

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

**Intitulé du thème :
L'impact de transport maritime sur le commerce international
Cas pratique : Transport maritime en Algérie (CEVITAL).**

Réalisé par :

- 1- IDJERAOUI Karim
- 2- IHADDADEN Djamel

Encadreur : Mr.ABBACI Ayoub

Membre du Jury

M

M

M

Promotion 2015-2016

Remercîment

Nous tenons tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Nous exprimons nos profonde reconnaissance et gratitude à :

Monsieur KHERFELLAH Hafid directeur des exportations de CEVITAL et monsieur ABBACI qui a accepté de diriger notre travail.

Nous remercions également tous les membres de département export de CEVITAL Mr DRISSOU et Mr fellah.

Nous voudrions exprime notre gratitude à tous les professeurs et enseignants de faculté des sciences économique, commerciale et des sciences de gestion.

Nous remercions à nos chers parents qui ont rempli notre vie d'amour et de joie.

Nos vifs remercions vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail Et de l'enrichir par leurs propositions. Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

DEDICACES

A la femme qui a attendu avec patience les fruits de sa bonne éducation, et à l'homme qui m'a indiqué la bonne voie, à mes frères Malek, Mourad et mes sœurs Lila, Saida, Nora. A tous mes amis. A tous ceux que j'aime.

Karim

Je tiens vivement, à dédier ce modeste travail à mes chers parents et leurs soutiens, à mes frères et sœur. A ceux qui m'ont donné sans rien en retour, à ceux qui m'ont encouragé et soutenu dans les moments difficiles.

Djamel

Liste d'abréviations

A

Art : Article.

A .L.E.N.A : Accord de Libre-échange Nord Américain.

ALADI : Association Latino-Américaine d'Intégration.

C

CAF : Coût, Assurance, Fret.

CCI : Chambre de Commerce International.

CCM : Center Communautaire Maritime.

CFR : **Cost** and Freight (port destination convenu).

CGM : Compagnie Général Maritime.

CIF : Cost insurance and Freight (charge sue le bateau).

CIP : Carrier and Insurance Paid (incoterm).

CIV : Condition International de Vente

CMA : Compagnie Maritime d'Affrètement.

CMI : Comite Maritime International.

CMA : Code maritime Algérienne.

CNAN : compagnie maritime.

CNUCED : Conférence des Nation Unies sur le Commerce et le Développement.

CO2 : le dioxyde carbone.

CPMM : Comite de la Protection du Milieu Marin.

CPT : Carrier Paid To (incoterm).

D

DAF : Delivered At Frontier (incoterm).

DAP : Delivered At Place (incoterm).

DAT : Delivered At Terminal (incoterm).

DDP : Delivered Duty Paid (incoterm).

DDU : Delivered Duty Unpaid incoterm)

DEQ : Delivered Ex Quay (incoterm).

DES : Delivered At Ship (incoterm).

DTS : Droits de Tirage Spéciaux.

DZD : Dinar, la monnaie de l'Algérie.

E

ECOSOC : conseil Economique et Sociale.

ENTMV : Entreprise National de Transport Maritime de Voyage.

EVP : Equivalente 20 Pieds.

EXW : Ex Works.

F

FAS : Free Along Side Ship(port d'embarquement convenu).

FCA : Free Carrier (incoterm).

FIATA : Fédération International des Associations des Transitaires Assimiler.

FIFO : Frist In , Frist Out.

FMI : Fond Monétaire International.

FOB : Free On Board (port d'embarquement).

G

GES : Gaz à Effet de Serre.

H

HYPROC : Hydrocarbures et des Produit Chimique.

I

IDE : Investissement Direct Etrange.

INCOTERMS : International Commercial TERMS.

L

LSCI : Line Shipping Connectivity Index.

M

MSCA : Mediteran Shippig Company Algeria.

MSC : Mediteranean Shipping Company.

MERCOSUR : Marché Commun du Sud.

O

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique.

OMD : Organisation Mondial des Douanes.

OMI : Organisation Maritime International.

ONU : Organisation des Nations Unies.

OIT : Organisation International du Travail.

P

PDG : Président Directeur Général.

PMA : Pays Moins Avancés.

S

SPA : Société Par Action.

T

TC : Transport Conteneurise.

THC : Terminal Handling Charges.

TM : Transport Maritime.

U

UP : Unite Payant.

USD : Dollar des Etats-uniens.

US\$: Unité States dollar.

V

VA : **Vente** à l'arrivée.

VD : Vente au départ.

Liste des tableaux

- **Tableaux n°01** : l'évolution des importations et exportation entre 013 et 014.....48
- **Tableaux n°02** : le montant fret par armateur 53
- **Tableaux n°03** : le fret par destination (CMA)..... 54
- **Tableaux n°04** : l'évolution des ventes de l'entreprise cevital, enter 2010 et 2014 par tonne 55

Liste des figures

- **Figure n°01** : l'évolution de commerce extérieur période 2013 /2014 49
- **Figure n°02** : le montant fret par chaque armateur 53
- **Figure n°03** : le nombre de conteneur 20" pour l'entreprise Cevital par chaque armateur..... 54
- **Figure n°04** : le fret par destination (CMA)..... 55
- **Figure n°05** : l'exportation de l'entreprise cevital de 2010 à 2014..... 56
- **Figure n°06** : l'évolution de chiffres d'affaires de l'entreprise cevital en millions de dollar..... 57
- **Figure n°07** : le nombre de conteneur utilise par l'entreprise cevital 60
- **Figure n°08** : les frais de transport 61
- **Figure n°09** : les frais de transport conteneurisent..... 62
- **Figure n°10** : les frais mad d'Alger et de Bejaia..... 63
- **Figure n°11** : depuis entrepôts armateur Alger et Bejaia vers cite de l'entreprise .cevital 63
- **Figure n°12** : répartition des coûts logistiques par rubrique 64
- **Figure n°13** : répartition des coûts de chargement de navire, par type de conditionnement 64

Sommaire

Introduction générale.....	2
Chapiter1 : présentation de transport maritime	
Section1 : généralité sur transport maritime.....	4
Section2 : les conventions et les organismes du transport maritime	10
Section3 : présentation des incoterms	15
Chapiter2 : le transport maritime et l'économie	
Section1 : l'importance du transport maritime dans le processus de développement d'une économie	24
Section2 : les effets de transport maritime sur les échanges mondiaux	29
Section3 : le transport maritime et le commerce international.....	32
Chapiter3 : le transport maritime en Algérie étude de cas cévital	
Section1 : la flotte maritime algérienne.....	42
Section2 : le transport maritime dans l'entreprise cévital	50
Section3 : comparaison enter le conteneurisé et conventionnel.....	59
Conclusion générale	70
Bibliographie	
Annexes	



Introduction générale

Introduction générale

Depuis son existence sur terre, l'homme ne cesse d'exploiter les mers et les océans afin de satisfaire ses besoins, les premières expéditions par voie d'eau avaient eu lieu sur les rives du Tigre et d'Euphrate. Lorsque les barrières aux échanges mondiaux sont supprimé et le développement de la technologie et l'industrie, l'important développement des moyens de transport ont contribué aux développements des échanges mondiaux.

Ce fut un temps les expéditions maritime est cher et dangereux. Aujourd'hui nous pensons que le meilleur moyen de transport pour les petit, lointains destinations le maritime est le premier moyen utilisé dans le monde, considérons la quantité de marchandises transportées

Pour rentre sur la marché internationale, et recevoir des investissements étrangers, l'important le développement économique. Des offres du service de transport efficaces jouent un rôle essentiel pour réaliser ces objectifs.

Au cours des dernières années, la mondialisation et les innovations technologiques ont modifié la manière d'appréhender la production, le commerce et le transport maritime, dans les pays développés comme dans les pays en développement. Les progrès des technologies de l'information et de la communication ont également eu une incidence sur le commerce et le transport maritime. La baisse des coûts, taches réduits sur une cible matérielle bien définie, des bonnes relations entre les fournisseurs et les consommateurs. Ce changement réalisa avec le développement des systèmes avancés d'exploitation et de gestion.

L'innovation des conteneurs dans le transport maritime a facilité l'embarquement, surtout a protéger la marchandise acheminé. Le conteneur est la solution ma mieux adopté, oblige les transporteurs à investir dans des porte-conteneurs, donc Son utilisation devrait doubler en 10ans

Parmi tous les moyens de transport, le maritime est celui qui peut charger le plus de marchandises en commerce international. Pour transporté des volumes important de marchandises le maritime est le seul moyen pour les destinations lointains, le développement maritime est étroitement lié a celui du commerce international, presque 95%¹ des échanges

¹ Indiqué abou-isamaïl(Tipaza) par le secrétaire générale duministre des transport, le 2 février 2010.

dans le monde se font par voie maritime représentant ainsi un volume annuel supérieur à 5 milliard de tonnes.

Les échanges internationaux de l'Algérie se réalisent par voie maritime via onze ports de commerce, Alger, Annaba, Oran, Skikda, Ar zou, Bejaia, Mostaganem, Ghazaouat, Jijel, Tenes, et Dellys. A l'exception des terminaux gazier et pétroliers, il ya très peu de travaux d'aménagement des infrastructures portuaires, il n'ya pas de transport maritime en cabotage ni pour les marchandises.

Ainsi notre travail tente de répondre à la question suivante : Quelle est la place et l'importance du transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie ?

Afin de répondre à cette problématique, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

H1 : Le transport maritime occupe une place importante dans le commerce extérieur de l'Algérie.

H2 : Le transport maritime en Algérie est performant et permet de répondre aux besoins de l'économie nationale.

L'objet de notre travail au cours du stage consiste justement à étudier l'importance du transport maritime dans l'entreprise CEVITAL et son fonctionnement afin d'apporter quelques éléments de réponses.

Au terme de ce stage nous essayerons d'expliquer l'effet du transport maritime sur la croissance de l'entreprise CEVITAL afin d'en déduire des réponses. Afin d'arriver à notre objectif, nous avons opté pour un plan de travail de (03) chapitres qui sont présentés dans ce qui suit :

- Le premier chapitre est consacré à la présentation du transport maritime où nous présenterons le déroulement d'une opération de transport maritime et les différents intervenants dans une telle opération.
- Au deuxième chapitre, nous étudierons la relation entre le transport maritime et l'économie.
- Le chapitre trois sera consacré à l'étude de cas de l'effet du transport maritime sur notre pays (l'Algérie) et sur l'entreprise CEVITAL pour achever notre travail par une conclusion générale.



Chapitre I

Présentation de transport maritime

Introduction

Le transport maritime est le plus ancien transport qui prend de plus en plus de l'ampleur par rapport aux autres modes de transport. Depuis les années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé ; celui du transport maritime, dont le développement est étroitement à celui de commerce international, demeure de très loin, le principale mode du transport dans le monde, le moins couteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourd et volumineux, comme les céréales les hydrocarbures, les fruits, Ets.¹

Dans ce chapitre seront présentées trois sections, la première sera consacrée aux généralités sur le transport maritime, la seconde section énoncera les conventions et les organismes du transport maritime, et la dernière section sera consacrée à la présentation des incoterms.

¹ Jean Belotti, «Transport international de marchandise», 5 eme edition, France 2015, P 247.

Section 01 : généralité sur le transport maritime**1. Historique**

Le commerce maritime remontait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport des marchandises en méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par les marchands grecs et romains, puis appliquées par les puissances maritimes du moyen âge à nos jours. De 1300 à 1500 ans, les vénitiens étaient à la tête d'une puissante flotte marchande qui servait exclusivement les intérêts des marchands et la cité. À partir de 1600, et jusqu'en 1650, les hollandais occupèrent la première place du commerce maritime, en assurant un service d'affrètement au voyage autour du globe pour les marchands d'Europe occidentale.

Trois évolutions technologiques sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles²

1.1. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renoncèrent à la force humaine et les remplacèrent par les fameuses machines à vapeur.

Les premières tentatives de navigations fluviale à vapeur sont dues à Jouffroy d'Abbans « sur la Saône » en 1783, et à l'américain ROBERT FLUTON « sur la Seine » en 1807. En 1819, le voilier américain Savannah effectua une partie de la traversée de l'océan Atlantique à la vapeur, ouvrant la voie aux bateaux britanniques Sirius qui traversa tout l'Atlantique à la vapeur en 1838.

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 les grandes villes comme Paris.

1.2. La création des 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.

- l'ouverture de canal Suez, en 1868 est une influence économique majeure pour le commerce maritime. Coïncidant avec la mise au point du moteur alternatif à triple

²Energies4.jimod.com/le-transport-maritime/l-histoire-du-transport-maritime/

expansion à la fois faible et économiquement comparé aux machines équipant les premiers navires, l'achèvement du canal permet un service rapide entre l'Europe de L'Ouest et l'Asie.

- 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 a l'océan Atlantique .permettant de gagner un temps considérable, 9 heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer sa grande utilisation par les cargos.

1.3. L'utilisation des conteneurs

Au début de l'ère de 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' a une semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

Depuis le milieu des années soixante (60), un nouveau marché de transport par mer c'est développé : celui des conteneurs d'une forme standard : 20 ou 40 pied, ces « boites » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu' au client final. Transport routier, ferroviaire ou même aérien se sont adaptés pour faire de ces boites une « unité de transport intermodal ». La marchandise une fois emportée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu' à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le conteneur uniquement, minimisant ainsi les ruptures de charge.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport a 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.

2. le déroulement du transport maritime

2.1. Contrat du transport maritime

2.1.1. Le contrat de transport

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :

- ✓ A titre onéreux (il y a un prix à payer) ;
- ✓ Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur) ;
- ✓ Synallagmatique (obligations de parts et d'autres)

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissement ou B/L délivré en quatre exemplaires :

- ✓ Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ;
- ✓ Un exemplaire destiné à l'agent consignataire ;
- ✓ Un exemplaire destiné au Shipper ;
- ✓ Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

Les différents types de connaissement : ils sont

- ✓ Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise).
- ✓ Le connaissement nominatif : l'échange se fait par l'endossement (c'est le plus courant).
- ✓ Le connaissement «reçu pour embarquement», (received for shipment).
- ✓ Le connaissement dit «embarquer» : (présence effectuée à bord du navire).

Les informations contenues dans le connaissement : sont

- ✓ Le nom du shipper.
- ✓ Le nom de navire
- ✓ Le nom de consignataire
- ✓ Le numéro du voyage
- ✓ Le port de chargement, déchargement et transbordement.

2.1.2. Le contrat d'affrètement³

Il existe 3 types d'affrètements : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps

- **L'affrètement coque nue**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur conserve la gestion nautique et commerciale de navire.

³Logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/contrat-maritime.titer.

- **L'affrètement au voyage**

L'armateur met à disposition son navire et l'équipage pour effectuer un transport de marchandise d'un point donné à un autre.

- **L'affrètement a temps**

L'armateur ou fréteur met à disposition son navire arme et équipe pour un temps déterminé, l'armateur conserve la gestion nautique et la gestion technique de navire.

2.2. Les intervenants du transport maritime

2.2.1. L'acconier

C'est un entrepreneur de manutention dans le port . Il chargé des opérations juridiques de réception, de reconnaissances, de garde et de livraison suivants :

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises qui ont débarqué.
- réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer.
- sauvegarder le recours judiciaire de son mandataire contre le transporteur.
- garder la marchandise jusqu'à son embarquement.
- prendre les réserves contre le transporteur si le mauvais état des marchandises débarquées l'exige.⁴

2.2.2. Le transporteur

Le transporteur maritime est une personne physique ou morale chargée contre énumération ou fret de livrer les marchandises ou lieu convenu et au destinataire légitime ou à son représentant dans les meilleures conditions et délais.

Le transporteur intervient dans les opérations de chargement ou de déchargement de la marchandise il peut être armateur propriétaire du moyen de transport ou bien non propriétaire, location du navire qu'on appelle alors affréteur.

2.2.3. L'agent consignataire

Cette personne joue principalement un rôle d'assistance technique aux armements maritimes, en particuliers des navires. L'agent consignataire prend en charge le navire à

⁴ Jean Belotti,op-cité,p278

l'entrée du port, il s'occupe du remorquage, de la réception des marchandises, du chargement, de l'avitaillement.⁵

✓ **le consignataire de cargaison**

C'est une personne physique ou morale, mandataires de l'ayant droit sur la marchandise, qui s'engage contre rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses réceptionnaires.⁶

✓ **le consignataire de navire**

Le cma, dans son art.609 définit le consignataire de navire, comme 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.⁷

2.2.4. Le transitaire

Le transitaire est un intermédiaire entre le transporteur maritime et le chargeur à l'embarquement et le réceptionnaire au débarquement, au nom de quel il exécute ses obligations de transport. Le transitaire peut assumer plusieurs tâches qui sont

- l'accomplissement des formalités douanières et les renseignements sur d'autres formalités exigées par les banques, assurances, les consignataires et le port.
- conseiller son client sur la meilleure façon d'organiser le transport.
- réceptionner les marchandises au port, et en cas de manquants ou d'avaries le transitaire préserve les droits de recours de son client contre le transporteur.

✓ **le commissionnaire de transport**

C'est un prestataire de service qui assure le prix en charge d'une cargaison sous son entière responsabilité.

⁵ Marie-Madeleine Damien, op-cité, P 17.

⁶ Art 609, de code maritime algérienne, P 37.

⁷ Ibid. P 36.

✓ le mandataire

Le mandataire agit en nom ou pour le compte de son client, il exécute fidèlement les ordres reçus est d'épreuve de tout initiative. Son rôle est limité à l'expédition, la réception et dans certains cas, a l'entreposage de la marchandise.

✓ le commissionnaire en douane

C'est une personne physique ou morale, qui accomplit les formalités d'import et d'export pour le compte de son mandant. Le commissionnaire en douane engage une responsabilité sur le contenu de déclaration qu'il a signé et notamment sur toutes omissions, erreur et irrégularité il est personnellement responsable du paiement des droits de douane.

2.2.5. Le courtier maritime

Est un mandataire qui agit comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de vente des navires, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs à la commercialisation.

Il est renseigné en permanence sur le marché boursier du fret et des marchandises, il essaie de mettre en contact un chargeur et un armateur, il est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qu'ils lui sont confiés et conformément aux instructions des son mandants.⁸

2.2.6. Les assurances

L'assurance est une fonction économique dont la finalité est de permettre l'indemnisation des dommages survenus aux personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risque et a leur compensation moyennant le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré.⁹

2.2.7. Autre intervention

- Les banques : c'est un organisme financier qui concentre des moyens de paiement, assure la distribution du crédit, le change et l'émission de billets de banque.¹⁰
- Propriétaire du navire : celui à qui appartient juridiquement le navire.
- Le chargeur : c'est une personne physique ou morale qui remet en vertu du contrat de transport la marchandise entre les mains du transporteur.

⁸ Art, 618, de CMA, P 38.

⁹ Jean-Moulin, « lexique de gestion », Dalloz, 6ème édition, Paris, 2003, P 19.

¹⁰ Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini « lexique d'économie », Dalloz, 7ème édition, Paris 2002, P 68.

- Le vendeur : qui expédie des cargaisons assez important
- Armateur : personne physique ou morale qui assume la responsabilité juridique des transports effectués.

Section 02 : Les conventions et les organismes du transport maritime

1. La convention de Bruxelles de 25 Août 1924

La «convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement», signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois «Règles de la Haye», a été ratifiée par 78 Etats. Elle s'applique au transport international de marchandise à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des États signataires.¹¹

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

1.1. Le principe de responsabilité¹²

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

1.2. Les limites de responsabilité

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

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

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

¹¹ Denis Chevalier, François Duphil, op-cité, P 138.

¹² Jean-Patrick Marcq, «Risques et assurances transport et logistique», l'argues édition, France 2011, P 101-102.

1.3. Les cas d'exonération de responsabilité

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

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

1.4. Les délais de réclamations

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

1.5. Protocole modificateur

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « Règles de Visby », et le protocole du 23 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ne s'appliquent que dans les États signataires.¹³

2. Les règles de Hambourg

La « convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, dit aussi « règles de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 31 États, dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant concerner un grand nombre de contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif.¹⁴

¹³ Denis Chevalier, François Duphil, op- cité, P 139.

¹⁴ Denis Chevalier, François Duphil, « transporter à l'international », 4^{ème} édition, Foucher, Vanves 2009, Page 139.

Elaborée sur la demande des pays en développement, les règles de Hambourg contribuent à la protection des consommateurs de service transport au titre ;

- des mentions portées sur le connaissement pour décrire les marchandises transportées.
- du transport en portées
- du transport des animaux vivant.
- de la limitation de responsabilité du transport

2.1. Responsabilités du transporteur maritime

Avec les règles de Hambourg, le régime de responsabilité du transporteur maritime est basé sur la présomption de faute. Dans ce registre en cas de dommage causé aux marchandises le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en apportant la preuve lui-même et ses préposes ont pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter l'évènement ayant causé le dommage.

2.2. Durée du contrat de transport maritime

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

2.3. Champ d'application

Les règles de Hambourg à l'instar de la convention de Bruxelles excluent toute convention d'affrètement maritime mais aussi son champ d'application est plus large que celle de la convention de Bruxelles.

Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport maritime et la livraison que ses opérations soient effectuées ou non par la compagnie elle-même :

- Les transports d'animaux vivants ;
- tout contrat de transport maritime avec ou sans émission de connaissement ;
- Les transports en portée ;

En outre les règles Hambourg s'appliquent non pas seulement entre Etats signataires mais a tous contrats :

- ou le document de transport prévoit les règles de Hambourg ;

- Dont le lieu d'exécution (port de changement, de déchargement, lieu d'émission du document de transport) est situé dans un Etat signataire.¹⁵

3. Les règles de Rotterdam

L'assemblée générale des nations unies a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam. Cette convention vise à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications.¹⁶

3.1. Obligations du transporteur

Au terme de l'article 11, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison. Il devra charger, manipuler, arrimer, conserver, surveiller, décharger et livrer les marchandises de manière appropriée et soigneuse. Le transport doit, avant au commencement et durant le transport, faire diligence pour mettre le navire et le conserver en état de navigabilité.

3.2. Exceptions de responsabilité

Le transporteur verra sa responsabilité engagée si le réclameur démontre que les pertes ou dommages sont survenus durant la période de responsabilité du transporteur. Toutefois, celui-ci pourra se dégager de sa responsabilité s'il établit que la cause de perte ou du dommage ne résulte pas de sa faute ou de la faute de la partie exécutante, du capitaine ou de l'équipage ou de tout employé de la partie exécutante.

3.3. Les limites de responsabilité

En cas de pertes de marchandises ou de dommages, l'indemnisation de l'ayant droit de celles-ci sera calculée par référence au lieu et à la date de livraison. Les limitations de responsabilité sont de 875 DTS par colis ou 3 DTS par kg (poids brut) la plus élevée de ces sommes s'appliquant au bénéfice du réclameur.

4. le comité maritime international (CMI)

Est une organisation internationale ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation de la déférente législation maritime au niveau mondiale. En sa qualité de dépositaire des règles d'York et d'Anvers, le comité international (CMI) recède

¹⁵ Jean Blotti «transport international de marchandise», Vuibert, 5eme édition, France 2015, P 248-249.

¹⁶ Denis Chevalier et François Duphil, op-cité, P 140.

périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés.

5. L'organisme maritime international(OMI)

A été créée par une convention de l'ONU adoptée à Genève, le 17 mars 1948. Sa première rencontre a eu lieu en janvier 1959. Elle compte présentement 157 États membre en 2007. C'est une organisation internationale dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. Cette organisation a adopté une quarantaine de conventions et de protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations, tous ces textes ont exclusivement trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes.¹⁷

Le principal travail technique de l'OMI est effectué par un certain nombre de comités et de sous-comités, notamment le Comité de la sécurité maritime, le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) et le Comité juridique.

6. les autres organisations¹⁸

FIATA : « Fédération internationale des Associations des Transitaires et Assimilés » : a été créé à Vienne, le 31 mai 1926. Elle est une représentation non gouvernementale représentant 40000 entreprises environ, employant 8 à 10 millions de personnes dans 150 pays. Elle a une voix consultative auprès d'organisations telles qu'ECOSOC (conseil économique et sociale), la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

Les objectifs de FIATA

- ✓ Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires organisateurs de transport, en participant comme conseillers ou experts à des réunions d'organismes intéressés par les questions du transport.
- ✓ Familiariser le commerce et l'industrie ainsi que le grand public avec les services rendus par les organisateurs de transport.

¹⁷ www.logistiqueconseil.org/Articles/transportmaritime/organismes-maritime.htm le04/04/2016

¹⁸ www.logistiqueconseil.org/articles/transport-douane/intervenant-cce-international.htm le06/04/2016

- ✓ Assister les commissionnaires organisateurs de transport, par le biais de formations et par le développement d'outils d'aide au commerce électronique.

OMD « organisation mondiale des Douanes », est un organisme intergouvernemental dont la mission est de soutenir les administrations des douanes pour leur assurer une plus grande efficacité.

Elabore des instruments internationaux visant l'harmonisation et l'application uniforme des régimes douaniers et les procédures douaniers simplifiées ;

- ✓ Développé la coopération entre les Etats membres entre ceux-ci et les organismes a d'échelle internationale ;
- ✓ Encourage la communication entre les membres ;
- ✓ Favorise l'éthique douanière, la transparence et l'amélioration des méthodes de travail ;
- ✓ Assure le plus haut degré d'harmonisation et d'uniformité des régimes douanier

Section 03 : présentations des Incoterms

1. Les Incoterms

a- Définition des Incoterms¹⁹ :

« Incoterms » est une abréviation anglo-saxonne de l'expression internationale commerciale termes « termes du commerce international » ou « conditions internationales de vente » - « civ » ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (cci).

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.

¹⁹ <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance-le-06/04/2016>

b) Formalités douanières

Dans le cadre de la communication de ces données sûreté sécurité les Incoterms proposent une réponse utile de la question cruciale « qui fait quoi ? ».

Les Incoterms constituent indirectement, des outils d'optimisation des règles de la valeur en douane, contribuant au soutien de la performance économique des opérateurs du commerce international.

c) Avantages

Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langue et des pratiques commerciales différentes auquel se réfère le contrat de vente pour préciser les points de transfert des frais et des risque et lister les documents qui sont à fournir par le vendeur a l'acheteur.

La référence à l'Incoterms n'est pas obligatoire. En conséquence, dans le cas où l'on souhaiterait y faire référence, il convient de la préciser clairement dans le contrat de vente.

Leur utilisation contribue à réduire les malentendus et les risques de conflits entre vendeurs et acheteurs.

2. Les Incoterms depuis 2010 ²⁰

La nouvelle application est applicable depuis le 1^{er} janvier 2011.

A) Suppression et ajouts

Cette révision des Incoterms s'est imposée

- pour s'simplifier l'utilisation de ces règles et ainsi faciliter les transactions international.
- pour prendre en compte les évolutions récentes des pratiques du commerce international.
- pour introduire la dématérialisation des documents utilisés dans le commerce international.
- pour intégrer les nouvelles obligations mondiales en matière de sureté-sécurité.
- cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

²⁰ Jean Belottai « transport international de marchandise » Vuibert 5 eme édition France 2015,page 96, 97

- Les termes DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme DAP (Delivered At Place).
- le terme DEQ (Delivered At Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered At Terminal).

Désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze répartis entre deux familles

- les termes utilisables pour le transport par mer et par voies navigables intérieures.
- les termes utilisables quel que soit le mode de transport.

B) les autres modifications

- Quelques modifications touchent par ailleurs les termes FOB, CFR et CIF pour lesquels la notion de « passage de bastion » a disparu, ainsi que le terme DDP, qui recouvre désormais une nouvelle répartition des certains frais.
- L'édition 2010 limite également l'utilisation de l'incoterm EXW qui n'est pas approprié au commerce international et qui ne répond pas aux exigences en matière de fiscalité, de sûreté et de sécurité.

3. le rôle des Incoterms ²¹

Pour éviter les litiges lors d'une vente la chambre de commerce internationale (CCI) a élaboré 13 termes qui ont les fonctions suivantes :

- Première fonction : 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, des assurances et de livraison, il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport.
- La deuxième fonction : 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 au lieu de livraison de la marchandise.
- Troisième fonction : concerne la fourniture des documents et des informations.

²¹ www.mincommerce.gouv.dz/guidimpexp/incoterms Page 2-3, consulté le 10/04/2016.

Qui, du vendeur ou de l'acheteur doit fournir quel document ? Cette fonction prend toute son importance en ce qui concerne la sureté. La règle générale de fourniture et surtout, de responsabilité des informations liées à la sureté définie par les règles Incoterms est simple.

Chacun, le vendeur et l'acheteur, est responsable des informations qui vont lui être utiles, voir A2/B 2 et A 10/B 10 de chaque règle de cci.

4. le classement des Incoterms²²

Les incoterms peuvent être classés en fonction de la famille du risque et du mode de transport.

➤ en fonction du risque

Une première destination portant sur les risques permet de classer les opérations en :

- Vente à l'arrivée, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls du vendeur (abréviation : VA).
- Vente au départ, auquel cas la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur (abréviation : VD)

Sur les onze incoterms

- ✓ Trois sont des Incoterms de « vente à l'arrivée » (VA) : DAP, DAT, DDP.
- ✓ huit sont des Incoterms de « vente ou départ » (VD) : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP.

➤ classement par famille

Les Incoterms sont répartis en quatre familles

- ❖ la famille des F : « Free », (Franco) ;
- ❖ la famille des c : « Cost ou Carriage », (cout ou part) ;
- ❖ la famille des D : « Delivered », (rendu) ;
- ❖ la famille des E : « obligation minimal du vendeur ;

²² Jean Blotti « transport international de marchandise Vuibert 5 eme édition, France 2015, page 97,98

➤ **le classement en fonction des modes de transport**

La destination porte sur les incoterms

- maritimes donc exclusivement réservés au transport maritime de port à port.
- tous modes de transport : aérien, terrestre, maritime dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal.

Sur les onze incoterms

- ❖ Quatre sont incoterms exclusivement maritime (FAS, FOB, CFR, CIF)
- ❖ sept sont des incoterms tous modes de transport (EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAT, DAP)

5. les quatre incoterms de transport maritime²³

FAS : Free Along side Ship... (Port d'embarquement convenu), sur le quai du port de Départ.

- Les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise est placée dédouanée le long du navire sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu.
- A partir de ce moment, l'acheteur supporte tous les frais et risques de perte ou de dommage, notamment dans le cas de retard du navire ou d'annulation de l'escale. L'acheteur désigne le transporteur, conclut le contrat de transport et paie le fret.

FOB : Free On Board... (port d'embarquement convenu), chargé sur le bateau au port de départ

- La marchandise est placée à bord du navire par le vendeur. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.
- L'acheteur désigne le navire et paie le fret. Le transfert des frais et risques se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

CFR : Cost and Freight ... (port de destination convenu), chargé sur le bateau, livraison au port de départ, frais payés au port d'arrivée, sans assurance pour le transport.

- Le vendeur choisit le transporteur, conclut et supporte les frais en payant le fret jusqu'au port de destination convenu, déchargement non compris. Le chargement des marchandises

²³ Jean Belotti, op-cité, P 98-99.

dédouanées sur le navire lui incombe ainsi que les formalités d'expédition. Le transfert de risques est le même qu'en FOB.

- L'acheteur supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement.

CIF : Cost, Insurance and Freight, chargé sur le bateau, frais au port d'arrivée, avec l'assurance marchandise transportée souscrite par le vendeur pour le compte de l'acheteur.

- Le vendeur a l'obligation supplémentaire de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises.

- L'acheteur supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement.

6. Les limites des Incoterms²⁴

➤ le Transfer de propriété

Du fait des divergences des droits nationaux des parties, les incoterms ne définissent pas le transfert de propriété des marchandises du vendeur à l'acheteur. Ce point peut être réglé par l'insertion de clauses spécifiques au contrat de vente. Néanmoins, le Transfer de propriété dépend du droit applicable au contrat de vente (loi n°80-335 du 13 mai 1980)

➤ l'emballage

Dans tous les incoterms, l'emballage et le marquage de la marchandise incombent au vendeur.

La marchandise devra également être clairement individualisée, c'est-à-dire nettement mise à part ou clairement identifiée comme étant celle faisant l'objet du contrat de la vente.

Ainsi, en fonction de l'incoterms, le vendeur aura totalement satisfait à son obligation de mise à disposition de la marchandise et le transfert de risque s'effectuera à la date ou à l'expiration du délai convenu, pour autant qu'il ait satisfait à l'ensemble des obligations contractuelle.

²⁴ Jean-Patrick Marq « Risques et assurances transports et logistique » l'ARGUS 2 eme édition France 2011, page 81-82

➤ **les Usages**

Les incoterms s'effacent devant les dispositions contraires des contrats et devant les usages du commerce et des portes.

Les usages du commerce ou du port l'emportent sur le contrat dans le cas d'une vente maritime car devant la multitude des possibilités, les incoterms ne peuvent tenir compte de toutes les particularités.

➤ **le mode de transport**

Il est important de sélectionner un incoterm qui corresponde au mode de transport choisi notamment pour ne pas rendre flou le transfert des risques et de perte ou de dommage du vendeur à l'acheteur.

Les incoterms 2010 de ce point du vue clarifient la situation en particulier pour le FOB réservé au transport.

➤ **La nécessité d'être précis**

Afin que les dispositions prévues par les incoterms 2010 s'appliquent sans ambiguïté, il est nécessaire d'être rigoureux .Dans tous les cas il est très important de bien préciser la formulation choisie.de même, on indiquera avec le plus de précision possible le lieu géographique de la prise en charge de la marchandise. Afin de ne laisse aucune liberté à l'interprétation on aura soin de bien spécifier, EXW Incoterm 2010, FOB incoterm 2010 etc. cette précision permet d'éviter toute confusion avec les usages de port et avec les « revised american foreign trad definitions ».

Conclusion

Le transport maritime reste, en volume le premier moyen de transport de marchandise 95% Des marchandises transportées dans le monde le sont en effet par voie maritime, et aussi le transport moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier).

Les acteurs de mode du transport maritime evaluent dans un marché de libre échange, les débordements de ces acteurs à travers les catastrophes maritimes majeures ont conduit les Etats et organismes internationaux a créé un cadre règlementaire à travers les conventions maritime internationale.

Les règles Incoterms traduisent les principaux termes utilisés par les opérateurs de commerce International, qui règlent les problèmes liées à la logistique internationale

Chapitre II

Le transport maritime et l'économie

Introduction

Le transport maritime revêt une grande importance pour les économies nationales comme pour l'économie mondiale. Le besoin de consommation, le désir de conquête et d'extension et recherche des débouchés et de la richesse on fait naitre un besoin de déplacement par voie maritime.

Le transport maritime constitue le principale vecteur et moteur essentiel de la nouvelle économie mondiale, car la multiplication des mouvements internationaux de marchandise et de la transformation de la structure des échanges sont liées aux progrès de transport maritime.

Ce monopole de transport maritime sur les échanges commerciaux internationaux n'est pas a un fait de hasard, 95% des échanges mondiaux sont réalisé par voie maritime.

Dans ce chapitre nous allons présenter trois sections, la première sera consacrée à l'importance du transport maritime dans le processus de développement d'une économie, la seconde section énoncera, les effets de transport maritime sur les échanges mondiaux, et la dernière section seras consacrée au transport maritime et le commerce international.

Section 1. L'importance du transport maritime dans le processus de développement d'une économie**1. Le rôle de transport maritime dans l'économie**

Parmi les éléments essentiels pour le développement économique et commercial des pays. Le transport maritime permet aux entreprises de produire des biens et services, fournit des matières premières, des pièces de rechange détachées. Et de faire parvenir les biens manufacturés, les produits agricoles aux consommateurs locaux et marché internationaux.

La contribution du transport maritime à l'économie est confirmée par des effets bénéfiques d'une infrastructure et de service de transport maritime convenable sur l'activité économique qui sont¹ :

- Le développement de l'industrie de transport maritime.
- La création et l'installation d'aménagement et d'entretien des infrastructures.
- Déplacement et l'acheminement des marchandises.
- Création d'emploi directe et indirecte.

Les progrès technologique ont eu autre contribue à rendre le transport maritime toujours plus efficaces et rapides. A vu le volume échangé tout au long de siècle dernier, par le secteur maritime augmente constamment.

La majorité des échanges internationaux s'effectuent par voie maritime, ce qui peut être confirmé en se référant aux statistiques de la CNUCED qui indiquent que plus de 7 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par voie maritime en 2007, soit environ 77 % de la valeur et plus de 90 % du volume du commerce international. Dans ce sens, nous ajoutons qu'environ 50 000 enregistrés sous plus de 150 pavillons différents et exploités par près de 1,2 million de marins de toutes nationalités transportent des marchandises de différentes nature.

¹ <http://mostafabekacem.skyrock.com/310299727-l-economie-du-transport-et-impacte-sur-le-developpement.html> le 06/03/2016

La construction des plus grands navires de haute technicité coûte plus de 150 millions de dollars et l'exploitation des navires marchands génère un revenu annuel en taux de fret estimé.

2. La relation entre le transport de marchandises et la croissance économique

Le transport est un élément clé de la croissance économique et de la compétitivité, puisque le transport de marchandises est un facteur de croissance économique, et fait partie intégrante du processus de la mondialisation de la production et du commerce qui a influencé l'échelle de l'activité économique et a contribué à la création d'une richesse très importante.

Les transports jouent un rôle de plus en plus important dans le développement des pays et sont un facteur déterminant des structures de commerce et de production et, donc aussi de l'intégration économique. Pour certains pays, ils peuvent également constituer une source de revenus grâce à la fourniture de services de transport. La participation au commerce mondial est de plus en plus déterminée par le type, la qualité et le coût des services de transport. À l'heure actuelle, le commerce intragroupe et le commerce de produits intermédiaires progressent plus rapidement que le commerce de produits finis, phénomène étroitement lié aux progrès des services de transport et de logistique.

Ce type de spécialisation est étroitement lié à l'évolution des transports et de la logistique. Il ouvre des perspectives aux pays en développement, mais fait aussi courir un risque d'exclusion à ceux qui, comme les pays les moins avancés (PMA), la plupart des pays en développement sans littoral et de nombreux petits États insulaires en développement, ne disposent pas de services de transport répondant aux exigences actuelles en matière de transport multimodal et de logistique.

L'investissement dans les ports à conteneurs, l'agrandissement et la présence de nouveaux équipements. Cela a augmenté la capacité des ports à conteneurs en 2010 à l'échelle mondiale de 13,3% selon les estimations pour atteindre 531,4 millions d'équivalents 20 pieds (EVP)². L'indice de connectivité maritime réguliers de la CNUCED (Line Shipping Connectivity Index LSCI) montre que la Chine reste en tête des pays les mieux connectés ; elle est suivie par Hong Kong (Chine), Singapour et l'Allemagne. En 2010, le secteur du fret ferroviaire a progressé de 7,2% pour atteindre 9843 milliards de tonnes-kilomètres fret.

²<http://www.institut-numerique.org/section-2-relation-entre-le-transport-de-marchandises-et-la-croissance-economique-529426a657e30> le 17/03/2016

Une partie du commerce interrégional tient certainement moins aux transports qu'aux accords commerciaux régionaux et à divers autres éléments : langue commune, histoire, facilitation des échanges aux frontières communes, droits de douane moins élevés au niveau interrégional. Certains facteurs sont néanmoins liés aux coûts de transport et aux différentes options possibles : comme indiqué précédemment, lorsque le volume du commerce croît, les coûts unitaires de transport diminuent (économies d'échelle) et la fréquence, la concurrence et la rapidité augmentent. Les transports régionaux offrent également davantage de possibilités (transports routiers, ferroviaires), ce qui favorise une réduction des délais de livraison, une expansion des systèmes de livraison en flux tendus et, ainsi, une augmentation de la demande de marchandises et de pièces. En d'autres termes, l'expansion des échanges contribue à accroître la qualité des services de transport et à en abaisser le coût, ce qui en retour stimule le commerce interrégional.

3. L'amélioration des services et la baisse des coûts de transport maritime comme conséquences et éléments de la mondialisation

Il existe une forte corrélation négative entre les coûts de transport et le développement des échanges.³ Le coût d'acheminement du commerce extérieur est un élément déterminant de la compétitivité des Etats et de leur capacité d'intégration à l'économie mondiale, tant que les droits de douanes sont en constante diminution dans la plupart des pays. Comme en souligne que « les seuls coûts de transport international sont souvent trois fois plus élevés que les droits de douane à l'importation ».

L'abaissement des coûts de TM provoquée par les économies d'échelles, a aidé dans une large mesure à l'éclatement des centres de productions, pour disperser les différentes opérations sur plusieurs pays là où cela revient le moins cher. Ce qui a pour conséquence la restructuration du commerce et de la production des nations et à l'échelle plus vaste, la mondialisation du processus de production.

Cependant, d'autres éléments nécessitent néanmoins la prise en compte des coûts de TM pour expliquer le niveau des échanges entre pays et la nature des produits échangés, pas seulement les coûts de TM, tels que : la qualité des dessertes terrestres, les équipements et les

³ CNUCED, Les transports et le développement, 6 avril 2001, p 03

installations portuaires, la sécurité, la fiabilité, la rapidité du service,...etc. La qualité du service de TM favorise le commerce, lequel contribue au développement du transport.

Les lignes maritimes qui connaissent un volume important des échanges attirent les transporteurs et les opérateurs dans les services de logistique, qui améliorent la qualité du transport. Cependant, les pays sans littoral et ceux aux infrastructures portuaires moins développées et au trafic maritime modeste, sont dépourvus de services adéquats, ce qui les fait rentrer dans un cercle vicieux. Par contre, les pays dont les ports se situent entre les axes du TM Est- Ouest et Nord- Sud, malgré la faiblesse de leurs échanges, leur emplacement géographique leur permet de réaliser des activités de transbordement et d'inter change et servir de lieu de transit vers les pays ne disposant pas d'accès sur le littoral, et ainsi pouvoir disposer de services de TM de qualité.

La mondialisation économique a restructuré le TM qui devient une industrie concurrentielle et internationale; le navire peut être immatriculé dans un pays, l'exploitant et le propriétaire en provenance d'autres pays et des services de TM internationalisés. Disposer d'un service de TM de qualité et à moindre coût est non seulement favorable au commerce du pays concerné, mais il attire aussi les investissements directs étrangers (IDE) et par conséquent un moyen pour son développement. Le choix d'un pays pour l'installation de ces IDE dépend de ses dotations en infrastructures matérielles et de services de transport et de communication fiables.

L'introduction du commerce électronique a bouleversé les marchés mondiaux par la facilité qu'il fournit dans la conclusion des opérations commerciales et l'attraction des IDE dans des pays dotés d'infrastructures de base dans les télécommunications et l'électricité, d'un accès facile aux micro-ordinateurs et d'une main-d'œuvre qualifiée.⁴ Cela nécessite en contrepartie, l'existence des bases matérielles et des services de TM de qualité qui permettent l'acheminement des marchandises qui ont fait l'objet de contrats commerciaux par des moyens électroniques. A cet égard, les pays ne disposant pas de moyens matériels et accusant un retard dans le commerce électronique, sont contraints de payer leurs importations chères et se limiter dans leur développement à des investissements nationaux et étrangers très modestes.

⁴ Ports, voies terrestres, infrastructures de télécommunications et d'électricité

Le TM participe dans le développement par les revenus créés en contrepartie des services fournis, le TM sert d'exemple de coopération pour les autres secteurs, entre les opérateurs privés et publics. En effet, dans le domaine maritime et pour un grand nombre de ports à travers le monde, les opérations commerciales sont réalisées par des privés, quant aux activités de développement et d'exploitation des infrastructures, elles sont assurées par le secteur public.

En revanche, et pour que le TM participe pleinement dans le développement économique des Etats, dans le cadre de la libéralisation et de la mondialisation des marchés, il est impératif d'examiner le cadre réglementaire national et international régissant le secteur.

Le renouvellement et la modernisation des équipements et l'infrastructure des ports, qui représentent des maillons importants dans la chaîne du transport, sont indispensables pour l'efficacité du TM et des échanges commerciaux d'un pays. A cet égard, la productivité portuaire peut être un indicateur de qualité de service ou de son insuffisance. En effet, la réduction du temps d'attente des navires en rade et à quai attire les chargeurs qui bénéficient des coûts de passage portuaire moins importants et de même pour les transporteurs qui utilisent de manière plus productive leurs matériels.

La création des couloirs de transits de marchandises à partir et à destination des pays sans littoral, accroît le rôle du TM dans le désenclavement des pays et des régions. La mise en place des procédures, des arrangements et des règles communes sont nécessaires pour le transit des marchandises.

Enfin, la formation du personnel et le transfert du savoir-faire sont indispensables dans un contexte d'évolution du transport international et d'introduction des technologies de l'information et de la télécommunication pour faciliter les échanges.

4. Passage de la balance du commerce à la balance économique générale

Il se pose, au point de vue international, dans les relations d'une nation avec toutes les autres, un problème de comptabilité.⁵ Ce problème est déjà pris conscience quant aux mouvements des marchandises, et rencontre ce que l'on appelle la balance du commerce, à savoir, la confrontation des dettes et des créances issues des mouvements commerciaux de marchandises. Si pendant longtemps, cette balance commerciale a été l'élément dominant des rapports entre les nations, elle n'est plus aujourd'hui suffisante ; elle n'est qu'une partie de la balance économique générale d'une nation avec tous les autres.

Section2 : Les effets de transport maritime sur les échanges mondiaux

1. L'impacte du coût de transport sur le commerce international

1.1. Les coûts de transport, barrière aux échanges

L'échange des biens entre pays nécessite des grands moyens, plusieurs intervenants et opérations donnant effet à différents services, générant ainsi des coûts en plus⁶. Ces coûts se traduisent en prestations de transport, d'assurance, de stockage et de tarif douanier. A l'instar des tarifs douaniers et le coût de transmission de l'information, le restant des coûts constituant le coût de placement de biens, est aussi considéré comme l'une des barrières qui réduit autant la facilitation de commerce.

1.2. Déterminants des coûts de transport

L'innovation technologique a été l'un des facteurs principaux parmi d'autres (création des zones géographique et élimination des barrières tarifaires et non tarifaires) qui a contribué au développement de la mondialisation dû à la baisse des coûts de transports internationaux.

Des économies ont été réalisées dans le domaine visant à améliorer l'efficacité (gain de temps et de sécurité) et à réduire les coûts des transactions grâce à la simplification et standardisation des procédures et des documents ainsi que les systèmes de transports (techniques et modes de transport).

⁵ Henri Guiton et Gérard Bramoullé économie politique treizième édition Dalloz 11, 1984 p394

⁶ Christophe Goual, Nina Kouznetzoff et Hassan Salman Commerce international : tendance du passé et prospective 2020 , 28decembre2008

Les conditions d'accessibilités sont déterminées par la nouvelle organisation matérielle du transport qui tient compte de la nature des produits, la quantité (poids et volumes)⁷, délai, la distance, la localisation et le pouvoir de négociation du transporteur.

Le choix de mode de transport qui est un élément inclus dans le calcul du coût de transport, est aussi déterminé principalement par la nature des biens.

L'unité fixée pour le calcul des coûts de transport est le poids ou le volume transporté et ce quelque soit la technique de modes de transport appliqué.

Certes, le calcul par volume, malgré la normalisation et la standardisation des mesures indiquées par conteneur et palette a boosté les producteurs à trouver un équilibre entre l'emballage adéquat et le temps utilisé pour emballer la marchandise afin d'éviter les coûts inutiles, n'a pas suffi pour empêcher l'augmentation des coûts de transports. Bien au contraire, d'autres frais en vus le jour tels que les taxes sur la pollution, les taxes de sureté, la surcharge de fuel, le risque géopolitique, surcharge d'encombrement de port et de charge, et les surcharge de change, ont fait qu'augmenter les coûts imputables au transport. Ces majorations et taxes sont établies pour couvrir les frais supplémentaires afférés et mesurés par unité de poids ou de volume transporté, contrairement au droit de douane fixé ad valorem (proportionnel à la valeur de bien transporté), d'où, il est profitable d'échanger des biens les plus chers autant que le coût de transport est élevé.

Avoir pour objectif un service de qualité soit en termes de temps et/ou de sécurité, résultante d'un coût de transport élevé en conséquence. Ainsi, il est préférable d'utiliser un avion cargos pour transporter les pièces détachés ou un bateau spécialisé pour transporter des grands volumes sur des distances éloignées. Ces coûts supplémentaires devront être absorbés par le gain attendu.

Il est bien entendu, que faire appel au service de grand navire et avion de grande capacité pour les distances éloignées, se traduit par une augmentation du tarif du fret dû aux charges fixes importantes avec des charges variables relativement faibles. Le rapport entre les coûts variables et les coûts fixes donne un coût marginal bas, par conséquent le coût total du fret sur la distance parcouru sera relativement faible. Aussi, lorsque le volume de trafic sur un trajet bien défini et direct dans des échanges bilatéraux, entraîne des économies d'échelle

⁷ Hypothèse d'alchian et Allen confirmée par Hummels et Skiba (2004)

surtout si les quantités sont doublées. Dans un climat de concurrence, le prix sera nettement moins faible. Néanmoins, ces dernières décennies les pratiques des cartels des transporteurs et leur prises de situation de monopole qui nécessite une logistique importante et fait obstacle à l'entrée des nouvelles entreprises, explique l'augmentation des prix du fret et diminue ainsi le pouvoir de négociation pour les clients (importateur et exportateur).

1.3.Mesure des coûts de transport international

Théoriquement, le coût de transport est défini par le coût de transport unitaire des importations d'un pays en provenance d'un autre, en pourcentage de la valeur de ces exportations, indiqué par le ratio CAF/FOB. Toutefois, les études antérieures ont démontré que le coût de transport est modélisé par ces déterminants auxquels s'ajoutent d'autres surcharges conjoncturelles telles que les surcharges de fuel, monétaires et d'encombrement portuaire, nouvelle réglementation environnementale et sécuritaire. L'ensemble de ces variables rend l'identification des mesures des coûts des transports difficiles et incertaines.

D'où la nécessité d'exploiter les données enregistrées et fournis par des journaux et des organismes spécialisés afin d'évaluer l'impact des transports sur le commerce.

1.4.Coûts de transport et commerce

L'existence de plusieurs déterminants reliés aux phénomènes conjoncturels donc aux changements continus a rendu la modélisation et dévaluation de l'impact des variations des coûts de transports sur le développement du commerce plus difficile et incertaines.

Les travaux de Limao et Venables en 1999 ont démontré, à l'aide d'une équation de gravité, que la distance ne représente que 10% des variations des coûts de transports. Tandis que, la géographie et les mauvaises infrastructures comptent entre 40 et 60% des coûts de variations de transports et plus pertinent encore pour les pays africains où à distance égale, ces résultats s'affichent. Par ailleurs, Hummels&Skiba (2004b), montrent que d'autre raison peuvent être à la cause les flux commerciaux faibles comme les barrières douanières élevées qui freinent les investissements pour améliorer les infrastructures, par conséquent la baisse des coûts de transport.

Les accords régionaux entre les pays proches dans le cadre d'une planification économique intégrée à différent niveaux (libre-échange, l'union douanière, le marché commun et le marché unique), sont à la source de la suppression de toutes les barrières réglementaires et administratives entre les pays membres à la circulation des biens. Ainsi

durant les décennies 1990, les échanges des exportations de biens et services entre les pays membre de l'A.L.E.N.A est passé de 42% à 54% et de 9% à 20% des échanges entre les pays membre de MERCOSUR. Au sein de l'union européenne, les échanges ont atteint les 65% au début des années 1990. Ces chiffres expliquent que la croissance de commerce par la réduction des droits de douanes et la conclusion des accords commerciaux est bien importante que la croissance générée par la baisse des coûts de transports.

Section 3 : Le transport maritime et le commerce international

1. Évolution du transport international et de la facilitation des échanges

L'avantage de transport maritime, dans le transport est le déplacement des marchandises à grande quantité, ce qui a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur principal et majeur de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, pour des petits lots et de courtes distances. Le transport maritime est ainsi le mode le plus important pour le transport de marchandises.

1.1. Services de transport multimodal et de logistique

Selon une étude du secrétariat de la CNUCED le secteur des transports a considérablement changé en quelques décennies. Le transport international de marchandises s'effectue de plus en plus de porte à porte en faisant intervenir plusieurs modes de transport. S'il existe peu d'informations sur la proportion de marchandises concernées par le transport multimodal, les données relatives à l'évolution du trafic de conteneurs sont révélatrices dans la mesure où les conteneurs sont par définition acheminés selon plusieurs modes de transport.

Le transport par conteneurs a enregistré le transport maritime a connu une croissance graduel et rapide depuis les années 60 depuis l'innovation des conteneurs qui devrait se poursuivre encore :

- Le nombre du mouvement d'utilisation des conteneurs en 1965 est de zéro, et en 2000 est de 225,3 millions de mouvements. On observe un taux de croissance annuelle de 9%, pour atteindre 500 millions de mouvements d'ici 2010.
- L'acheminement des marchandises en conteneurs a augmenté de 100% entre 1997 et 2006 pour atteindre 1 milliard de tonnes⁸. Pour que les produits conteneurisés transportés à leurs destinations, y a l'intervention de différents modes

⁸ CNUCED, Review of Maritime Transport, 1997, p. 13.

d'intermédiaire de transport. Lors de tout trajet de porte à porte, dans la première et la dernière étape, font généralement appel à des modes de transport différents comme le transport ferroviaire, et le transport routier. Pour transportés les marchandises a leurs destination.

- La différenciation du coût de main-d'œuvre est bon marché, par rapport aux déférents itinéraires commerciaux, et l'augmentation du commerce d'article manufacturés, a obligés les entreprise a favorisé les IDE en usines et installation d'assemblage. 75 % de la valeur totale des exportations de marchandises en 2000 représentait la valeur de l'exportation mondiale d'article manufacturés (soit 4,7 billions de dollars des États-Unis sur une valeur totale d'environ 6,2 billions de dollars des États-Unis⁹). En majorité, la grande partie des articles manufacturés sont transportés en conteneurs.

L'élément exceptionnelle et participant majeur dans le transport multimodal de défèrent services logistiques ralliement le transport, la gestion de l'information, l'entreposage et la distribution. Comme la démarche utilisée est importante, elle associe sous la rubrique «logistique» ya trois professions, qui ont une relation technique entre elles, donc trois types de coûts, sachant les frais de transport, les frais administratifs, les couts de manutention/entreposage. Les trois éléments, de coût afin de maximaliser l'ensemble du processus, s'équilibre par la fonction logistique, donc en dérober d'optimiser les fonctions intermédiaire comme le transport, est nettement plus avantageux. Cette conception de la logistique s'est révélée être un outil indispensable pour baisser les coûts de transport, d'entreposage, d'emballage et les frais connexes, et pour rendre meilleur la qualité des produits acheminés transportées, en plus de son influence sur les résultats et la compétitivité des entreprises considérées, la logistique est l'élément recommander

2. Initiatives d'ordre législatif

Malgré l'importance du commerce multimodal, sa croissance au niveau mondial, et l'utilisation massive de la conteneurisation, aucun instrument régissant les responsabilités découlant de ce mode de transport n'est en vigueur. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 n'a pas reçu un nombre suffisant de ratifications pour entrer en vigueur. Les règles CNUCED/CCI (Chambre de commerce

⁹ Manuel de statistiques 2002 de la CNUCED.

internationale) de 1992 pour les documents de transport multimodal sont de nature contractuelle et ne se prêtent pas à une uniformisation internationale. L'absence de régime international reconnu a conduit des gouvernements et des organismes régionaux et sous-régionaux, en particulier dans les pays en développement, à recourir à des solutions aussi diverses que variées, dont ces quelques exemples :

- Dans le souci d'harmoniser les règles et réglementations en matière de transport multimodal au sein de la sous-région, la Communauté andine a adopté en 1993 la décision 331 relative au transport multimodal international, sensiblement modifiée en 1996 par la décision 393. Les États membres de la Communauté andine auxquels ces règles et réglementations s'appliquent sont la Bolivie, la Colombie, l'Équateur, le Pérou et le Venezuela.
- Le MERCOSUR a adopté en 1995 un accord partiel sur la facilitation du transport multimodal de marchandises, qui vise à faciliter ce type de transport au sein des États membres. Les États membres du MERCOSUR auxquels cet accord s'applique sont.
- À la troisième réunion ordinaire des ministres sud-américains des transports, des travaux publics et de la communication, en novembre 1996, l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI) a adopté la résolution (III) relative à un accord sur le transport multimodal international. Les États membres de l'ALADI auxquels cet accord s'applique sont ceux de la Communauté andine et ceux du MERCOSUR, ainsi que le Chili. Pour que l'accord entre en vigueur, il faut que six États signataires notifient leur volonté d'être liés par l'accord. Jusque-là, la Bolivie, le Pérou et le Venezuela ont signé cet accord.

En effet, c'est la convention des Nations Unies sur le transport multimodal ainsi que les règles de la CCI et de la CNUCED qui fournissent la matière première aux lois et réglementations que nous venons d'énumérer. Toutefois, ces dernières peuvent diverger des dites règles sur de nombreux plans comme la responsabilité et la prescription¹⁰.

3. Sécurité

À la suite des événements du 11 septembre 2001, une grande attention a été portée à la sécurité maritime et portuaire, aussi bien au niveau national qu'au niveau international. Un attentat terroriste visant le système des transports internationaux pourrait entraîner une

¹⁰ Pour plus d'informations, consulter la CNUCED intitulé Implementation of Multimodal Transport Rules, UNCTAD/SDTE/TLB/2, et le tableau comparatif.

interruption des services, la fermeture de ports et de terminaux et des retards dans le trafic de marchandises et le transport de passagers pouvant avoir des effets catastrophiques pour le commerce mondial. Un certain nombre d'initiatives ont donc été prises pour mettre en place des mesures renforçant la sécurité du commerce maritime international. Il en découle à l'évidence des coûts supplémentaires achats de matériel, recrutement de personnel supplémentaire, application de nouvelles procédures tout au long de la chaîne d'approvisionnement internationale.

On trouvera ci-après une brève description de quelques-unes des principales initiatives :

a) Mesures de sécurité prises par les États-Unis

Il s'agit de mesures allant de lois d'ordre public à des programmes volontaires: loi de 2002 sur le commerce, loi de 2002 sur la sécurité des transports maritimes, présentation des déclarations de marchandises aux autorités douanières (règle des 24 heures), partenariat douanes/entreprises contre le terrorisme, sécurité des conteneurs («Container Security Initiative») et du commerce («Operation Safe Commerce»)¹¹. Elles visent à améliorer la sécurité des ports et des transports maritimes, y compris par un contrôle renforcé du trafic d'importation de conteneurs au moyen de procédures d'information préalable, d'inspections préalables au chargement dans le cas de certaines catégories de conteneurs et d'une plus grande transparence de la chaîne d'approvisionnement. Elles concernent tous les trafics à destination des États-Unis ou transitant par les États-Unis, et tous les acteurs, même les plus modestes, du commerce et des transports internationaux.

b) Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)

À sa Conférence diplomatique de décembre 2002, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le Code ISPS dans le cadre d'un amendement apporté à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le Code a pour objectif de définir un cadre international de coopération entre les gouvernements des pays contractants, les organismes gouvernementaux, les administrations locales et les entreprises de transport maritime et entreprises portuaires permettant de détecter les menaces contre la sécurité et de prendre des mesures préventives dans le cas des navires et des installations portuaires servant au commerce international. Il précise en outre les règles et les

¹¹ Pour plus d'informations, voir le Bulletin des transports de la CNUCED, février 2003, The Impact of Transport Security Initiatives on Developing Countries, p. 10 à 18.

responsabilités respectives des parties chargées d'assurer, aux niveaux national et international, la sécurité maritime. Il prévoit une méthodologie d'évaluation des risques contre la sécurité permettant d'appliquer différents plans et procédures en fonction des niveaux de sécurité. Ce Code, qui entrera en vigueur le 1er juillet 2004, est obligatoire pour tous les États signataires de la Convention SOLAS, quel que soit leur niveau de développement.

Des plans de sécurité sont exigés par le code ISPS ainsi qu'un personnel qualifié dans tous les ports pour chaque navire. Il existe aujourd'hui plus de 46000 bateaux et environ 4000 ports qui sont impliqués dans le commerce international, et qui devraient s'adapter au code ISPS¹². Un système d'identification automatique répondant aux normes des systèmes de sécurité navale devrait être intégré aux navires. Les coûts initiaux de la mise en place du Code ISPS ont été évalués à près de 1,3 milliard USD¹³ (sans compter le coût du système automatique d'identification). Quant aux dépenses annuelles à venir, elles sont estimées à 730 millions USD.

Pour l'application d'un plan de sécurité des installations portuaires, étant donné la grande diversité des besoins et des dépenses d'un port à un autre. C'est presque impossible de déterminer et d'évaluer les coûts en personnel et en matériel.

c) Convention sur les pièces d'identité des gens de mer

À sa Conférence, en juin 2003, l'Organisation internationale du Travail a adopté une nouvelle convention sur les pièces d'identité des gens de mer, qui définit pour 1,2 million de gens de mer une carte d'identité biométrique internationalement reconnue et sûre. La nouvelle convention crée un régime d'identité plus rigoureux, énonce de façon détaillée dans des annexes les paramètres fondamentaux et précis du document d'identité et propose un modèle biométrique basé sur une empreinte digitale. Elle prévoit que tous les gens de mer de la marine marchande participant au commerce international doivent être munis d'une carte d'identité biométrique basée sur un modèle faisant appel à une empreinte digitale inscrite dans un code barre, conformément à une norme restant à définir. La Convention entrera en vigueur six mois après que l'OIT aura été notifiée de deux ratifications. Elle impose aux pays de délivrer une carte d'identité à tous leurs nationaux qui sont des gens de mer et aux gens de

¹² CNUCED efficacité des transports et facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international. décembre 2003 p13.

¹³ Idem, P14

mer auxquels a été accordé un statut de résident permanent. Les gouvernements sont en outre tenus de créer et tenir à jour une base de données électronique nationale des cartes délivrées, suspendues ou retirées, qui permettra une vérification immédiate des cartes d'identité par les fonctionnaires habilités.

La Commission européenne a proposé au Parlement européen et au Conseil d'adopter un règlement visant à renforcer la sécurité des navires et des installations portuaires. Dans sa communication, elle a estimé que la sécurité de l'ensemble de la chaîne de transport, du fournisseur au consommateur, devait être renforcée. La proposition va donc au-delà de ce que prévoit le Code ISPS; un règlement devrait être adopté dans un proche avenir.

4. Les TIC et les transports maritimes

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) continuent d'accroître la productivité et la compétitivité des fournisseurs de services de transport. Elles sont devenues un instrument essentiel pour l'échange d'informations commerciales avec les clients et les fournisseurs et pour une gestion efficace des entreprises. Toutes les parties intervenant dans la chaîne de transport adaptent leurs pratiques afin de tirer profit des possibilités offertes par les TIC. Par exemple, des moyens de communication électroniques sont désormais utilisés par les transporteurs pour fournir une information actualisée sur les calendriers d'expédition, les barèmes, les réservations d'espace de chargement, la localisation des marchandises, les déclarations et l'établissement des documents de transport. Grâce aux TIC, les entreprises des pays en développement ont accès à un plus large éventail de services d'appui au commerce, ce qui leur permet d'optimiser leurs besoins en matière de transport. La croissance très rapide des transactions électroniques interentreprises au niveau mondial, fait que les entreprises et les économies qui n'adoptent pas des pratiques de commerce électronique risquent de perdre des parts de marché et de devenir moins compétitives.

Les ports s'efforcent d'intégrer leurs divers systèmes afin d'améliorer et d'accélérer l'information au sein de la communauté portuaire¹⁴. L'exploitant géant de terminaux Hutchison Port Holding a lancé son propre programme de commerce électronique et propose ainsi tout un éventail de services marchés publics maritimes, gestion d'actifs, planification et

¹⁴ Le Bulletin des transports de la CNUCED de février 2003 présente une analyse des possibilités de transaction offertes par les sites Web des 20 premiers transporteurs de conteneurs.

marchés publics de transports, règlement du fret, gestion de l'information, services de logistique des transports.

Les progrès ont été relativement lents, mais il est évident que le commerce électronique et les TIC continueront de jouer un rôle important dans les transports et le commerce au niveau international. Il est donc essentiel que les décideurs définissent une stratégie claire pour la mise en place d'un environnement favorable à l'utilisation des TIC dans ce contexte.

5. Incidences sur la facilitation du commerce

À Almaty (Kazakhstan), en août 2003. A eu lieu la première conférence internationale en matière de transport en transit. Les membres y ont résulte dans leur analyse le rôle de la facilitation du commerce dans l'amélioration de l'efficacité des infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral et de transit. Les moyens et les mesures de facilitation du commerce de la table ronde, organisée par la CNUCED, sont les différentes stratégies permettant à ces pays de se doter d'une capacité durable de planifier et d'exécuter des initiatives visant à faciliter le commerce et les transports au niveau régional. Un certain nombre de solutions ont été considérées, dont le renforcement des institutions, la création de réseaux et l'utilisation des nouvelles technologies, de même que des partenariats secteur public/secteur privé aux niveaux bilatéral et régional.

Une réunion a été organisée par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, ont examiner les mesures pratiques par les commissions et les approches régionales pour mettre en place des mesures de facilitation du commerce et des transport, qui a surtout été consacrée à la situation des pays sans littoral et des pays de transit d'Asie, d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Europe.

6. La piraterie maritime sur le transport maritime

Oui encore de nos jours, ya la piraterie maritime. Trois zones sont principalement touchées au large de la Somalie, au nord de l'Amérique latine, mais c'est dans les mers de chine que les pirates sont plus nombreux et plus actif¹⁵. Chaque pays des zones citées bordent ces mers apporte sont contingent de piraterie.

¹⁵ Ministère des Affaires étrangères et du développement international, center de crise et de soutien, 30-3-2015.

La majorité des pays de ces trois zones sont des républiques à régime présidentielle, dans laquelle le président de la république nomme, un premier ministre, chef de gouvernement, le gouvernement à le pouvoir exécutif, tandis que le pouvoir législatif est partagé entre le gouvernement et l'assemblée nationale. Alors La piraterie maritime prospère sur les failles de l'ordre international .Elle produit un effet de nuisance en raison des déséquilibres géopolitiques potentiels.

Comme les pays qui entourent ces zones, maintiennent un secteur économique informel vivace. Les pays restent dépendantes de l'aide internationale, un déficit financier important et s'accumulent, l'inflation galopante. Leurs situations économiques complètement effondrées à cause de leurs situations économiques.

6.1 Le coût de la piraterie sur le transport maritime

La piraterie maritime pèse sur le coût des armateurs, le bureau maritime international estime le coût par les actes de piraterie en mer atteint les 5 milliards de dollars en 2011. Une étude publiée l'année dernière le coût de la piraterie maritime est de 7 à 12 milliards par an.

Un montant qui est obtenu en :

- Rançons versées pour récupérer bateaux et équipages.
- Les primes pour les compagnies d'assurance.
- Modification d'itinéraires maritimes.
- Dispositif de sécurité (patrouille navale).
- Frais de justice et coût indirecte.

Pour lutter contre la piraterie maritime :

- Il faut une collaboration entre les états des zones de la piraterie.
- Les navires embarquent à bord des gardes armés privés.
- Envois des navires américains, français, chinois (patrouille navale) tant de baisser l'activité des pirates.

Conclusion

Ces dernières années, transport maritimes a connu une expansion commerciale, Extrêmes positive. La distribution est fournit par le transport, en créant un lien direct entre les entreprises et les marché mondiaux, le transport maritime un élément essentiel de la croissance économique et du développement des pays.

Le coût de transport est une barrière aux échanges, comparer les coûts de transport international dans le temps ou entre pays implique de définir des références de qualité de service, tels que la vitesse, la sécurité. L'impacte de ces coûts sur le volume du commerce dépend aussi du prix des marchandises transportées.

Les transports maritimes dépendent de la nature de l'économie, le décroissement des échanges qui a suivi la pénurie de crédit de la fin de l'année 2008 s'est traduit par une grave réduction de la demande du transport, le transport maritime est un secteur sensible aux crises économiques.

La piraterie maritime touche les principales voies de navigation et met en danger la vie des marine et des professionnels de la marine marchande du monde entier, plus des millions de dollars sont versés aux pirates pour payer les rançons.

Le transport maritime est un complément nécessaire, et un substitut occasionnel des autres modes de transport de marchandises. Le système de transport maritime, qui fait partie intégrante de l'économie mondiale, est un réseau de navires spécialisés, de ports et d'infrastructures assurant la liaison entre les usines, les terminaux, les centres de distribution et les marchés. Le transport maritime est un complément nécessaire, et un substitut occasionnel des autres modes de transport de marchandises.

Chapitre III

Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Introduction

La flotte maritime algérienne des années 70, avait un rôle d'inscrit dans l'optique de la sécurisation du pays des approvisionnements en produits de première nécessité et l'économie sur les prix d'acheminement du commerce extérieur. Cependant, après trois décennies d'existence, cette flotte ne répond pas au niveau élevé du trafic maritime algérien, en ne couvrant que près de 10% des échanges hors hydrocarbures.

Le rôle vital que représente le transport maritime en Algérie et les très modestes travaux consacrés au sujet a suscité en nous un intérêt et une pertinence du thème à étudier dans notre présent travail, où nous avons opté pour une analyse réduite à l'échelle de la wilaya de Bejaia, par l'étude du trafic maritime transitant par son port. Le choix de ce dernier est motivé par la part du marché qu'il occupe dans le commerce maritime algérien : rang de troisième port dans le trafic global (10,77%), quatrième port dans le trafic hors hydrocarbures (14,20%) et troisième port pétrolier (9,8%) après les ports de Skikda et d'Arzew. A cela s'ajoute son apport au développement économique de la région et très particulièrement de la wilaya de Bejaia, espace situé à proximité du port et très lié aux acheminements maritimes.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Section 1 : la flotte maritime algérienne

La maritime algérienne avait 78 navires marchands avaient été acquis en total priorité entre 1977 et 1979 à la faveur du deuxième plan quinquennal. Plus de 150 à 200 navires étaient régulièrement affrétés¹. En 1980 la flotte algérienne était classée parmi les 50 premières flottes mondiales car elle disposait des navires les plus modernes et sophistiqués de la région, ce qui nous a permis de couvrir nos besoins en matière de transport. Au lieu de continuer sur cette voie de développement, le secteur a lourdement pâti de l'arrêt de l'investissement, ainsi qu'un tas d'autres facteurs liés à la difficulté de gestion, au développement de nouvelles technologies et l'ouverture de secteurs à la concurrence. Autant de facteurs qui ont permis à d'autres armements de grignoter des parts de marché au pavillon national.

Incroyable faiblesse des capacités de la marine marchande algérienne en 2009, «la flotte ne couvre que 2% des besoins du transport maritime». La flotte maritime algérienne. D'après le même responsable, 95% des échanges commerciaux de l'Algérie, sont effectués par voie maritime.

La flotte forte de 30 navires dont 11 cargos, 10 Ro/Ro et 8 céréaliers. La part de lion de l'armement local revient à HYPROC. Cet armateur spécialiste des hydrocarbures couvre plus de 80% des échanges pourtant loin de l'actif de la CNAN, avec 16 navires comme suit : 6 Méthaniers, 4 Pétroliers, 2 Glies, 2 Bitumiers, un Ethylène et un cargo. Cet avantage est dûment acquis vu la structure des échanges du pays, polarisés essentiellement par l'exportation des hydrocarbures. Les 10% restants sont assurés par : l'ENTMV, leader du transport de passagers.

1. Le développement du secteur maritime

Le pavillon national ne couvre que 3% du marché du transport maritime, le pays projette d'atteindre un taux situé entre 20% et 30%. Avec :

1.1. Stratégie pour la rénovation de la flotte maritime

D'après la marine marchande la stratégie de rénovation de la flotte marine comptera sur le partenariat avec des sociétés étrangères, avec un taux de participation de la partie

¹ www.algerieinfos-saoudi.com/2014/07/algerie-pavillon-nationale-sur-navires-fantomes.html le 19/04/2016

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

algérienne, estimé à 51%². Dans ce sens, la stratégie du secteur se penchera sur la modernisation de la formation, qui ne pourra être réalisé qu'à travers la modernisation des instituts et des écoles, qui assurent la formation du personnel qualifié. Par ailleurs, le même interlocuteur a soutenu que les moyens d'intervention en haute mer seront renforcés, ajoutant que trois remorqueurs seront acquis, prochainement, d'autant plus 11 centres de contrôle régional, ainsi qu'un centre national du contrôle de la navigation maritime, seront réalisés. Cette stratégie, adoptée par le secteur, est susceptible. De mettre l'Algérie, en pole position, en termes de sécurité et de contrôle, dans le Méditerrané.

1.2. Renouvellement de la flotte maritime

Dans le but de renforcer la flotte nationale de transport maritime et augmenter sa part sur le marché international, l'Algérie va acquérir de nouveaux navires dans le cadre d'un plan d'acquisition de 25 navires pour le transport de marchandises entre 2015 et 2016

L'objectif est d'accroître la part de la flotte nationale dans les échanges commerciaux de l'Algérie de 30%³ dans les prochaines années contre 3% actuellement, d'autant plus que 95% des marchandises sont transportées par voie maritime, soutient le ministre.

En outre, les pouvoirs publics devront << acquérir de trois à cinq navires pour le transport de voyageurs dans le cadre du projet du transport urbain maritime >> devant être mis en oeuvre <<bientôt>>. Le gouvernement mise sur le développement du transport maritime et ferroviaire.

1.2.3. Investir dans la réparation navale

L'investissement dans les moyens logistiques n'est pas la seule voie pour faire développer le secteur maritime, il y a aussi le développement de la réparation et de la maintenance navale⁴. Les capacités nationales de réparation navale ne couvrent actuellement que 10 à 14 % des besoins, l'essentiel des interventions et des arrêts techniques, sont effectués dans des chantiers étrangers, avec ce que cela implique comme dépenses importantes qui

² www.algerie.com/forums/business-affaires/25356-la-flotte-maritime-alg%e9rienne.html
Le 20/04/2016

³ www.algerie360.com/algerie/transport-maritime-acquisition-de-trois-navires-en-2014/
Le 20/04/2016.

⁴ Op cité le blog de Algérie-infos

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

gagneraient à être investies dans le domaine. A titre d'illustration, la facture de réparation navale a atteint un pic de 50 millions de dollars par an quand la flotte algérienne a connu son apogée avec pas moins de 75 navires de tous types.

2. la situation portuaire actuelle en Algérie

Depuis l'indépendance, les principales réalisations dans le secteur portuaire ont porté sur la construction et l'agrandissement des ports pétroliers, ils ont reçu de lourds investissements et ont été privilégiés en ce sens. Cela a engendré un contraste au niveau de l'infrastructure et de la superstructure entre les portes spécialisées en hydrocarbure et les porte polyfonctionnels qui n'ont pas connu de changements majeurs depuis l'ère coloniale. C'est le manque d'intérêt de la part des pouvoirs publics qui s'est traduit par un sous investissement qui a retardé le développement des ports, ce désintérêt au secteur portuaire semble incompatible avec la politique maritime et économique suivie par l'Algérie.

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

L'expansion rapide des exportations d'hydrocarbure a engendré une croissance correspondante dans le volume des importations des biens de consommation et de biens intermédiaires. De ce fait les échanges se sont accrûs sans pour cela entraîner un développement parallèle des ports. Les responsables Algériens se sont contentés de gérer l'infrastructure léguée par les français, mais une telle politique a entraîné un déclin irréversible.

En complément de ce qui précède, il faut souligner que cette situation a donné lieu à des questions initialement mineures d'une ampleur problématique⁵. Au lieu que les ports soient les moteurs de son économie, ils engendrent des surcoûts et génèrent des pertes en devises pour

⁵ L'activité portuaire et maritime de l'Algérie : problème et perspective par <<MOHAME CHERIF>> 2004 PI.10.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

l'économie nationale. Déjà largement affecté par l'endettement et la faiblesse de sa productivité.

3. La place du transport maritime de marchandises dans le développement du pays

Le système économique algériens est un système contraint, c'est-à-dire un système qui dépend des approvisionnements extérieurs ; à cet égard, il est utile de rappeler que 80% du commerce extérieur de l'Algérie et surtout des importations transitent par voie maritime, d'où l'importance de ce secteur pour l'économie nationale. Le volume global du trafic enregistré durant l'exercice 2000 s'élève à plus de 100 millions de tonnes contre 94.5 millions de tonnes, soit une hausse de 6.2%.

Ce niveau d'activité peut être apprécié à travers la rétrospective de l'évolution des échanges extérieurs par voies maritime enregistrées durant cette dernière décennie. Les changements intervenus dans l'aspect économique du pays vont intensifier la concurrence entre les ports pour s'accaparer une part de ce marché.

Les usagers vont mettre l'accent sur l'importance qu'il y a à offrir ; une excellente qualité de service et une productivité conséquente pour sauvegarder les économies réalisées, grâce à l'utilisation des navires plus grands et plus spécialisés qui ont réellement réduit le coût de transport à la tonne. La tendance à venir dans les ports algériens est aux navires des lignes régulières pour couvrir des marchés plus étendus. La concurrence entre les ports va s'intensifier en offrant des prestations de qualité aux opérateurs pour devenir des ports de pivots. Grâce au développement des ports au niveau national, l'activité économique a connu une légère évolution, car durant l'exercice 2000. Le total des exportations des marchandises transitant par les ports était de 81.772.000 tonnes pendant l'exercice 2000 contre 78.840.000 tonnes durant l'exercice 1999. Concernant les importations.

3.1. Les ports polyfonctionnels : un obstacle pour l'économie maritime algérienne

L'économie maritime de l'Algérie dépend de la performance de la chaîne de transport maritime, mais le système portuaire algérien est un frein réel pour le pays. Le manque d'investissement dans le secteur a laissé les ports à la traîne. Les pouvoirs publics se sont contentés de gérer le legs. Ce retard apparaît à travers la situation de la conteneurisation. Son taux est faible : il est de 25 % pour l'Algérie contre 30 % pour la Tunisie et 45 % pour le Maroc. La desserte de l'Algérie est dominée par le trafic de rouliers. Dans ce sens, l'Algérie

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

ne profite pas de la massification des flux offerts par les grandes compagnies maritimes (MÆRSK, MSC, CMA-CCM et Evergreen).

Ce retard en matière de conteneurisation est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement : les navires séjournent dans les ports algériens au-delà des normes requises : 5 jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion.

Les chaînes de transport en direction de l'Algérie demeurent fractionnées : les difficultés du transport terrestre des marchandises, lorsqu'elles sont arrivées dans les ports algériens représentent le principal obstacle au transport porte-à-porte entre les compagnies des deux rives.

Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger, le principal port du pays, est le seul à posséder un terminal céréalier important (30 000 tonnes). Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du plus économique, le vrac.

Par ailleurs le modèle de gestion portuaire adopté pénalise les ports. Un modèle de gestion étatique qui a duré 45 ans, et dans lequel le monopole des activités portuaires est de droit et de fait. Ce modèle a montré ses limites par le sous-investissement qui sévit dans le secteur et par l'anarchie latente qui le caractérise.

Les ports algériens bénéficient d'une bonne couverture de la part des armements européens CMA-CGM, MSC, Taros...⁶ qui assurent des liaisons directs depuis le Nord de la Méditerranée tandis que les liens avec Valence (MSC), Malte (CMA-CGM) mettent en connexion les flux Est Ouest. Le port de Marseille possède un rôle d'interface y compris pour les échanges asiatiques.

⁶Mohamed-Chérif, <<L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranéenne>>La revue maritime n°483 p.59.

4. les caractéristique du trafic maritime et tendance générale, structure des échanges extérieurs

4.1. Les caractéristiques du trafic maritime

Algérie dispose d'une façade maritime de 1 200 kilomètres, 95 % de son commerce extérieur emprunte la voie maritime et l'Europe est son principal partenaire, notamment la France avec 25 % du total des importations⁷. Le trafic maritime se caractérise aux exportations par la part dominante des hydrocarbures. Ils représentent 95 % du total du trafic de 80 millions de tonnes qui transite par les trois ports pétroliers : Arzew, Skikda et Bejaia mais avec les projets de la mise en service des gazoducs Medgaz vers l'Espagne et Gelsi vers l'Italie, la voie terrestre du gaz concurrencera la voie maritime. Les importations représentent 20 millions de tonnes. Elles concernent les vrac alimentaires, des produits industriels et des produits manufacturés dont la flambée du prix du pétrole a stimulé les importations. Ce trafic transite par les trois principaux ports polyfonctionnels d'Alger, d'Oran et d'Annaba. Enfin il y a le marché maritime des passagers qui concerne 700 000 Algériens. Ce flux fluctue en fonction des conditions de délivrances des visas, mais il reste alimenté par les émigrés qui optent pour la voie maritime pour le retour au pays.

Le trafic maritime algérien se caractérise par un déséquilibre entre les importations (20 millions de tonnes) et les exportations (80 millions de tonnes). Par la part dominante des hydrocarbures aux exportations, l'Algérie est un pays mono-exportateur avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur les coûts du transport maritime sur les lignes à destination de ce pays. Cette dissymétrie caractéristique des échanges nord-sud pose un problème pour la rentabilisation d'une flotte à cause du « boulet » du retour à vide. Les armateurs sont contraints de le répercuter sur le taux de fret. Et par un avant-pays essentiellement européen.

L'Algérie a investi uniquement dans les ports pétroliers qui sont en adéquation avec la nature du trafic. En revanche, les ports polyfonctionnels connaissent un retard important, mais les ports pétroliers ne créent pas la même valeur ajoutée que celle des ports polyfonctionnels.

⁷Op cité, L'économie maritime algérienne et Euroméditerranée. P58.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

4.2. Tendances générales

Les résultats globaux obtenus en matière des réalisations des échanges extérieurs de l'Algérie pour la période de l'année 2014 font ressortir un excédent de la balance commerciale de 4,3 milliards de dollars US, soit une diminution de 56,7% par rapport à celui enregistré durant l'année 2013. Cette tendance s'explique simultanément par une hausse des importations et une baisse des exportations enregistrées durant la période suscitée.

En termes de couverture des importations par les exportations, les résultats en question, dégagent un taux de 107% en 2014 contre 118% enregistré en 2013.⁸

Tableaux N°1 : L'évolution des importations et exportation de 2013 et 2014 : Ces statistiques présentent les montants de l'importation et l'exportation en dinars et en dollars ce qui nous permet d'évaluer la balance commerciale.

Valeurs en millions

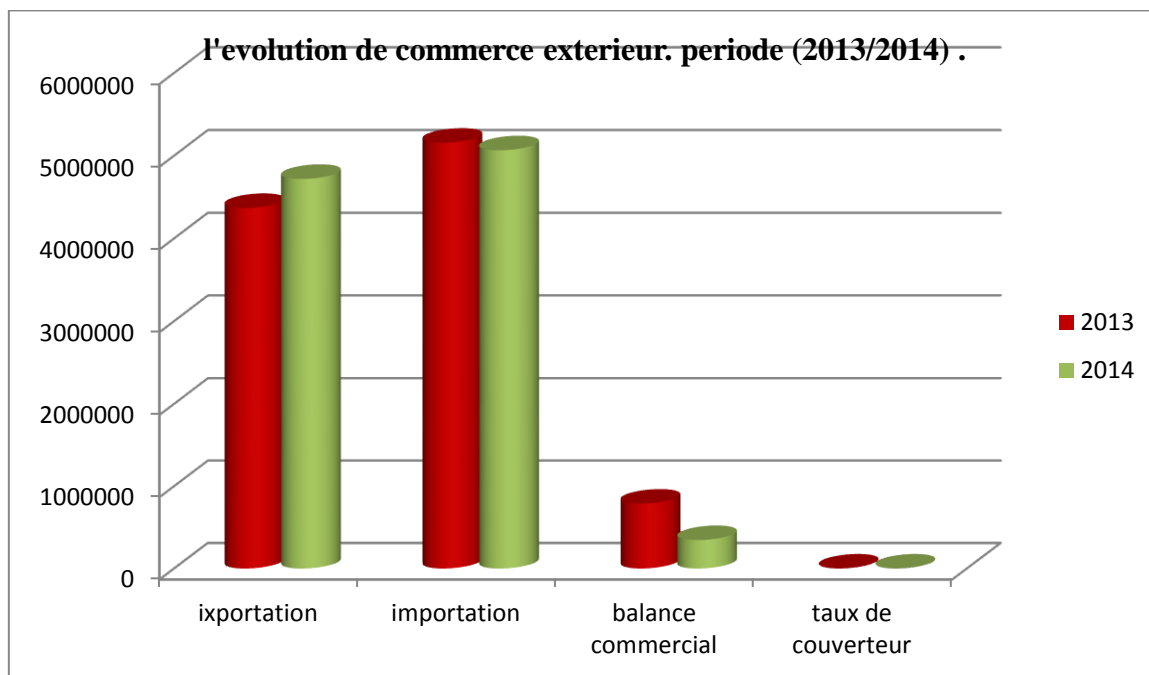
	Année 2013		Année 2014		Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importation	4 368 548	55 028	4 719 708	58 580	6,45
Exportation	5 157 233	64 974	5 065 671	62 886	-3,21
Balance commerciale	788 685	9 946	345 963	4 306	
Taux de couverture (%)	118		107		

Source : direction générale des douanes

*résultats provisoires

⁸ Ministère des Finances Direction Générale des Douanes <<STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE>> période : 2014

Figure N°1 : L'évolution de commerce extérieur



Source : direction générale des douanes.

Les importations de 2013 est inférieure aux importations de 2014, alors que les exportations de 2013 est supérieur aux exportations 2014. Donc la balance commerciale de 2013 est positif supérieur à celle de 2014 (la balance commerciale de 2014 est positif).

4 .3.Structure des échanges extérieurs

4.3.1. L'importation par voie maritime

Les importations Algérienne ont augmenté de 6,45% par rapport à l'année 2013, passant de 55,03 milliards de dollars US à 58,6 milliards de dollars US⁹. Leur répartition par groupe de produits au cours de l'année 2014, fait ressortir à travers le tableau ci-après des hausses pour les groupes «biens d'équipements» de 17,46%, les «biens alimentaires une proportion de 14,87%, et pour les «biens destinés à l'outil de production» de 0,49% par rapport à l'année 2013, et à l'inverse une diminution pour les «biens de consommation non alimentaires» de 7,81%.

⁹ Op cité <<STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERI>> P.2

4.3.2. L'exportation par voie maritime

Les exportations «hors hydrocarbures», qui restent toujours marginales, avec seulement 4,11% du volume global des exportations soit l'équivalent de 2,58 milliards de Dollars US, ont enregistré une augmentation de 28,2% par rapport à l'année 2013¹⁰.

Les groupes de produits exportés en dehors des hydrocarbures sont constitués essentiellement par des demi-produits qui représentent une part de 3,37% du volume global des exportations soit l'équivalent de 2,12 milliards de Dollars US, des biens alimentaires avec une part de 0,51% , soit 323 millions de Dollars US, des produits bruts avec une part de 0,18%, soit en valeur absolue de 109 millions de Dollars US et enfin des biens d'équipements industriels et des biens de consommation non alimentaires avec les parts respectives de 0,03%et0,02%.

Section 2 : le transport maritime dans l'entreprise CEVITAL

1. Présentation de l'entreprise CEVITAL

Afin d'assurer l'autosuffisance de notre pays en ce qui concerne certains produits alimentaires de premier nécessité et en finir avec leur importation qui coutaient chères a notre économie et engloutissaient une part non négociable de nos dépenses en devise, l'Algérie a décide d'entrer dans l'économie du marché pour encourager les investissements.

Ceci a encouragé les investisseurs a créer des entreprises, parmi les quelles figures le complexe CEVITAL qui est l'un des fleurons de notre économie. CEVITAL a été crée le 12 mais 1998 sur des fonds prives avec un capitale de 970.000.000.00 DA, c'est une société par action (SPA).l'apparition de complexe CEVITAL en tant qu'organe industriel actif, remonte au 14 aout 1999. Il produit des huiles au début, en suite CEVITAL s'entendue a la production des autres produit agro-alimentaires notamment la margarine et le sucre. Le complexe de CEVITAL occupe dans :

La ville de Bejaia une superficie de 45000 m². Grâce a la bonne qualité de ses produits et sa compétitivité, CEVITAL a réussi à s'imposer comme le numéro un sur le marché national. De plus, l'essor de la marque ne lui permet d'avoir des ambitions international et de viser le marcher de l'exportation.

¹⁰ Op cité <<STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE>>.p7.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

CEVITAL contribue largement au développement de l'industrie agroalimentaire national, elle vise à satisfaire le marché national et exporter le surplus, en offrant une large gamme de produit de qualité. En effet, les besoins du marcher national sont estimé à 1200T/j d'huile, soit l'équivalent de 12 litres par personne. Les capacités actuelles de CEVITAL sont de 1800T/j, soit un excédent commercial de 600T/j.

1.1. La situation géographique

Le complexe CEVITAL est implanté au nouveau quai du port de Bejaia, à 3km sud-ouest de la ville, a proximité de la RN 26. Cette situation géographique de l'entreprise lui profite bien étant donné qu'elle lui confère l'avantage de la proximité économique. En effet, elle se situe très proche du port et de l'aéroport.

CEVITAL entrepris la construction de l'installation suivante :

- Raffinerie huile
- Margarinerie
- Silos portuaires
- Raffinerie de sucre

Une unité de production de jus de fruit COJEK a été rachetée par le groupe CEVITAL.

Dans le cadre de la privatisation des entreprises publique algériennes, à EL-KSEUR en novembre 2006. Un immense plan d'investissement a été consenti visant à moderniser l'outil de production de jus de fruit COJEK. Sa capacité de production est 14 400 T par an. Le plan de développement cette unité portera à 150 000/an en 2010

A TIZI OUZOU au cœur du massif montagneux du Djurdjura qui culmine à plus de 2300 mètres.

- Unité d'eau minérale LALLA KHEDIDJA a été inaugurée en 2007.

CEVITAL FOOD donne une grande importance au contrôle de qualité de ses produits. Cela s'est traduit par l'engagement de la direction dans le processus de certification ISO 2200 version 2005.

Toutes les unités de production disposent de laboratoires (micro biologie et contrôle de qualité) équipé d'outils d'analyse très performant.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

1.2. Missions et objectifs de l'entreprise CEVITAL

L'entreprise a pour mission principale de développer la production et d'assurer la qualité et le conditionnement des huiles, des margarines et du sucre à des prix nettement plus compétitifs, et cela dans le but de satisfaire le client et de le fidéliser.

Les objectifs visés peuvent se présenter comme suit :

- ✓ L'extension de ses produits sur tout le territoire national.
- ✓ L'implantation de graines oléagineuses pour l'extraction directe des huiles brutes.
- ✓ L'optimisation de ses offres d'emplois sur le marché de travail.
- ✓ La modernisation de ses installations en termes de machine et de technique pour augmenter le volume de sa production.
- ✓ Positionner ses produits sur le marché international par leur exportation.

2. le transport maritime dans l'entreprise CEVITAL

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises par voie maritime, même si, occasionnellement le transport maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou post - acheminement (par exemple, positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement dans le cadre de ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping, lorsque les tonnages sont importante)

2.1. La tarification de transport maritime

Il n'existe pas de règles communes pour l'établissement des tarifs des conférences en dehors des conférences des Etats-Unis (qui doivent respecter les réglementations du pays), et des conférences des Etats ayant adhéré au code de conduite du 16 octobre 1983 qui définit les règles de base de la tarification.

A- Le fret de base

Pour les expéditions en conventionnel (sacs, caisses, fûts...) **le fret est généralement établi pour un voyage donné à l'Unité Payante (U.P.)**. L'unité payante est la **tonne** ou le **m³** à l'avantage du navire. La compagnie maritime applique **la règle de l'équivalence poids/volume à l'avantage du transporteur**, c'est à dire que la taxation s'applique sur *la valeur obtenue la plus élevée*.

L'équivalence poids/volume est de **1 tonne = 1 m³ = 1 UP**

Et le poids pris en considération par le transporteur est le **poids brut : poids net + emballage**

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Pour un envoie de 3 m3 et 2 tonnes brutes le chargeur paiera 3 UP puisque $3 \text{ m}^3 > 2 \text{ tonnes}$: taxation en léger, car cotation au cubage.

Pour un envoie de 4 m3 et 4,57 tonnes le chargeur paiera 4,57 UP puisque $4,57 > 4$: taxation en lourd, car cotation au tonnage. (Voir annexe 01)

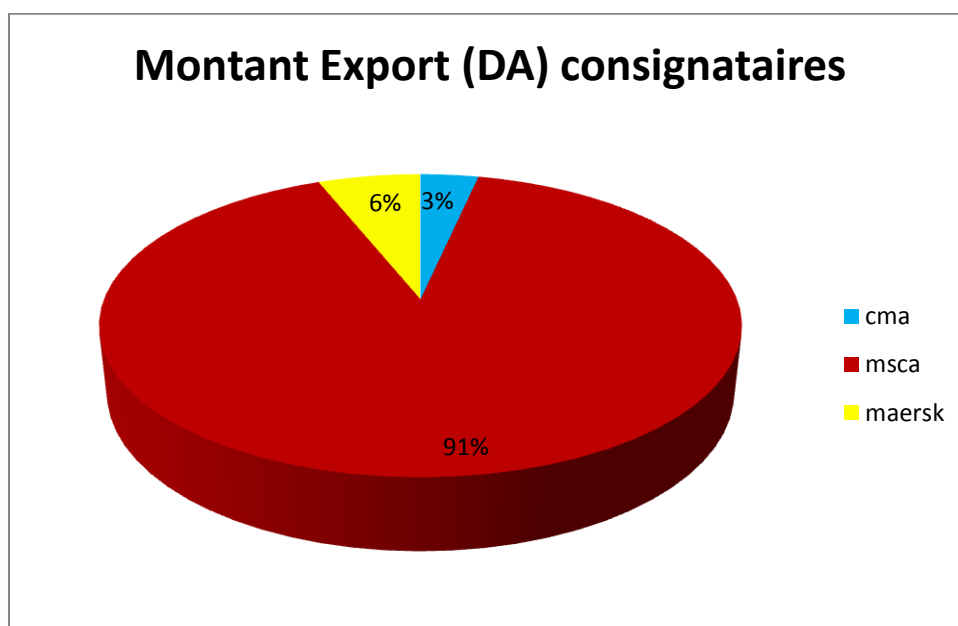
Tableau N° 2 : montant fret par armateur

Ce tableau montre les montants frets en conteneurs 20" et 40" payé par CEVITAL pour les différents armateurs en DA. (Voir annexe 02)

Armateur	TC 20"	TC 40"	Montant fret DA 20"	Montan fret DA 40"
CMA	842		24590333,99	
MSCA	10064	44	642221169,73	3907386,53
MAERSK	701	106	33823140,97	9810158,07

Source : document interne CEVITAL

Figure N° 2 : le montant fret par chaque armateur

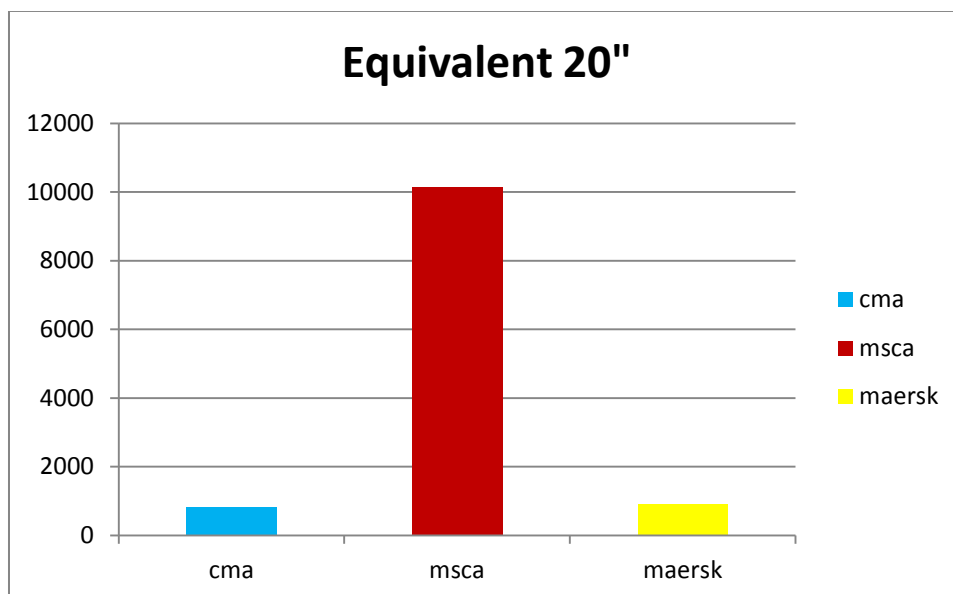


Source : direction d'exportation.

Le volume de quantités échangées à l'international est importante dans la facturation du fret. L'entreprise CEVITAL paye des montant important pour expédie ces marchandises à l'international.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Figure N°3 : le nombre de conteneurs 20" pour CEVITAL par chaque armateur.



Source : direction transit

D'après ces données on constate plus de 90% d'expédition de CEVITAL pour ces marchandises sont avec armateur MSCA, et les 10% sont repartir équitablement entre CMA et MAERSK.

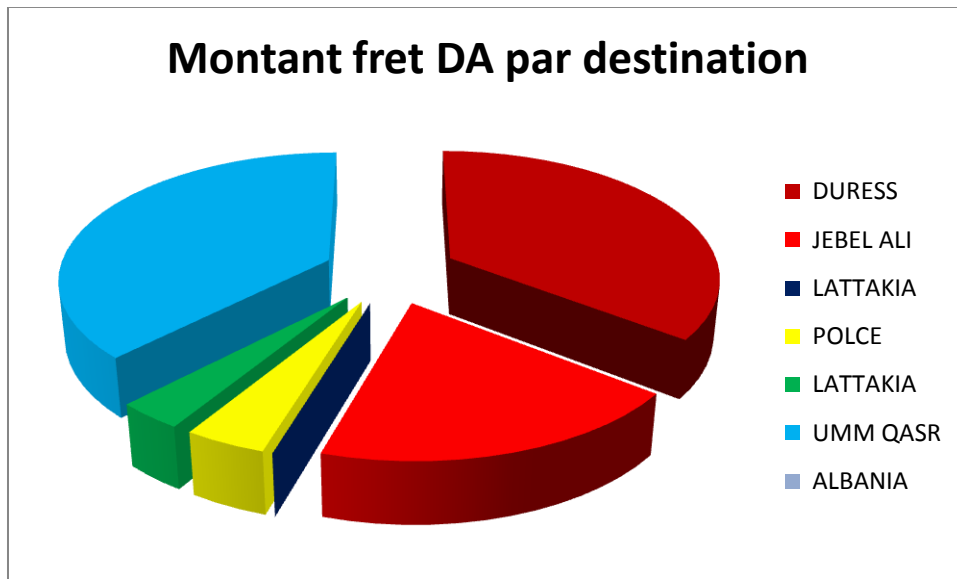
Tableau N° 3 : fret par destination (CMA)

Ces statistiques montrent les montants/coûts payés par l'entreprise CEVITAL pour la compagnie maritime par destination.

Destination	Montant fret DA par destination	Equivalent 20"
DURESS	8 725 502,21	335,00
JEBEL ALI	4 724 711,20	105,00
LATTAKIA	0,00	182,00
POLCE	1 022 925,00	45,00
LATTAKIA	839 578,87	15,00
UMM QASR	9 277 614,71	120,00
ALBANIA	0,00	40,00

Source : direction transit.

Figure N° 4: fret par destination (CMA).



Source : département export.

D'après ces chiffres on constate que la distance est importante pour le calcul de fret, plus la distance est important le montant de fret augmente.

2.2. Le rôle du transport maritime dans l'entreprise CEVITAL

Dans les relations du commerce international le choix de solution transport maritime prédomine les autres solutions du transport nous instant actuellement un boom des échanges de marche à l'international ou la solution de transport maritime aca part 100% des échanges de l'entreprise CEVITAL à l'international.

Exporte des produits finis et semi fini par voie maritime. Importe la matière première, des équipements.

Les échanges de l'entreprise CEVITAL à l'international sont en augmentation graduel. c-t-dire la solution de transport maritime est efficace et la plus utilisé par CEVITAL actuellement.

Ce tableau représente la quantité exporte en mton par l'entreprise CEVITAL de 2010 à 2014. (Voir annexe 03 et 04).

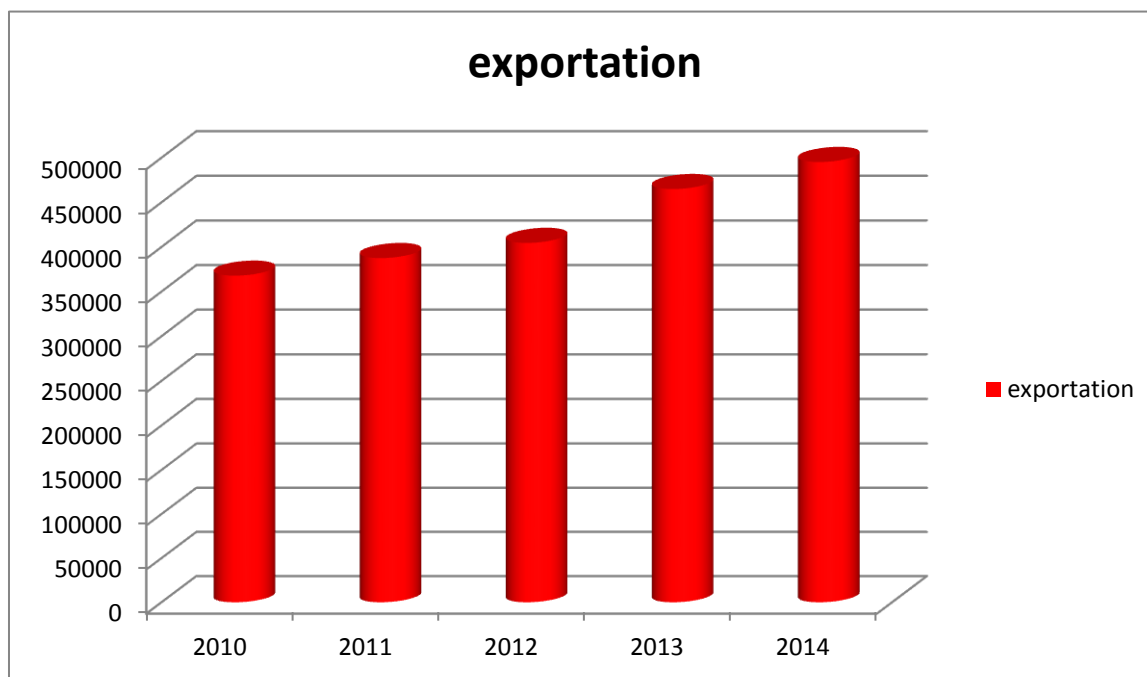
Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Tableau N° 4 : l'évolution des ventes de CEVITAL entre 2010 et 2014 par tonne.

Années	2010	2011	2012	2013	2014
Exporter	367934,60	387663,96	404656,46	465011,27	495304,87

Source : direction transit

Figure N°5 : L'exportation de l'entreprise CEVITAL de 2010 à 2014.



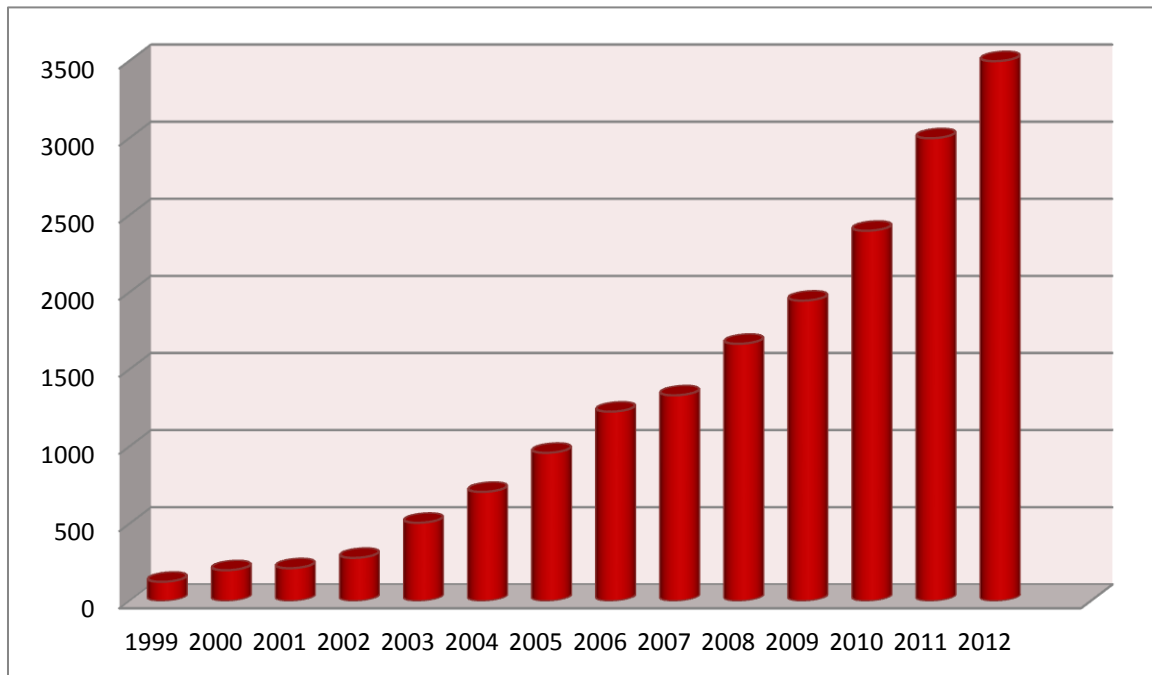
Source: document interne CEVITAL

Les exportations de l'entreprise CEVITAL de 2010 à 2014 sont en augmentation graduelle, grâce au développement et la modernisation de la chaîne du transport maritime.

2.3 .l'apport du transport maritime dans le chiffre d'affaires du l'entreprise CEVITAL

La solution du transport maritime dans l'entreprise est l'un des éléments logistique qui permet a l'entreprise exportatrice de confortera performance a travers la maitrise des coûts de fret. Le transport maritime lui-même est un élément logistique dans l'entreprise et l'un des éléments forts de la suply-chain et qui joue un rôle déterminant dans la croissance de l'entreprise

Figure N°6 : l'évolution de chiffres d'affaires de l'entreprise CEVITAL en millions de dollars.



Source : document interne CEVITAL.

Le chiffre d'affaires de l'entreprise CEVITAL est en Croissance à deux chiffres depuis 1999 avec 125 millions de dollars jusqu'à 3500 millions de dollars en 2012. Le transport maritime est l'élément logistique qui permet maîtrise des coûts de fret, et l'élément fort de la supply chain qui joue un rôle déterminant dans la croissance de l'entreprise.

2.4. Les obstacles et les solutions d'une expédition maritime

2.4.1. Obstacles rencontrés d'une expédition maritime

A. la disponibilité des équipements

En prêt de ligne maritime pour une opération d'exportation (signer un contrat avec une compagnie maritime pour expédie une marchandise), ou une opération d'importation qui ont la responsabilité du transport de la marchandise selon l'incoterm, est considéré comme un obstacle majeur pour les échanges à l'international.

Les équipements qui jouent un rôle important dans le transport maritime sont :

- Les conteneurs.
- Les navires.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Exporter à grande quantités par la ligne maritime qui ne disposent pas d'équipements a quantités voulue. L'exportateur subit dans ce cas un préjudice financier, et préjudice de l'image commercial de l'entreprise.

B. Le délai de livraison

Le délai de livraison à l'international est considéré comme condition très importante dans le recouvrement des devises. Si la marchandise n'est pas expédiée à temps, la banque de client n'affecte pas le transfert de devise (le paiement de vendeur). C'est un obstacle pour les exportateurs qui choisissent des lignes maritimes défailantes, ne respect pas le délai de livraison.

Pour l'importateur faut recevoir les marchandises commandées en bon état et dans le délai. L'objectif de vendeur (exportateur) est de recevoir la devise, le prix des marchandises vendues. Si la marchandise n'est pas livrées dans le délai pour l'importateur, l'exportateur les va subir des pertes importante comme le paiement de coût de frète à l'import des marchandises et nuire l'image de l'entreprise.

C. les infrastructures dédié a l'exportation ou l'importation

Les infrastructures dédiées a l'exportation ou à l'importation font un défaut énorme en Algérie c-t-dire les ports commerciaux ne sont pas adapte et très biens équipés pour reprendre au besoin des exportateurs et au besoin des importateurs industrielle. Selon l'infrastructure influe directement sur la rentabilité de l'entreprise ces ports sont considérer des ports commerciaux a petite capacité et ne reprend pas aux conditions international sont des en permanence saturé, influe sur les opérations importations et exportations des operateurs.

Les ports ne disposent pas :

- D'espace adéquat
- D'Air de stockage
- D'espace spécifique pour conteneurs, produit agricole, produit dangereux, frigorifique.
- Des équipements modernisent pour l'embarquement et pour décharger les marchandises.

2.4.2. Les solutions pour les obstacles d'expéditions maritimes

Pour les lignes maritimes la création d'un pavillon national en lignes régulier devient de plus en plus indispensable pour parer en mode des disponibilités des équipements (conteneurs, navires) pour paré a non respect de délai de livraison de marchandises, pour le conventionnel renforcement de la flotte maritime existante devient une nécessité. Rapidement dans nouveaux plan d'investissements, l'état algérien à consacré des enveloppe financier importante pour l'acquisition de plus de 75 navires conventionnels pour renforcer le pavillon national, conventionnels pour atteindre une part de 30% du marché transport maritime.

- Avoir un gain matériel : disponibilités des équipements.
- Avoir un gain financier : limiter le transfert de devise.

Investir massivement dans les ports nationaux, qui encouragent les exportations. Comme l'extension des ports et l'acquisition des équipements modern. Et Crée des espaces de stockage spécialisés, frigorifique, conteneurs, produit dangereux, agricole. Investir dans les réparations navales, ont développent la réparation et de la maintenance navale.

Section 3 : comparaison entre le transport conteneurisé et conventionnel

Exporte du sucre blanc raffiné analyse.

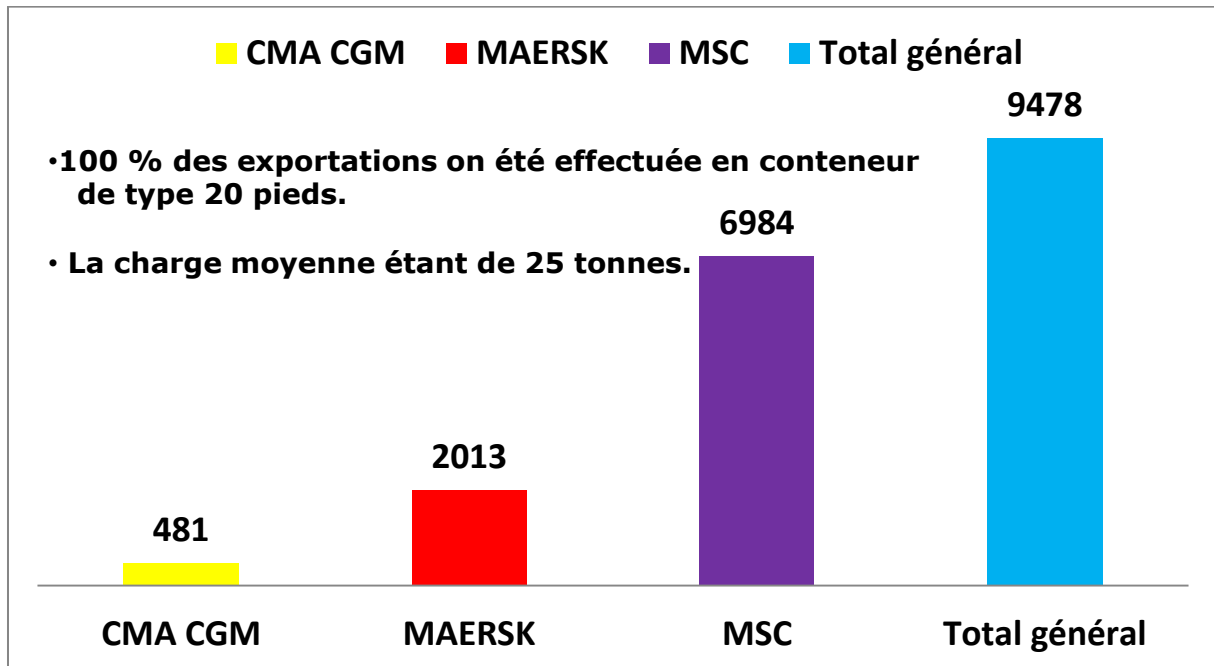
Ce travail est basé sur une cartographie exhaustive des couts et volumes réalisée par la direction de transit CEVITAL Bejaia pour la partie conteneurs et Nolis pour la partie transport conventionnels.

Elle concerne l'ensemble des exportations de sucre blanc réalisée depuis janvier 2010 à fin 2010.

La fiabilité des ces données est suffisante pour permettre d'avoir une idée claire sur les coûts liés aux différents maillons de la chaines logistique, identifier les leviers permettant une meilleure optimisation des opérations / réduction coûts et compare les deux options de transport maritime en conteneurs via ligne régulière et en conventionnels.

1. conteneur

Figure N°7 : le nombre de conteneur utilisé par CEVITAL.

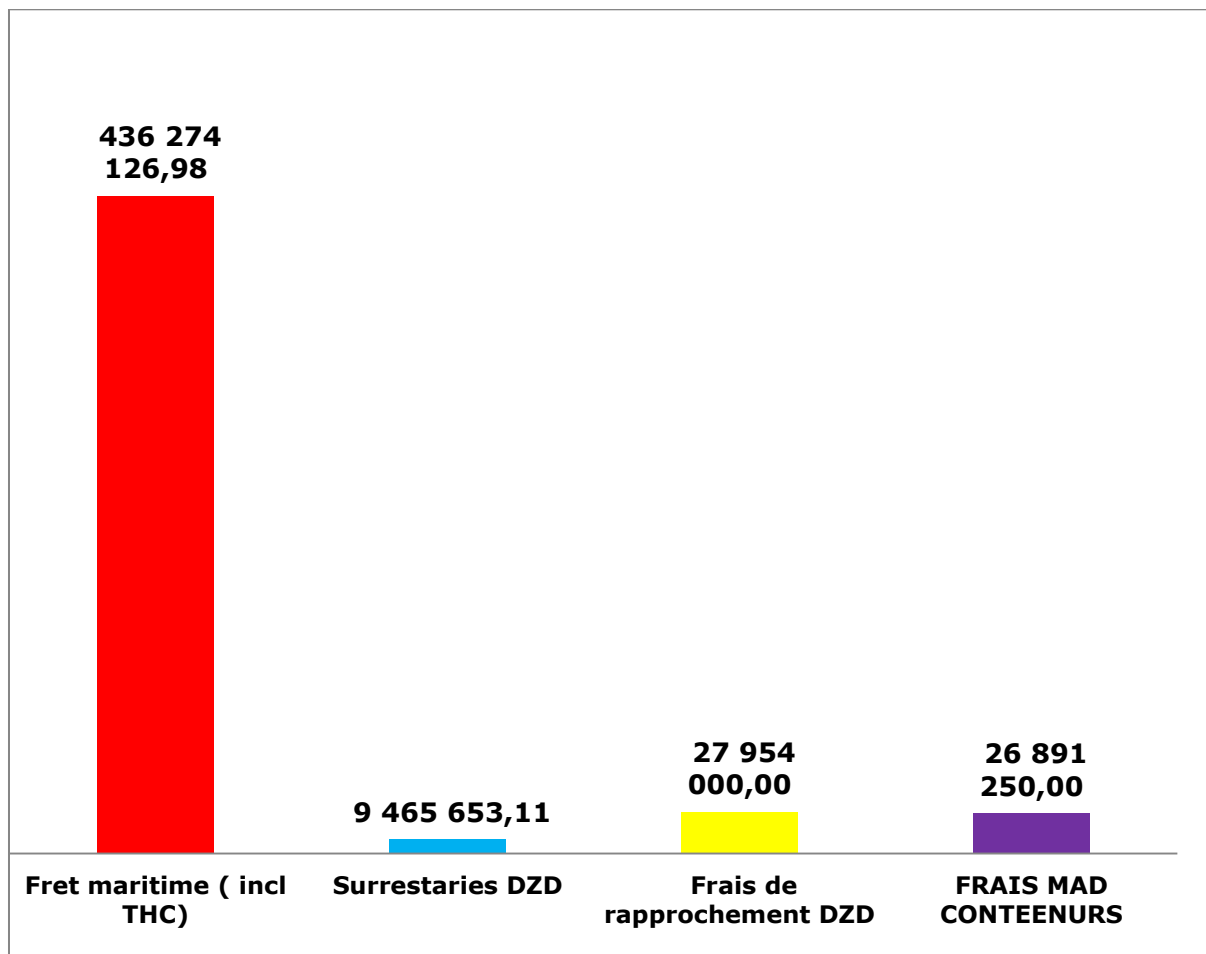


Source : département export

On constate que toutes les exportations on été effectuée en conteneur de type 20 pied. L'entreprise exporte le sucre blanc raffiné alors les conteneurs 20 pied sont plus convenable dans le plan de charge. Les conteneurs de type 20 pied sont les plus facile a manipulés car les équipements dont l'entreprise et le port dispose, pour manipuler les conteneurs 20 pied.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

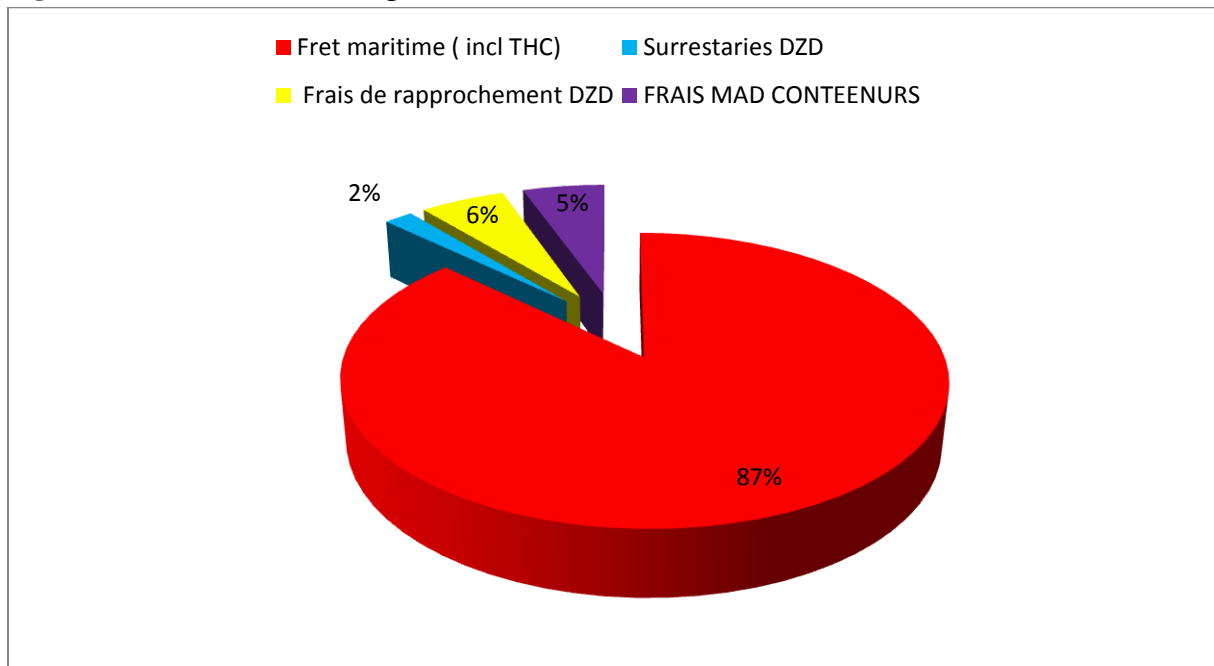
Figure N°8 : les frais de transport



Source : département d'export

Le taux de fret total de transport maritime inclue plusieurs charges qui sont le fret maritime, surestaraires, le frais de rapprochement, et le FRAIS MAD CONTENEURS.

Figure N°9 : les frais de transport conteneurisé



Source : département export

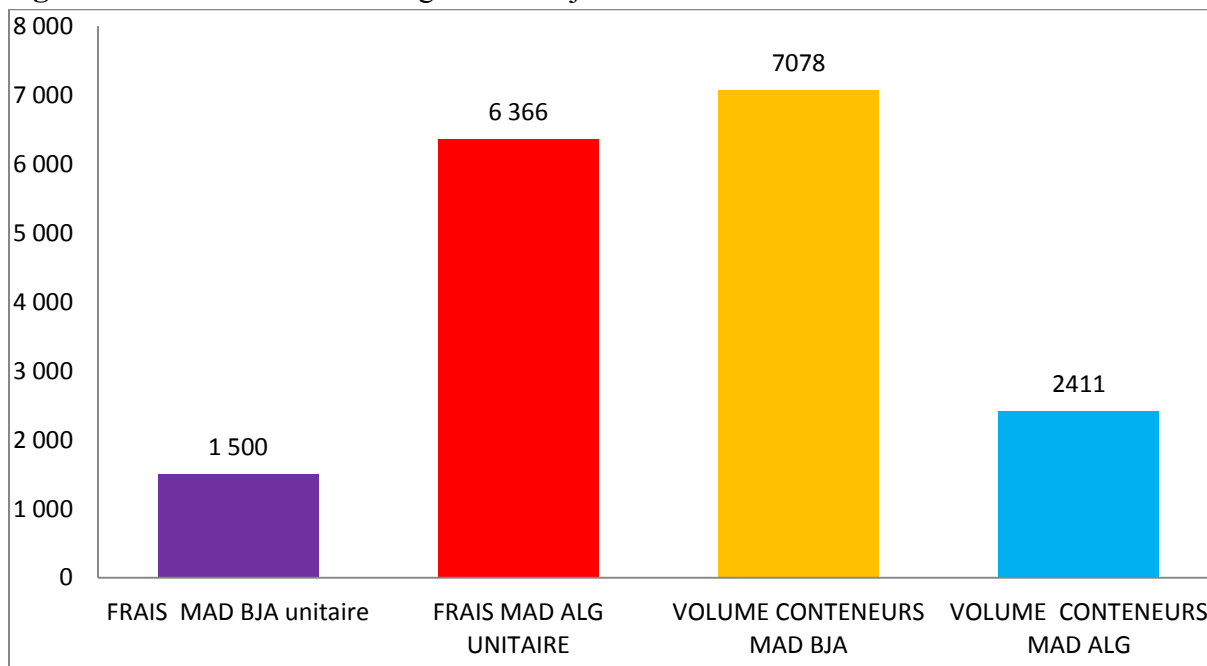
D'après ces chiffres, on constate que le fret maritime plus important et cher, des autres frets dans cette expédition.

Frais MAD: Frais de mise à disposition des conteneurs vides (depuis entrepôts armateurs Bejaia et /ou Alger vers site de production Cevital Bejaia)¹¹.

Frais de rapprochement : ou frais de mise à quai depuis le site Cevital vers le terminal portuaire.

¹¹ Les Frais de MAD comprennent: le transport terrestre + les coûts de fourches.

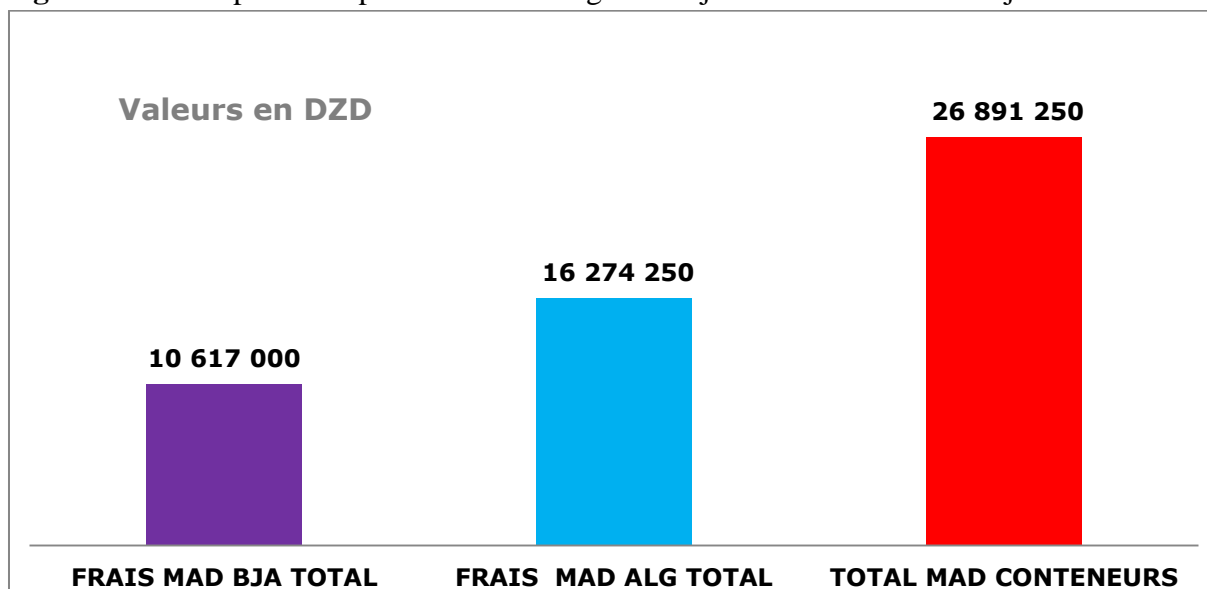
Figure N°10: les frais mad d'Alger et de Bejaia.



Source : transit export.

Le frais mad d'Alger est plus couteux que le frais mad de Bejaia, parce que la distance d'Alger est supérieure. La distance est un facteur essentiel pour déterminer le frais mad.

Figure N°11 : Depuis entrepôts armateurs Alger et Bejaia vers site Cevital Bejaia.

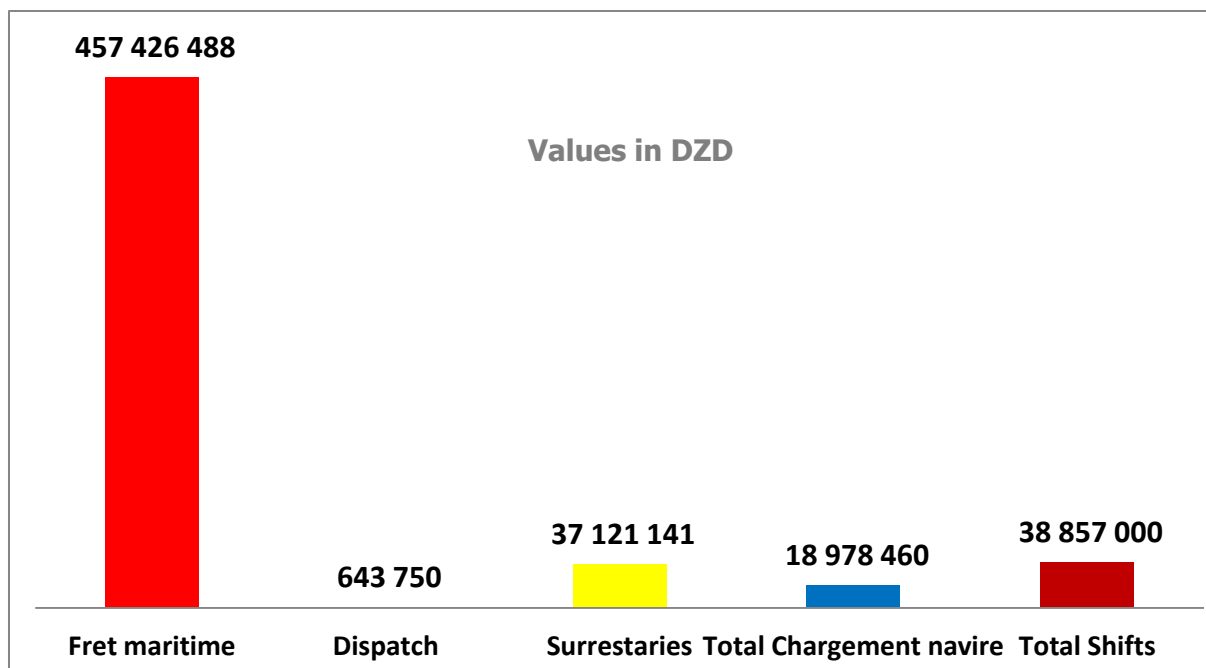


Source : département transit.

Les frais mad de Alger sont plus élevés que les frais mad de Bejaia malgré que volume conteneurs à Bejaia est supérieur du volume conteneurs à Alger.

2. conventionnelle

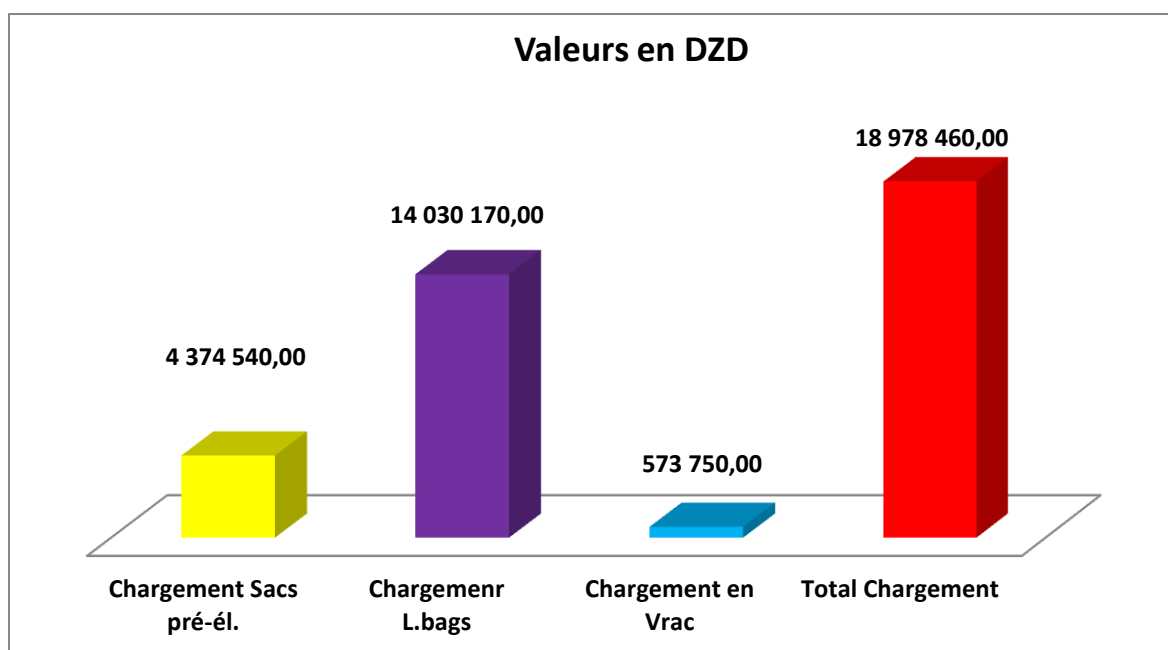
Figure N° 12: répartition des coûts logistiques par rubrique



Source : département export

Le fret maritime sont coût est important et trop cher des autres rubriques.

Figure N°13 : Répartition des coûts de chargement du navire, par type de conditionnement.



Source : transit export

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Le chargement L.bags sont coût est très élevés par ce qu'il occupe une part importante des autres type de conditionnement (le chargement sacs et chargement en vrac) de chargement du navire par type de conditionnement.

3. Comparaison des coûts conteneurs versus Conventionnel

3.1. Comparaison des coûts en vrac par rapport aux coûts des conteneurs de l'océan

Vrac

Total Gross Weight = 128 962 mtons

Average Gross Weight per vessel= 8060.1 mtons

- Bulk Freight Total= 6 099 020 USD
- Fret moyen par navire= 381 189 USD
- Fret moyen par mton= 47.3 USD
- Total surestaries = 494 949 USD
- Surestaries par navire= 30 934.3 USD
- Surestaries par mton= 3.8 USD
- Despatch Total= 8583 USD
- Despatch par navire= 536.5 USD
- Despatch par ton= 0.1 USD
- **Moyenne Coûts maritimes par mton, 51.1 USD**

Conteneurs

- Total Volume Containers= 9478 teus
- Average mton per container= 25 mton
- Total Freight & THC= 436 274 127 DZD
- Taux de fret par conteneur= 46 030.2 DZD
- Taux de fret par mton= 24.5 USD
- Total Surestaries = 9 465 653 DZD
- Surestaries par conteneur= 999 DZD
- Surestaries par mton= 0.53 USD
- **Moyenne Coûts maritimes par mton, 25.08 USD**

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

3.2. Comparaison des couts conventionnels et conteneurs couts opérationnels

Vrac

Total Gross Weight =	128 962 mtons
Average Gross Weight per vessel=	8060.1 mtons
• Chargement L-bags=	14 030 170 DZD
• Chargement sacs Pré-Elingues=	4 374 540 DZD
• Chargement Vrac=	573 750 DZD
• Total chargement =	18 978 460 DZD
• Chargement par navire=	1 186 154 DZD
• Chargement par Loading per mton=	147.2 DZD
• Total manutention=	38 857 000 DZD
• Manutention per ship=	2 428 563 DZD
Manutention per mton=	301.3 DZD

Moyenne Cout opérationnel par mton , 6.0 USD

Conteneurs

Total Volume Containers=	9478 tons
Average mton per container=	25 mtons
• Total gate in full terminal=	27 954 000 DZD
• Total gate in full per container=	2 949 DZD
• Gate in full per mton=	5.05 USD
• Total empty positioning-BJA=	10 617 000 DZD
• Total empty positioning- ALG=	16 274 250 DZD
• Empty positioning per mton=	1.51 USD

Moyenne Cout opérationnel par mton, 6.57 USD

Cout moyen à la tonne, option conteneurs :

31.7 USD / mton

Cout moyen à la tonne, option Break Bulk:

57.2 USD / mton

4. Solutions proposées:

4.1. Solutions à moyen terme

Elles peuvent se résumer dans les points suivants :

- Rationaliser, simplifier et standardiser le processus export afin d'accroître l'efficacité entre les différentes parties prenantes internes.
- Une cartographie détaillée du processus export actuel, suivie d'une modélisation est fortement recommandée.
- Réduire les coûts logistiques et définir les standards et objectifs de contrôle de coût.
- Développer au sein de la direction des commodités, une expertise dans la logistique Supply Chain, fret maritime, affrètement, opérations et gestion des risques.

4.2. Solutions à court terme

Pour le chargement en conteneurs, il est recommandé de :

- Rationaliser l'empotage des conteneurs sur la base Fifo (first in / first out) afin de réduire la durée de stationnement. Un système de tracking (positionnement) des conteneurs au niveau de la plateforme de Bejaia serait l'option optimale.
- Anticiper et rationaliser les réservations d'équipements vides afin de prendre un total avantage des disponibilités d'équipements au niveau du port de Bejaia et réduire les positionnements depuis Alger.

Une économie d'au moins 16 millions de dinars pourrait être envisagée.

- Entériner un accord avec les armateurs pour une franchise surestaries de 45 jours. Sur la base de la moyenne de rotation des équipements (turne time autour de 40 jours), et sous réserve d'une rigoureuse rationalisation des empotages, il n'y aura plus de déclenchement de frais de surestaries.

Une économie substantielle de plus de 10 millions de dinars devrait être ciblée.

Pour le chargement en conventionnel :

- Le chargement du sucre en loose bags est l'option la plus onéreuse.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

- L'utilisation des élingues, malgré un coût d'investissement amont permet de réaliser des économies substantielles au chargement du navire. Le ratio du coût moyen de chargement en loose bags versus sacs pré-élingués étant de 181 %.
- Le coût différentiel par rapport à l'option conteneur est significatif au niveau des charges maritimes. L'option conteneurisée du fait de l'utilisation des lignes régulières offre des niveaux de fret nettement plus avantageux.

Chapitre III : Le cas pratique le transport maritime en Algérie

Conclusion

Dans le domaine technique, l'industrie maritime est tournée vers le gigantisme naval, la spécialisation des navires et le développement du trafic de conteneurs. Ce dernier a bouleversé la chaîne de transport maritime devenue intégrée en assurant le transfert des marchandises de bout en bout sans rupture de charge. La conteneurisation s'élargit de plus en plus vers plusieurs types de marchandises en raison des avantages de coûts, de sécurité et de réduction des délais de transport qu'il permet. En effet, la conteneurisation au niveau de CEVITAL dépasse le taux de 30 % du total en tonnage des marchandises échangées par voie maritime. Les marchandises échangées par voie maritime, au niveau de CEVITAL en vrac est de 70% du total.

En constate d'après ces chiffres la quantité transportée en vrac est supérieur à celle de conteneurs par opération. Le coût moyen maritime par mtons en vrac est 51.01USD alors que les conteneurs est de 25.08USD. Le coût moyen opérationnel de vrac par mtons est de 6.0 USD inférieur a celui de conteneurs qui est de 6.57USD.

L'Algérie supporte un fret maritime élevé à cause de sa structure des échanges et du sous-développement de son secteur maritime et portuaire. La situation des ports algériens, de conception coloniale, orientés vers l'exportation à qui s'ajoutent les lenteurs bureaucratiques sont responsables d'une faible maritimité et du fret maritime élevé. Ce dernier est dicté par les armateurs qui desservent le marché algérien, qui afin de compenser les pertes de temps et les surcoûts rencontrés lors de leur escale sur ce pays, haussent le fret maritime et exigent des surestaries importantes.

A cette faiblesse dans la capacité des armateurs nationaux s'ajoute l'état technique défavorable du pavillon caractérisé par la vétusté, ou l'âge moyen des navires dépasse les 21 ans. Ce fait complique davantage la situation économique et financière des sociétés maritimes nationales par des coûts de réparation navale et des coûts d'immobilisation élevés.

A decorative horizontal border with a scroll-like appearance on the left and right sides, containing the text "Conclusion générale".

Conclusion générale

Conclusion général

Le volume important des échanges mondiaux passant par le trafic maritime explique sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandises en même temps et aussi ses coûts qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport.

Le transport maritime a des liens très importants avec le commerce international. Quand l'économie est en croissance rapide, le commerce international aura une augmentation correspondante, et le marché du transport maritime est à une scène active. La caractéristique fondamentale du transport maritime est le déplacement du même objet dans l'espace, il constitue une continuation du processus de circulation des marchandises. Le transport maritime est une partie intégrante des forces productives sociales. Il peut réaliser des liens économiques entre les entreprises, entre les secteurs, entre zones urbaines, et entre les régions par l'achèvement de la tâche du transport.

Le commerce international est aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. L'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette période, une révolution : celle de la conteneurisation.

La généralisation du conteneur a permis des gains de productivité considérables par l'augmentation de la taille des navires, l'accélération des opérations de chargement-déchargement, la suppression de la plupart des manutentions, etc.

Le visage du transport maritime du (XXI^e) siècle, avec ses porte-conteneurs et pétroliers géants tournant autour du monde, est très différent de l'image du cargo traditionnel. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se maintenir à la première place, tous types de produits confondus, qui ont presque quadruplé entre 1970 et la fin des années 2000, et d'assurer aujourd'hui encore plus de 70 % des échanges mondiaux en valeur.

L'économie maritime de l'Algérie dépend de la performance de la chaîne du transport maritime, mais le système portuaire algérien est un frein réel pour le pays. Le manque d'investissement dans le secteur a laissé les ports à la traîne.

Les pouvoirs publics se sont contentés de gérer le legs. Ce retard apparaît à travers la situation de la conteneurisation. Son taux est faible : il est de 25 % pour l'Algérie contre 30 %

pour la Tunisie et 45 % pour le Maroc.¹ La desserte de l'Algérie est dominée par le trafic routier. Dans ce sens, l'Algérie ne profite pas de la massification des flux offerts par les grandes compagnies maritimes (MAERSK, MSC, CMA et CCM.).

Ce retard en matière de conteneurisation est dû au manque d'équipement comme les portiques à conteneurs. Il y a aussi des problèmes d'encombrement : les navires séjournent dans les ports algériens au-delà des normes requises : 5 jours dans le port d'Alger et les armateurs répercutent ce retard sur le taux de fret par le biais d'une taxe de congestion.

Les chaînes de transport en direction de l'Algérie demeurent fractionnées : les difficultés du transport terrestre des marchandises, lorsqu'elles sont arrivées dans les ports algériens représentent le principal obstacle au transport porte-à-porte entre les compagnies des deux rives.

Par ailleurs, l'Algérie est une grande importatrice de céréales. Le port d'Alger, le principal port du pays, est le seul à posséder un terminal céréalier important (30 000 tonnes). Cette contrainte continue d'imposer aux navires céréaliers des temps d'attente au-delà des normes requises (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours) et oblige les armements à recourir au conditionnement en sacs, au détriment du plus économique, le vrac.

Par ailleurs le modèle de gestion portuaire adopté pénalise les ports. Un modèle de gestion étatique qui a dure 45 ans, et dans lequel le monopole des activités portuaires est de droit et de fait. Ce modèle a montré ses limites par le sous-investissement qui sévit dans le secteur et par l'anarchie latente qui le caractérise.

Ce qui précède nous conduit à confirmer notre première hypothèse et d'infirmer la deuxième, toutefois, l'Algérie a assuré un développement portuaire sectoriel au profit des ports pétroliers, mais consciente de cette situation, elle veut rattraper le retard des ports à marchandises diverses qui sont devenus un frein pour son économie maritime. Elle doit saisir sa chance avec des acteurs maritimes européens pour l'aider à décoller. Cette aide peut prendre la forme du partenariat.

La réforme du modèle de gestion portuaire algérien date de plus d'une décennie. Ces réformes présentent plusieurs avantages : attirer les investisseurs privés dans les ports, améliorer la rentabilité des ports et ainsi réduire le coût du transport, soulager l'Etat d'une partie des charges financières, faciliter la mise en place des chaînes logistiques avec un transport de bout en bout, doter le secteur portuaire d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions actuelles, enfin, ouvrir de nouvelles lignes maritimes.

¹ Mohamed CHERIF F.Z, <<les ports algériens à l'heure du désengagement de l'état>>, revue maritime numéro 480, éd institut France de la mer, paris 2007.



Liste bibliographique

Bibliographie

- Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini «lexique d'économie», Dalloz, 7eme édition, Paris 2002.
- Antony Venables, Camiel Eurlings ...(2009) du transport pour une économie mondialisée panel politique N°1, session 1.
- Christophe Goual, Nina Kouznetzoff et Hassan Salman Commerce international : tendance du passé et prospective 2020, 28decembre2008
- Denis Chevalier, François Duphil, «transporter à l'international»,4eme édition, Foucher, Vanves2009.
- Henri Guiton et Gérard Bramoullé économie politique treizième édition Dalloz 11, 1984.
- Hypothèse d'alchian et Allen confirmée par Hummels et Skiba (2004)
- Marie-Madeleine Damien, « Transport et logistique», Dunod, France 2001.
- Mohamed-Chérif , <<L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranéen>>La revue maritime n°483.
- Jean Belotti, «Transport international de marchandise», 5 eme edition,France 2015.
- Jean-Moulin, « lexique de gestion», Dalloz, 6eme édttion,Paris, 2003.
- Jean-Patrick Marcq,«Risques et assurances transport et logistique», l'argues édition, France 2011.
- Pierre Bauchet (1991) le transport international dans l'économie mondiale 2 édition Economica49, rue Héricart, 75015 paris

Les articles

- Art 609, de codes maritimes algériens.
- Art, 618, de CMA.
- CNUCED, Les transports et le développement, 6 avril 2001.
- Ports, voies terrestres, infrastructures de télécommunications et d'électricité.

Les sites internet

- www.logistiqueconseil.org/articles/transport-douane/intervenant-cce-international.htm
[le06/04/2016](#)
- [http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance.](http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance)
[le 06/04/2016](#)
- www.mincommerce.gouv.dz/guidimpexp/incoterms Page 2-3
- <http://mostafabenkacem.skyrock.com/310299727-l-economie-du-transport-et-impacte-sur-le-developpement.html>
- www.algerieinfos-saoudi.com/2014/07/algerie-pavillon-nationale-sur-navires-fantomes.html
- www.algerie.com/forums/business-affaires/25356-la-flotte-maritime-alg%e9rienne.html
- www.algerie360.com/algerie/transport-maritime-acquisition-de-trois-navires-en-2014/

Bibliographie

- Ahmed Silem et Jean-Marie Albertini «lexique d'économie», Dalloz, 7eme édition, Paris 2002.
- Antony Venables, Camiel Eurlings ...(2009) du transport pour une économie mondialisée panel politique N°1, session 1.
- Christophe Goual, Nina Kouznetzoff et Hassan Salman Commerce international : tendance du passé et prospective 2020, 28decembre2008
- Denis Chevalier, François Duphil, «transporter à l'international»,4eme édition, Foucher, Vanves2009.
- Henri Guiton et Gérard Bramoullé économie politique treizième édition Dalloz 11, 1984.
- Hypothèse d'alchian et Allen confirmée par Hummels et Skiba (2004)
- Marie-Madeleine Damien, « Transport et logistique», Dunod, France 2001.
- Mohamed-Chérif , <<L'économie maritime algérienne et Euro-méditerranéen>>La revue maritime n°483.
- Jean Belotti, «Transport international de marchandise», 5 eme edition,France 2015.
- Jean-Moulin, « lexique de gestion», Dalloz, 6eme éd tion,Paris, 2003.
- Jean-Patrick Marcq,«Risques et assurances transport et logistique», l'argues édition, France 2011.
- Pierre Bauchet (1991) le transport international dans l'économie mondiale 2 édition Economica49, rue Héricart, 75015 paris

Les articles

- Art 609, de codes maritimes algériens.
- Art, 618, de CMA.
- CNUCED, Les transports et le développement, 6 avril 2001.
- Ports, voies terrestres, infrastructures de télécommunications et d'électricité.

Les sites internet

- www.logistiqueconseil.org/articles/transport-douane/intervenant-cce-international.html
[le06/04/2016](#)
- [http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance.](http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance)
[le 06/04/2016](#)
- www.mincommerce.gouv.dz/guidimpexp/incoterms Page 2-3
- <http://mostafabenkacem.skyrock.com/310299727-l-economie-du-transport-et-impacte-sur-le-developpement.html>
- www.algerieinfos-saoudi.com/2014/07/algerie-pavillon-nationale-sur-navires-fantomes.html
- www.algerie.com/forums/business-affaires/25356-la-flotte-maritime-alg%e9rienne.html
- www.algerie360.com/algerie/transport-maritime-acquisition-de-trois-navires-en-2014/

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Sommaire

Introduction générale 2

Chapitre 1 : présentation de transport maritime

Introduction 3

1. historique..... 4

1.1.L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux 4

1.2. La création des canaux 4

1.3. L'utilisation des conteneurs..... 5

2. Le déroulement de transport maritime 5

2.1.Contract de transport maritime 5

2.1.1. Contrat de transport 5

2.1.2. Le contrat d'affrètement..... 6

2.2. Les intervenants de transport maritime..... 7

2.2.1.L'acconier 7

2.2.2. Le transporteur 7

2.2.3. L'agent consignataire..... 7

2.2.4. Le transitaire 8

2.2.5. Le courtier maritime 9

2.2.6. Les assurances 9

2.2.7. Aubers intervention..... 9

Section 2 : Les conventions et les organismes du transport maritime..... 10

1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924..... 10

1 .1.Le principe de responsabilité	10
1.2. Les limites de responsabilité.....	10
1 .3.Les cas d'exonération de responsabilité	11
1.4. Les délais de réclamations	11
1.5. Le protocole modificateur	11
2. Les règles de Hambourg	11
2.1. Responsabilité de transporteur maritime	12
2.2. Duré du contrat de transport maritime	12
2.3. Champ d'application.....	12
3. Les règles de Rotterdam	13
3.1. L'obligations de transporteur	13
3.2. Exception de responsabilité	13
3.3. Les limites de responsabilité.....	13
4. La comité maritime international	13
5. L'organisation maritime internationale.....	14
6. Les autres organisations	14
Section 3 : présentation des incoterms	15
1. Les incoterms	15
2. Les incoterms depuis 2010	16
3. Le rôle des incoterms	17
4. Le classement des incoterms.....	18
5. Les quatre incoterms d transport maritime.....	19
6. Les limites des incoterms	20
Conclusion.....	22
Chapitre 2 : le transport maritime et l'économie	
Introduction	23

Section 1 : L'importance du TM dans le processus de développement d'une économie	24
1. Le rôle de transport dans l'économie	24
2. La relation entre transport de marchandises et la croissance économique	25
3. L'amélioration des services et la baisse des coûts de TM comme conséquence et élément de la mondialisation	26
4. Le passage de la balance à la balance économique générale	29
Section 2 : Les effets du transport maritime sur les échanges mondiaux	29
1. L'impacte de coût du transport sur le commerce international	29
1.1. Les coûts de transport, barrière aux échanges	29
1.2. Déterminants des coûts de transport	29
1.3. Mesure des coûts de transport international	32
1.4. Coûts de transport et commerce	31
Section 3 : Le transport maritime et le commerce international	32
1. Evolution du transport international et la facilité des échanges	32
1.1. Services de transport multimodal de logistique	32
2. Initiatives d'ordre législatif	33
3. Sécurité	34
4. Les TIC et les transports maritimes	37
5. Incidences sur la facilitation du commerce	38
6. La piraterie maritime sur le transport maritime	38
6.1. Le coût de la piraterie sur le transport maritime	39
Conclusion	40
Chapitre 3 : le transport maritime en Algérie étude de cas ce vital	
Introduction	41
Section 1 : la flotte maritime algérienne	42
1. Le développement de secteur maritime	42
1.1. Stratégie pour la rénovation de la flotte maritime	42

1.2. Renouvellement de la flotte maritime.....	43
1.2.1. Investir dans la réparation navale	43
2. La situation portuaire actuelle en Algérie.....	44
3. La place du TM de marchandises dans le développement du pays.....	45
3.1. Les ports polyfonctionnels : un obstacle pour l'économie maritime algérienne ..	45
4. Les caractéristique du TM et générale, structure des échanges extérieurs	47
4.1. Les caractéristique du trafic maritime	47
4.2. Tendances générales	48
4.3. Structure des échanges extérieurs	49
4.3.1. L'importation par voie maritime	49
4.3.2. L'exportation par voie maritime.....	50
Section 2 : le transport maritime dans l'entreprise cevital	50
1. Présentation de l'entreprise cevital	50
1.1. La situation géographique	51
1.1. Missions et objectifs de l'entreprise cevital.....	52
2. Le transport maritime dans l'entreprise cevital.....	52
2.1. La tarification de transport maritime	52
2.2. Le rôle de transport maritime dans l'entreprise cevital	55
2.3. L'apport du TM dans le chiffre d'affaires de l'entreprise cevital.....	56
2.4. Les obstacles et les solutions d'une expédition maritime.....	57
2.4.1. Obstacles rencontrés d'une expédition.....	57
2.4.2. Les solutions pour les obstacles d'expédition maritime.....	59
Section 3 : comparaison entre le transport conteneurisé et conventionne.....	59
1. Conteneur.....	60
2. Conventionnelle	64
3. Comparaison des coûts conteneurs versus conventionnel	65
3.1. Comparaison des coûts en vrac par apport aux coûts des conteneurs de l'océan.....	65

3.2. Comparaison des coûts conventionnels et conteneurs coûts opérationnels	66
4. Solution proposées.....	67
4.1. Solutions à moyen terme.....	67
4.2. Solutions à court terme	67
Conclusion.....	69
Conclusion générale	70

Bibliographie

Annexes

Résumé

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ	Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred			
1	ABBACI Nawel	1533005684	11.62	30.00	11.27	30.00									60.00	Admis/Session1	
2	ABBACI Sonia	1533005458	10.22	30.00	10.21	30.00									60.00	Admis/Session1	
3	ABID Radia	1533015743	10.50	30.00	10.69	30.00									60.00	Admis/Session1	
4	ADOUANE Celina	1533005396	13.60	30.00	11.61	30.00									60.00	Admis/Session2	
5	AFTIS Sarra	1533017344	10.15	30.00	9.85	30.00									60.00	Admis/Session1	
6	AINSERI Sylia	1533008516	10.07	30.00	10.12	30.00									60.00	Admis/Session2	
7	AISSA Hanifa	1533007214	10.20	30.00	9.82	30.00									60.00	Admis/Session2	
8	AISSANI Yasmina	1539004223	10.02	30.00	10.01	30.00									60.00	Admis/Session2	
9	AISSIOU Ghania	1533013693	10.07	30.00	9.94	30.00									60.00	Admis/Session2	
10	AIT AMRAOUI Sylia	1533007936	10.40	30.00	9.62	30.00									60.00	Admis/Session2	
11	AIT HATRIT Ali	1533004359	10.39	30.00	10.38	30.00									60.00	Admis/Session2	
12	AIT MEBROUK Lamine	1533023110	9.98	30.00	10.04	30.00									60.00	Admis/Session1	
13	AIT OUALI Taous	1533017416	11.82	30.00	11.24	30.00									60.00	Admis/Session2	
14	AKKOUICHE Zoubir	1533019347	10.70	30.00	9.47	30.00									60.00	Admis/Session1	
15	AMROUCHE Cylia	1533019168	10.57	30.00	11.16	30.00									60.00	Admis/Session2	
16	AMROUCHE Hana	1533003903	11.52	30.00	9.40	30.00									60.00	Admis/Session1	
17	AOUCH SIHAM	1533013649	11.02	30.00	9.92	30.00									60.00	Admis/Session2	
18	AOUINANE Yasmina	1533013844	11.01	30.00	9.00	30.00									60.00	Admis/Session1	
19	ARACHE Amine	1533004031	17.48	30.00	17.11	30.00									60.00	Admis/Session1	
20	ATMANI Yasmine	1533011456	12.28	30.00	9.20	30.00									60.00	Admis/Session1	
21	ATTI Sonia	1533003403	12.63	30.00	10.03	30.00									60.00	Admis/Session1	
22	AZOUG Sylia	1533005783	11.35	30.00	13.11	30.00									60.00	Admis/Session1	
23	AZZI Lamia	1533005565	10.85	30.00	9.66	30.00									60.00	Admis/Session2	
24	AZZOUG Razik	1533017665	10.03	30.00	9.99	30.00									60.00	Admis/Session1	
25	BABOURI Karim	1533006727	11.07	30.00	10.77	30.00									60.00	Admis/Session2	
26	BARA Anis	1533003001	10.30	30.00	10.21	30.00									60.00	Admis/Session2	
27	BARACHE Nabila	1533019405	10.52	30.00	10.26	30.00									60.00	Admis/Session1	
28	BELAMRI Sinia	1533013645	10.80	30.00	10.39	30.00									60.00	Admis/Session1	
29	BELHABIB Sonia	1533022780	12.19	30.00	9.93	30.00									60.00	Admis/Session1	
30	BELKHICHANE Sarah	1533019176	10.58	30.00	9.70	30.00									60.00	Admis/Session1	
31	BELLOUL Bahia	1533013542	10.98	30.00	11.76	30.00									60.00	Admis/Session1	
32	BENABBAS Abdennour	1533004098	17.38	30.00	17.67	30.00									60.00	Admis/Session1	
33	BENAICHA Imane	1533017774	10.53	30.00	12.55	30.00									60.00	Admis/Session2	
34	BENALI Laid	1533009259	9.79	30.00	10.24	30.00									60.00	Admis/Session2	
35	BENIKHLEF Fariel	1533006566	10.38	30.00	10.00	30.00									60.00	Admis/Session2	
36	BENKHANOUCHE Zoubir	1533008502	9.81	30.00	10.73	30.00									60.00	Admis/Session2	

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

1-
 2-
 3-
 4-
 5-
 6-

7-
 8-
 9-
 10-
 11-
 12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred		
37	BENMOUHOUB AMIRA	1533005903	11.14	30.00	9.06	30.00									60.00	Admis/Session2
38	BENMOUHOUB Nawel	1433004728	9.97	30.00	10.28	30.00									60.00	Admis/Session2
39	BENNACER Bilal	1533003043	10.08	30.00	10.09	30.00									60.00	Admis/Session2
40	BENNACER Lila	1533018402	10.79	30.00	9.25	30.00									60.00	Admis/Session2
41	BENSALEM Fatima	1533000933	10.75	30.00	9.94	30.00									60.00	Admis/Session1
42	BERBOUCHA Soraya	1533008642	9.90	30.00	10.20	30.00									60.00	Admis/Session2
43	BERKANI Zahia	1533022502	10.05	30.00	10.51	30.00									60.00	Admis/Session1
44	BORDJAH Amel	1533005254	8.51	30.00	11.49	30.00									60.00	Admis/Session1
45	BORDJIHANE Lidia	1433003837	9.65	30.00	10.35	30.00									60.00	Admis/Session2
46	BORDJIHANE Nadjat	1533005654	10.10	30.00	9.91	30.00									60.00	Admis/Session2
47	BOUAZIZ Nassima	1533015827	10.17	30.00	9.87	30.00									60.00	Admis/Session2
48	BOUBEKEUR Nadjim	1533003837	10.35	30.00	10.50	30.00									60.00	Admis/Session1
49	BOUCHALA Hala	1433010259	10.41	30.00	9.80	30.00									60.00	Admis/Session2
50	BOUCHEBBAH Hakim	1533000713	10.76	30.00	9.37	30.00									60.00	Admis/Session1
51	BOUCHILLAOUENE Thin	1533010203	9.64	30.00	10.44	30.00									60.00	Admis/Session2
	hinan															
52	BOUDJEMIA Aicha	1433005431	11.42	30.00	9.25	30.00									60.00	Admis/Session1
53	BOUDRAA Reguia	1533003164	12.19	30.00	13.40	30.00									60.00	Admis/Session1
54	BOUFLIOUNE Massinissa	1533008647	12.20	30.00	11.21	30.00									60.00	Admis/Session1
55	BOUHEDOU Younes	1433007679	11.34	30.00	9.20	30.00									60.00	Admis/Session1
56	BOUMRAOU Adel	1533005912	9.83	30.00	10.36	30.00									60.00	Admis/Session2
57	BOUREBABA Lydia	1533003654	10.19	30.00	9.83	30.00									60.00	Admis/Session2
58	BOURETA Hamza	1533010216	10.23	30.00	9.94	30.00									60.00	Admis/Session2
59	BOUSSEKRA Karima	1533017457	10.54	30.00	10.16	30.00									60.00	Admis/Session2
60	BOUZEKRI Rima	1533010233	10.43	30.00	9.58	30.00									60.00	Admis/Session1
61	BOUZIDI Yamina	1433017202	10.29	30.00	10.24	30.00									60.00	Admis/Session1
62	BRADAI Kenza	1533004116	11.43	30.00	9.14	30.00									60.00	Admis/Session2
63	CHABANE Khalida	1533009513	9.71	30.00	10.89	30.00									60.00	Admis/Session1
64	CHALABI Zakia	1533017332	10.21	30.00	9.80	30.00									60.00	Admis/Session2
65	CHALLALI Souad	1533015193	10.73	30.00	9.30	30.00									60.00	Admis/Session2
66	CHEKABA Lynda	1533018405	10.79	30.00	9.56	30.00									60.00	Admis/Session2
67	CHELABI Radia	1533005350	11.38	30.00	11.97	30.00									60.00	Admis/Session1
68	CHELGHOUM Sofia	1533009542	9.70	30.00	10.63	30.00									60.00	Admis/Session1
69	CHERDOUH Sacia	1533022533	9.27	30.00	12.48	30.00									60.00	Admis/Session1
70	CHEROUFA Yamina	1433017127	9.61	30.00	10.41	30.00									60.00	Admis/Session2
71	CHIKH Cylia	1533003296	12.16	30.00	11.43	30.00									60.00	Admis/Session1

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

1-
 2-
 3-
 4-
 5-
 6-

7-
 8-
 9-
 10-
 11-
 12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ	Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred			
72	DEFFAF Nadia	1533015355	11.19	30.00	9.62	30.00									60.00	Admis/Session1	
73	DEFFAF Oussama	1533008632	11.12	30.00	11.31	30.00									60.00	Admis/Session1	
74	DJAOUD Fatima	1533000948	10.35	30.00	9.65	30.00									60.00	Admis/Session2	
75	DJERROUD Mohamed idir	1533004132	15.04	30.00	15.48	30.00									60.00	Admis/Session1	
76	DRISSI Sara	1533003196	11.80	30.00	9.66	30.00									60.00	Admis/Session2	
77	FERCHOULI Massinissa	1433004687	10.44	30.00	9.57	30.00									60.00	Admis/Session2	
78	GOUDJIL Yasmina	1433005640	10.62	30.00	9.41	30.00									60.00	Admis/Session2	
79	GUENINI Khadidja	1533015161	10.93	30.00	10.40	30.00									60.00	Admis/Session1	
80	GUERROT Sarah	1533003202	10.80	30.00	11.54	30.00									60.00	Admis/Session2	
81	HAMCHAOUI Tayakout	1533003051	10.13	30.00	9.88	30.00									60.00	Admis/Session2	
82	HAMLAT Saliha	1433017077	10.22	30.00	9.79	30.00									60.00	Admis/Session2	
83	HAMMAR Amel	1533018309	10.85	30.00	9.26	30.00									60.00	Admis/Session1	
84	HAMMOUCHE Fouad	1533004104	12.86	30.00	12.50	30.00									60.00	Admis/Session2	
85	HAMOUDI Ouahiba	1433004749	10.11	30.00	9.91	30.00									60.00	Admis/Session2	
86	HAMOUNE Ameer	1533022800	10.36	30.00	9.97	30.00									60.00	Admis/Session2	
87	HAMOUR Fariza	1433006537	10.42	30.00	9.60	30.00									60.00	Admis/Session1	
88	HAMZA Letissia	1533016153	12.59	30.00	10.49	30.00									60.00	Admis/Session2	
89	HASSAINI Kenza	1533003579	9.62	30.00	10.42	30.00									60.00	Admis/Session1	
90	HOUARI Nesrine	1533008595	13.26	30.00	9.28	30.00									60.00	Admis/Session1	
91	IHDENE Asma	1533004021	10.17	30.00	10.94	30.00									60.00	Admis/Session2	
92	IKHLEF Chahinez	1533003318	10.77	30.00	10.08	30.00									60.00	Admis/Session1	
93	IKHLEF Soraya	1533003391	12.39	30.00	11.09	30.00									60.00	Admis/Session1	
94	ISSAD Lamine	1533009619	12.40	30.00	13.24	30.00									60.00	Admis/Session2	
95	KACEMI Nawel	1533009461	10.46	30.00	9.57	30.00									60.00	Admis/Session2	
96	KAIBA Samia	1533000790	9.68	30.00	10.33	30.00									60.00	Admis/Session1	
97	KASRI Akram	1533009585	13.18	30.00	15.10	30.00											
	abderrahmane																
98	KASSA Yanis	1533009480	10.53	30.00	10.96	30.00									60.00	Admis/Session1	
99	KECIR Anais	1533013534	10.86	30.00	10.85	30.00									60.00	Admis/Session2	
100	KERAOUCHE Hanane	1433002761	10.04	30.00	10.01	30.00									60.00	Admis/Session1	
101	KHALES Nadja	1533013804	14.20	30.00	14.22	30.00									60.00	Admis/Session2	
102	KHELIFA Massinissa	1333008142	9.53	30.00	10.49	30.00									60.00	Admis/Session1	
103	KHELOUFI Lamia	1533014014	10.25	30.00	9.94	30.00									60.00	Admis/Session1	
104	KHERRAZ Fatma	1533019208	10.96	30.00	9.67	30.00									60.00	Admis/Session1	
105	KHIMA Nassima	1533001295	11.97	30.00	14.00	30.00									60.00	Admis/Session1	
106	KHIMOUZI Ferhat	1533015259	12.03	30.00	10.11	30.00											

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

1-
 2-
 3-
 4-
 5-
 6-

7-
 8-
 9-
 10-
 11-
 12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ	Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred			
107	KINZI Melaaz	1533008014	9.64	30.00	12.34	30.00									60.00	Admis/Session1	
108	KIROUANE Liliane	1533013762	10.26	30.00	11.35	30.00									60.00	Admis/Session1	
109	KITOUN Imane	1533005267	10.26	30.00	11.02	30.00									60.00	Admis/Session1	
110	KOUZ Souad	1533015815	10.77	30.00	9.97	30.00									60.00	Admis/Session2	
111	LALAOUI Hanane	1533001396	9.53	30.00	11.56	30.00									60.00	Admis/Session1	
112	LARBANI Yanis	1533017614	12.75	30.00	11.46	30.00									60.00	Admis/Session1	
113	LATRECHE Zakaria	1533005369	12.62	30.00	8.84	30.00									60.00	Admis/Session1	
114	LEKBAL Oussama	1433009253	10.72	30.00	10.34	30.00									60.00	Admis/Session1	
115	MAALEM Karima	1433012446	10.50	30.00	10.31	30.00									60.00	Admis/Session2	
116	MADANI Chahinaz	1533012883	10.37	30.00	9.63	30.00									60.00	Admis/Session2	
117	MADANI Nadia	1533019281	10.03	30.00	10.44	30.00									60.00	Admis/Session2	
118	MAHROUCHE Zehra	1533017334	10.12	30.00	10.15	30.00									60.00	Admis/Session2	
119	MAIBECHE Thiziri	1533017275	11.76	30.00	10.71	30.00									60.00	Admis/Session1	
120	MAMMASSE Sabri	1533003358	9.97	30.00	10.05	30.00									60.00	Admis/Session2	
121	MAOUCHE Sabiha	1533016121	10.66	30.00	11.98	30.00									60.00	Admis/Session1	
122	MAZA Thine hinane	1433017759	9.17	30.00	10.86	30.00									60.00	Admis/Session1	
123	MAZOUZ Taous	1533003409	10.12	30.00	10.06	30.00									60.00	Admis/Session1	
124	MEBARKI Lamine	1433003164	11.00	30.00	9.04	30.00									60.00	Admis/Session1	
125	MEBARKI Moussa	1533009629	12.36	30.00	12.21	30.00									60.00	Admis/Session1	
126	MEDDOUR Felicia	1533005527	10.51	30.00	11.88	30.00									60.00	Admis/Session1	
127	MEHABA Manel	1533019276	10.50	30.00	9.57	30.00									60.00	Admis/Session2	
128	MEHDI Cylia	1533003286	11.62	30.00	8.82	30.00									60.00	Admis/Session1	
129	MELCHANE Siham	1533016104	10.82	30.00	11.32	30.00									60.00	Admis/Session1	
130	MENCHI Tayeb	1533022789	9.90	30.00	10.10	30.00									60.00	Admis/Session2	
131	MERABET Sara	1533010264	10.03	30.00	9.97	30.00									60.00	Admis/Session2	
132	MERABET Yamina	1533005752	11.34	30.00	12.40	30.00									60.00	Admis/Session1	
133	MEZIANE Kahina	1533015822	9.76	30.00	10.25	30.00									60.00	Admis/Session2	
134	MEZIANI Salim	1533017357	10.58	30.00	9.45	30.00									60.00	Admis/Session2	
135	MEZIANI Samia	1533017673	10.00	30.00	10.59	30.00									60.00	Admis/Session2	
136	MORS Tahar	1533007949	12.14	30.00	9.94	30.00									60.00	Admis/Session1	
137	MOULOUD Younes	1533018439	10.26	30.00	9.96	30.00									60.00	Admis/Session1	
138	MOURI Fatiha	1533014392	11.12	30.00	11.69	30.00									60.00	Admis/Session1	
139	MOUSSA Meriem	1533006772	10.17	30.00	9.83	30.00									60.00	Admis/Session2	
140	MOUSSOUNI Youcef	1533001194	9.98	30.00	10.03	30.00									60.00	Admis/Session2	
141	NADI Souad	1433005487	10.30	30.00	9.72	30.00									60.00	Admis/Session2	
142	NASRI Katia	1533005796	13.26	30.00	11.83	30.00									60.00	Admis/Session1	

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

1-

2-

3-

4-

5-

6-

7-

8-

9-

10-

11-

12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ	Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred			
143	OUALI Tayeb	1533018362	10.14	30.00	9.88	30.00									60.00	Admis/Session2	
144	OUAZENE Nadjet	1533009443	11.19	30.00	10.57	30.00									60.00	Admis/Session2	
145	RABIAI Khelaf	1533000727	10.57	30.00	9.43	30.00									60.00	Admis/Session1	
146	RAHMANI Ounissa	1533002935	11.58	30.00	10.22	30.00									60.00	Admis/Session2	
147	RAMDANI Nadjet	1533003829	10.02	30.00	9.99	30.00									60.00	Admis/Session2	
148	SADOUN Sonia	1433010145	9.53	30.00	10.74	30.00									60.00	Admis/Session1	
149	SAIDI Amira	1533010180	9.58	30.00	10.61	30.00									60.00	Admis/Session2	
150	SLIMANI Asma	1533012810	9.36	30.00	10.66	30.00									60.00	Admis/Session2	
151	SLIMANI Imane	1433007744	10.53	30.00	9.48	30.00									60.00	Admis/Session2	
152	SNASNI Djouhra	1533012836	10.49	30.00	9.54	30.00									60.00	Admis/Session2	
153	TAHRAT Youva	1433012543	10.68	30.00	9.77	30.00									60.00	Admis/Session2	
154	TAKENINT Belaid	1533017261	10.23	30.00	10.61	30.00									60.00	Admis/Session1	
155	TALIOUINE Yousra	1533003989	13.29	30.00	12.97	30.00									60.00	Admis/Session2	
156	TAROUDJIT Mohamed aissa	1533009410	9.85	30.00	10.16	30.00									60.00	Admis/Session1	
157	TATAH Fahima	1533000951	12.10	30.00	9.78	30.00									60.00	Admis/Session1	
158	TEMAM Ilham	1533017651	10.82	30.00	13.11	30.00									60.00	Admis/Session1	
159	TEMAZOUT Lilia	1533014404	10.07	30.00	11.59	30.00									60.00	Admis/Session1	
160	TIGUENITINE Zahir	1533003185	10.95	30.00	12.15	30.00									60.00	Admis/Session1	
161	TOUATI Hanane	1533009512	11.03	30.00	12.44	30.00									60.00	Admis/Session2	
162	YAHIA CHERIF Linda	1533006612	10.71	30.00	9.52	30.00									60.00	Admis/Session2	
163	YAHIAOUI Youssra	1533005746	9.74	30.00	10.30	30.00									60.00	Admis/Session1	
164	ZAIDAT Hanane	1533013577	10.26	30.00	11.53	30.00									60.00	Admis/Session1	
165	ZAIDI Badreddine	1533001219	13.78	30.00	14.66	30.00									60.00	Admis/Session1	
166	ZAROURI Lounis	1433005573	10.42	30.00	10.37	30.00									48.00	Admis/Dettes	
167	BELKESSIR Nabil	1533017569	9.27	18.00	10.07	30.00									48.00	Admis/Dettes	
168	CHELGHOU M Nacer eddine	1533008604	9.51	18.00	10.02	30.00									48.00	Admis/Dettes	
169	KHELFAOUI Sara	1533009350	10.00	30.00	8.95	18.00									48.00	Admis/Dettes	
170	KORICHE Amokrane	1533024063	8.60	18.00	10.30	30.00									48.00	Admis/Dettes	
171	TARAFT Radia	1533005348	8.50	18.00	10.00	30.00									48.00	Admis/Dettes	
172	TOULOUM Warda	1533009786	8.54	18.00	10.17	30.00									44.00	Admis/Dettes	
173	KENDIRA Thinhinane	1533008482	10.15	30.00	8.44	14.00									44.00	Admis/Dettes	
174	MEKDOUD Fatah	1433016015	10.14	30.00	8.30	14.00									42.00	Admis/Dettes	
175	AMARA Massila	1533009422	8.56	18.00	9.35	24.00									42.00	Admis/Dettes	
176	BENIDIRI Syphax	1533013634	9.87	24.00	9.56	18.00									42.00	Admis/Dettes	
177	BOUDENNA Celia	1533003291	9.61	24.00	9.73	18.00											

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

- 1-
- 2-
- 3-
- 4-
- 5-
- 6-

- 7-
- 8-
- 9-
- 10-
- 11-
- 12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred		
178	BOUKHIAR Oualid	1533008620	9.43	18.00	9.77	24.00									42.00	Admis/Dettes
179	BOUSSOURA Oukba	1533019196	9.10	24.00	9.43	18.00									42.00	Admis/Dettes
180	CHACHOUA Sabrina	1433016173	8.93	18.00	9.30	24.00									42.00	Admis/Dettes
181	DEBBOUZ Mohamed	12MI034113CS	7.08	12.00	10.46	30.00									42.00	Admis/Dettes
182	HADIOUCHE Dihia	1433013079	10.01	30.00	8.05	12.00									42.00	Admis/Dettes
183	HAMMOUDI Nassim	1533013815	9.05	18.00	9.92	24.00									42.00	Admis/Dettes
184	RAMDA Ourida	1333005501	8.95	18.00	9.92	24.00									42.00	Admis/Dettes
185	REDOUANE Aida	1533009363	7.97	12.00	10.31	30.00									42.00	Admis/Dettes
186	SAIDANI Thinhinane	1533003066	9.58	24.00	9.36	18.00									40.00	Admis/Dettes
187	AIT OUARET Syla	1433021199	9.45	22.00	9.53	18.00									38.00	Ajourné
188	ADRAR Farouk	112031286	10.26	30.00	3.14	8.00									38.00	Admis/Dettes
189	AISSAOUI Slimane	1333000723	9.11	24.00	7.96	14.00									38.00	Admis/Dettes
190	AIT ATMANE Aimad	1433003050	8.12	18.00	9.21	20.00									38.00	Admis/Dettes
191	ALLAOUA Fares	1433000805	8.07	18.00	8.39	20.00									38.00	Admis/Dettes
192	AYAD Yasmine	1433008574	9.28	18.00	9.89	20.00									38.00	Admis/Dettes
193	BENSAID Nadjib	1533010356	9.65	18.00	9.19	20.00									38.00	Ajourné
194	BOUCHOUCHA Chahinez	1533010261	8.59	8.00	10.12	30.00									38.00	Admis/Dettes
195	DJENADI Ouiza	1533003940	9.68	18.00	9.23	20.00									38.00	Admis/Dettes
196	GUITOUNI Lamia	1433005567	9.52	14.00	9.59	24.00									38.00	Admis/Dettes
197	HAMITRI Meriem	1433003253	9.67	20.00	8.72	18.00									38.00	Admis/Dettes
198	LETTAT El hacene	1433012300	9.36	18.00	8.19	20.00									38.00	Ajourné
199	MOULLA KENZA	1533005552	10.37	30.00	8.38	8.00									36.00	Admis/Dettes
200	BELLILI Sabrina	1533015227	9.64	22.00	9.26	14.00									36.00	Admis/Dettes
201	BOUZIANE Ahmed	1433005433	9.02	16.00	9.05	20.00									36.00	Admis/Dettes
202	GHEZZOU Tayakout	1533017271	9.48	24.00	9.14	12.00									36.00	Admis/Dettes
203	GUENANA Besma	1533008473	9.51	16.00	9.46	20.00									36.00	Admis/Dettes
204	HADDAD Lydia	1533017501	9.85	24.00	9.06	12.00									36.00	Admis/Dettes
205	LAIDAOUI Saliha	1333012830	9.97	24.00	6.81	12.00									36.00	Ajourné
206	MOKRANI Ouidad	1433010261	10.25	30.00	7.99	6.00									36.00	Admis/Dettes
207	MOULAI HACENE Walid	1533023510	9.36	20.00	9.53	16.00									36.00	Admis/Dettes
208	SAAOUI Salma	1533007922	8.55	12.00	9.19	24.00									36.00	Admis/Dettes
209	SADOU Kahina	1533013727	8.15	12.00	8.78	24.00									36.00	Admis/Dettes
210	SEMOUM Siham	1433010115	9.83	24.00	8.23	12.00									36.00	Admis/Dettes
211	SMAIL Baya	1533019328	9.50	12.00	9.61	24.00									34.00	Admis/Dettes
212	AFRA Bahia	1433002706	9.32	14.00	8.96	20.00									34.00	Admis/Dettes
213	BAOUCHE Khadoudja	1433002776	9.37	20.00	9.09	14.00										

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

- 1-
- 2-
- 3-
- 4-
- 5-
- 6-

- 7-
- 8-
- 9-
- 10-
- 11-
- 12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ	Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred			
214	CHEMACHE Yasser	1433010283	9.40	14.00	9.36	20.00									34.00	Admis/Dettes	
215	KERNOUA Numidia	1533005679	10.54	30.00	1.03	2.00									32.00	Ajourné	
216	NAMIR Amel	1533005253	10.42	30.00	0.85	2.00									32.00	Ajourné	
217	AMMARI Souad	1533000791	9.96	16.00	8.58	12.00									28.00	Ajourné	
218	AREZKI Tassadit	1333013756	7.95	18.00	4.67	10.00									28.00	Ajourné	
219	BENKERROU Numidia	1533018058	9.04	14.00	9.03	14.00									28.00	Ajourné	
220	HAMADOUCHE Said	1333008073	7.59	14.00	8.27	14.00									28.00	Ajourné	
221	MOUHLI Kamilia	1333006532	5.58	10.00	6.31	18.00									26.00	Ajourné	
222	ABDELLI Nassim	1333004141	9.77	18.00	5.25	8.00									26.00	Ajourné	
223	ALLOUACHE Nouara	1333004885	8.26	14.00	7.53	12.00									26.00	Ajourné	
224	BELHOUS Amir	1433009254	9.18	12.00	8.89	14.00									26.00	Ajourné	
225	BENIKHLEF Anis	1533005260	8.76	12.00	9.17	14.00									26.00	Ajourné	
226	GACI Lydia	1533010320	8.80	18.00	7.96	8.00									26.00	Ajourné	
227	HADJI Sami	1533010209	9.88	18.00	8.46	8.00									26.00	Ajourné	
228	HAMDI Sofiane	1533009322	9.66	18.00	8.81	8.00									26.00	Ajourné	
229	IHAMOUCHENE El hachemi	1533008461	8.56	12.00	8.96	14.00									26.00	Ajourné	
230	ISSAADI Sara	1333008962	8.84	12.00	8.10	14.00									26.00	Ajourné	
231	MEDDOUR Tafath	1333002456	6.64	12.00	8.57	14.00									26.00	Ajourné	
232	MEDDOURENE Sabrina	1433002964	9.01	12.00	9.15	14.00									26.00	Ajourné	
233	NADOUR Lamia	1433000845	5.63	12.00	7.38	14.00									26.00	Ajourné	
234	OUKAOUR Yasmine	1533019305	7.93	8.00	8.19	18.00									26.00	Ajourné	
235	SAIDANI Mourad	1433013179	8.28	18.00	8.18	8.00									26.00	Ajourné	
236	ZEMOURI Amel	1533011069	7.34	8.00	9.42	18.00									26.00	Ajourné	
237	ZERROUKI Naima	1431049717	9.17	18.00	7.14	8.00									24.00	Ajourné	
238	AIT OUARET Mahidine	1433003246	8.46	12.00	5.63	12.00									24.00	Ajourné	
239	AMARI Warda	1533009464	8.70	16.00	5.00	8.00									24.00	Ajourné	
240	ARAB Hanane	1533013579	8.28	12.00	8.81	12.00									24.00	Ajourné	
241	AZZOUN Sara	1433021108	8.81	12.00	7.45	12.00									24.00	Ajourné	
242	BALOUL Melissa	1533019280	8.60	18.00	6.25	6.00									24.00	Ajourné	
243	BENMESSAOUD Hani	1533019297	9.03	16.00	7.69	8.00									24.00	Ajourné	
244	BOUBKEUR Lamine	1533023119	9.14	16.00	6.90	8.00									24.00	Ajourné	
245	BOURICHE Zineddine	1533010236	9.25	18.00	6.64	6.00									24.00	Ajourné	
246	CHENITI Nabila	1533017572	8.70	12.00	8.63	12.00									24.00	Ajourné	
247	CHIKOU MOHAND OUIDIR	1533019566	7.45	12.00	6.95	12.00									24.00	Ajourné	
248	HAMAMI Mounia	1533013803	8.45	12.00	8.87	12.00									24.00	Ajourné	
249	HASSAIM Samy	1533017672	8.99	16.00	8.07	8.00											

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

- 1-
- 2-
- 3-
- 4-
- 5-
- 6-

- 7-
- 8-
- 9-
- 10-
- 11-
- 12-

Université Abderahmane Mira de Béjaia

Faculté: Sciences exactes

Département Physique

Année Universitaire: 2015 / 2016

1ère année – Domaine: Sciences de la matière – Filière: – Spécialité:

PV de délibération

N°	Nom et prénoms	Matricule	1° Sem		2° Sem		3° Sem		4° Sem		5° Sem		6° Sem		Σ	Cred	Dec. jury
			Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred	Moy	Cred			
250	KACI Ilimas	1533007878	8.44	14.00	7.50	10.00									24.00	Ajourné	
251	KHALED Bilal	1433010040	8.76	12.00	7.28	12.00									24.00	Ajourné	
252	KHOUFACHE Thiziri	1533011108	6.64	12.00	8.18	12.00									24.00	Ajourné	
253	MEZIANE Amazigh	1533018310	8.67	12.00	9.32	12.00									24.00	Ajourné	
254	MOUHOUS Thiziri	1533015139	8.97	12.00	8.18	12.00									24.00	Ajourné	
255	OUADI Chabane	1533010257	9.50	16.00	9.38	8.00									24.00	Ajourné	
256	SADOUDI Sofiane	1433013092	9.25	12.00	8.44	12.00									24.00	Ajourné	
257	TAHROUR Mohand	1433012492	9.18	12.00	9.63	12.00									24.00	Ajourné	
258	TAOURIRT Brahim	1433004475	8.44	12.00	8.47	12.00									24.00	Ajourné	
259	ZEBBOUDJI Nora	1533008034	9.33	12.00	9.02	12.00									24.00	Ajourné	
260	ZENNACHE Yasmina	1533004000	9.07	12.00	8.66	12.00									22.00	Ajourné	
261	ABERBOUR Rachida	1433017783	8.43	12.00	7.51	10.00									22.00	Ajourné	
262	ADRAR Fayçal	1533009379	8.66	12.00	6.74	10.00									22.00	Ajourné	
263	AICHE Azwaw	1533009254	8.46	12.00	7.34	10.00									22.00	Ajourné	
264	AZOUZ Kahina	1533011267	9.41	14.00	7.55	8.00									22.00	Ajourné	
265	BARACHE Amir	1533017954	9.32	16.00	7.22	6.00									22.00	Ajourné	
266	BESSACI Thinhinane	1533013564	8.69	8.00	9.53	14.00									22.00	Ajourné	
267	HADDAD Meriem	1333002908	4.99	12.00	4.29	10.00									22.00	Ajourné	
268	IDIRI Samia	1533005383	8.39	10.00	8.81	12.00									22.00	Ajourné	
269	IGROUFA Hanane	1533017287	7.66	12.00	7.96	10.00									22.00	Ajourné	
270	kasmi kusayla	12SM0086	4.84	14.00	4.44	8.00									22.00	Ajourné	
271	OUBOUZID Ratiba	1533005352	7.77	8.00	9.18	14.00									22.00	Ajourné	
272	RAMDANI Aida-imene	1533000922	8.64	12.00	7.40	10.00									22.00	Ajourné	
273	SADAOUI Noureddine	1533003887	7.53	12.00	8.08	10.00									22.00	Ajourné	
274	TIZI Lydia	1433016252	6.46	10.00	7.53	12.00									20.00	Ajourné	
275	ABDELLI CELIA	1433016154	7.62	12.00	7.35	8.00									20.00	Ajourné	
276	ACHOURI Amel	1533009242	8.42	12.00	8.04	8.00									20.00	Ajourné	
277	ADJI Ounissa	1533017646	7.85	12.00	7.31	8.00									20.00	Ajourné	
278	ATMANIOU Elyamine	1433007555	8.17	12.00	7.65	8.00									20.00	Ajourné	
279	BACHIRI Roza	1433013880	5.29	8.00	5.09	12.00									20.00	Ajourné	
280	BEDHOUCHE Souad	1333002613	5.61	14.00	3.29	6.00									20.00	Ajourné	
281	BENABBAS Yamanda	1533004003	9.51	12.00	9.27	8.00									20.00	Ajourné	
282	BENBARA Amine	1333002390	4.46	8.00	4.64	12.00									20.00	Ajourné	
283	BOUKHIAR Sylia	1533008519	8.86	12.00	8.14	8.00									20.00	Ajourné	
284	BOUKIR Ryma	1533017323	8.84	12.00	8.90	8.00									20.00	Ajourné	
285	DECHACHE Sarah	1533000857	9.22	12.00	7.02	8.00									20.00	Ajourné	

Membres du jury (Noms, Prénoms et signatures)

- 1-
- 2-
- 3-
- 4-
- 5-
- 6-

- 7-
- 8-
- 9-
- 10-
- 11-
- 12-

Résumé

Les avantages économiques, techniques et environnementaux du transport maritime, lui garantissent la première place dans les échanges, face à la concurrence des autres modes de transport, notamment aérien dans les flux intercontinentaux.

Grâce aux différents avantages dont le commerce maritime dispose par rapport aux autres modes, l'entreprise CEVITAL effectue 98% de ses échanges à l'international par voie maritime. La quantité des ventes de CEVITAL à l'international en augmentation graduelle influence positivement la croissance économique et le chiffre d'affaire de l'entreprise.

En Algérie où la dimension géographique s'ouvre à plusieurs horizons, celle-ci effectue plus de 95% de ses échanges par voie maritime. Une situation liée à des considérations économiques, mais également à l'absence d'intégration régionale nécessitant un transport terrestre. Paradoxalement à cette dépendance au transport maritime, le maillon maritime et portuaire souffre de retards endémiques en matière d'investissement et d'adaptation réglementaire et managériale aux récentes innovations dans l'industrie maritime mondiale.

Les mots clés :

Transport, commerce maritime, croissance économique, chiffres d'affaire, maillon maritime et portuaire.

Summary

The economic benefits, technical and environmental maritime transport, guarantee him first place in trade. Facing the competition from other modes of transport, including aerial in international flows.

Thanks to various benefits that maritime trade has than other modes, CEVITAL company makes international exchanges by sea with 98%. The amount of international sales of CEVITAL is in gradual increase which positively affects economic growth and the turnover of the company CEVITAL.

In Algeria and despite its geographic dimension which is opened to different horizons; it makes exchanges for more than 95% by sea. A situation related to economic considerations but also the lack of regional integration requires land transport. Paradoxically has this dependence has the sea, the maritime and port link suffers endemic delays in investment, regulatory adaptation and managerial delays in recent innovation in the global maritime industry.

key words

Maritime, maritime commerce