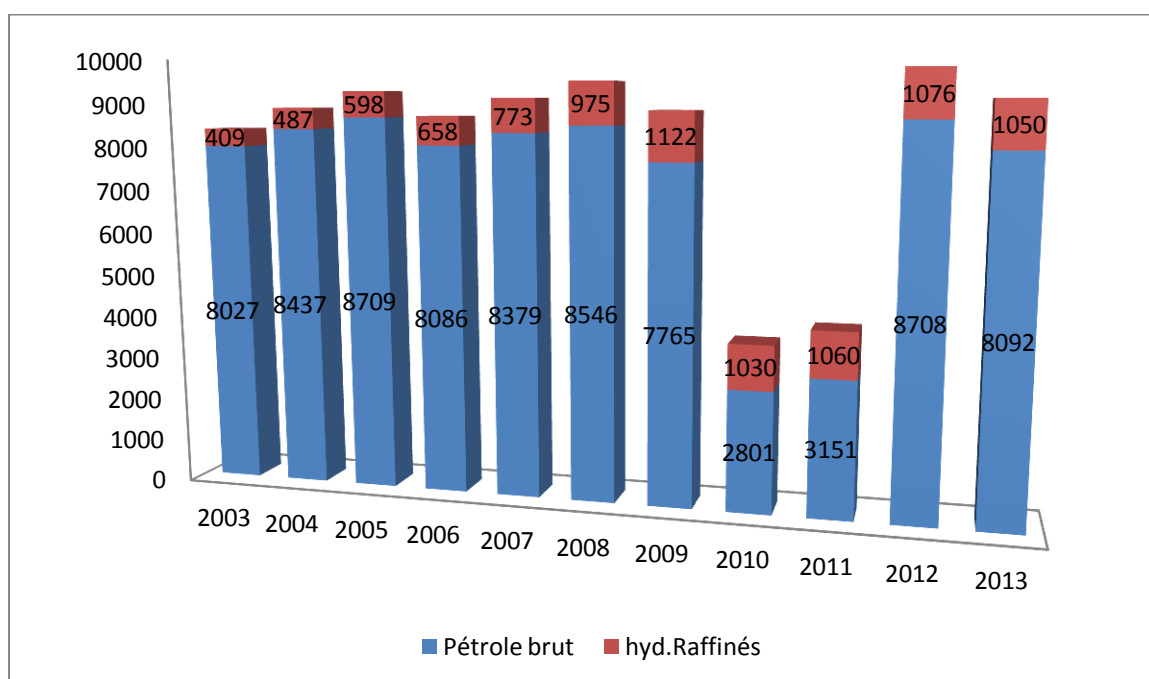
2-Evolution des principaux trafics

Dans ce point, nous allons étudier l'évolution de l'ensemble des principaux trafics

2-1 Evolution du trafic des hydrocarbures (2003-2013)

Graphique N°4 : Evolution des hydrocarbures entre 2003-2013

Unité : 1000 tonnes



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le port de BEJAIA étant le premier port pétrolier de l'Algérie indépendante, il continue à exercer cette activité à l'export pour le pétrole brut et à l'import et au cabotage pour les produits raffinés.

A l'exception des années 2010 et 2011 où le niveau de trafic a baissé substantiellement, celui-ci reste globalement stable, avec des évolutions de plus au moins 10% maximum, de 2003 à 2013.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination

Le tableau suivant représente le trafic des hydrocarbures pour l'année 2013.

Tableau N° 9: Trafic des hydrocarbures selon pays de provenance et de destination de l'année 2013.

| Provenance | | | Destination | | |
|------------|-----------|---------------|--------------|-----------|--------------------------|
| pays | tonnage | produit | pays | tonnage | produit |
| Algérie | 1.015.035 | Hydrocarbures | Brésil | 49.255 | Pétrole brut & condensat |
| | 99.067 | Butane | Italie | 1.353.541 | |
| Espagne | 30.614 | bitume | Espagne | 788.561 | |
| | | | France | 1.135.458 | |
| | | | Royaume uni | 1.133.805 | |
| | | | Canada | 261.292 | |
| | | | Chine | 1.435.229 | |
| | | | Corée du sud | 267.109 | |
| | | | Canada | 261.292 | |
| | | | Grèce | 41.735 | |
| | | | Inde | 134.595 | |
| | | | Indonésie | 306.382 | |
| | | | Irlande | 160.932 | |
| | | | Thaïlande | 135.208 | |
| Total | 1.144.716 | | total | 8.091.682 | |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Près de 89% du trafic hydrocarbures débarqué est constitué d'hydrocarbures raffinés, en provenance principalement du port de Skikda. 99.067 tonnes de butane ont été déchargées en 2013, en provenance du port d'Arzew. Le bitume, qui représente le reste du trafic hydrocarbures débarqué soit presque 3%, a été importé principalement d'Espagne car l'Algérie ne produisant pas suffisamment de bitume au niveau de ses raffineries (ARZEW, ALGER et SKIKDA) procède à des achats, par voie d'appel d'offre à la concurrence national et international pour satisfaire ses besoins importants induits par ses programmes de

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

développement des routes et de l'habitat. En 2013, ces importations ont été réalisées à partir de l'Espagne.

38% du volume global du pétrole brut est exporté vers les pays de l'Union Européenne. Les principaux pays européens de destination sont l'Italie, le Royaume uni, la France et l'Espagne. Le continent Asiatique est la seconde destination vers laquelle est acheminé le pétrole brut avec une part de 28,15% du trafic global du pétrole brut exporté. La Chine en est le principal pays asiatique vers lequel le port de Bejaia exporte le pétrole brut avec une part de plus de 17% du volume global exporté.

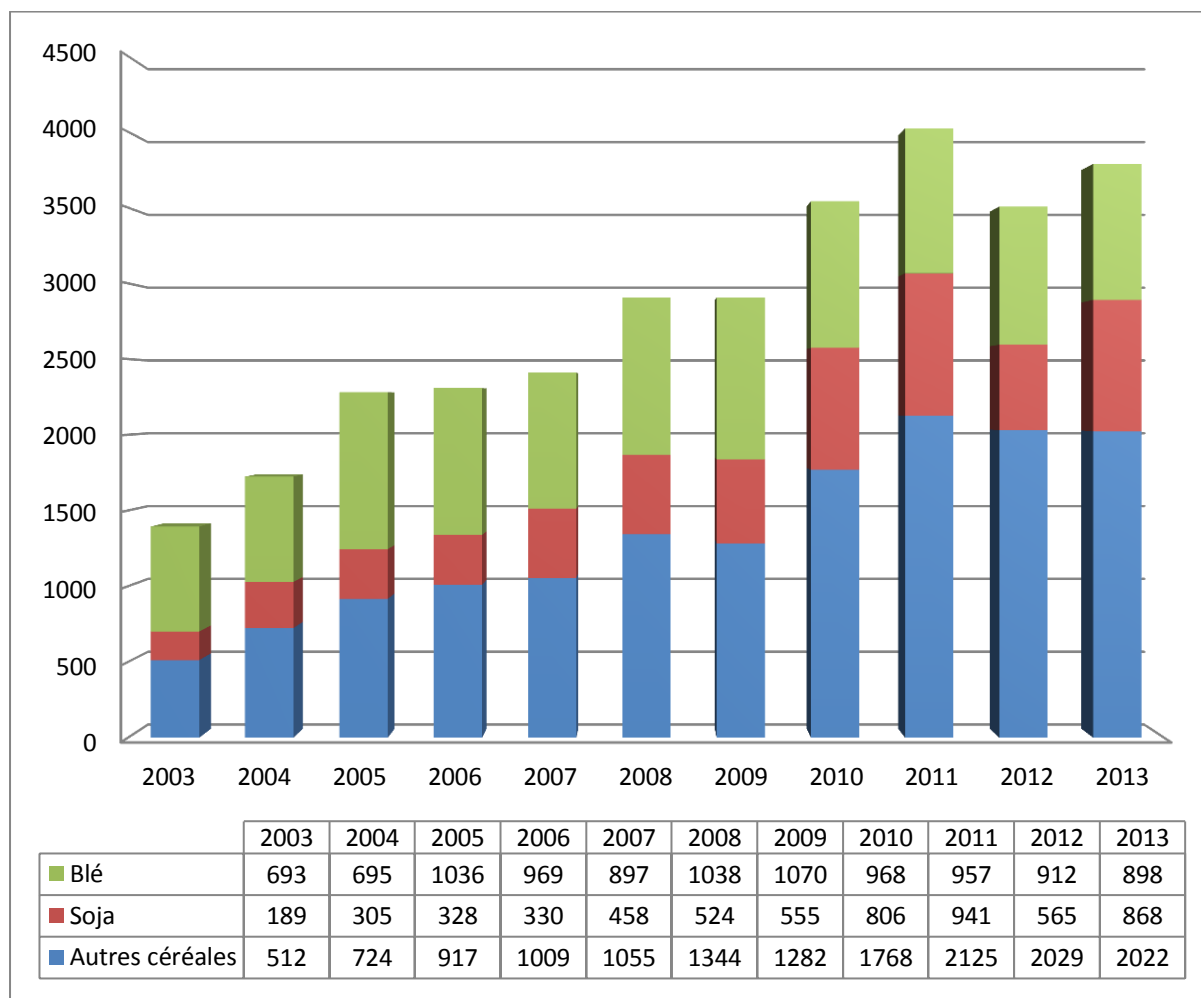
Quant aux pays de l'Amérique du nord, ils reçoivent plus de 14% des exportations de pétrole dont la majorité est à destination des Etats Unis

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

2-2 Trafic des céréales

Le graphique suivant représente le trafic des céréales entre 2003-2013.

Graphique N°5 : Trafic des céréales entre 2003-2013



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

En 2003, le trafic des céréales, qui représente 36,85% du volume des marchandises hors hydrocarbures importé, a totalisé plus de 3,78 millions de tonnes soit 8,04% de plus que l'année 2012. Le Maïs qui est le principal produit importé, avec une part de 53,4%, affiche une stabilité par rapport à 2012. Le soja, qui a été le produit phare en 2013, a fait un bond de 53,57% pour atteindre près de 868 000 tonnes. Le blé, par contre, a connu un léger fléchissement de 1,53%.

Les importations de blé connaissent des fluctuations relatives dues essentiellement au niveau de la production nationale qui reste fluctuante.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Quand l'année agricole est bonne, les importations diminuent. Quand l'année agricole est mauvaise, elles augmentent. Quand on observe une relative stabilité comme c'est le cas en 2013 par rapport à 2012, cela suppose un niveau de production nationale sensiblement identique.

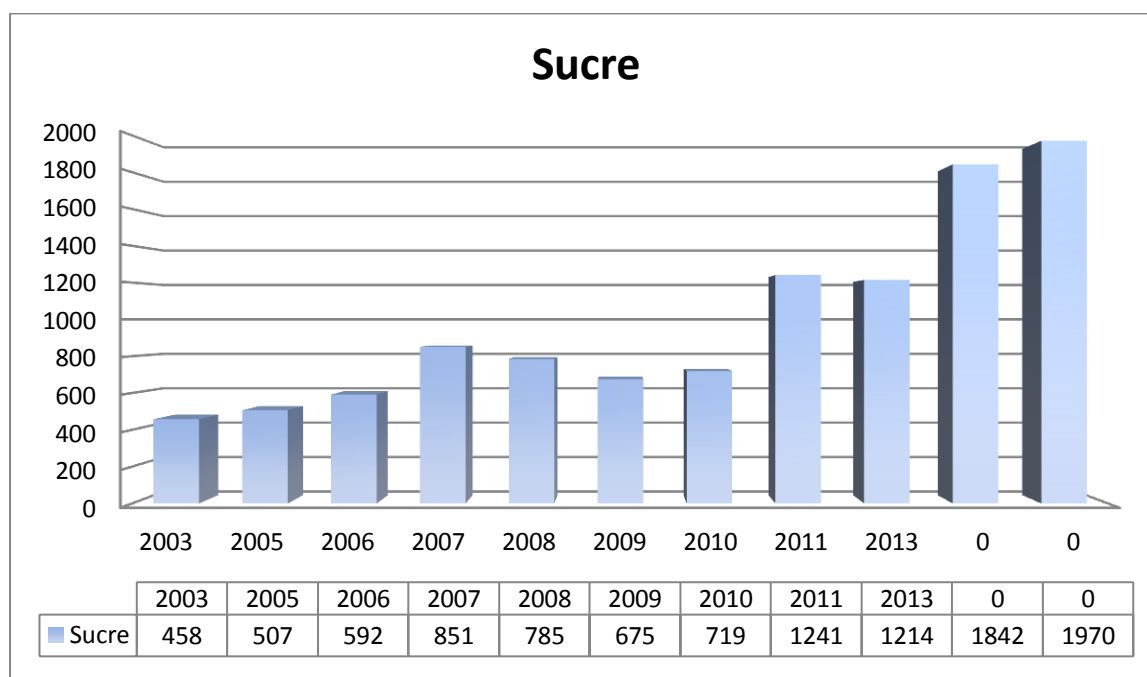
Les céréales, avec les silos à grains de l'O.A.I.C et de certaines sociétés privées, ont toujours constitué une activité importante du trafic de marchandises hors hydrocarbures.

2-3 Trafic de sucre

Le graphique suivant représente le trafic de sucre.

Graphique N°6 : Trafic de sucre entre 2003-2013

Unité : 1000 tonnes



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le trafic de sucre n'a pas cessé de croître depuis 2009, pour s'établir à 1,97 millions de tonnes en 2013 soit 7% de plus par rapport à l'année 2012. Le volume des exportations a repris son élan en 2010 pour atteindre 445.946 tonnes en 2013 avec un taux de croissance de 46,48% par rapport à 2012.

Ceci est dû au fait que les surplus de production de la raffinerie de sucre de CEVITAL sont exportés vers l'étranger. Quand CEVITAL place une partie de sa production sur le

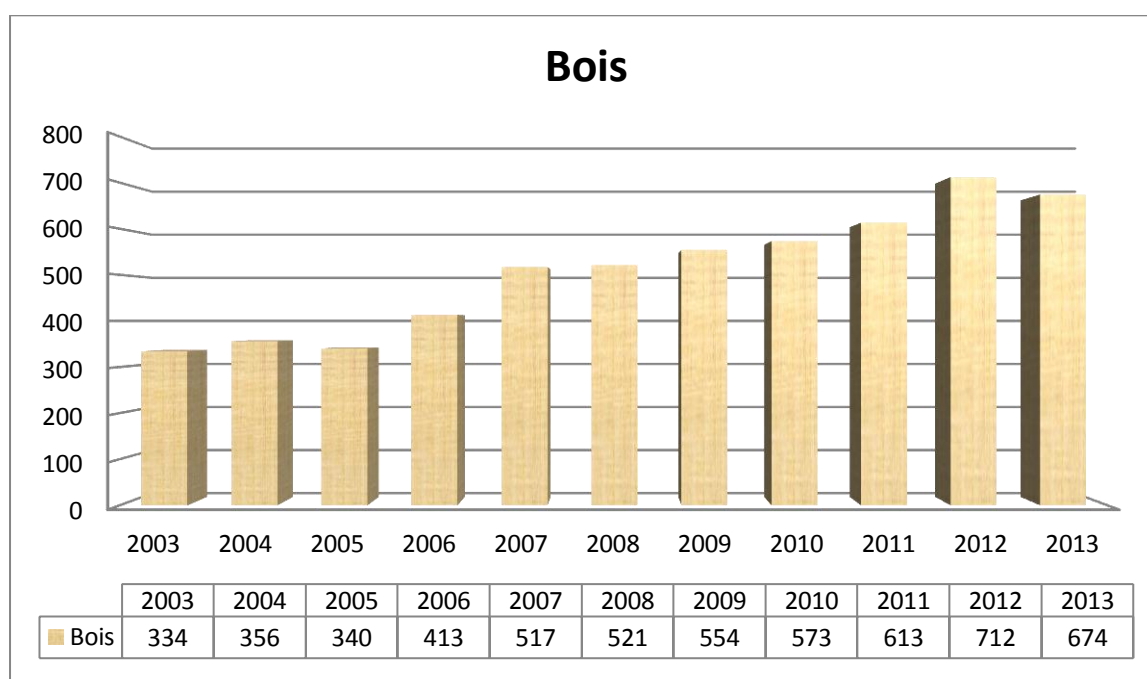
Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

marché extérieur, cela se manifeste par une augmentation sensible du trafic, lequel enregistre un mouvement des importations de plus en plus importantes de sucre sous forme de matière première et des exportations plus conséquentes de sucre raffiné. C'est entre autres, l'accroissement des exportations de sucre qui font du groupe CEVITAL, la deuxième société exportatrice d'Algérie derrière SONATRACH et devant PERPHOS (société des engrais).

2-4 Trafic de bois

Le graphique suivant représente le trafic de bois entre 2003-2013.

Graphique N°7 : Trafic de bois entre 2003-2013



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le bois, qui représente l'un des trafics stratégiques du port a enregistré un léger fléchissement durant l'année 2013, qui est de l'ordre de 5,33%, dû essentiellement aux situations de congestion que le port connaît fréquemment, accentué par le défaut d'enlèvement qui a causé la saturation du terminal à bois.

Les coupures de route menant vers le Port de BEJAIA peuvent justifier les difficultés d'enlèvement constatées. Car contrairement, aux autres marchandises, le bois peut être débarqué directement et entreposé au niveau du terminal sans être chargé sur camions.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

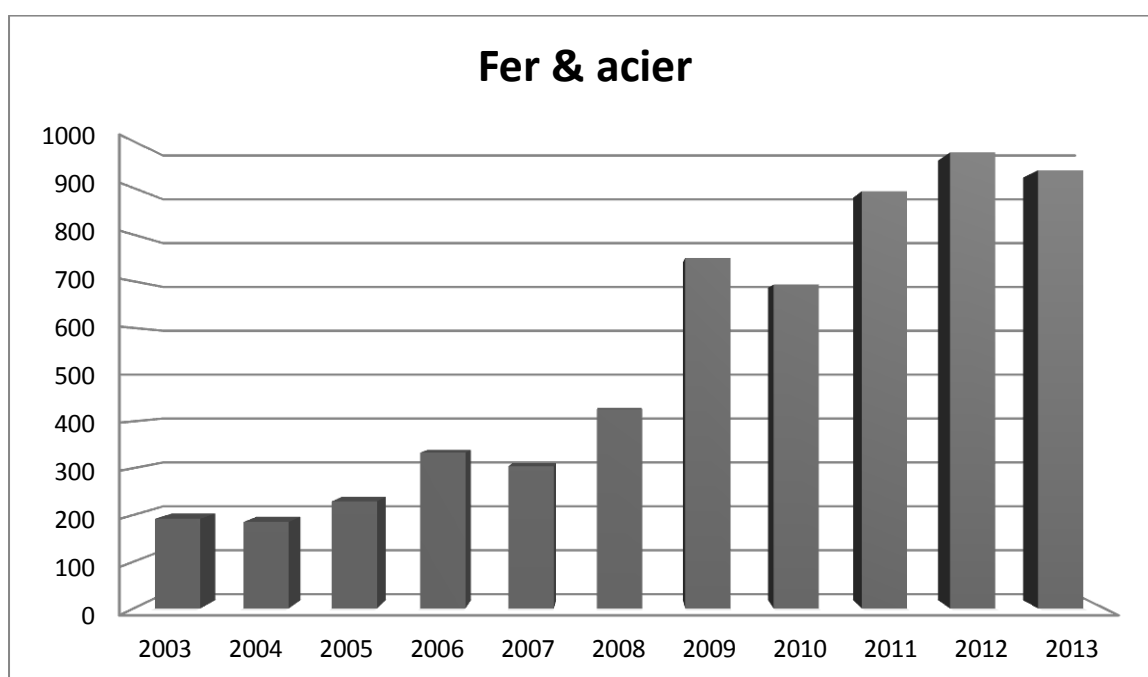
Cette opération de chargement intervient à la commande des clients des importateurs plus tard.

2-5 Trafic de métaux ferreux

Le graphique suivant représente le trafic de métaux ferreux.

Graphique N°8 : Trafic de métaux ferreux entre 2003-2013

Unité : 1000 tonnes



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le trafic des métaux ferreux, qui demeure l'un des trafics manipulés des plus importants au port de Bejaia, a connu un léger recul durant l'exercice de 2013 pour s'établir à 938 000 tonnes soit -3,87% par rapport à la même période de 2012.

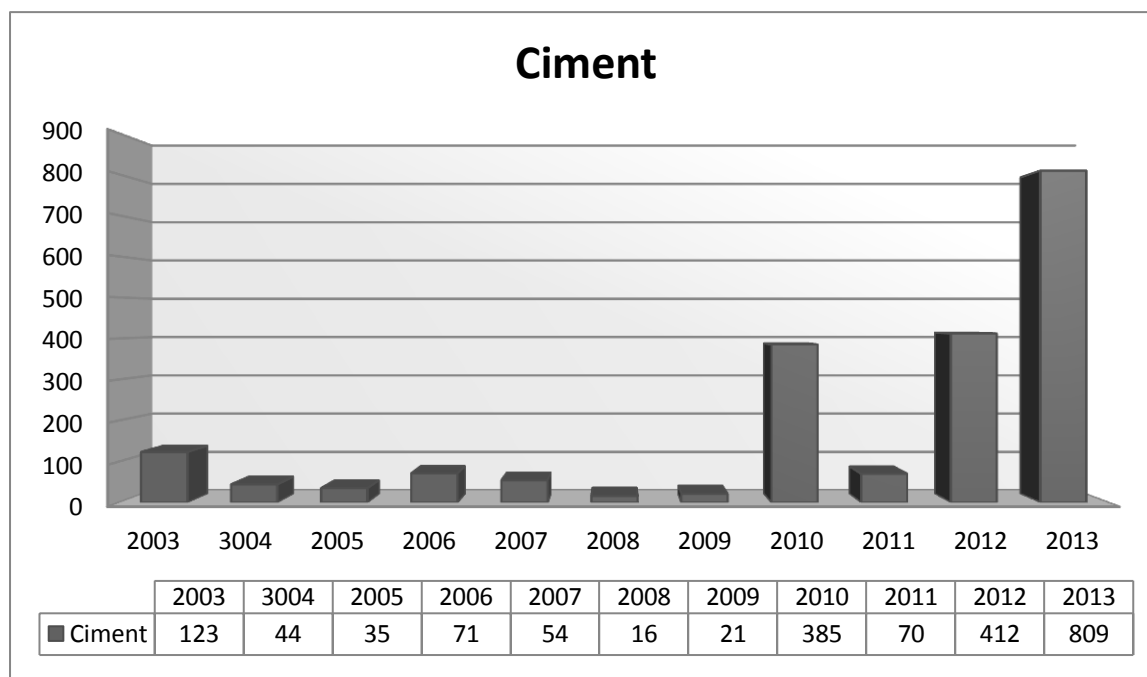
Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

2-6 Trafic de ciment

Le graphique suivant représente le trafic de ciment entre 2003-2013.

Graphique N°9 : Trafic de ciment entre 2003-2013

Unité : 1000 tonnes



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

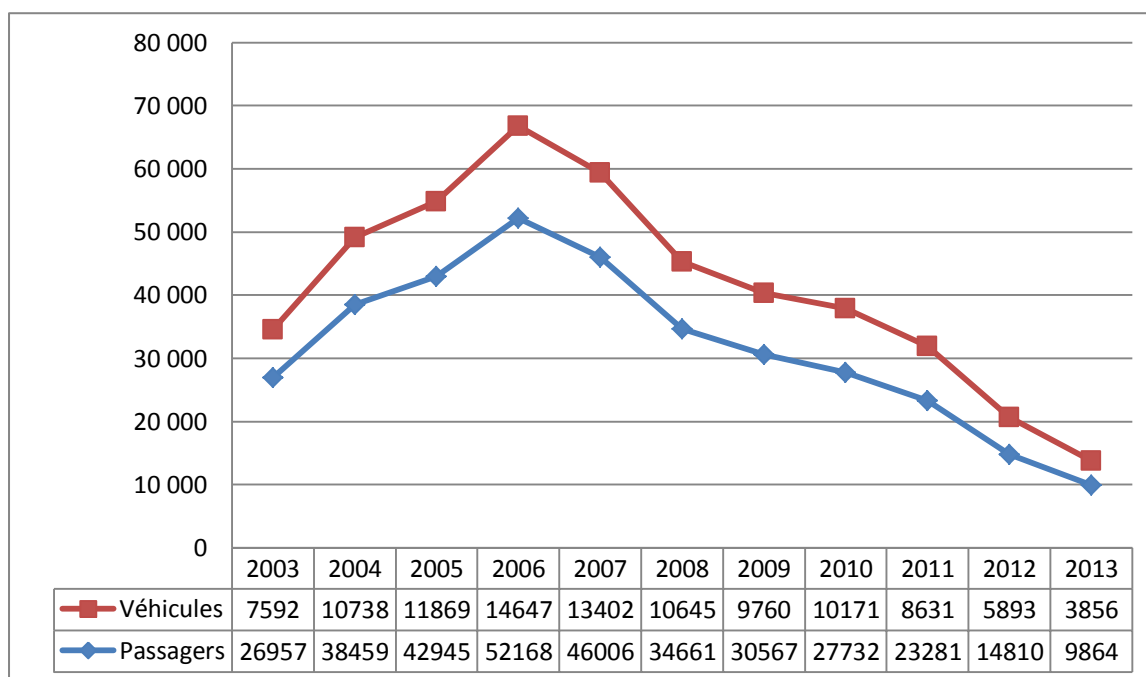
Le trafic du ciment a atteint un volume considérable de 809 658 tonnes en 2013 en affichant une hausse inégalée de 96,17% par rapport à 2012, due essentiellement au plan de développement des infrastructures de base (route, aéroports, port, barrages écoles, hôpitaux,...etc) et de l'habitat et la nécessité d'augmenter le niveau de réalisation des différents projets lancés dans le cadre des plans de développement du gouvernement.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

2-7 Trafic passagers

Le graphique suivant représente le trafic passager entre 2003-2013.

Graphique N°10 : Trafic passagers entre 2003-2013



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

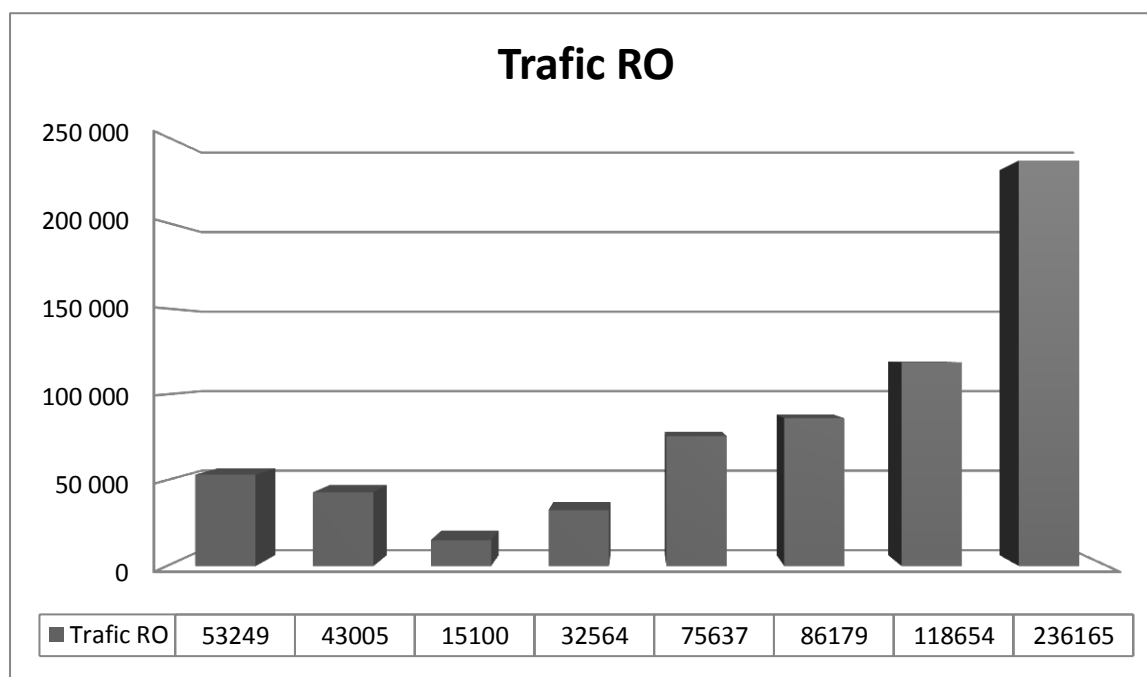
Au chapitre des passagers, le port a accueilli 9.864 passagers en 2013, en baisse de 33,39% par rapport à 2012. De même pour les véhicules dont le nombre passe de 5 893 en 2012 à 3 856 en 2013, soit une baisse de -35,56%. Le nombre de car-ferries ayant desservi le port a, lui aussi, régressé en passant de 16 bateaux en 2012 à 11 en 2013. Les travaux engagés pour la réalisation de la nouvelle gare maritime en sont la principale cause.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

2-8 Trafic roulier

Le graphique suivant représente le trafic roulier entre 2006-2013.

Graphique N°11 : Trafic roulier entre 2006-2013



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Tableau N° 10: trafic roulier entre 2006-2013

| | Entrée | sortie | Total |
|------|---------|--------|---------|
| 2013 | 201 229 | 34 936 | 236 165 |
| 2012 | 110 750 | 7 904 | 118 654 |
| 2011 | 77 229 | 8 950 | 86 179 |
| 2010 | 73 078 | 2 559 | 75 637 |
| 2009 | 29 506 | 3058 | 32 564 |
| 2008 | 13 871 | 1 229 | 15 100 |
| 2007 | 41 355 | 1 650 | 43 005 |
| 2006 | 48 015 | 5 234 | 53 249 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le trafic roulier a continué sur sa lancée depuis 2010, pour atteindre 236 165 tonnes en 2013, soit un taux de croissance considérable de 99,04% comparativement à l'année 2012.

Le trafic roulier porte sur les marchandises diverses autres que celles conteneurisées et non conteneurisées telles que les matériels de travaux publics, les équipements de génie mécanique pour certaines usines, les machines et matériels de production divers.

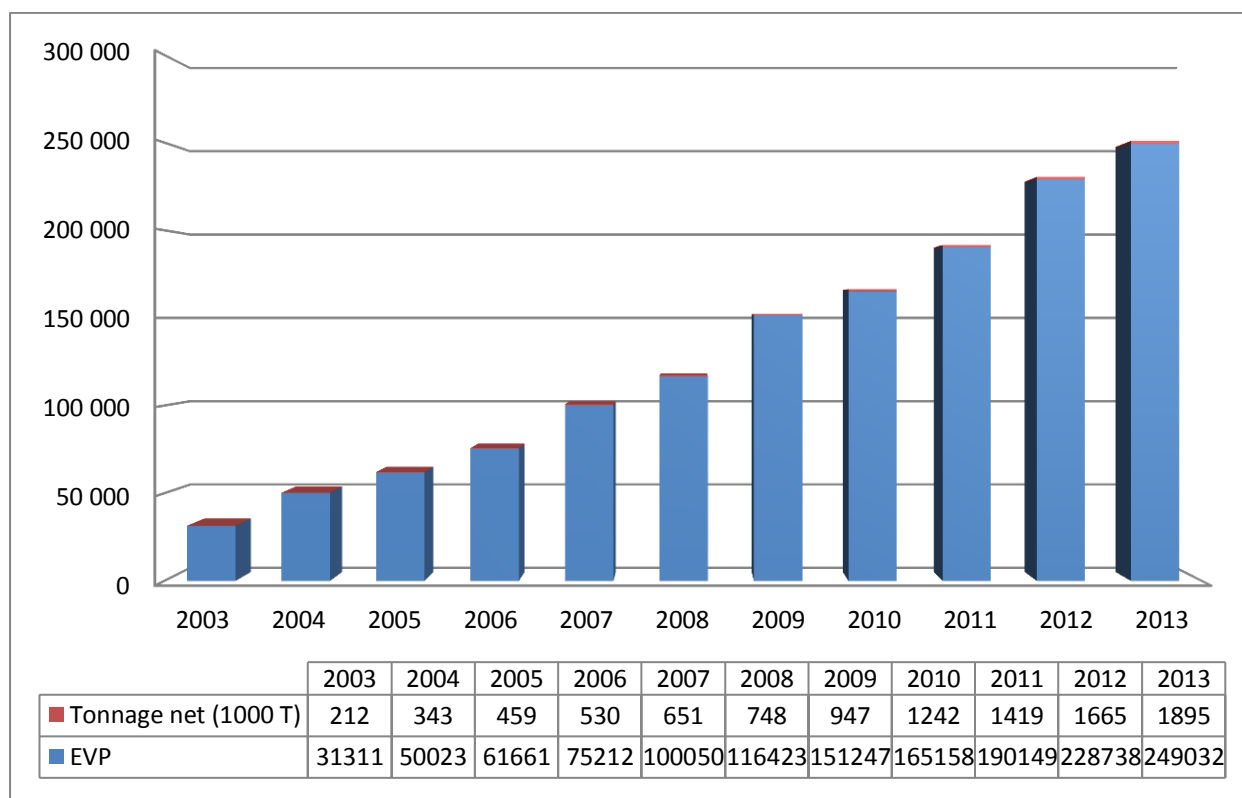
Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

L'augmentation constatée est justifiée par le choix des opérateurs économiques du Port de BEJAIA comme source de destination de leurs marchandises pour les garanties qu'il offre sur le plan de la sécurité.

2-9 Trafic conteneurs

Le graphique suivant représente le trafic conteneurs entre 2003-2013.

Graphique N°12 : Trafic conteneurs entre 2003-2013



Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Comparativement à l'année 2003 où les quantités de marchandises conteneurisées, modestes, ne s'élevaient qu'à 212.000 tonnes, celles-ci n'ont pas cessé de croître pour atteindre le chiffre conséquent de 1.895.000 tonnes en 2013, soit un taux de croissance durant la période 2003-2013 de 793,86% en valeur relative et 1.683.000 tonnes en valeur absolue, faisant de BEJAIA, immédiatement après le port d'ALGER, le terminal à conteneurs le plus actif du pays.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Le trafic conteneurs connaît une croissance exponentielle que seules les restrictions de l'Etat en matière d'importation pourront, compte tenu de la diminution des ressources financières, réduire.

Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination

Le tableau suivant représente le trafic conteneurs par pays de provenance et de destination.

Tableau N°11 : Trafic conteneurs par pays de provenance et de destination

| | Débarquement | | | | | Embarquement | | | | |
|--------------|--------------|-----------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| | vides | | pleins | | Tonnage net | vides | | pleins | | Tonnage net |
| | 20' | 40' | 20' | 40' | | 20' | 40' | 20' | 40' | |
| Malte | - | - | 8600 | 14 817 | 401 661 | 3 928 | 14 130 | 5 200 | 27 | 128 848 |
| Italie | 30 | - | 624 | 968 | 2 590 | 612 | 925 | 280 | 49 | 7 874 |
| France | 332 | 5 | 12 863 | 17 747 | 635 043 | 1 318 | 3 451 | 570 | 90 | 14 851 |
| Espagne | 70 | 7 | 9 657 | 10 547 | 422 923 | 12 381 | 25 343 | 9 819 | 899 | 238 521 |
| Allemagne | | 2 | 25 | 36 | 203 | - | - | - | - | - |
| Belgique | | | 214 | 350 | 8 718 | 216 | 255 | - | - | - |
| Algérie | | | 90 | 193 | 4 583 | 145 | 251 | - | 1 | 21 |
| Portugal | | | - | - | - | 324 | 555 | 102 | 26 | 3 028 |
| USA | | | - | 26 | 569 | - | - | - | - | - |
| Emirats | | | - | 6 | 132 | - | - | - | - | - |
| Grèce | | | 79 | 95 | 2 835 | - | - | - | - | - |
| Total | 432 | 12 | 32 129 | 44 774 | 1 502 264 | 18 924 | 44 910 | 15 971 | 1 092 | 393 143 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le trafic avec d'autres régions du monde continue également d'augmenter grâce au trafic provenant des centres de transbordement en Méditerranée. En 2013, 99,52% des conteneurs passant par le port ont eu pour origine première ou destination finale les pays de l'Union européenne, et en exclusivité, Malte, la France et l'Espagne. Le fret conteneurisé en provenance de la France a représenté, à lui seul, près de 40% du trafic des conteneurs débarqués.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

A souligner, cependant, que les exportations de conteneurs pleins ont atteint 19 775 EVP. L'Espagne et Malte ont été les principaux destinataires de ces marchandises. En termes absolus, l'Espagne fait figure de premier pays avec plus de 58% du trafic conteneurisé à l'export.

3-Trafic par pays de provenance et de destination

Dans ce point, nous allons étudier le trafic par pays de provenance, de destination et le trafic cabotage national.

3-1 Trafic par pays de provenance

Le tableau suivant représente le trafic par pays de provenance (Importations) de l'année 2013.

Tableau N°12 : Trafic par pays de provenance

| Pays | Vracs liquide | Vracs solide | Mse générales | hydrocarbures | total |
|---------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|-----------|
| Algérie | - | - | 8 095 | 1 114 102 | 1 122 197 |
| Maroc | - | 18 097 | 15 850 | - | 33 947 |
| Tunisie | - | - | - | - | - |
| Total pays de l'UMA | - | 18 097 | 15 850 | - | 33 947 |
| Egypte | - | - | - | - | - |
| Total pays Arabe | - | - | - | - | - |
| Allemagne | 84 650 | 49 449 | 13 954 | - | 148 053 |
| Autriche | - | - | 1 387 | - | 1 387 |
| Belgique | - | 2000 | 65 724 | - | 67 724 |
| Bulgarie | - | 15 831 | 3 913 | - | 19 744 |
| Danemark | - | - | 6 319 | - | 6 319 |
| Espagne | 79 100 | 2 900 | 864 528 | 30 614 | 977 142 |
| Finlande | - | - | 58 523 | - | 58 523 |
| France | - | 764 362 | 797 399 | - | 1 561 761 |
| Grèce | 11 509 | - | 302 002 | - | 313 511 |
| Hollande | 15 999 | - | 4 012 | - | 20 011 |
| Italie | - | 12 990 | 613 559 | - | 272 693 |
| Lettonie | - | 27 781 | 96 910 | - | 124 691 |
| Malte | - | - | 472 199 | - | 472 199 |
| Pologne | - | - | 466 190 | - | 466 190 |
| Portugal | - | 24 500 | 8 872 | - | 33 372 |
| Royaume Uni | - | - | 11 977 | - | 11 977 |
| Suède | - | - | 211 077 | - | 211 077 |
| Slovénie | - | - | 325 983 | - | 325 983 |
| Total pays | 191 258 | 899 813 | 4 324 528 | 30 614 | 5 446 213 |

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

| | | | | | |
|-------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|------------|
| de l'UE | | | | | |
| Albanie | - | - | 4 820 | - | 4 820 |
| Croatie | - | - | - | - | - |
| Roumanie | - | 70 976 | 20 434 | - | 91 410 |
| Turquie | - | - | 3 594 | - | 3 594 |
| Ukraine | 62 100 | 26 704 | 28 976 | - | 117 780 |
| Total pays hors de l'UE | 62 100 | 97 680 | 57 824 | - | 217 604 |
| Canada | - | - | - | - | - |
| USA | - | 12 000 | 5 789 | - | 17 789 |
| Total Amérique du Nord | - | 12 000 | 5 789 | - | 17 789 |
| Cuba | - | - | - | - | - |
| Guatemala | - | - | - | - | - |
| Uruguay | - | - | - | - | - |
| Total Amérique Centrale | - | - | - | - | - |
| Argentine | 16 800 | 2 310 649 | - | - | 2 327 449 |
| Brésil | 110 772 | 1 977 040 | - | - | 2 087 812 |
| Total Amérique du Sud | 127 572 | 4 287 689 | - | - | 4 415 261 |
| Corée du sud | - | - | 753 | - | 753 |
| Indonésie | 88 451 | - | - | - | 88 451 |
| Malaisie | 7 306 | - | - | - | 7 306 |
| Total Asie | 95 757 | - | 753 | - | 96 510 |
| Russie | 74 264 | - | - | - | 74 264 |
| Total général | 550 951 | 5 315 279 | 4 413 340 | 1 144 716 | 11 424 286 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

En 2013, 47,70% du volume des marchandises importées provient des pays membres de la Communauté Européenne et des pays apparentés au continent Européen.

La France apparait comme le premier partenaire avec 28,70% du trafic réalisé à l'import, suivie de l'Espagne qui participe pour près de 18% du trafic constaté.

En deuxième position, arrive le continent Sud-Américain qui participe pour 38,65% du volume des marchandises importées lesquelles proviennent en vérité de seulement deux pays : l'Argentine pour 52,70% et le Brésil pour 47,30%. Les marchandises importées de ces deux pays sont presque exclusivement composées de soja, maïs et autres céréales.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

3-2 Trafic par pays de destination

Le tableau suivant représente le trafic par pays de destination (Exportations) de l'année 2013.

Tableau N°13 : Trafic par pays de destination

| Pays | Mises générale | Hydrocarbures | Total |
|--------------|----------------|---------------|-----------|
| Albanie | 11 962 | - | 11 962 |
| Algérie | 1 427 | - | 1 427 |
| Belgique | 1580 | - | 1 580 |
| Brésil | - | 49 255 | 49 255 |
| Canada | - | 261 292 | 261 292 |
| Chine | - | 1 435 229 | 1 435 229 |
| Corée du sud | - | 267 109 | 267 109 |
| Espagne | 416 526 | 788 561 | 1 205 087 |
| France | 38 999 | 1 135 458 | 1 174 457 |
| Grèce | - | 41 735 | 41 735 |
| Hollande | 2 550 | - | 2 550 |
| Inde | - | 134 595 | 134 595 |
| Indonésie | - | 306 382 | 306 382 |
| Iraq | 36 000 | - | 36 000 |
| Irlande | - | 160 932 | 160 932 |
| Italie | 15 617 | 1 353 541 | 1 369 158 |
| Lybie | 20 863 | - | 20 863 |
| Malte | 208 004 | - | 208 004 |
| Portugal | 6 614 | - | 6 614 |
| Royaume Uni | - | 1 133 805 | 1 133 805 |
| Thaïlande | - | 135 208 | 135 208 |
| Tunisie | 349 | - | 349 |
| U.S.A | - | 888 580 | 888 580 |
| Total | 760 491 | 8 091 682 | 8 852 173 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Les hydrocarbures représentent plus de 91% du trafic du port de BEJAIA à l'export. Le reste est constitué de sucre, d'huile et de certains sous-produits de raffinage du groupe CEVITAL.

60% de nos exportations se font à destination des pays de la Communauté Européenne.

La France, l'Espagne, l'Italie, la Grande Bretagne et Malte concentrent à eux seuls 54,52% du trafic d'hydrocarbures et 89,30% du trafic de marchandises générales.

L'Asie reste la deuxième destination de nos exportations d'hydrocarbures, à partir du port de BEJAIA. Sa part dans la structure des exportations d'hydrocarbures s'élève à 26,50% avec une place prépondérante de la Chine qui représente à elle seule 63%.

Le continent Américain n'en reçoit quant à lui que 14,50% destinés vers les U.S.A, le Canada et le Brésil.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

3-3 Trafic cabotage national

Le tableau suivant représente le trafic cabotage national de l'année 2013.

Tableau N° 14: Trafic cabotage national

| Ports | PROVENANCE | | | | | DESTINATION | | | | |
|-------------|-----------------|-----------|----------|---------------|--------|-----------------|--------|-------|---------------|-----------|
| | Navires chargés | | | Navires vides | | Navires chargés | | | Navires vides | |
| | Nbre | T.J.B | Mses | Nbre | T.J.B | Nbre | T.J.B | Mses | Nbre | T.J.B |
| Alger | 7 | 40 274 | 20 219 | 5 | 32 977 | 13 | 54 533 | 1 229 | 22 | 131 948 |
| Oran | - | - | - | - | - | - | - | - | 7 | 69 903 |
| Annaba | - | - | - | - | - | - | - | - | 17 | 88 729 |
| Mostaganeme | 2 | 30 463 | 2 423 | - | - | - | - | - | 3 | 11 340 |
| Ghazaouet | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 3 381 |
| Arzew | 34 | 220 978 | 95 888 | - | - | - | - | - | 34 | 215 680 |
| Ténès | - | - | - | 1 | 2 999 | - | - | - | 2 | 8 052 |
| Skikda | 147 | 1 079 395 | 942 574 | 1 | 5 586 | 2 | 12 936 | 198 | 173 | 1 261 247 |
| Djen djen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total | 190 | 1 371 110 | 1122 197 | 7 | 41 562 | 15 | 67 469 | 1 427 | 259 | 1 790 280 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

4-Mouvement de la navigation

Dans ce point nous allons étudier l'évolution du nombre de navires, le nombre de navires et jauge brute et la moyenne d'attente en rade et séjour à quai.

4-1 Evolution du nombre de navires

Le tableau suivant représente l'évolution du nombre de navires pour la période 1991-2013

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Tableau N°15 : Evolution du nombre de navires entre 1991-2013

| | Nombre de navires | | | marchandises | | |
|------|-------------------|---------|-------|--------------|--------------|------------|
| | entrées | sorties | Total | débarquées | Embarquement | Total |
| 1991 | 671 | 672 | 1343 | 1.838.116 | 7.274.765 | 9.112.881 |
| 1992 | 633 | 635 | 1268 | 1.587.258 | 7.406.932 | 8.994.190 |
| 1993 | 606 | 603 | 1206 | 1.478.841 | 7.661.652 | 9.140.493 |
| 1994 | 599 | 602 | 1201 | 1.723.981 | 6.944.530 | 8.668.511 |
| 1995 | 639 | 640 | 1279 | 1.644.835 | 7.421.360 | 9.066.195 |
| 1996 | 580 | 576 | 1156 | 1.261.909 | 7.918.322 | 9.180.231 |
| 1997 | 686 | 689 | 1375 | 1.695.428 | 7.913.796 | 9.609.224 |
| 1998 | 797 | 792 | 1589 | 2.313.007 | 8.196.390 | 10.509.397 |
| 1999 | 920 | 920 | 1840 | 2.513.970 | 7.905.337 | 10.419.307 |
| 2000 | 1049 | 1047 | 2096 | 2.924.983 | 7.797.697 | 10.722.680 |
| 2001 | 1030 | 1030 | 2062 | 3.093.948 | 7.891.972 | 10.985.920 |
| 2002 | 1157 | 1156 | 2313 | 3.633.413 | 8.010.004 | 11.643.417 |
| 2003 | 1135 | 1142 | 2277 | 3.702.789 | 8.089.947 | 11.792.736 |
| 2004 | 1209 | 1218 | 2427 | 4.295.852 | 8.537.424 | 12.833.276 |
| 2005 | 1.223 | 1.221 | 2.444 | 5.192.511 | 8.809.915 | 14.002.426 |
| 2006 | 1.256 | 1.266 | 2.522 | 5.866.337 | 8.236.117 | 14.102.454 |
| 2007 | 1.236 | 1.232 | 2.468 | 6.307.159 | 8.508.572 | 14.815.731 |
| 2008 | 1.208 | 1.213 | 1.421 | 6.990.931 | 8.693.845 | 14.815.731 |
| 2009 | 1.400 | 1.404 | 2.804 | 7.856.330 | 7.991.675 | 15.848.005 |
| 2010 | 1.311 | 1.313 | 2.624 | 9.301.676 | 3.419.106 | 12.720.782 |
| 2011 | 1.280 | 1.276 | 2.556 | 9.876.089 | 3.729.413 | 13.605.502 |
| 2012 | 1.383 | 1.382 | 2.765 | 10.618.525 | 9.307.182 | 19.925.707 |
| 2013 | 1.396 | 1.400 | 2.796 | 11.424.286 | 8.852.173 | 20.276.459 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

De 2003 à 2013, le nombre de navires traité est passé de 1135 à 1396 unités de transport, soit une augmentation de 23% correspondant à 261 navires additionnels. Ce taux de croissance du nombre de navires traité semble tout à fait modeste sur une période de 10

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

ans mais en volume, les quantités de marchandises traitées ont évolué pendant la période considérée de 11.792.736 à 20.276.459 tonnes, soit une croissance appréciable de 71,86% en valeur relative et 8.474.723 tonnes en valeur absolue, permettant d'affirmer que le volume global des marchandises traitées a presque doublé l'espace de 10 ans.

C'est dire l'importance prise par le port de BEJAIA dans les échanges commerciaux de l'Algérie avec ses partenaires étrangers. De petit port traitant moins de 10 millions de tonnes de marchandises dont 80% d'hydrocarbures dans les années 1990, il devient la deuxième infrastructure portuaire la plus importante du pays, immédiatement derrière le port d'Alger et devant les port d'Oran, Annaba, Skikda et Mostaganem, confirmant pour un certain nombre de famille de produits sa qualité de premier port national (céréales, bois, ciment, huiles brutes et raffinées, sucre).

L'augmentation plus importante du volume des marchandises traitées par rapport au nombre de navires (71,86% entre 23%) se justifie par les capacités et le tonnage de plus en plus important des navires opérés au niveau du port de BEJAIA ces dernières années.

4-2 Nombre de navires et jauge brute

Le tableau suivant représente le nombre de navires et jauge brut de l'année 2013.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Tableau N°16 : Nombre de navires et jauge brute

| TYPE DE NAVIRES | Nombre de navires | | Jauge brute (1000 TX) | |
|-------------------|-------------------|-------|-----------------------|------------|
| | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 |
| Car-ferries | 16 | 11 | 331 | 232 |
| Cargos | 633 | 670 | 3 825 | 4 475 |
| Céréaliers | 101 | 100 | 2 404 | 2 320 |
| Portes conteneurs | 220 | 146 | 2448 | 2 006 |
| RO | 99 | 131 | 730 | 953 |
| N/ Essence | 158 | 162 | 1 089 | 1 142 |
| Pétroliers | 63 | 72 | 4 699 | 4 406 |
| Butaniers | 34 | 35 | 227 | 239 |
| Huiliers | 56 | 69 | 516 | 546 |
| Total | 1 383 | 1 396 | 16.278.978 | 16.454.115 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le nombre de navires traités en 2013 a été de 1 396, soit 13 navires de plus que l'exercice précédent. On dénote une évolution marquée des navires RO (+ 32,32%), les huiliers (+23,21%) et les pétroliers (+14,3%). La jauge brute a augmenté de 1,08%, elle totalise ainsi plus de 16,4 millions de tonnes à l'entrée en 2013.

4-3 Moyenne d'attente en rade et séjour à quai

Le tableau suivant représente la moyenne d'attente en rade et séjour à quai pour l'année 2013.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Tableau N°17 : Moyenne d'attente en rade et séjour à quai

| Types de navires | Attente en rade moyenne (j) | | Séjour à quai moyen (j) | |
|------------------------|-----------------------------|-------|-------------------------|------|
| | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 |
| Car-ferries | / | / | 1,29 | 0,46 |
| Cargos | 4,48 | 9,11 | 2,24 | 3,07 |
| Fer & Tubes | 7,18 | 6,94 | 4,25 | 3,73 |
| Céréaliers | 7,14 | 10,40 | 7,18 | 6,94 |
| Bois | 4,11 | 5,40 | 3,00 | 3,02 |
| Cimentiers | 6,28 | 6,32 | 4,41 | 4,01 |
| RO | 1,06 | 1,82 | 1,38 | 1,65 |
| Huiliers | 0,68 | 1,05 | 2,21 | 2,20 |
| Hydrocarbures raffinés | 3,51 | 3,73 | 2,54 | 2,85 |
| Butaniers | 3,59 | 4,89 | 2,28 | 1,90 |
| Total | 4,33 | 6,09 | 3,05 | 3,20 |

Source : rapport annuel et statistique (EPB) 2013.

Le délai de rotation d'un navire, est passé de 7,38 jours en 2012, à 9,29 jours en 2013, ceci s'explique par l'allongement de l'attente en rade et du séjour à quai de certains navires.

En 2013, l'attente moyenne en rade, les navires dont le séjour a augmenté, sont :

-Les cargos qui sont passés de 4,48 jours à 9,11 jours. Le séjour des conteneurs en est la principale cause, due à la croissance du trafic et la congestion du terminal.

-Les céréaliers qui ont vu leur moyenne de temps d'attente passer de 7,14 jours à 10,40 jours. S'agissant du séjour à quai, ce dernier affiche une stabilité relative, passant d'une moyenne de 3,05 jours à 3,20 jours de 2012 à 2013, soit une légère augmentation qui s'explique notamment par la réception de navires de grande taille.

Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaine de transport maritime

Conclusion

On constate que le port de Bejaïa réalise une croissance remarquable. Les résultats obtenus lui permettent de battre un nouveau record et d'asseoir sa position de premier port algérien en marchandises générales, tout en le faisant progresser en matière de part de marché.

A cet égard, la concrétisation des projets d'extension du port vise à renforcer ses potentialités de transport maritime international par la mise en place de services innovants et par l'amélioration de ses axes. A cet effet, le port de Bejaïa se doit de renforcer ses équipements de manutention, acquérir de plus vastes zones d'entreposage extra-portuaires et développer davantage d'autres actions de partenariat, améliorer encore plus son trafic et élargir son hinterland par la promotion de ports secs intérieurs et de plate-forme logistiques intégrées constituent à ce stade, des priorités pour le port de Bejaïa.

Le port, lieu de rupture de charges et maillon essentiel dans la chaîne logistique doit de ce fait, tendre vers la diversification des dessertes terrestres et ferroviaires. Dans le cadre de la sélection du Port de Bejaïa comme Port pilote «Autoroutes de la Mer », le port a constitué des partenariats de projets entre opérateurs intervenant sur deux axes de services : Barcelone et Marseille. L'objectif étant de réduire les goulots d'étranglement sur ces axes et d'identifier les besoins en assistance technique, afin de favoriser le développement de ces projets.

Conclusion Générale

La conclusion générale

Le transport maritime constitue le service le plus performant et plus sécurisant utilisé pour le trafic international de marchandises, il est moins coûteux et est le plus prisé dans la mesure où il est destiné à transporter des marchandises lourdes et encombrantes.

En outre, nous avons l'avènement des différents types de navires qui sont adaptés à toutes sortes de marchandises.

Le trafic s'améliore de jour en jour surtout avec la diffusion du transport conteneurisé et la bonne organisation de la logistique, cette dernière est indispensable dans les opérations de trafic d'import et export, car sans la logistique, l'expédition des marchandises causera beaucoup d'ennuis aux opérateurs du transport, de plus, elle permet de coordonner et d'harmoniser l'acheminement des produits en circulation de manière à ce que ces produits circulent en continue tout en diminuant les délais de livraison et à regrouper les produits pour diminuer les coûts.

L'organisation et la réglementation des transports maritimes se sont développées avec une apparition de plusieurs organismes internationaux qui régulent ce secteur.

Les ports Algériens comme tous les autres ports au niveau mondial essayent de rattraper leurs énormes retards pour se classer parmi les ports les plus importants. Mais ils souffrent de manque de technologie de performance, de l'équipement, ajoutant la structure de commerce Algérien basée sur l'exportation des hydrocarbures, à ce niveau, le port de Bejaia est classé premier port de trafic de marchandises diverses après celui d'Alger.

Actuellement, il continue à réaliser des parts de marché importantes où son trafic global ne cesse d'augmenter, l'économie Algérienne dépend des approvisionnements extérieures, notamment les exportations qui transitent par voie maritime.

Pour atteindre ces objectifs, l'Algérie est dans l'obligation de suivre une politique autonome de transport et d'améliorer des infrastructures et superstructures.

À travers notre stage pratique au sein de L'EPB, nous avons pu déduire l'importance du dynamisme de l'activité maritime au niveau du port de Bejaia et le rôle joué par la conteneurisation dans l'évolution de l'économie de notre pays, et cela grâce à l'importance accordée à l'installation des infrastructures les plus perfectionnés afin d'améliorer son

La conclusion générale

activité. L'EPB a su tirer profit de ce mouvement et a bénéficié d'un important chiffre d'affaire à travers ses réalisations.

Référence
Bibliographique

Bibliographie

Les ouvrages

- A, gratacap, P, Médan, « management de la production », 2^{ème} édition, dunod, paris.
- Jean-moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6^{ème} édition, paris, 2003.
- LE BLEME, « acteur du commerce maritime », édition belize, 2011, fiche n°28.
- Legrand, G, Martini, H « Gestion des opérations import – export », 2^{ème} édition, dunod paris.
- Nadine VENTURELLI et Patrick MIANI: « transport logistique », 8^{ème} édition, le génie des glaciers, 2010.
- P.Y. Nicolas « le transitaire et le commissionnaire de transport », DMF, édition 1978.
- S, haddad, « les règles du commerce international », Alger, avril 2011.
- Yves Simon et Samir Mannai, « Techniques internationale », 7^{ème} édition, Paris, 1998.
- Yves Simon et Samir Mannai, « Techniques financières internationale », economica, 7^{ème} édition, Paris, 2002.
- Z, mouloua, ordonnancement coopératifs pour les chaines logistiques.

Les Mémoires

- DEMERDJIAN. P, Le rôle des transports et de la logistique dans les échanges, mémoire de maitrise AES.

Articles et lois

- Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr. NEFFOUS Mouhamed Mankour, 1998.
- Décret n°97-614 du Octobre, 1997, « relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime ».
- Article 631 de l'ordonnance n°766-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Code des douanes 2^{ème} édition. 1998.
- Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algérien.

- Article 540 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Article 650 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Article 695 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Article 723 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Article 609 de l'ordonnance n°76_80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Article 621 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Article 748 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Guide client, entreprise portuaire d'Alger, 2003.
- Guide client, entreprise portuaire d'Annaba, 2003.
- Guide client, entreprise portuaire d'Oran. Edition 2011.
- Guide client, entreprise portuaire de Bejaia, édition 2013.

Autres documents

- Documents internes de L'EPB.

Les liens

- www.memoireenligne.com
- www.foad-mooc.auf.org
- www.oeconomia.net
- www.mincommerce.gov.dz
- <http://www.andi.dz/index.php/fr/statistique/bilan-du-commerce-exterieur>
- [http:// import – export. societe generale.fr](http://import-export.societe-generale.fr)
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime
- <http://energies4.jimdo.com/le-transport-maritime/l-histoire-du-transport-maritime>
- <http://www.lesaint-laurent.com/pages/importanceglobaledutransportmaritime.asp>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Atouts-transport-maritime.htm>
- <http://www.maxicours.com/se/fiche/7/7/377977.html>
- http://www.memoireonline.com/08/09/2638/m_La-politique-maritime-algerienne-apres-la-liberalisation-du-commerce-exterieur9.html
- <https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/m040f.php>
- <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/lettre-de-transport-maritime-ltm.html>
- http://www.esandis.com/export-import/documents_de_transport_multimodal.html

- <http://www.mae.gov.dz/LesEchangesextrieursdelAlgrie-au-cours-du-1er-semester--2013.aspx>
- <http://www.annaba-port.com/presentation.php>
- http://alger-roi.fr/Alger/documents_algeriens/economique/pages/84_port_oran_1.htm
- <http://www.djendjen-port.com/present.php>
- <http://marche.agroligne.com/content/18-bejaia-port-mediterranee>
- <http://www.web-logistique.com>
- www.iconomx.ch
- <http://gcbsourcing.com/Fr/Blog/transport-et-douane/transport/quest-ce-quun-incoterm/>
- <http://www.bansard.com/outils-pratiques/incoterms>

Table des matières

Table des matières

| | |
|---|------------|
| Remerciements..... | I |
| Dédicaces | II |
| Liste des abréviations..... | III |
| Liste des tableaux et des figures..... | IV |
| Liste des graphiques..... | V |
| Introduction générale..... | 1 |
| Chapitre I : généralités sur le commerce international..... | 4 |
| Section 1 : L'évolution du commerce international..... | 4 |
| 1-1 Définition du commerce international..... | 4 |
| 1-2 Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux | 5 |
| 1-2-1 Émergence du commerce international | 5 |
| 1-2-2 Développement du commerce international..... | 8 |
| 1-3 Analyse théorique des échanges internationaux..... | 11 |
| Section 2 : Le commerce extérieur en Algérie..... | 14 |
| 2-1 Période de monopole de l'Etat sur le commerce extérieur..... | 15 |
| 2-2 Période de libéralisation du commerce extérieur..... | 17 |
| 2-3 L'évolution du commerce extérieur en Algérie..... | 18 |
| Section 3 les risques et les garanties de commerce extérieur | 20 |
| 3-1 Les risques de commerce extérieur..... | 20 |
| 3-1-1 Le risque politique..... | 20 |
| 3-1-2 Le risque économique..... | 21 |
| 3-1-3 Le risque de non-paiement..... | 21 |
| 3-1-4 Le risque de change..... | 21 |

| | |
|--|----|
| 3-1-5 Le risque juridique..... | 21 |
| 3-1-6 Le risque technologique..... | 22 |
| 3-2 Les garanties de commerce internationales..... | 22 |
| 3-2-1 Garanties de soumission..... | 22 |
| 3-2-2 Garantie de restitution d'acompte..... | 23 |
| 3-2-3 Garantie de bonne exécution..... | 23 |
| 3-2-4 Garantie de dispense de retenue de garantie..... | 23 |
| Conclusion..... | 24 |

Chapitre II : le transport maritime international.....25

Section 1: Généralités sur transport maritime international25

| | |
|---|----|
| 1-1 Définition du transport maritime..... | 25 |
| 1-2 Histoire du transport maritime international..... | 26 |
| 1-2-1 Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux..... | 26 |
| 1-2-2 Des solutions pour améliorer le transport maritime..... | 26 |
| 1-3 L'importance de transport maritime..... | 28 |
| 1-4 Les avantages de transport maritime..... | 29 |
| 1-4-1 La massification du transport..... | 29 |
| 1-4-2 Le moindre coût..... | 29 |
| 1-4-3 Autres avantages..... | 29 |
| 1-5 Evolution du transport maritime dans le temps et dans le monde..... | 30 |

Section II : Les principaux intervenants, et les différents contrats et documents du transport maritime.....30

| | |
|--------------------------------------|----|
| 2-1 les principaux intervenants..... | 30 |
| 2-1-1 Le transitaire..... | 30 |
| 2-1-2 Le consignataire..... | 30 |

| | |
|---|-----------|
| 2-1-3 Le manutentionnaire (l'acconier)..... | 31 |
| 2-1-4 Le courtier maritime..... | 32 |
| 2-1-5 L'assurance | 32 |
| 2-1-6 La douane | 32 |
| 2-1-7 Le transporteur..... | 33 |
| 2-1-8 Le chargeur..... | 33 |
| 2-2 Les différents contrats et documents du transport maritime..... | 34 |
| 2-2-1 Les contrats du transport maritime..... | 34 |
| 2-2-2 Les documents du transport maritime..... | 37 |
| Section 3 Le transport maritime en Algérie..... | 39 |
| 3-1 Historique du système portuaire Algérien..... | 39 |
| 3-2 Les principaux ports maritimes en Algérie..... | 41 |
| 3-2-1 Le port d'Alger..... | 41 |
| 3-2-2 Le port d'Annaba..... | 42 |
| 3-2-3 Le port d'Oran..... | 42 |
| 3-2-4 Le port de Djen-djen..... | 43 |
| 3-2-5 Le port de Bejaia..... | 44 |
| Conclusion..... | 46 |
| Chapitre III : La logistique dans le commerce international..... | 47 |
| Section 1 : Les Fondamentaux et les intervenants de la logistique du commerce international..... | 47 |
| 1-1 les fondamentaux de la logistique..... | 47 |
| 1-1-1 Historique Définition..... | 49 |
| 1-1-2 Définition..... | 49 |

| | |
|---|-----------|
| 1-1-3 Rôle et objectif | 50 |
| 1-1-4 Coûts et avantages | 50 |
| 1-1-5 Avenir de la logistique..... | 51 |
| 1-2 Les intervenants de la logistique du commerce international..... | 51 |
| 1-2-1 Les intervenants à caractère financiers..... | 51 |
| 1-2-2 Les intervenants à caractère administratif..... | 56 |
| Section 2 : Les Incoterms (international commercial terms)..... | 57 |
| 2-1 Définitions des incoterms..... | 58 |
| 2-2 L'utilité et le rôle des incoterms..... | 61 |
| 2-3 Les limites des Incoterms..... | 62 |
| Section 3 : La chaîne logistique..... | 62 |
| 3-1 Chaîne logistique (supply chain)..... | 63 |
| 3-1-1 Définition de la chaîne logistique..... | 63 |
| 3-1-2 Enjeux de la chaîne logistique..... | 64 |
| 3-2 Gestion de la chaîne logistique (supply chain management) (SCM)..... | 65 |
| 3-3 Importance stratégique du SCM..... | 65 |
| Conclusion..... | 67 |
| Chapitre IV : La contribution du port de Bejaia au développement de la chaîne du transport maritime..... | 68 |
| Section I : Présentation de l'organisme d'accueil..... | 68 |
| I-1 Historique du port de Bejaia..... | 68 |
| I-2 Situation géographique du port de Bejaia..... | 70 |
| I-3 Missions et activités de l'EPB..... | 71 |
| I-4 Description des services..... | 72 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| I-5 | Présentation organique de l'entreprise portuaire de Bejaia..... | 73 |
| I-6 | Les infrastructures et les équipements..... | 77 |
| I-7 | Marché et hinterland..... | 78 |
| I-8 | Les concurrents..... | 80 |

Section II : l'évolution des échanges commerciaux à travers l'appréciation du trafic de marchandises au niveau du port de Bejaia.....83

| | | |
|-------------|---|------------|
| II-1 | Evolution du trafic global..... | 83 |
| II-2 | Evolution des principaux trafics..... | 90 |
| II-3 | Trafic par pays de provenance et de destination..... | 102 |
| II-4 | Mouvement de la navigation..... | 105 |
| | Conclusion..... | 110 |
| | Conclusion générale..... | 111 |

Bibliographie

Table des matières

Résumé

Depuis l'antiquité, les peuples anciens échangeaient des marchandises, par fois par voie terrestre, souvent par voie maritime.

Les phéniciens furent les premiers à développer cette activité de commerce avec les pays étrangers, créant par la même les premiers comptoirs commerciaux sur tout le pourtour méditerranéen, ancêtres des ports actuels dont celui de SALDAE ou BEJAIA.

Le port de BEJAIA, en sa qualité de port pétrolier et de marchandises diverses, participe grandement au développement des échanges commerciaux de l'Algérie avec ses partenaires étrangers.

Il contribue de fait au développement de l'économie du pays.

Elément important de la chaîne logistique globale de toute la région Centre-Est du pays, le port de BEJAIA, grâce à l'évolution conséquente de son trafic, participe, de façon concrète, au développement de la chaîne du transport maritime nationale.

Abstract

Since antiquity, the peoples exchanged goods, by time by way to terrestr, often by sea route.

The Phoenician were the first ones to develop this activity of business (trade) with foreign countries, creating by the same the first commercial counters on all mediterranean region, ancestors of the current ports of which that oh SALDAE or BEJAIA.

The port of BEJAIA, in its quality of oil harbord and diverse goods, participate largely in the development of the trade, Algeria with her partners foreigners.

He contributes of facto to the development of the economy of the country.

Importante element of the global supply chain of all the east central region of the contry, the bearing of bejaia, favor to the consequent evolution of its traffic, partiple, in a concrete way in the development of the channel of the sea transport national.