

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA.

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

**L'activité de consignation de navires en Algérie depuis
l'avènement de la libéralisation des activités maritimes.
Cas : des compagnies de consignation maritimes de Bejaia et
d'Alger.**

Réaliser par :

AMROUCHE Sadika.
BARACHE Yasmina.

Encadreur : LALLILACHE Taher.

Co-encadreur : KHIDER Abdelkrim.

Membre du jury:

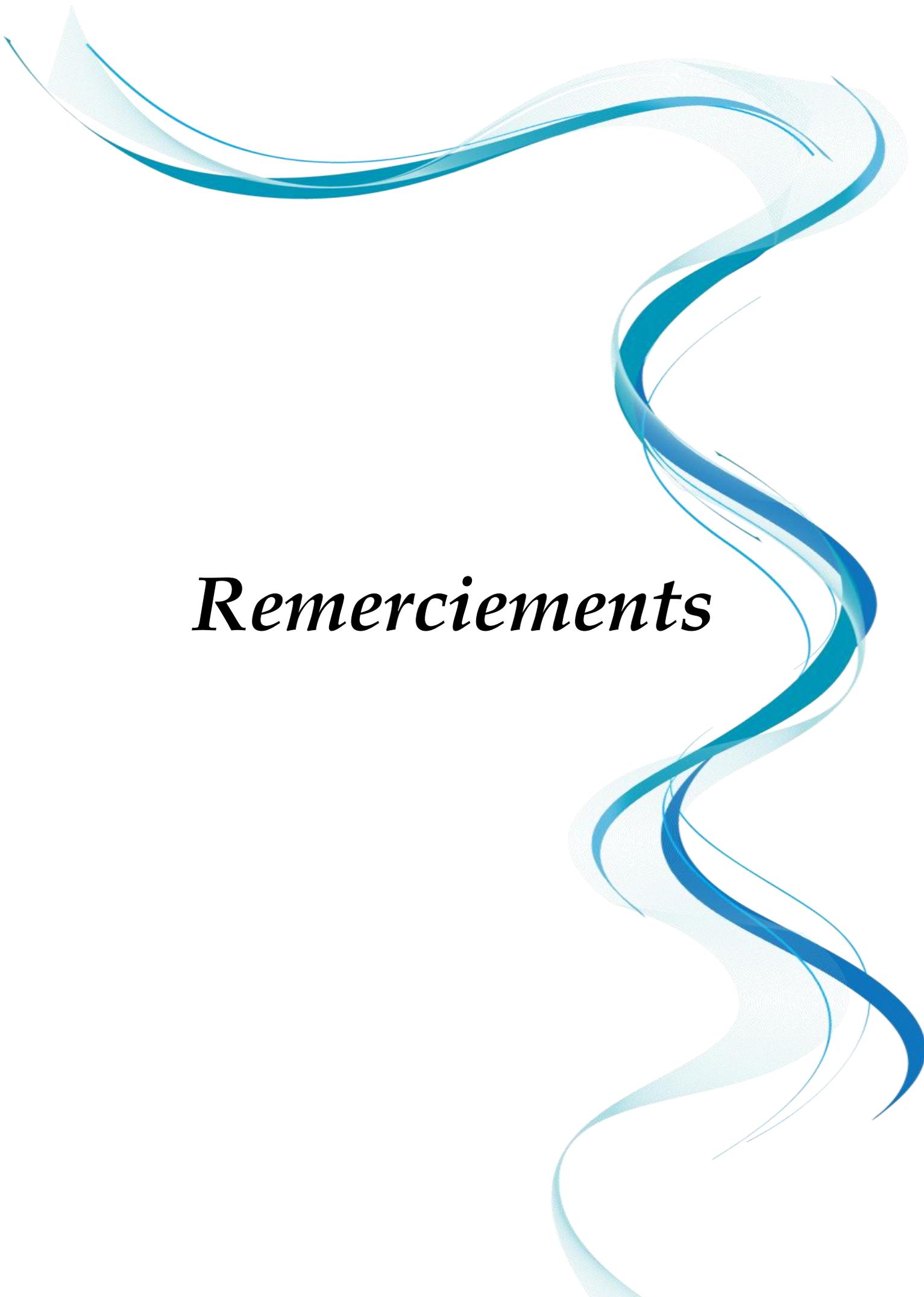
Président : Mr KASSA

Examinatrice : Mme OUSSALEM

Encadreur : Mr LALLILACHE

Co-encadreur : Mr KHIDER

Promotion 2015-2016



Remerciements

Remerciements Remerciements

Tout d'abord, nous tenons à remercier DIEU, le tout puissant de nous avoir accordé santé et courage pour accomplir ce travail.

Nous remercions notre encadreur M^r LALLIËCHE et notre Co-encadreur M^r KHIDER qui ont bien voulu nous encadrer et nous guider à chaque étape de la réalisation de ce modeste travail.

Nous saisissons cette occasion pour leur exprimer notre profonde gratitude tout en leur témoignant notre respect.

Nous représentons aussi nos remerciements les plus vifs et sincères à tous les membres de la GEMA Bejaia et de NASHCO d'Alger et à M^r le directeur d'agence MERMEADSA BEMARINE et M^r le directeur d'agence ICTC, au professeur M^r MARZOUG ainsi M^{me} BARACHE à leurs honorables accueils et leurs disponibilités et leurs enseignements.

Nous tenons à remercions les membres de jurés pour avoir accepté de juger ce modeste travail.

On tient à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail et au déroulement de notre enquête et du stage pratique.

A decorative graphic consisting of a blue wavy ribbon that flows from the top left towards the bottom right, curving and looping. The ribbon has a gradient from a darker blue to a lighter, almost white blue, giving it a three-dimensional, ethereal appearance.

Dédicaces

Dédicaces

Dédicaces

Je dédie ce travail :

À la mémoire de mon grand Frère Mouhend Said, que la paix soi avec lui.

À mes parents qui m'ont toujours aidée et encouragée. Je les remercie pour leur réconfort dans les moments de doute et pour leurs prières incessantes à Dieu le tout puissant. Ils m'ont donné la force intérieure d'aller au bout de ce parcours. Ces quelques mots ne suffiront jamais à exprimer tout ce que je leur dois.

Je voudrais témoigner toute mon affection à mes frères, ainsi qu'à mes sœurs pour l'appui moral et leur soutien.

À ma belle sœur Nassima pour sa patience dont elle a fait preuve et son aide la plus précieuse, et également à mon adorable petite nièce Thanina.

À Mr Challale et à sa famille pour leur soutien à surmonter bien des obstacles.

À mon binôme Sadika et toute sa famille, sa patience, son esprit d'équipe nous a aidées pour bien mener notre modeste travail.

Je tiens à dédié spécialement Mr Ighessanene pour son aide précieuse et tout le temps qui nous à témoigner à la réalisation de se modeste travail, tous les mots ne sont pas si suffisant pour lui approuvé mon profond remerciement.

Yasmina.

Dédicaces

Dédicaces

Je dédie ce travail :

À deux personnes devant lesquels tous les mots de l'univers sont incapables d'exprimer l'amour et l'affection que j'éprouve pour eux, ses deux êtres qui me sont chers, à ma douce mère ainsi qu'à mon cher père pour tous leurs amours et leurs sacrifices.

Je le dédie également à mes grands-parents qui comptent beaucoup pour moi que Dieu vous garde loin de malheur.

À mes adorables sœurs : Hanane, Hana pour l'appui moral et leur soutien.

*À mon cher frère Norredine sans oublier mes cousins et cousines.
À mes oncles les plus chers, ainsi que mes tantes adorées pour tout leur soutien m'ont aidé à surmonter bien des obstacles.*

À toute la famille Amrouche sans exception, sans oublier mon binôme Yasmina et toute sa famille, sa patience, son esprit d'équipe nous a aidés pour bien mener notre modeste travail.

À M^{me} Hamadache Nassima pour sa patience dont elle a fait preuve et son aide la plus précieuse.

À mon fiancé Salim pour tous son soutien moral et son encouragement, ainsi qu'à toute la famille Brahmi.

À mes amis plus précisément Nesrine, Tiziri et sans oublier Ighssanene que je remercie infiniment pour son aide, les mots ne sont pas suffisant pour lui approuvé mon profond remerciement.

Sadika

A decorative graphic consisting of a blue wavy ribbon that flows from the top left towards the bottom right, curving and overlapping itself. The ribbon has a gradient from light blue to a darker blue and a slight 3D effect with shadows.

Les abréviations

Les abréviations

ANDI : Agence Nationale de Développement et de l'Investissement.

APAMA : Association Professionnelle des Agences Maritimes Algérien.

B/L: bill of lading (connaissance).

BMT : Bejaia Méditerranéan Terminal.

CCI : Chambre de Commerce International

CFR: Cost And Freight.

CMA: Code Maritime Algérien.

CMA-CGM : La Compagnie Maritime d'Affrètement - Compagnie Générale Maritime

CNAN : Compagnie National Algérienne de Navigation

CNIS : Centre National d'Informatiques et des Statistiques douaniers.

CNUCED : Conférence des nations unies sur le commerce et le développement

CSCL: China Shipping Container Lines.

DA: Dinars Algérien.

DPW: Dubaï Ports World.

ENCATM : Entreprise National de Consignation et des activités Annexes au Transport Maritime.

ENTMV : Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs.

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger.

EPB : l'Entreprise Portuaire de Bejaia.

EPE : Entreprises Publiques Economiques

ERENAV : Entreprise de Réparation Navale et de Manutention.

ETA: Estimated Time of Arrival (l'heure estimée d'arrivée).

ETC: Estimated Time of Completion (l'heure approximative d'achèvement).

ETD : Estimated Time of Departure (l'heure de départ estimée).

ETS: Estimated Time of Sailing (l'heure approximative de la navigation à la voile).

EVP : Equivalant de Vingt Pieds.

FCL: Full Container Load (conteneur complet).

GEMA: General Maritime.

ISO : International Standardisation Organisation (Organisation Internationale de Normalisation).

LCL: less than a conteneur load (groupage dans un conteneur).

MSC: Mediterranean Shipping Company

MTA: Maghrébine de Transport et Auxiliaries

NASHCO: National Shipping Company.

Les abréviations

ONP: Office National des Ports

PAF: Police de Frontières

RORO: Roll On Roll Off.

SARL: Société à Responsabilité Limité.

SNC : Société en Nom Collectif

SNTM-HYPROC : Société National de Transport Maritime des produits pétroliers.

SONAMA : Société Nationale des Manutentions

SPA: Société Par Action.

UASC: United Arab Shipping Company.

UE : Union Européenne.

UP : unité payante.



Sommaire



Introduction générale

Introduction générale

L'internationalisation, la globalisation ou encore la mondialisation sont des notions résumant la nature des échanges commerciaux contemporains. Ce contexte d'internationalisation des échanges offre aux importateurs et aux exportateurs les possibilités d'achat et de vente des marchandises à travers le monde entier. Pour assurer le déplacement intercontinental de ces flux de marchandises, le transport maritime a toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique et le plus développé.

Le transport maritime, fort de la capacité des navires à transporter de très grandes quantités de cargaisons, est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Selon la CNUCED (Conférence des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement), 95 % des échanges internationaux se font par voie maritime. Le trafic généré par ce mode de transport est assuré par de géants bâtiments flottants appelés *navires* qui sont les propriétés des armements et exploités par des transporteurs maritimes.

Ne pouvant être présent dans tous les ports, l'armateur se fait représenter par les consignataires pour l'accomplissement des tâches relatives au fret et au navire : les formalités administratives, les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour dans un port (remorquage, pilotage, réparations navales, relations avec l'administration maritime, etc.), les besoins de l'équipage (relève, visite médicale, etc.) et la gestion de la cargaison.

Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire de navire joue un rôle très important non seulement par ce qu'il représente le transporteur, mais aussi par ce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret.

Les échanges commerciaux de l'Algérie comme ceux de tout autre pays sont marqués par le système d'organisation de l'économie. En effet, le commerce extérieur d'un pays impliquant le libéralisme est différent du commerce extérieur d'un pays impliquant le protectionnisme. C'est le cas pour l'Algérie dans la mesure où le commerce extérieur depuis l'indépendance jusqu'à la fin des années 80 était fortement protectionniste, tandis qu'à partir de 1990, l'Algérie applique le libéralisme économique et le répercute sur son commerce extérieur. Afin de prendre en charge son commerce extérieur, l'État algérien a créé dès l'indépendance la compagnie nationale de navigation (CNAN). Cette dernière a l'exclusivité du transport maritime sous pavillon algérien. En plus du transport maritime, cette compagnie bénéficie des monopoles du cabotage national, du remorquage, de la manutention et de la

consignation. En ce qui concerne l'affrètement des navires, seule la CNAN est autorisée à conclure les contrats d'affrètement. Ce monopole de la CNAN sur le transport maritime a assuré une grande partie des prestations liées au transport maritime de marchandises jusqu'à la fin des années 1990.

De 1963 jusqu'à 1998, les ports algériens souffraient du manque d'investissement et l'abus des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs. Face à cette situation, les pouvoirs publics ont réagi en décrétant une réforme de la législation portuaire en espérant attirer les investisseurs privés, nationaux ou étrangers dans le secteur maritime. Cependant, la réforme de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, favorisant la libéralisation et l'ouverture économique du transport maritime et des activités annexes ainsi que la création de certains auxiliaires privés tels que les consignataires et les transitaires. Cette libéralisation du secteur du transport maritime a attiré les investisseurs privés nationaux et étrangers. Suite à cette ouverture le secteur est livré majoritairement aux compagnies étrangères telles que CMA-CGM (France), Mediterranean Shipping Company (Suisse), et Maersk (Danemark). La dépendance de l'Algérie à l'égard des armateurs étrangers est quasi-totale, puisque le pavillon national (CNAN) ne couvre que 3 % (selon les statistiques du ministère des transports) des besoins du transport maritime, tandis que les armateurs privés, nationaux et étrangers couvrent le restant.

Dès lors, l'objectif que nous assignons à notre présent travail consiste à tenter de répondre à la problématique suivante : **Quel est l'effet de la libéralisation des activités maritimes sur le marché de consignation en Algérie ?**

Dans le but de répondre à la question fondamentale, nous essayerons aussi d'apporter des éléments de réponse à des questions secondaires :

- *Quel est l'impact de l'ouverture aux auxiliaires maritimes privés sur le pavillon national (CNAN) ?*
- *Quel est le degré de la présence des armateurs étrangers dans le secteur maritime algérien et en particulier dans le marché de consignation ?*

Pour répondre à la question fondamentale, les hypothèses suivantes ont été posées :

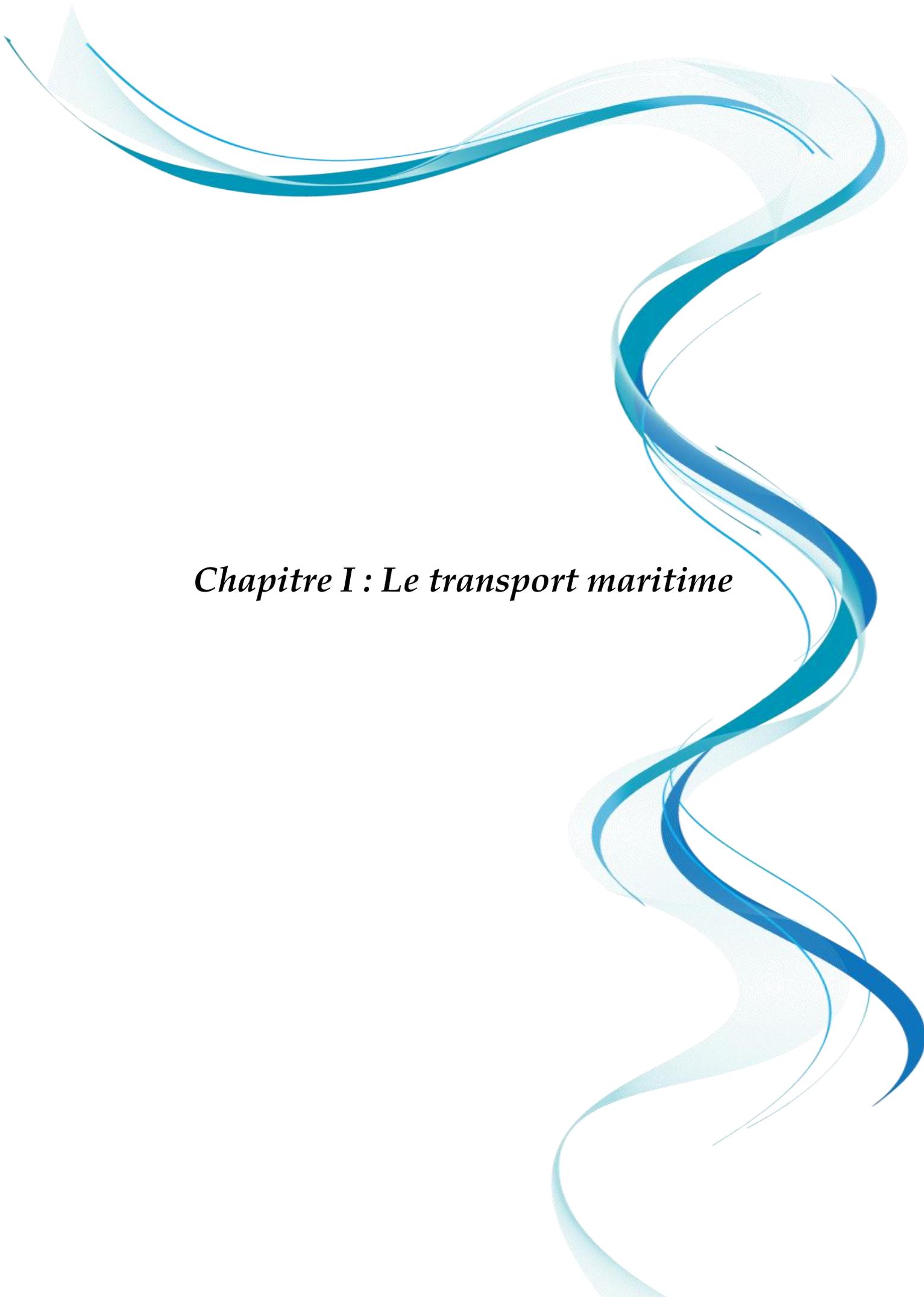
H1 : La démonopolisation du secteur de transport maritime a porté un préjudice à la compagnie nationale et aux activités annexes.

H2 : La libéralisation est favorable au développement du marché de la consignation Algérien.

L'intérêt de cette étude est avant tout d'apporter des éléments de réponse à notre problématique, mais aussi de donner une idée générale sur le transport maritime et l'activité de consignation en Algérie.

Pour parvenir à notre objectif, nous avons opté pour une démarche méthodologique qui s'est principalement axée sur la collecte d'information auprès des organismes nationaux (ministère des transports, CNIS, CNAN Goup,...) et locaux (agences de consignations) ainsi qu'une enquête de terrain par le biais d'un questionnaire adressé à un échantillon des consignataires installés dans les ports de Bejaia et d'Alger. Par ailleurs, afin de maîtriser les procédures poursuivies dans les fonctions des consignataires nous avons effectué un stage d'un mois dans les agences de Bejaia suivantes : GEMA, ICTC, MERMEDSA BEMARINE. Les résultats issus des questionnaires sont traités en utilisant **le logiciel Sphinx plus²version 5.1.0.8.**

Ainsi, notre travail est scindé en quatre chapitres. Le premier chapitre traitera des généralités sur le transport maritime. Le deuxième chapitre sera consacré au contrat et aspects économiques de la consignation. Le troisième chapitre se focalisera sur l'étude de l'impact de la libéralisation des activités maritime sur la flotte nationale et l'activité de consignation à travers l'analyse de différentes statistiques. Enfin, le quatrième chapitre s'axera sur l'analyse et l'interprétation des résultats de notre enquête.



Chapitre I : Le transport maritime

Chapitre I: Le transport Maritime

Chapitre I : Le transport maritime.

Introduction

La globalisation imposée par les nouvelles économies mondiales favorise le déplacement de grandes quantités de marchandises d'un pays à un autre, empruntant des moyens et modes de transport divers. Le transport maritime est certes depuis fort longtemps, un instrument et un support efficaces des nombreux flux du commerce international¹. L'acheminement maritime est par excellence le mode de déplacement de marchandises en grande quantité et aux moindres coûts, où il possède 90 %² des marchandises transportées.

Le transport maritime, est capable de transporter les marchandises dans le monde entier. Les globaux carriers (transporteurs maritimes armateurs) sont les mieux a même pour répondre à l'internationalisation des activités productives et commerciales de multinationales comme, Coca-Cola, Nestlé, Nike, Toyota, Unilever... etc.³

Nous avons partagé ce chapitre en deux sections, la première section sera consacrée aux généralités sur le transport maritime, la deuxième section nous allons nous intéresser aux différentes opérations concernant le navire ainsi sur la tarification dans le contrat de transport maritime.

Section 01 : Généralité sur le transport maritime :

Dans cette section nous illustrons les différents intervenants dans la chaîne de transport maritime, les conventions maritimes et les documents usuels utilisés en transport maritime.

1.1 Les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime:

Dans cette section nous allons évoquer les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime.

Il faut signaler qu'il existe huit intervenants dans la chaîne de transport maritime, en effet, ces intervenants sont liés entre eux, chacun doit nécessairement accomplir les obligations qui lui sont confiées afin que la marchandise transportée arrive en bon état au point final.

¹ SOULEYMANE Diop. (2011). « *la place de consignataire de navire dans le transport maritime* », mémoire fin d'étude-école supérieur des transports SÉNÉGAL, P21.

² KERKOUR Nacerdine , IDIRE Yacine. (2015). « *le rôle de la consignation dans la dynamique du transport maritime de marchandises* », mémoire de master 2 de l'université de Bejaia, P12.

³ ÉMILE MERENNE. « *Géographie des transports* », Édition : octobre 2013, France, p169.

1.1.1 Les chargeurs:

Ce sont les clients du port. Toutefois, il est important de distinguer le chargeur du navire de l'armateur :

- l'armateur équipe et exploite des navires pour la navigabilité⁴ commerciale.
- Le chargeur, quant à lui, est le propriétaire de la marchandise. C'est celui qui expédie la marchandise dans le cadre d'une opération de transport international. En général le chargeur n'est pas en relation directe avec l'autorité portuaire. Il noue une relation commerciale avec les différents opérateurs : agent maritime, consignataire, transitaire, ou éventuellement manutentionnaire, à qui il confie sa marchandise. Les armateurs sont les clients « côté mer », et les chargeurs sont les clients « côté terre ».⁵

1.1.2 Le transporteur :

C'est le propriétaire de la compagnie de transports maritimes qui s'est engagé envers l'expéditeur⁶ pour transporter et livrer la marchandise en un lieu spécifié (port), il n'est concerné qu'au moment de l'arrivée de la marchandise aussitôt après son débarquement. Le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner. Il doit aussi mettre en état convenable les lieux où la marchandise sera entreposée (cales, chambres frigorifiques) et apporte le soin et l'attention nécessaire au chargement et au déchargement à la manutention⁷, à l'arrimage⁸ et à la surveillance de la marchandise durant le transport.⁹

Le transporteur est défini comme suite « le transporteur est responsable des pénes et des dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent à des cas excepté »¹⁰

1.1.3 Le consignataire :

« Le consignataire maritime agit comme mandataire salarié de celui qui requiert ses services, en effet, il est receveur d'ordre, souvent strict, d'exécuter des missions, il s'en

⁴ **Navigabilité** : action, faite de naviguer, de se déplacer sur l'eau, dans l'air, dans l'espace : navigation aérienne, spatiale.

⁵ Document interne de NASCHO.

⁶ **L'expéditeur** : peut-être le fournisseur ou le transitaire au pays d'exportation.

⁷ **Manutention** : action de manipuler, de déplacer des marchandises en vue de l'emmagasinage, de l'expédition, de la vente, locale réservée à ces opérations.

⁸ **Arrimage** : action d'arrimer, disposer méthodiquement et fixer solidement ce qui doit entrer dans l'armement ou le chargement d'un navire.

⁹ BELAIDI, BERNINE. (2007). « *Transitaire et consignataire dans le transport maritime international de marchandises* », mémoire de master 2 de l'université de Bejaia, P16.

¹⁰ Article 27 de la loi 1966 du code maritime algérien.

Chapitre I: Le transport Maritime

charge de consigner les marchandises qui lui sont confiées par son mandat, dans le cas du transporteur que contre remise de documents et/ou de paiement des sommes dues »¹¹, il existe deux types de consignataires qu'il ne faut pas confondre, même si souvent il y a cumul des rôles, le consignataire maritime signifie un mandataire ou représentant agissant soit pour le compte de l'armateur qui est désigné par le consignataire du navire, soit pour le compte d'un chargeur où des destinataires d'une marchandise transportée par voie maritime qui est le consignataire de la cargaison¹².

1.1.4 Le transitaire :

Le transitaire est un intermédiaire qui réalise la livraison entre deux modes de transport. L'importateur doit avoir recours au service d'un transitaire qui le décharge de toutes démarches et formalités nécessaires, relatives à la cargaison importée notamment, lorsque le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la marchandise, le transitaire intervient alors comme intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, de recevoir la marchandise du consignataire (s'il n'est pas lui-même consignataire). Il est tenu d'accomplir des formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il a mandaté. Au point de réception, il prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement, l'expédition des marchandises et leurs dédouanements constituent des actes complexes qui nécessitent une large connaissance du domaine en question.¹³

1.1.5 L'assureur :

L'assureur est la personne qui par un contrat et moyennant le versement d'une prime s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération, l'usage des incoterms¹⁴ nous permet de bien comprendre qui doit supporter les coûts de l'assurance (le vendeur ou l'acheteur). On distingue deux types d'assurance :

-l'assurance qui s'applique sur les navires, dite l'assurance « corps ».

-L'assurance qui s'applique sur les marchandises dites l'assurance « facultés ».¹⁵

¹¹ EL KHALIFA Mohamed El Kamel. (1966). « *Guide de transport international de marchandise* », édition DAHLEB, P30.

¹² **Cargaison** : ensemble des marchandises embarquées sur un navire de commerce.

¹³ Ibid. a 4, P14, 15

¹⁴ **Incoterms** : (contraction de l'expression anglaise International commercial terms) sont des termes normalisés qui servent à définir les « droits et devoirs » des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux.

¹⁵ IMAD Eldin Abdul-Hay. (1997). « *Le consignataire du navire dans le transport maritime international : étude comparative avec le droit français* », P56.

1.1.6 La banque :

La domiciliation bancaire est une obligation à toute opération de transaction commerciale, elle est considérée comme une simple formalité administrative qui consiste à identifier par immatriculation une transaction commerciale, pour son suivi physique et financier, au regard des dispositions prévues par la réglementation du commerce extérieur et de change¹⁶.

1.1.7 Le port :

Le port joue des rôles très importants dans la chaîne de transport maritime, il assure l'accostage¹⁷ des navires, chargements, déchargements, entreposages de la marchandise, ainsi c'est le lieu de réception et de livraison.

1.1.8 La douane :

L'administration douanière joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux. Toute opération à l'importation ou à l'exportation passe impérativement par une procédure douanière qui d'après l'article 75 du code de douane stipule que : « toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être, réexportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant indique le régime douanier assigner aux marchandises et communiquer les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins de contrôle douanier ».¹⁸

Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des rôles et des documents utilisés par chaque intervenant dans la chaîne de transport maritime.

¹⁶ GUEMRANE, RAHMANI. (2012). « *Le rôle des entreprises portuaires dans la promotion du commerce extérieur* », mémoire de fin de cycle de l'université de Bejaia, P43.

¹⁷ **Accostage** : Action de s'approcher de quelque chose jusqu'au toucher, en parlant d'un bateau. Dictionnaire économique.

¹⁸ Codes des douanes deuxièmes édition.

Chapitre I: Le transport Maritime

Tableau N° 01 : les rôles et les documents de chaque intervenant dans la chaîne de transport maritime.

Intervenants	RÔLES	DOCUMENT/INDICATIONS
Chargeur	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Préparer la marchandise ❖ Prospector un navire ❖ Acheminer la marchandise au port d'embarquement 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Charte partie ❖ Connaissance¹⁹
Transporteur	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Prendre en charge la marchandise ❖ Assurer le transport maritime 	<p>Peut-être :</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Armateur <li style="text-align: center;">Ou ❖ Affréteur
Consignataire	<ul style="list-style-type: none"> ❖ mandataire de l'armateur ❖ préparer l'escale du navire ❖ introduire le manifeste en douane ❖ aviser les réceptionnaires ❖ encaisser les frais éventuels 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Avis d'arrivée ❖ Bon à délivrer ❖ manifeste²⁰
Transitaire	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Mandataire ou commissionnaire ❖ Conseiller sur l'organisation du transport ❖ Renseigner sur les formalités de douanes ❖ Réceptionner la marchandise 	<p>Formalités douanières :</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Nature de la marchandise <li style="padding-left: 20px;">❖ Valeur <li style="padding-left: 20px;">❖ Position tarifaire ❖ Taxes et taux applicables ❖ Provenance et origine
Assureur	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer la marchandise ❖ Assurer le navire 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Nature de la marchandise ❖ Valeur à assurer ❖ Trajet et durée du transport ❖ Nom du navire et du transporteur <li style="padding-left: 20px;">❖ Nom du réceptionnaire
Banque	<p>Domiciliation bancaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Identifier par immatriculation la transaction 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Indications relatives à la marchandise ❖ Indications relatives aux

¹⁹**Connaissance** : déclaration contenant un état des marchandises chargées sur un bateau

²⁰**Manifeste** : écrit public par lequel un chef d'État, un gouvernement, un parti, etc. rend compte de son mandat ou expose son programme, son point de vue sur un problème politique.

Chapitre I: Le transport Maritime

	<ul style="list-style-type: none">❖ Suivre physiquement et financièrement la transaction	conditions et modalités de paiement <ul style="list-style-type: none">❖ Connaissancement
Port	<ul style="list-style-type: none">❖ Accostage des navires❖ Chargement/déchargement de la marchandise❖ Entreposage des marchandises❖ Réception et livraison des marchandises	<ul style="list-style-type: none">❖ Indications relatives au navire et à la marchandise
Douanes	<ul style="list-style-type: none">❖ Vérifier les marchandises et les documents y afférents❖ Percevoir les droits et taxes❖ Relever et verbaliser les infractions❖ Contrôler l'exécution des engagements et obligations.	<ul style="list-style-type: none">❖ déclaration

Source : LUCETTE Thomas, « les différents intervenants dans la chaîne de transport maritime », p2-3.

1.2 Les conventions de Bruxelles et Hambourg :

Les règles et les lois du transport découlent essentiellement de différentes conventions et protocoles. Nous pouvons en citer :

1.2.1 La convention de Bruxelles :

Appelé aussi « règles de LA HAYE », approuvé et ratifié par l'Algérie par le décret n° 64-71 du 2 mars 1964 p.414 (JORA : 028 du 03-04-1964), l'objectif de son élaboration est l'unification d'un certain nombre de règles en matière de connaissance, nécessaire pour mettre fin aux clauses d'irresponsabilité du transporteur et limiter les conflits des lois, signée le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931. Comporte 10 articles.

C'est un régime normal de contrat de transport international, le domaine d'application de cette convention est limité dans l'intervalle de tout connaissance émis par un État signataire.

1.2.1.1 Conditions d'application :

Les dispositions de la convention s'appliquent aux transports de marchandises pas forcément international et quand :

- Le connaissement est émis dans un État contractant, ou
- le transport a lieu au départ d'un État contractant (protocole de 68), ou
- si le connaissement précise l'application de la convention, avec et sans les protocoles de modification. (protocole de 68)

1.2.1.2 Domaine d'application :

Le transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. Équivaut à une Clause sous palan, implique la prise en charge par le transporteur à partir du moment où la marchandise quitte le quai et jusqu'au moment du toucher du quai de destination. Cela permet de limiter la responsabilité du transporteur au transport maritime effectif. Le transporteur recherche à limiter au maximum le champ de sa responsabilité. Avant et après ce transport maritime effectif, les lois nationales s'appliquent.²¹

1.2.1.3 Le protocole du 23 février 1968 :

Appelées parfois « règle WISLAY », dans laquelle beaucoup de modifications de cette convention ont été faites sur la convention de Bruxelles de 1924 signés par 22 États. Ce protocole modifié quelques articles et ajoute des paragraphes dans les autres articles. Il est entré en vigueur le 23 juin 1977, son domaine d'application est :

- Connaissement émis dans un État signataire.
- Transport à lieu de départ d'un État signataire.
- Le connaissement contient une « clause Paramount » par laquelle des parties contractantes se sont entendue à soumettre à la convention leur contrat qui par ailleurs, ne remplirait pas les conditions requises et ceux, quelque soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toutes autres personnes intéressées²².

Le protocole de Visby de 1979 permet d'intégrer le Droit de Tirage Spécial (DTS) comme unité de mesure des frais et indemnités.

²¹Convention des nations unies sur le transport de marchandise par mer 1978, (règle de HAMBURG). Nations unies, 1994.p 2-3.

²² Marie-Madelaine Damien. (2005). « Dictionnaire du transport et de la logistique », 2^e édition, DUNOD, Paris, page 333.

1.2.2 La convention des États-Unis sur le transport des marchandises par mer du 31 mars 1978 :

Dite aussi « règle de HAMBOURG », et qui a pour objectif de remplacer la convention de Bruxelles. Cette convention a été adoptée à l'initiative des pays du tiers monde. Les États ayant ratifié cette convention sont : Sénégal, Nigeria, Kenya, Autriche Botswana Sierra Leone, Zambie, Tanzanie, Tunisie, Barbade, Liban, Maroc, Ouganda, Burkina Faso, Chili, Malawi, Hongrie, Roumanie.

Ce qui diffère cette convention de celle de Bruxelles est que le transporteur est responsable d'avarie, de dommage ou de perte qui peut toucher la marchandise dans le cas où ce transporteur néglige de prendre les mesures nécessaires pour étudier ce type de conséquences, les règles de Hambourg ont pour objectif d'harmoniser les textes portant sur le transport maritime, ce qui permet d'élargir le domaine d'application de cette convention est :

- Le document de transport est émis dans un État signataire.
- Le port de chargement et de déchargement est dans un État signataire.
- Elle est conventionnellement déclarée applicable.

Concernant l'Algérie, elle a ratifié seulement la convention de 1924, mais elle s'inspire des règles de Visby quant à la responsabilité du transporteur. Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en développement leur tête l'Algérie, laquelle trouvait le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. En cette convention, plus communément appelée règles de Hambourg, est entré en régime juridique du transport maritime de marchandises. L'Algérie n'a pas encore à ce jour ratifié les règles de Hambourg.

1.2.2.1 Conditions d'application :

Entrée en vigueur le 1er novembre 1992. (Pas en France) Article 2 : les dispositions s'appliquent à tous les contrats de transport entre 2 pays différents et quand :

- Le port de chargement ou de déchargement est dans un pays contractant
- Le B/L²³ est émis dans un État contractant
- Le B/L prévoit que la convention s'applique, ou que la législation d'un pays contractant s'applique.

²³ **B/L (Bill of lading)** : c'est le connaissement, Déclaration contenant un état des marchandises chargées sur un bateau.

1.2.2.2 Domaine d'application :

Le champ d'application est très vaste, car le but de cette convention est d'harmoniser les législations sur le transport maritime.

« ... la responsabilité du transporteur (...) couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement. »²⁴

1.2.3 Les documents usuels utilisés en transport maritime :

Extrait des documents utilisés par les agences maritimes dans le cadre des opérations de gestion du transport par mer. Ces trois documents sont les plus importants, car déterminent les mouvements de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné.

1.2.3.1 Le connaissement :

En anglais Bill of lading, c'est un document faisant preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer la marchandise contre remise des documents. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

Le connaissement peut attester soit que la marchandise a été effectivement chargée à bord. Il s'agit alors d'un connaissement « embarqué »²⁵ « à bord » « shipped on board » ; soit qu'elle (marchandise) a été, prise en charge par le transporteur pour être embarquée et il s'agit alors d'un connaissement « reçu pour » « reçu pour être chargé » « received for shipment ». Mais dans les deux cas, le transporteur est le seul responsable de la marchandise puisqu'il a bien pris en charge. Il existe de différents types de connaissements ; ils sont :

- Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise).
- Le connaissement nominatif : l'échange se fait par endossement.
- Le connaissement « reçu pour embarquement ».
- Le connaissement dit « embarqué » (présence effective à bord du navire).²⁶

Le connaissement assure un triple rôle :

²⁴ Convention des nations unies sur le transport de marchandise par mer 1978, (règle de HAMBOURG). Nations unies, 1994.p 4.

²⁵ **Embarquement** : chargement. Action d'embarquer ; embarquer : monter à bord d'un bateau, d'un véhicule, d'un avion : les passagers commencent à embarquer.

²⁶ CAPITAINE SAM SVENSSON. (1989). « *les bateaux* », édition Robert Laffont, p 223.

Chapitre I: Le transport Maritime

➤ Reçu de la marchandise :

Le connaissement est tout d'abord un reçu de la marchandise. Historiquement c'est la première fonction du connaissement puisque ce document vaut présomption, sauf preuve du contraire, de la réception de la marchandise par le transporteur telle qu'elles sont décrites.

➤ Preuve du contrat de transport :

Même si le connaissement ne « fait » pas le contrat de transport, il constitue néanmoins un document qui constate ce contrat de transport et détermine les obligations respectives de chacune des parties. À cet effet, il se présente sous la forme d'un imprimé comportant les inscriptions propres à identifier les parties, la marchandise à transporter, les éléments de voyage à réaliser et le fret à payer. Il contient, en général, au verso du document les conditions de transport imprimé de l'armateur et au recto les conditions particulières relatives à l'expédition concernée.

➤ Titre représentatif de la marchandise :

Enfin, le connaissement représente ou constitue un titre représentatif de la marchandise qui y est mentionné. Cette dernière fonction est plus récente par rapport aux deux premières et survient avec le développement des échanges commerciaux et celui du commerce maritime puisqu'elle offre une souplesse c'est-à-dire même au cours du transport l'acheteur peut s'acquérir la marchandise dès son arrivée au port par simple endossement et delà est né le connaissement négociable qui stipule que les transmissions du document à l'acquéreur entraînent la transmission de tous les droits sur la marchandise.²⁷

1.2.3.2 Le manifeste :

Si le connaissement est un titre de transport spécifique à une certaine marchandise pour un certain destinataire, le manifeste est un document établi par le capitaine ou par le service courtage²⁸ qui regroupe toutes les marchandises qui sont à bord du navire c'est-à-dire tous les connaissements. Il reprend le nom du navire, la nationalité du navire, la provenance, la destination, la jauge brute, la jauge nette, le numéro de voyage, le tonnage de la marchandise, la quantité, le poids, le volume, les numéros des conteneurs, le nom du destinataire ainsi que le montant du fret payé ou à payer pour chaque marchandise (connaissement). L'apport du manifeste est très essentiel puisque non seulement il renseigne sur tout ce qui est à bord du

²⁷ <https://www.awex.be/fr-BE/L'exportpratique/conseil-export/Documents/2011/juin2011%201>.

²⁸ **Courtage** : profession de courtier, exercice de cette profession, courtier : personne qui sert d'intermédiaire dans des opérations commerciales ou autres, qui ne traite pas pour son client mais se contente de le rapprocher de son contractant.

Chapitre I: Le transport Maritime

navire mais aussi d'autres informations qui permettent d'identifier, de contrôler, de rectifier et d'encaisser le fret s'il est à destination.²⁹ Il existe différents types de manifestes :

- **Le manifeste comptable (manifeste fret) :**

En anglais freight manifest, c'est un document confidentiel établi par l'armateur ou son agent, il indique le fret maritime auquel sont ajoutées les différentes taxes liées à la marchandise.

- **Le manifeste douanier algérien :**

Une fois que la marchandise est franchie le territoire national elle devient Algérienne. Ce qui fait l'obligation de la déclarer juste à la réception des connaissements (copie originale).

- **Le manifeste de sortie (d/l) :**

Comprend la description des marchandises à l'export, nom du destinataire, N° de B/L et la description de la marchandise. En cas de sortie du navire sans avoir chargé de la marchandise à l'export, ce cas doit être porté sur le manifeste.

1.2.3.3 Le pli cartable :

Est généralement une enveloppe contenant les documents qu'envoie l'exportateur au destinataire. De manière inévitable un B/L origine ainsi que le besoin de documents où y retrouve par exemple : la facture originale, et différents certificats (sanitaire...).³⁰

1.3 Effets et implication de la conteneurisation sur les ports et les transports maritimes :

La manutention des conteneurs, et l'utilisation des navires de plus en plus large et la circulation des millions des conteneurs ont eu de profonds effets sur les industries de transport maritime et portuaire.

Les avantages introduits par les conteneurs sont nombreux parmi lesquels notamment une amélioration de l'utilisation du volume d'une boîte de même dimension. Une variété des formes de marchandises générales peut en outre être transportée par un même navire sans problème du gerbage. Le processus de rationalisation est également admis au niveau de cette industrie. Au niveau des temps d'escales, les navires conventionnels de ligne passent environ 60 % de leur temps d'escales, les navires-porte-conteneurs ne restent dans les ports que 20 %

²⁹ [Http://www.ogefrem.cd/fr/documents-de-couverture-du-fret](http://www.ogefrem.cd/fr/documents-de-couverture-du-fret).

³⁰ <https://www.cmacgm.fr/static/eCommerce/Attachments/CMA%20CGM%20NAF%20RORO%20Termes%20et%20Conditions%202014>.

Chapitre I: Le transport Maritime

à 30 % de leur temps. Dans le domaine de la productivité portuaire, il est estimé que le débit d'un poste à conteneurs est de 07 à 08 fois celui d'un poste conventionnel.

Le ratio de production par homme au niveau d'un système portuaire conteneurisé est de 24 fois supérieur à celui d'un système conventionnel. Sur les coûts, la conteneurisation a permis une réduction importante. Au niveau des pays en développement, le premier impératif réside dans la mobilisation de fonds importants à investir dans les terminaux appropriés dans les équipements dans les postes à quai et dans le savoir-faire.

La conteneurisation nécessite aussi une promotion en vue de faire connaître l'ensemble de ces objectifs, ses composantes et ses implications sur la chaîne et sur l'économie des pays en général.

Par ailleurs, l'utilisation de ce nouveau mode de conditionnement ne doit pas être exclusivement réservée aux échanges extérieurs d'un pays, son introduction aux flux intérieurs peut être un moyen de rentabilisation des capacités installées, mais aussi un moyen de promotion des exportations.³¹

Conclusion :

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international, pour assurer l'arrivée de la marchandise en bon état, le rôle des intervenants dans la chaîne de transport maritime est indispensable dans le but d'éviter les pertes de temps et échapper aux frais supplémentaires. Cet acheminement implique des coûts et des tarifs qui varient selon la nature de la marchandise importer.

Section 02 : Le navire

Dans cette section nous illustrons les différents modes d'exploitation commerciale des navires ainsi les différentes opérations de consignation du navire, la tarification et enfin l'assurance dans le transport maritime.

2.1 L'exploitation commerciale des navires :

2.1.1 Les lignes d'activités des navires : on distingue deux types de ligne d'activités qui sont la ligne régulière et le tramping³² :

En général, les armateurs sont spécialisés dans certains trafics nés des besoins permanents d'échange entre les pays desservis, ils affectent donc leurs navires à une ligne

³¹FREMONT Antoine. (2005). « *la Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières* », mémoire de master 2 de l'université Panthéon-Sorbonne-Paris I, P69.

³² **Tramping** : Navigation à la demande, sans itinéraire fixe. Dictionnaire économique

déjà régulièrement assurée, pour satisfaire leurs clientèles, une certaine périodicité des départs est nécessaire, mais il arrive aussi qu'ils cherchent à utiliser leurs unités (navires) en fonction des besoins qui peuvent naître accidentellement en tel ou tel point du globe, les navires se portent là où leurs propriétaires espèrent trouver un fret rémunérateur, on donne aux navires ainsi exploités le nom de « tramp » du mot anglais signifie (chemineaux) en d'autres termes « vagabond » dans cette navigation au tramping, il s'agit en général de transporter en vrac des cargaisons homogènes (blé, charbon.. etc.)³³

2.1.2 L'affrètement du navire :

Nous sommes placés, jusqu'à présent, dans le cas le plus général, celui d'un armateur exploitant lui-même son navire, et transportant les marchandises que lui confient divers chargeurs, mais l'importance d'un chargement est telle qu'il puisse à entièrement un navire, il espérera réaliser ainsi le transport, pour son compte, dans des conditions moins onéreuses et fixera lui la date ainsi que l'itinéraire qui lui seront les plus profitables, c'est la forme usuelle de la navigation au tramping.

D'autres circonstances peuvent encore déterminer une location de navires : si, par exemple une compagnie de navigation manque de tonnage sur une ligne où elle prévoit un afflux de fret, elle les trouve en louant un ou plusieurs navires. Bien entendu, ces locations peuvent aussi bien intervenir pour des **paquebots**³⁴, qu'il s'agisse de réaliser un transport massif et exceptionnel de passagers (pèlerinage... etc.) ou de combler un vide sur une ligne régulière. La location de navires qui intervient ainsi s'appelle « l'affrètement ».

2.1.2.1 le contrat d'affrètement :

Par lequel les contractants conviennent de la location d'un navire pour une période de temps déterminé. Le document qui matérialise le contrat d'affrètement est la charte-partie en anglais charter party. **La Charte-partie** est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteur) en vue du transport d'une cargaison.

La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi. Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre les noms des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire. Dans la charte-partie, le propriétaire garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire, mais l'affréteur est responsable de la cargaison.

³³ HENRI CLOAREC. (1961). « *la marine marchande* », presse universitaire de France, p 33.

³⁴**Paquebots** : grand navire à propulsion mécanique aménagé pour le transport des passagers. Dictionnaire économique.

Chapitre I: Le transport Maritime

Les navires qui ne sont pas affectés à des lignes régulières peuvent être affrétés sous diverses formes (au voyage, à temps, « à coque nue », lorsqu'il s'agit du navire seul, ou à forfait). Toujours dans le jargon maritime, le mot « nolis » ou encore « nolisement » sont des synonymes du mot « affrètement » et sont plutôt utilisés en droit maritime.³⁵

Selon l'article 640 du Code maritime algérien : « Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affréteur d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue. »³⁶

➤ **L'affrètement à coque nue :**

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

➤ **L'affrètement au voyage :**

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

➤ **L'affrètement à temps :**

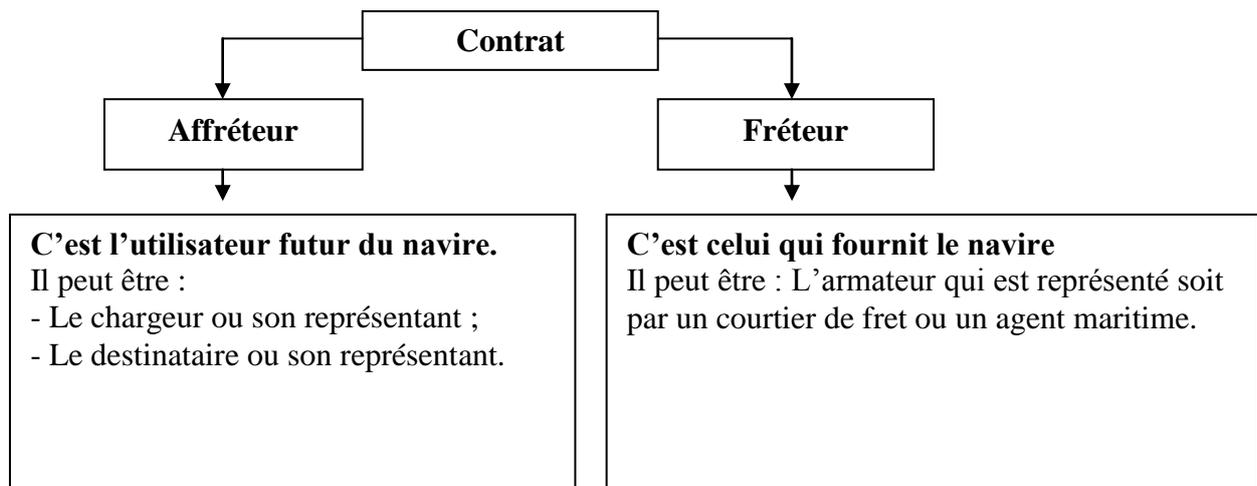
Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.³⁷

³⁵ [Http://concoursofficierdeport.e-monsite.com/medias/files/les-contrats-d-affretements](http://concoursofficierdeport.e-monsite.com/medias/files/les-contrats-d-affretements).

³⁶ Article 640 du Code maritime algérien, p173.

³⁷ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm>

Figure N° 01 : les parties du contrat d'affrètement.



Source : établi par nos propres soins à partir des documents de contrat d'affrètement.

2.1.3 Le fret et le taux de fret :

En réfère le fret à une somme convenue par le prix de transport par bateau contre une cargaison d'un point à un autre.³⁸

2.1.3.1 Le taux de fret :

Que le navire soit affecté à une ligne régulière ou qu'il fasse du tramping, le prix que l'armateur peut espérer obtenir en rémunération du transport qu'il assure, varient suivent la loi de l'offre et de la demande. Si les marchandises à transporter sont surabondantes par rapport au tonnage disponible, le prix de fret monte et baisse dans le cas contraire.

Les tarifs appliqués aux marchandises varient suivent la nature de celle-ci, par exemple, une marchandise pondéreuse, chargée en vrac, sera taxée moins fortement que des colis divers, parfois fragiles, dont l'arrimage et la manutention seront plus délicats et qui contiennent des articles de valeurs prouvent facilement supporter un prix de fret élevé.

L'armateur cherche naturellement à utiliser au mieux l'espace disponible de ces cales, ce résultat ne serait pas obtenu s'il taxait au poids le transport d'une marchandise légère et encombrante qui n'utiliserait pas tout le porté en lourd offerte par son navire. Le fret peut être payable au départ, cas le plus général, ou à destination, dans tous les cas, il est important de bien préciser quelles opérations sont exactement couvertes par le prix payé, en principe celui-

³⁸ Dictionnaire économique, LAROUSSE, P74.

Chapitre I: Le transport Maritime

ci ne devrait couvrir que le transport maritime proprement dit, à exclusion des dépenses accessoires de manutention à l'embarquement ou au débarquement³⁹.

En fait, les nécessités commerciales conduisent à l'adoption de divers modes de taxation :

➤ **De quai à quai :**

Le prix payé comprend les opérations de chargement depuis le quai au départ, la mise en cale et au déchargement, les opérations inversent jusqu'au quai du port de destination.

➤ **De sous-palan à sous-palan :**

L'armateur prend la marchandise sous palans, l'accrochage de la palanquée sur le quai n'est donc pas compris dans le taux de fret, à destination, les opérations postérieures au décrochage ne sont pas couvertes par le prix du transport.

➤ **De bord à bord :**

Le fret payé ne couvre que le transport maritime de la marchandise rendue en cale départ et reprise en cale à l'arrivée, toutes les opérations de manutention sont donc taxées en sus.

2.1.4 Les passagers :

Le développement des échanges entre nations a entraîné surtout dans le milieu du dix-neuvième siècle, un accroissement du nombre de voyageurs appelés à franchir les mers, en même temps l'attrance exercée par les nombreux territoires à coloniser suscité de fort mouvement d'immigration, enfin les progrès techniques ayant permis d'effectuer, celle-ci ont cessé d'être une aventure et ont attiré de nouvelles catégories de passagers (touristes, artiste étudiants... etc.). Dans le cas du transport de passagers, si l'armateur veut s'attacher à une clientèle, il faut qu'à une date régulière et assez rapprochées il lui offre des possibilités d'escale vers des destinations fréquentées et précises, mais durant les périodes de « saisons mortes » ou de moindres activités l'armateur engage sa flotte à effectuer des croisières, dans ce cas ne sera pas certes un service de ligne régulière, mais tout simplement du « tramping ».

2.2 Les opérations de consignation du navire :

Consigner un navire, veut dire le mettre en pouvoir d'un consignataire, et ceci sous ordre de son armateur, ainsi, il convient de dire que ces opérations sont d'une importance particulière pour le transporteur, qui souhaite voir ses navires débarrasser dans le commerce

³⁹ **Débarquement :** Action de débarquer quelqu'un ; débarquer signifie retirer des marchandises ou faire descendre des passagers d'un moyen de transport ; les déposer à terre.

Chapitre I: Le transport Maritime

maritime, comme dans tout type de commerce « le temps c'est de l'argent » alors perdre du temps serait logiquement perdre de l'argent.

2.2.1 La consignation des navires de ligne régulière :

Il s'agit là, des opérations nécessaires lors de l'escale d'un navire de ligne régulière, c'est-à-dire, ceux effectuant une navigation sur une ligne précise, à des moments précis.

2.2.1.1 Les opérations relatives à l'escale du navire à l'importation :

À l'importation, l'agent consignataire peut intervenir en deux temps, c'est-à-dire avant et pendant l'escale du navire.

➤ Avant l'arrivée du navire :

Avant l'arrivée du navire, l'agent consignataire prépare son escale, il s'agit d'informer l'ensemble des opérateurs portuaire de la date de son arrivée, afin d'établir les opérations liées à son accostage et à la marchandise qu'il transporte, il informe ainsi le courtier, le manutentionnaire, la station de pilotage⁴⁰ et de remorquage⁴¹ et réserve la place à quai, il informe aussi le propriétaire de la marchandise ou son représentant.

➤ À l'accostage :

Dès l'accostage du navire, l'agent consignataire, accorde une assistance totale au capitaine et à l'ensemble de l'équipage du navire consigné, il s'agit là, d'une assistance dans les opérations commerciales, technique et administrative, pour cela il doit :

- Introduire le navire en douane ;
- Prendre en charge les documents relatifs à la marchandise transportée ;
- Veiller à ce que toute demande d'avitaillement en produit de bouche, pont et machine soient satisfaits ;
- Prendre en charge l'équipage (médicament, médecin... etc.) et de son mouvement (transport, hébergement... etc.).

2.2.1.2 Les opérations liées à l'escale du navire à l'exportation :

À l'exportation, les tâches de l'agent consignataire se limitent à :

- Préparer le départ du navire en lançant des commandes au pilote et aux remorqueurs ;

⁴⁰ **Pilotage** : Action, art de guider un bateau dans un port, un canal, près des côtes. (Le pilotage est effectué par un personnel commissionné par l'État.)

⁴¹ **Remorquage** : Action de remorquer ; remorquer signifie tirer un véhicule, un bateau derrière soi : Remorquer une caravane.

- Communication de toutes les informations relatives au départ du navire à l'armateur et au port de destination ;
- Informer le chargeur ou leurs représentants pour qu'ils viennent retirer leurs connaissements originaux et payer le fret s'il est payable à l'avance.

2.2.2 La consignation des navires de « tramping » :

Ce type de consignation demande une organisation particulière, de la part de l'agent consignataire, aussi flexible que possible, sachant que le même transporteur pourra changer aisément d'agent à l'occasion du prochain voyage qu'effectuera l'un de ces navires.

La consignation des navires de ce type ; répond à des exigences différentes de celles des navires de ligne régulière, dans ce type de consignation l'agent consignataire du navire est moins dépendant de son armateur ou du transporteur, il établit, dans ce cas de figure, un contrat de très courte durée qui débute dès l'annonce de l'arrivée du navire à consigner et s'achève dès la fin des opérations liées à l'escale de ce même navire.⁴²

Les navires effectuant une navigation de tramping se rapportent aux clauses du contrat de transport maritime et concernent principalement, les cargaisons de masse appelées « cargaisons homogènes » destinées en général à un nombre limité de réceptionnaires. La mission de l'agent pour ce type de navire est assez restreinte, de même que sa commission qui est généralement estimée de manière forfaitaire en fonction du volume et de la nature de la marchandise.

2.3 Le contrat de transport maritime :

Le transport par mer a une place de choix dans le commerce international. C'est un moyen peu onéreux, mais les délais sont plus longs. Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur.

2.3.1 Les parties du contrat de transport:

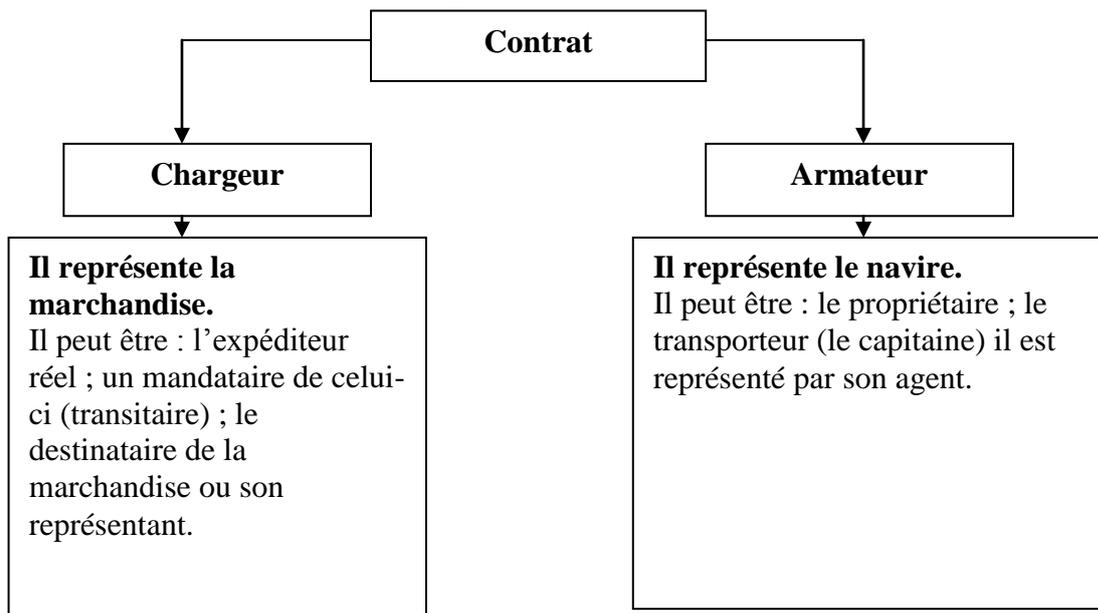
- **Le chargeur** : représente la marchandise. Ce peut être l'expéditeur réel, un mandataire (transitaire) ou le destinataire de la marchandise.
- **L'armateur** : (compagnie maritime) représenté en général par un agent.

Le contrat de transport maritime désigne aussi l'accord par lequel le transporteur ou l'armateur s'engage contre paiement du fret par le chargeur ou le réceptionnaire, à transporter d'un port à un autre des marchandises à bord d'un navire et sous sa responsabilité selon les conditions. Donc il est régi par un document ou » il n'est autre que le connaissement ou tout

⁴² Séminaire sur : « le transport maritime de marchandises », Hôtel Mercure Alger, 2001.

autre document similaire, remis par le chargeur après avoir inscrit tous les renseignements permettant au transporteur de prendre en charge la marchandise et en retour le transporteur appose au chargeur la mention «reçue ou embarquée». Delà le transporteur est le seul responsable des marchandises. Concernant le paiement du fret le transporteur le perçoit soit avant lorsque le fret est à la charge du chargeur c'est-à-dire «payé», soit après dans le cas où le connaissement porte la mention «à destination» ou «collect», le transporteur est appelé à collecter le fret du destinataire au port de débarquement.

Figure N° 02 : les parties du contrat de transport maritime.



Source : établi par nos propres soins à partir des documents de contrat d'affrètement.

2.3.2 Les types des navires : le chargement de la marchandise peut s'effectuer par deux types de navires qui sont :

- **Les navires spécialisés :** selon les types des marchandises comme : les vraquiers, les pétroliers ou les céréaliers.
- **Les navires non spécialisés :** tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention. Le porte-conteneurs adapté au volume des conteneurs.

La conteneurisation quant à elle, est considérée comme un cas particulier. Le conteneur est la solution technique la plus appropriée, car elle permet les coûts les plus bas, malgré quoique quelques contraintes.⁴³

⁴³ AGHELOUM, BELLOUL. (2010). « *la consignation du navire et de la marchandise* », mémoire de licence de l'université de Bejaia, p3-4.

- **Les navires rouliers** : c'est des navires équipés d'une rampe arrière permettant la manutention de tous les types de marchandises. Cette technique de roulage est aussi appelée la technique RORO.⁴⁴

2.3.3 Types d'expéditions par conteneurs : il existe quatre types d'expéditions par conteneurs qui sont les suivants :

- **FCL/FCL** :

Un seul vendeur au départ pour un seul acheteur à l'arrivée. La marchandise du vendeur est donc la seule à occuper le conteneur qui est livré directement à son destinataire final.

L'entreprise met elle-même sa marchandise dans le conteneur, il est livré directement chez le client sans être ouvert (sauf contrôle douanier).

- **LCL/LCL** :

Plusieurs vendeurs au départ pour plusieurs acheteurs à l'arrivée. De nombreux vendeurs doivent expédier des marchandises pour la même destination. Elles sont groupées, puis à destination dégroupées et acheminées jusqu'à leurs destinataires respectifs.

Si les envois sont insuffisants pour remplir un conteneur, l'entreprise livre ses marchandises d'un même port où elles sont dégroupées et remises du client.

- **FCL/LCL** :

À l'import, l'entreprise a des livraisons d'origines diverses. Les fournisseurs livrent au même centre de groupage puis ensemble au domicile du client.

Un seul vendeur qui doit expédier de la marchandise à plusieurs clients. La marchandise est mise dans un conteneur, qui à l'arrivée est dégroupé et les différentes marchandises sont acheminées vers les différents destinataires.

- **LCL/FCL** :

Un client a acheté des marchandises à plusieurs fournisseurs, qui ont groupé leurs produits dans un seul conteneur, expédié directement au client. Dans le secteur des transports maritimes, on distingue deux types de contrats : le contrat de transport et le contrat d'affrètement.⁴⁵

⁴⁴ **La technique RORO** veut dire : roll on-roll off « roule dedans, roule dehors », un **roulier** est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules.

⁴⁵ <http://www.learnlogistics.net/index.php/documentations/2014-08-30-12-52-47/2014-08-30-13-20-57>

Tableau N° 02 : les différents empotages et dépotages.

Empotage	Dépotage	Responsabilité
LCL	LCL	Transporteurs puis consignataire
LCL	FCL	Transporteurs puis consignataire
FCL	LCL	Chargeur puis transporteur
FCL	FCL	Chargeur puis réceptionnaire

Source : droit des transports maritime Algérien. p6

2.4 l'escale du navire :

La réalisation d'escale de navire commence dès l'accostage du navire et le début des opérations commerciales jusqu'à la fin ces opérations ainsi que la préparation du départ du navire, donc l'agent consignataire est appelé à satisfaire tous les besoins du navire, de son équipage et de sa cargaison durant son séjour ainsi que son assistance et surveillance pour toutes les prestations fournies durant cette période.

Le compte d'escale : « un document comptable établi par un consignataire de navire pour le compte d'un armateur/transporteur, sur lequel figure l'ensemble des recettes encaissées et les dépenses engagées l'occasion de l'escale d'un navire dans un port de commerce ». ⁴⁶

Compte courant d'escale : « un document comptable sur lequel figure un ensemble de comptes d'escales des navires ayant accosté, dans un ou plusieurs ports et appartenant un même armateur/transporteur de ligne régulière ;

Compte d'escale complémentaire : un compte d'escale ouvert auprès du consignataire, l'effet d'inscrire les opérations qui n'ont pas été reprises sur le compte d'escale initiale ». ⁴⁷Cette procédure donne trois phases principales :

2.4.1 Le courtage du navire :

l'accostage du navire même avant parfois, il faudrait effectuer la conduite du navire en douane afin de permettre à celui-ci son enregistrement qui donne lieu à un numéro de gros pour le navire et des numéros d'articles pour les marchandises à bord du navire afin que les clients puissent enlever leurs marchandises (dédouanement).

⁴⁶ Journal officiel de la république ALGÉRIENNE N 74,3 Rabie El Aouel 1436 25 décembre 2014, p 04.

⁴⁷ Ibid à 49.

2.4.2 La gestion commerciale du navire :

La gestion commerciale consiste en la recherche de clients étant prêts à transporter de la marchandise ou des passagers sur le navire. L'entreprise ou la personne chargée de la gestion commerciale assure la recherche de contrat de transport, prend en charge les coûts nécessaires à l'exploitation commerciale du navire c'est-à-dire son équipement adéquat en moyen de propulsion, moyens de sécurité, de communication, équipage, assurance... etc.

2.4.3 La gestion nautique du navire :

Cette gestion est relative à tous les besoins du navire et de son équipage c'est-à-dire tout ce qui est vivres, frais de routes, hébergement... concernant l'équipage, et les soutes, eau douce, moyens de manutentions... pour le navire. De plus, l'agent est appelé à effectuer toutes les réparations nécessaires aux navires afin que ce dernier puisse repartir dans les meilleures conditions.⁴⁸

2.5 La tarification dans contrat du transport maritime :

Le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié il est :

- À titre onéreux (il ya un prix à payer).
- Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur).
- Synallagmatique (obligation de part et d'autre).

Contractuelle couverte par les règles de transport. L'armateur prend en charge la marchandise pour la transporter. L'armateur est presque toujours représenté par son agent. Le transporteur délivre le document de transport maritime : connaissement maritime (Bill of Lading).

Le connaissement maritime est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. C'est une pièce de justification, il représente la marchandise. Dans le cadre d'un crédit documentaire, le nom de l'expéditeur réel doit figurer clairement et la date d'émission peut être essentielle. La mention « on bord » est obligatoire pour prouver le chargement. Le connaissement doit être signé par le transporteur. La mention « clean » est appréciée, celle-ci certifie la prise en charge des marchandises nettes de réserves. Alors l'élément qui matérialise le contrat de transport est le **connaissement** ou **B/L**.⁴⁹

⁴⁸ B.J THOMAS, « *Monographie de la CNUCED sur la gestion portuaire* ». (1985).série N° 4 établie par la CNUCED en collaboration avec l'association internationale des ports (AIP) et all, Nations Unies.

⁴⁹ [Http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Contrat-maritime.htm). Le 10/03/2016.

Chapitre I: Le transport Maritime

2.5.1 La tarification : Les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritimes) fixent les règles de tarification on adoptant différents frets de base qui sont :

2.5.1.1 Fret de base pour les marchandises conventionnelles : en trouvent trois types :

➤ **Tarification en lourd ou en léger :**

Le fret de base est établi à l'unité payante (UP). L'unité payante est la tonne ou le m³ « à l'avantage du navire », sur la base d'une équivalence 1m³= 1tonne, on mesure alors le volume et le poids de la marchandise, le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes sont les plus élevées des deux.

On parle, donc de tarification « **en lourd** » quand le tonnage est supérieur au cubage et de tarification « **en léger** » quand le cubage est supérieur au tonnage.

➤ **Tarification à la tonne ou au mètre cube exclusivement :**

Cette tarification concerne quelques marchandises spécifiques :

- La tonne pour des marchandises pondéreuses, telles que les métaux lourds.
- Le mètre cube pour des marchandises volumiques telles les voitures de tourisme ou les autocars.

➤ **Tarification forfaitaire :**

Certaines marchandises sont tarifées au forfait (voiliers, matériel agricole...).

2.5.1.2 Fret de base pour les conteneurs :

On trouve deux types de tarifications : une reprenant les principes de la tarification conventionnelle et une autre au conteneur dite « à la boîte ».

➤ **Tarification en lourd ou en léger**

Cette tarification s'applique dans le cas de conteneurs complets (FCL) comme dans le cas de groupage (LCL). Le fret est le plus élevé des deux nombres :

- Le résultat du produit d'un prix par unités payantes (fonction de la classe de la marchandise) par le nombre d'unités payantes (le nombre de m³ ou le nombre de tonnes à l'avantage du navire) ;
- Un minimum par boîte (FCL) ou par envois (LCL).

➤ **Tarification à la boîte :**

Cette tarification s'applique dans le cas de conteneurs complets (FCL). Un prix est fixé à la boîte. Il ne tient compte que de la liaison sans considération de masse. Il peut tenir compte ou non de la classe des marchandises.⁵⁰

2.5.1.3 Fret de base pour le trafic roulier

Le fret de base des véhicules routiers (tracteurs, remorques, porteurs et ensembles) est établi en fonction d'un prix au mètre linéaire avec un minimum taxable (en général de sept mètres), les véhicules de plus de 3,5 tonnes accompagnées de leurs chauffeurs peuvent bénéficier d'une minoration et d'un plafond de tarification (en général à partir de 15,50 m).

Des surtaxes peuvent être prévues, par exemple, surtaxe transport frigorifique ou surtaxe matières dangereuses.⁵¹

2.6 L'assurance maritime :

L'assurance maritime est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir en portant atteinte aux marchandises transportées : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation... etc.

2.6.1 Les types d'assurance maritime⁵² : Il existe plusieurs types d'assurance qui sont :

2.6.1.1 L'assurance sur le corps

Elle est à la charge de l'armateur ou suivant le contrat de l'affrètement.

a. La chose assurée

L'assurance corps porte sur le navire au sens large du terme, il peut s'agir de tous engins utilisés à titre commercial ou privé sur les eaux maritimes ou fluviales qu'il soit en navigation ou en construction. En plus du navire, on peut assurer également les frais d'armement, les approvisionnements, les salaires et les charges sociales de l'équipage, le fret, le bénéfice, l'assurance elle-même.

⁵⁰ DÉSIRE LOTH. (2009). « *l'essentiel des techniques du commerce international* », édition PUBLIBOOK AMAZON France. Colloques et revues-cours-recherche, p 41-42.

⁵¹ KERKOUR Nacerdine, IDIRE Yacine. (2015). « *le rôle de la consignation dans la dynamique du transport maritime de marchandises* », mémoire de master 2 de l'université de Bejaia, P16-17.

⁵² Jean-Patrick Marc. (2003). « *Risques et assurances transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux* », édition l'Argus de l'assurance, p 257.

b. Les risques couverts

L'assurance corps présente la particularité d'être à la fois une assurance de chose qui couvre la perte ou l'avarie du navire et une assurance de responsabilité qui couvre certains dommages causés aux tiers appelés « recours de tiers ».

Les risques couverts sont :

- La perte totale du navire où les dommages subissent quand ils sont causés par tempête, naufrage, échouement, incendie, explosion ou toute « fortune de mer » (événements aléatoires qui peuvent survenir à l'occasion de la navigation maritime) ;
- Les gros incidents mécaniques.

Les recours de tiers :

- La contribution aux avaries communes (dépenses faites pour éviter un dommage).
- Les dommages occasionnés à l'occasion d'abordage avec un autre navire.
- Enfin, il est possible de garantir les risques de guerre et risque assimilés (grèves, émeutes, mouvements populaires, lock-out et autres faits analogues).

c. Les risques légalement exclus

Certains risques sont légalement exclus : la faute intentionnelle du capitaine, le vice propre, la vétusté, les frais d'hivernage, de quarantaine ou de planche, les recours pour tous accidents et dommages corporels, la saisie et la vente du navire.

2.6.1.2 L'assurance responsabilité civile des intervenants

Elle couvre les responsabilités civiles professionnelles et contractuelles vis-à-vis des marchandises ou des biens confiés.

2.6.2 Les types des polices : on distingue plusieurs types de polices :

- a. Police au voyage :** couvre une expédition, pour une valeur et une relation déterminées ;
- b. Police à alimenter :** couvre une série d'expéditions échelonnées sur une durée indéterminée, de marchandises de même nature ;
- c. Police d'abonnement (police flottante) :** couvrent tous les envois d'un exportateur, quels que soient les marchandises, les destinations et les modes de transport ;

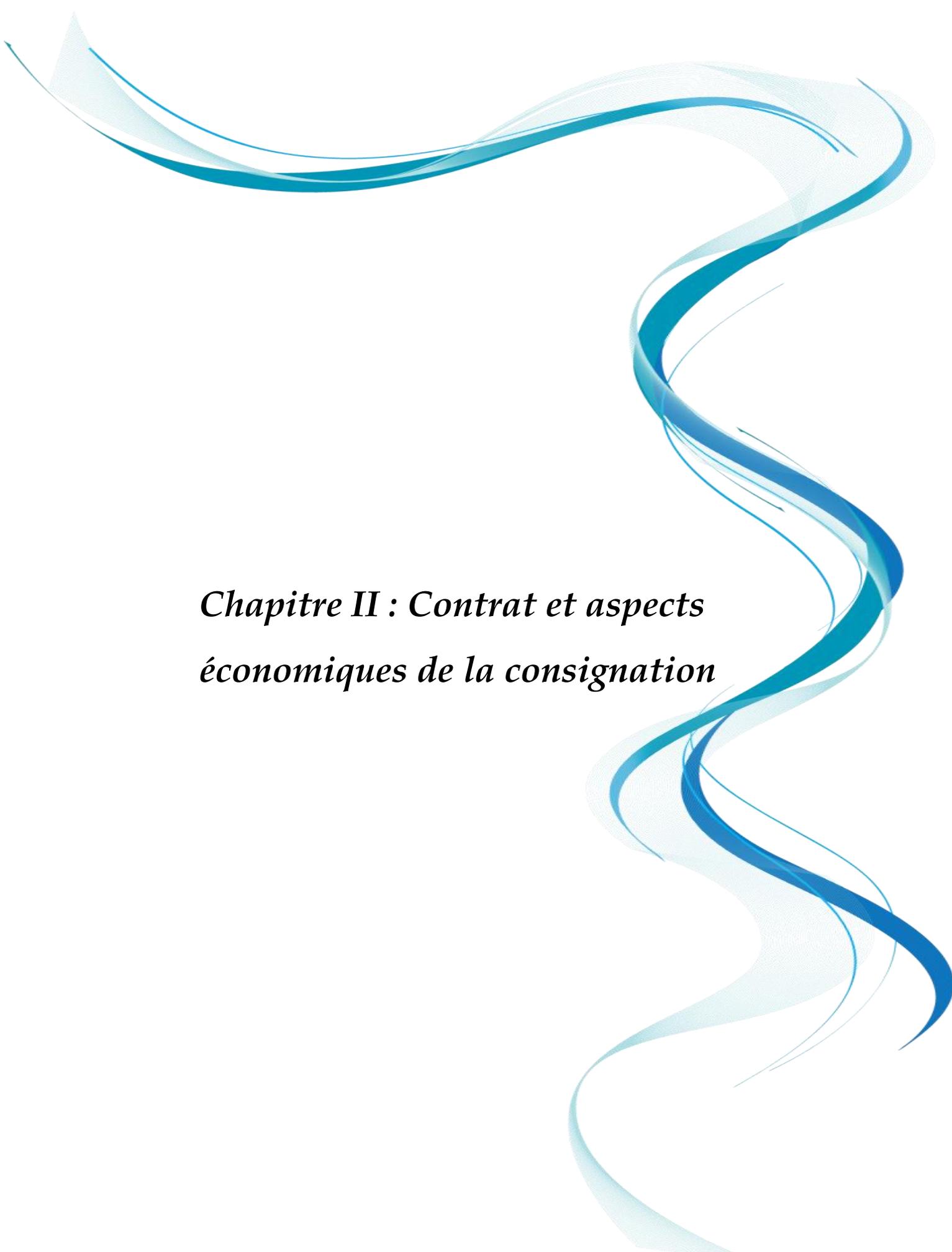
d. Police tiers-chargeur : utilisation, par un chargeur, de la police flottante de son transitaire qui le décharge ainsi des problèmes d'assurance transport.⁵³

Conclusion :

Le transport maritime est l'acheminement des marchandises d'un port à un autre. Il implique de par sa nature et sa complexité la participation de nombreux intervenants, parmi lesquels le consignataire qui organise l'escale d'un navire de transport. Aussi incombe-t-il à ce dernier bon nombre de rôles et de responsabilités.

Parmi tous les auxiliaires, l'agent consignataire de navire joue un rôle très important non seulement par ce qu'il représente le transporteur, mais aussi par ce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret. En effet, l'activité de l'agent consignataire renforce la confiance des parties contractantes.

⁵³ CORINE PASCO. (2006). « *Commerce international* », 6^e édition DUNOD, P 80-81.

A decorative graphic consisting of a thick, wavy blue ribbon that flows from the top left towards the bottom right, curving and looping. The ribbon has a slight gradient and a soft shadow effect, giving it a three-dimensional appearance.

*Chapitre II : Contrat et aspects
économiques de la consignation*

Chapitre II : contrat et aspects économiques de la consignation.

Introduction

L'agent consignataire de navire est souvent décrit comme un représentant chargé de délivrer la marchandise et de percevoir le fret après le départ du capitaine. Il peut soit, sur la demande de l'armateur, soit, sur celle du capitaine, passer les contrats en vue du ravitaillement du navire en combustibles, en eau, en vivres... etc. il reçoit la marchandise pour embarquement, prépare les connaissements, manifestes et autres pièces. Il traite avec les acconiers, les courtiers conducteurs. À l'arrivée du navire, il surveille le déchargement, assure la garde de la marchandise et poursuit la perception du fret. En un mot, il agit comme le ferait l'agent ou le commis succursaliste de la compagnie de navigation. C'est pourquoi ces consignataires prennent souvent la dénomination d'agents maritimes.

Les activités du consignataire sont nombreuses, il les exerce en fonction des obligations contractées avec de tierces parties, armateurs, transporteurs... etc.

À travers ce chapitre, nous illustrons sur la consignation et l'agent consignataire dans la première section, à la deuxième section, nous exposerons sur le contrat et les procédures suivies par les consignataires.

Section 01 : La consignation et l'agent consignataire

Comme toutes autres activités annexes au transport maritime, le consignataire est indispensable pour le bon fonctionnement de la chaîne de transport. Cette section sera consacrée à montrer l'origine du consignataire des navires, ainsi que de démontrer les types, et forme de consignation et des agents consignataires.

1.1 la consignation :

Elle désigne la mission d'agent maritime qui est confiée à une société par un armateur ou un transporteur maritime ; c'est-à-dire la compagnie maritime ne pouvant pas être présente dans tous les ports quelle desserte, se fait représenter auprès des autorités administratives du pays du port d'escale par une société qui a un agrément de consignataire. Cette société appelée communément agence de consignation ou consignataire est liée à l'armateur par un contrat dont elle est le représentant dans un port.¹¹⁰

¹¹⁰ Marie-Madeleine Damien. (2001-2005). « *L'usine nouvelle* », Dictionnaire du transport et de la logistique, Paris, France, Dunod, p138.

1.1.1 origine du consignataire des navires :

L'agent consignataire est une expression composée de deux mots : Agent, consignataire. Le mot **Agent** d'origine italienne « agente », dérivé du mot latin « agere », qui signifie prendre soin de quelque chose, s'occuper des affaires d'autres personnes.

Le mot **Consignataire** d'origine latin « consignare », qui signifie cacheter. La consignation consiste en un dépôt d'espèces, de valeurs ou d'objets entre les mains d'une tierce personne, à charge pour elle de les remettre à qui de droit.¹¹¹ Le verbe consigner vient du latin « consignataire ». Du mot consigne qui contient les deux sens suivants :

1^{er} sens : consigne, ordre strict donné à quelqu'un en vue de son exécution, application ou observation.

2^e sens : consigne, objet remis entre les mains d'une personne, ou une somme correspondant au montant de l'objet consigné (remis).

L'agent consignataire représente l'armateur de navires au port. Il assure la préparation de l'escale, la réservation d'une place à quai et le bon déroulement des opérations à l'arrivée, à l'escale et au départ du navire. Il prend donc complètement en charge le navire : de la transmission du courrier à l'approvisionnement, en passant par les contacts avec les chantiers en cas de réparation, et à l'hospitalisation éventuelle d'un marin malade.¹¹²

Tout bâtiment naviguant en mer peut avoir recours à un consignataire. Les activités du consignataire peuvent donc être étendues aux bâtiments affectés aux travaux, opérations et recherches scientifiques et qui n'effectuent aucun transport maritime proprement dit. Cette opinion peut être confortée par le fait que les activités du consignataire n'ont cessé de se développer depuis son apparition sur la scène maritime.

1.2 Les types de consignataires : on distingue deux types de consignataires :

1.2.1 L'agent consignataire de navire :

Mandataire salarié de l'armateur dans un port où cet armateur n'a ni représentant ni succursale, il doit être distingué du consignataire de la cargaison. Selon le code maritime algérien (CMA), dans son art 609 : « est considérée comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et

¹¹¹ KPATENON Etienne Gildas. (2010). « rôle et statut du consignataire dans l'industrie des transports maritimes », mémoire de master 2 de l'université clé de réussite, p5.

¹¹² M. PAPA DIABEL DIOUF. (2006-2007). « amélioration des conditions de consignations maritimes au port autonome de DAKAR », Thèse de doctorat de l'université de DAKAR, p16.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

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. »¹¹³

« Consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports où les navires font escale. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime ». ¹¹⁴ La principale fonction du consignataire du navire dans la chaîne du transport consiste à écourter l'escale du navire. Le capitaine lui remet les cargaisons du déchargement. Le consignataire les conserve dans les entrepôts, pour les livrer au destinataire et perçoit le fret. Il possède le statut de mandataire salarié de l'exploitant du navire.

1.2.2 L'agent consignataire de la cargaison ou de marchandise :

Est le mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Selon le code maritime (CMA), dans son art 621 : « est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires. »¹¹⁵

Le consignataire prend proprement livraison de la cargaison des mains soit du capitaine soit de l'agent consignataire de navire. L'intervention d'un consignataire de cargaison est très importante, car il libère le transporteur de sa responsabilité au moment où il lui livre la marchandise. Dans le cas où l'état de la marchandise ne répond pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, le consignataire doit réclamer auprès du transporteur ou son représentant le jour de livraison de la marchandise.

Le consignataire de cargaison est responsable des fautes et dommages liés à son activité de mandataire. Sa responsabilité est aussi sur celle du manutentionnaire effectue des opérations de manutention, il est responsable des dommages dus à sa faute. La fonction attribuée au consignataire de la cargaison en Algérie reste confondue à celle du consignataire du navire.¹¹⁶

¹¹³ Article 609 du code maritime, p167.

¹¹⁴ M.M.DAMIEN. (2001). « *Transport et logistique* », mémoire de l'université de DAKAR, p118.

¹¹⁵ Article 621 du code maritime, p169-170.

¹¹⁶ RENÉ RONDIÈRE. (1967-1983). « *traité général de droit maritime* », édition DALLOZ, P87.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

1.3 Formes de l'agent consignataire des navires :

L'activité de consignation nécessite toute une organisation, la diversité et la complexité de cette opération exigent l'intervention de l'agent consignataire, ce dernier remplit certaines tâches et certaines formes. On distingue trois formes de l'agent consignataire des navires, qui sont :

1.3.1 L'agent au service de l'armateur :

Ce n'est qu'un service d'un armement¹¹⁷ installé dans un port, mais c'est très rare que cet agent représente un seul armateur, généralement il assure la consignation à d'autres compagnies d'armement.

1.3.2 L'agent exerçant d'autres activités que la consignation :

Cet agent peut exercer d'autres activités en dehors de la consignation telle que : le transit, la manutention (s'il dispose de ses propres moyens), le courtage... etc. Généralement c'est des sociétés implantées dans un port, qui exercent presque toutes les activités de soutien au transport maritime.

1.3.3 L'agent représentant pour les opérations techniques :

Il ne pratique qu'une partie de la mission généralement confiée aux capitaines, pour cela, il est chargé d'assister les navires dans la résolution des problèmes dits d'ordre technique (manutention, acconage... etc.).

1.4 Les fonctions du consignataire du navire :

Chaque agent maritime est informé du parcours du navire. Il rédige, pour son service, une circulaire mentionnant les opérations types à effectuer pour le départ ou l'arrivée du bateau. Il est en relation avec les transporteurs, les chargeurs, les destinataires, etc. les fonctions du consignataire sont les suivantes :

1.4.1 Relation avec le navire

Il va aider à la préparation de l'escale du navire par sa connaissance du pays, du port et des divers intervenants disponibles sur place :

1.4.1.1 Avant l'arrivée

Avertir le capitaine des différentes réglementations locales auxquelles il doit prêter attention.

¹¹⁷ **L'armement** : c'est l'opération qui consiste à équiper un navire pour qu'il soit capable d'effectuer son expédition maritime.

1.4.1.2 L'arrivée

- Aider le capitaine à remplir les différents formulaires administratifs locaux ;
- En cas de besoin, agir en qualité d'intermédiaire pour requérir les services d'un atelier, de réparation ou d'un fournisseur de matériel ou de vivres ;
- Préparer localement les relevés équipages en cas de besoin ;
- Fournir des documents nécessaires qui permettront l'embarquement ou débarquement de marins ;
- Apporter une assistance permanente au capitaine.
- Le capitaine s'adresse aux autorités par l'intermédiaire de son agent.

1.4.2 Relation avec l'armateur et/ou l'affréteur :

Le premier rôle de l'agent est de représenter l'armateur du navire dans le port, il agit donc selon les instructions qu'il reçoit. En tant que représentant de l'armateur, l'agent va être amené à :

- Facturer et collecter les recettes de frets auprès des clients qui vont charger des marchandises sur le navire (FOB) ;
- Engager des dépenses pour le compte de celui-ci après son accord.

À tout moment, pendant l'escale du navire, l'agent devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels qu'il pourrait souhaiter.

Dans la pratique, un rapport d'arrivée, un rapport d'opérations commerciales (S.O.F) signée conjointement avec toutes les parties concernées est envoyé avec des détails permettant à l'armateur de contrôler le séjour de son navire.

L'escale terminée, l'agent enverra à son armateur un document qui reprendra toutes les recettes qui ont été encaissées par l'agent, ainsi que toutes les dépenses. Le solde de ce document pouvant être positif ou négatif. Ce document s'appelle un « compte d'escale » (Disbursement Account en anglais).

1.4.3 Relation avec les intervenants locaux : Organiser les opérations en relation avec :

- La capitainerie ;
- Les gardes cotes ;
- Services de douane ;
- La manutention portuaire ;
- Police de frontières (paf) ;
- Station de pilotage maritime ;
- Les autorités portuaires (sécurité, sureté, contrôlée par l'état du port) ;
- Les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise ;
- Les fournisseurs de combustible, eau douce, vivres¹¹⁸, etc.

1.5 Les rôles du consignataire du navire :

Selon l'article 610 du code maritime algérien disposé que «les activités du consignataire du navire comprennent notamment les opérations de réceptions et de livraisons des marchandises au lieu et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités locales, la consignation des contrats de manutentions, de remorquages et de pilotage, l'assistance du navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et des charges dues à l'escale du navire dans le port».¹¹⁹

Il ressort de ces dispositions que le rôle du consignataire est multiple. Il est à la fois technique, juridique et commercial.

1.5.1 Rôle technique :

Pour toute opération prévoyant l'escale d'un navire au port, le consignataire en est avisé soit par l'armateur « capitaine » ou par l'agent représentant à l'étranger afin de bien préparer l'escale du navire en se mettant en relation avec les autorités portuaires pour les aviser de l'arrivée du navire dont les caractéristiques leur sont présentées ainsi que les opérations commerciales à effectuer. Le service du pilotage et de remorquage sont aussi informés pour prendre leurs dispositions à l'approche du navire. En plus l'agissant (le consignataire) pour le compte du navire, il réalise les opérations que le capitaine n'accomplit pas, en effet il peut être avisé à l'avance par l'armateur ou le capitaine que le navire nécessite

¹¹⁸ [Http://www.techno-science.net](http://www.techno-science.net) « glossaire et définition ».

¹¹⁹ Article 610 du code maritime algérien.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

certaines réparations et il est dans l'obligation de choisir un atelier de réparation le plus sérieux et le plus compétent afin de procéder aux travaux que nécessite le navire.

1.5.2 Rôle juridique :

Lors de l'exploitation du navire, des problèmes peuvent naître donnant lieu à des litiges qui seront portés par-devant le juge de lieu, les dommages ayant un rapport avec le contentieux occasionné par le navire à la marchandise ou autres... etc., font que le consignataire du navire est assigné devant la justice pour répondre aux réclamations des demandeurs ou victimes, en tant que représentant de l'armateur ou du transporteur sans être tenu des faits qui ne lui sont pas personnellement imputables. L'article 613 du code maritime algérien (C. M.A) dispose « dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom »¹²⁰

Article 74 du Code civil algérien explicite : « le contrat conclu par le représentant dans les limites de ses pouvoirs au nom du représenté, engendre les droits et obligations directement au profit du représenté et contre lui »¹²¹.

Ainsi, l'assignation en justice du consignataire du navire vient du pouvoir légal de représenter l'armateur ou le transporteur. Cependant le consignataire doit toujours prendre la précaution de préciser son rôle de mandataire. Aussi il peut recevoir notification des décisions de justice qui produiront leurs effets au profit ou au détriment de l'armateur suivant le litige et ses conséquences.

1.5.3 Rôle commercial :

Ce rôle apparaît comme le plus important, car de lui dépendre la bonne santé d'un armement donné et surtout dans le cadre de l'exploitation d'une ligne régulière ou le consignataire est un préposé de l'armateur donc le consignataire de navire doit être en mesure de cerner correctement l'importance du créneau qu'il gère et donner satisfaction aux attentes formulées par l'armement qui l'a mandaté. Alors il revient au consignataire de recruter le fret auprès des clients qui s'adressent à lui ou des transitaires. Ce qui suppose le maintien de bonnes relations et être en contact permanent avec cette clientèle. Car dès les régions où la concurrence reine ou le nombre de consignataires est très élevé, la clientèle choisira celui qui aura fait preuve de toujours fournir la meilleure prestation de service.¹²²

¹²⁰ Article 613 du code maritime algérien.

¹²¹ Article 74 du Code civil algérien.

¹²² LOUNES Med Nassim. (2004). « le rôle du consignataire des navires dans la chaîne de transport maritime », mémoire de master 2 de l'université d'Alger, p43-46.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

1.6 Les conditions d'exercice de l'activité de consignation en Algérie :

Suivant le décret exécutif n° 91-522 du 22/12/1991 fixant les conditions d'exercice des fonctions de consignation de navire, cette dernière peut être exercée par les personnes physiques et personnes morales (sociétés ou entreprises) de droit Algérien et soumise à une autorisation délivrée par le ministère des Transports¹²³ (article 2 du décret).

L'autorisation d'exercice de cette fonction est liée à la fourniture d'un dossier composé :

❖ Pour les personnes physiques :

- Une déclaration précisant la fonction sollicitée établie par l'intéressé ;
- Une demande attestant la possession d'un local ;
- Un état descriptif du local et des équipements ;
- Extrait de naissance ;
- Un extrait de casier judiciaire datant de moins de 3 mois.

❖ Pour les personnes morales (sociétés, entreprises...) :

- Une demande établie par le directeur ou le gérant habilité ;
- Un exemplaire des statuts ou de l'acte de création ;
- Une copie de l'acte portant désignation des dirigeants ;
- Une déclaration de la possession d'un local¹²⁴ (article 3). Aussi le montant de la caution est précisé par l'article 3 du présent arrêté et qui est de l'ordre de 400 000 DA.

Aussi pour les personnes physiques et pour les personnes morales de droit algérien, il y a lieu de produire :

- Une attestation ou tout autre document justificatif de la qualification professionnelle requise en liaison avec l'activité sollicitée ;
- Une caution personnelle et solidaire ou une caution bancaire dont le montant est déterminé par le ministère de transport en fonction de l'autorisation.¹²⁵(Article04)

Le dossier est transmis sous pli recommandé avec accusé de réception au ministre des Transports qui doit notifier la décision dans les vingt jours (20 j) qui suivent la demande.¹²⁶ (Article 05). L'autorisation est personnelle et incessible selon l'article 08 du décret, l'exploitant doit :

¹²³ Article 2 du Code civil algérien.

¹²⁴ Article 3 du Code civil algérien.

¹²⁵ Article 4 du Code civil algérien.

¹²⁶ Article 5 du Code civil algérien.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

- S'acquitter de ses obligations envers son ou ses commettants selon les usages et coutumes de la profession ;
- Fournir des meilleures qualités de service ;
- Respecter les lois et règlements nationaux régissant l'activité ;
- Exercer une diligence raisonnable pour se garder des pratiques frauduleuses ;
- Apporter le soin voulu aux managements des fonds dont il assure la gestion au nom de son commettant.

Tout manquement à l'une des obligations citées ci-dessus entraîne la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exercice. Les conditions d'accès aux professions de consignataire de navire, de la cargaison ou de courtier maritime précisé par l'arrêté du 05/10/1996 ainsi que l'article 2 et 4 du décret exécutif daté du 22/12/1991 précisent la justification de la qualification professionnelle des personnes postulantes aux professions citées auparavant d'avoir au moins cinq ans dans le domaine maritime ou de fonction ayant un rapport direct avec le transport maritime ou ses activités annexes.

Conclusion :

L'agent consignataire intervient comme représentant de l'armateur lorsqu'il s'agit de pourvoir aux besoins du navire et de l'expédition. Son rôle est à la fois multiple, c'est pour cela qu'il est nécessaire de connaître les procédures du consignataire des navires ainsi que les obligations des parties à travers la section suivante.

Section02 : contrat et procédures de la consignation

Dans cette section nous allons exposer le contrat qui lie l'armateur et l'agent consignataire ainsi que les procédures et les différents aspects de la consignation.

2.1 Contrat de consignation :

La tâche de l'agent consignataire de navire consiste à offrir des services aux expéditions maritimes, ces services font l'objet d'un contrat conclu entre l'armateur ou le transporteur d'une part, et l'agent consignataire d'autre part ; c'est le contrat de consignation de navire.

Le contrat de consignation obéit aux conditions générales de formulation du contrat à savoir le consentement, la capacité, l'objet de cause.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

Le contrat de consignation des navires présente cependant quelque spécificité par le fait même qu'il est souvent conclu entre deux personnes morales, les armateurs, les transporteurs et les agents maritimes étant généralement les maisons de commerce.¹²⁷

2.1.1 La formulation du contrat de transport :

Pour tout contrat commercial, il suffit pour être consignataire d'avoir la capacité d'exercer le commerce.

Cette formation nécessite un accord entre les parties (armateurs, agent consignataire) sur l'objet du contrat et sur ses modalités, ce dernier pourra être conclu oralement ou par écrit, la forme écrite est préférable, elle facilite la preuve du contrat et permet de définir les obligations et les droits réciproques des parties (cas de lignes régulières). En l'absence d'écrit, on pourra se préférer à un contrat de type ligne en tramping.

La date de formation sera déterminée par l'envoi de l'acceptation à l'agent, seul un contrat écrit peut permettre au consignataire de revendiquer le bénéfice du statut des agents au sens strict (droit à l'indemnisation en cas de rupture du contrat, sauf s'il a faute de l'agent).

2.1.2 Exécution de contrat de consignation :

Les obligations à la charge du consignataire du navire et l'armateur sont prévues par le contrat de mandat qui les lie.

Le consignataire doit normalement respecter toutes instructions données par le propriétaire où l'armateur a le cadre de son mandat, les obligations des parties au contrat sont bien distinctes, il est de même pour leurs responsabilités respectives.

2.1.2.1 Obligation des parties :

Les obligations du consignataire ne se limitent pas à une unique relation, car le contrat de consignation ne lie en principe que le consignataire et l'armateur ou le transporteur, chacun s'oblige envers l'autre.

En effet, représentant de l'armateur, le consignataire du navire va se transformer en agent de réception et délivrance des marchandises d'une part et en agent d'expédition pour le compte des chargeurs d'autre part.¹²⁸

¹²⁷ ZINGA YEMBE Tommy, ZIZI Mohamed Lamine. (2007-2008). « *l'activité de consignation des navires et des marchandises dans les ports algériens* », mémoire de master 2 de l'université de Bejaïa, P60.

¹²⁸ M. J.LA camba. (2004). « *perfectionnement en transport maritime* », agent consignataire et son rôle, p06.

A. Obligation vis-à-vis de l'armateur :

Le consignataire du navire est tenu de la prise en charge du navire depuis son arrivée jusqu'à son départ. Pour cela, il est dans l'obligation de :

- Réserver un poste à quai adapté aux caractéristiques du navire et à la nature de la marchandise à décharger et éventuellement à embarquer.
- Il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, amarrages l'entreprise de manutention, ainsi que tous ceux qui sont susceptibles de faciliter le séjour du navire.
- Surveiller l'exécution de ces opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournies.
- Informer l'armateur de l'accostage du navire, du début à la fin des opérations commerciales.
- Transmettre à la sortie l'E.T.A (Estimated Time of Arrived) précisant la date probable d'arrivée du navire au prochain port.
- Il est tenu de recevoir le fret ou prix de transport à la place de l'armateur.

L'article 609 et 614 du code maritime algérien (CMA) qui stipule : « le consignataire est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine ; s'engage... ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. »¹²⁹

Cet article mentionne les obligations qui sont à la charge du consignataire du navire vis-à-vis de l'armateur et l'expéditions.

A.1 les obligations du consignataire du navire :

Le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation conformément à l'article 614 du code maritime algérien, ces derniers sont relatifs au navire et à l'expédition.

Le consignataire doit s'assurer que le quai désigné permet facilement au navire de mouiller, et tenant compte notamment du tirant d'eau, du tonnage et de la nature de la cargaison à décharger et éventuellement à embarquer, aussi il est tenu de requérir les services portuaires de remorquage, pilotage, et lamanage et l'entreprise de manutention, mais aussi tous ceux qui sont susceptibles de faciliter le séjour du navire.

¹²⁹ Article 609 et 614 du code maritime algérien.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

Il pèse sur le consignataire le devoir de conseil qui l'oblige à formuler des avis à l'armateur sur les perspectives de ces divers auxiliaires ainsi que sur la forme des contrats être conclut, compte tenu des particularités du port où il exerce.

Enfin, il doit surveiller l'exécution de ces opérations, régler et contrôler les factures des prestations fournit par ces entreprises.

Le consignataire doit informer l'armateur de l'accostage du navire, du début et la fin des opérations commerciales et de départ du navire.

A.2 L'obligation de recevoir les frets :

Le consignataire du navire est tenu, conformément aux clauses du contrat de recouvrer le fret au prix du transport a la place de l'armateur.

Le code maritime algérien permet au propriétaire du navire ou au capitaine de mandater le consignataire pour toute autre mission liée à l'exploitation commerciale du navire, on peut comprendre qu'il peut agir comme mandataire de l'armateur et au nom du capitaine, il est subrogé dans ces droits pour réclamer le fret du auprès des destinataires de cargaison, il arrive que le contrat entre le mandat et le mandataire ne précise pas l'obligation d'encaisser le fret, il ya une limite à l'entendue du mandat.

Le code maritime algérien accorde la faculté au transporteur de refuser la livraison des marchandises pour les faire consigner jusqu'au paiement du fret. Il n'arrive parfois que la remise du jeu de connaissance « payé d'avance », qui représente une quittance de fret, sans que celui-ci ne soit effectivement payé, prévenir le transporteur de tout recours contre le chargeur sur le fondement de l'enrichissement sans cause.

Le consignataire du navire, dans l'accomplissement de son mandat, aura des rapports avec des tiers. Il ne s'agira pas seulement des chargeurs, mais des différents fournisseurs avec lequel il entrera en contrat pour les besoins du navire.

L'article 792 du code maritime algérien : « le transporteur peut refuser de livrer les marchandises et les faire consigner jusqu'à ce que le destinataire ait payé ou qu'il ait fourni caution de tout ce qui est dû pour le transport de ces marchandises ainsi qu'à titre de contribution d'avarie commune de rémunération d'assistance »¹³⁰, cet article il accorde la faculté au transporteur de refuser la livraison des marchandises pour les faire jusqu'au paiement de son fret.

¹³⁰ Article 792 du code maritime algérien, p206.

B. Obligation vis-à-vis des tiers (destinataire/expéditeur) :

L'article 610 du code maritime, le consignataire du navire est tenu de procéder aux opérations de réception et de livraison des marchandises au lieu et place du capitaine.

Quand les marchandises sont destinées à l'exportation, le consignataire a l'obligation avant leur prise en charge, de vérifier leur état cette opération peut être aussi effectuée par le bord à l'embarquement à défaut de réserves émises, le transport est présumé avoir pris en charge la cargaison conforme telle qu'elle est décrite sur le connaissement lorsque le consignataire prend en charge les marchandises, il s'oblige à délivrer aux expéditeurs, soit un reçu, soit une attestation de prise en charge.

Certains consignataires, contrairement à d'autres qui refusent la délivrance d'un tel document, essentiellement lorsque la marchandise est entreposée sous hangar, et en absence du gardiennage. Ces marchandises en instance d'embarquement se retrouvent dans une situation juridique incertaine.

La responsabilité du consignataire se trouve engagée lorsqu'il délivre un billet de bord, sans mettre à l'abri la marchandise qui a subi un retard d'embarquement sur un autre avec un retard de trois mois. Une fois à l'arrivée, le consignataire reçoit les marchandises des mains du capitaine.

Il effectue le connaissement des avaries et des manquants, il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires. C'est son premier devoir à l'égard des tiers. Il est généralement rare que les destinataires se présentent dès l'arrivée du navire pour recevoir leurs marchandises.

Cette relation de consignataire du navire avec les tiers destinataires des marchandises, ne doit pas l'empêcher de veiller à la sauvegarde des droits de son mandant principal à savoir l'armateur. Ce dernier qui est chargé des intérêts du navire qu'il soit désigné à la charte ou qu'il soit titulaire de connaissement.

Cependant, est possible d'aviser le destinataire quand le document de transport et un connaissement à personne dénommée, quand il s'agit d'un connaissement au porteur ou à ordre, cet avis irréalisable. Le consignataire doit remettre la marchandise au destinataire ou à son représentant.

L'article 784 du code maritime algérien définit le destinataire comme étant celui dont le nom est indiqué sur connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur et enfin le dernier endossataire dans le connaissement à l'ordre.

- Il effectue alors la connaissance des avaries et des manquants.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

- Il assure la garde et la conservation des marchandises jusqu'à leur livraison au destinataire c'est son premier devoir à l'égard des tiers.¹³¹

C. Les obligations de l'armateur vis-à-vis du consignataire :

L'armateur, doit verser au consignataire la rémunération mérite au service rendu, ainsi, il doit lui rembourser les dépenses effectuées pour le compte du navire pendant son escale.

C.1 Versement de la rémunération :

Le consignataire du navire ne reçoit pas un salaire fixe, il est rémunéré par des commissions dont le pourcentage est généralement fixé par contrat sur le fret. Selon l'article 615 du code maritime algérien, précise que la consignation soit rémunérée « le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixée par convention, par un tarif ou à défaut par l'usage »¹³²

En Algérie, les conditions de rémunérations sont fixées, conformément à un barème de consignation, qui énumère toute une liste de variété de navires et les prestations de services fournis.

Par exemple, la commission entrée/sortie est de 5 % du fret pour navire de ligne régulière elle est majorée de 2,5 % au titre de commission de recrutement de fret pour le consignataire.

C.2 Le remboursement des avances :

Il arrive que le consignataire consente des avances de fonds pour le capitaine et son équipage à l'occasion du séjour du navire dans le port. En principe, c'est à l'armateur de supporter le remboursement des sommes avancées par le consignataire.

Notons que le remboursement des avances accordées au capitaine ou des fonds utilisés pour les besoins normaux du navire est une obligation de l'armateur.

Il arrive que le consignataire ne possède pas des fonds appartenant à l'armateur, mais pour faire face aux frais du navire, il demande avant l'arrivée de ce dernier au port, le virement du navire. L'article 616 du code maritime algérien indique : « Les fonds fournis à capitaine et les dépenses faites par le consignataire à l'occasion de séjours du navire dans le port doivent être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur qu'il lui fournisse des acomptes pour lui couvrir les frais des opérations relatives au séjour du navire dans le port ».¹³³

¹³¹ Article 784 du code maritime, p204.

¹³² S.A.LAMY. (2004). « *Transport* », tome 2 éditions LAMY S.A.7590, p 439.

¹³³ Article 616 du code maritime algérien, p169.

2.1.2.2 Responsabilité de l'agent consignataire :

Le consignataire du navire est chargé en vertu d'un contrat de consignation conclue avec un ou plusieurs armateurs, et d'agir au nom et pour le compte de ces derniers.

Le consignataire est responsable de ses fautes envers le transporteur qui demeure son mandat. Les tiers pour leurs parts ne peuvent invoquer que la responsabilité du mandat. Il pourra par contre agir contre le consignataire du navire sur le plan délictuel, c'est-à-dire en cas de fautes personnelles.

Donc le consignataire est responsable de ses fautes personnelles au terme du droit commun. L'article 617 du code maritime algérien stipule que : « le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun. »¹³⁴

A. Responsabilités contractuelles :

Le consignataire du navire est responsable vis-à-vis des tiers des fautes commises dans l'exécution de son mandat, notamment en cas d'erreurs graves dans la réparation des marchandises transportées. Par ailleurs, sa responsabilité quasi délictuelle est engagée pour les avaries occasionnées à des marchandises en stationnement sur le quai d'embarquement.

La responsabilité du consignataire à l'égard du tiers peut être recherchée pour tout préjudice qui trouve son origine dans une faute qui lui est imputable. En droit Algérien, elle sera engagée sur la base de l'article 124 du Code civil qui dispose : « que tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». ¹³⁵

La responsabilité du consignataire du navire sera engagée pour toute faute de sa part dans tous les mandats ou destinataires devront démontrer la faute, le préjudice qu'il a subi le lien de causalité existant entre les deux.

2.1.2.3 Rupture du contrat de consignation :

En principe le contrat de consignation coïncide avec le départ du navire, mais en cas de rupture (pour différentes causes en cours d'exécution) sur l'initiative du mandat, il n'y a pas d'indemnisation s'il n'y a pas d'abus de droit.

¹³⁴ Article 617 du code maritime algérien, p169.

¹³⁵ Article 124 du Code civil algérien, p170.

A. Le contrat de consignation arrivé à son terme :

Il est normal que le contrat de consignation prenne fin dès que l'agent consignataire a réalisé les opérations qui étaient à sa charge, à savoir le départ du navire et la clôture de son compte d'escale.

B. Interruption du contrat de la consignation :

Le Code civil algérien indique dans son article 586 : « que le mandat prend fin par la conclusion de l'affaire à l'expiration de terme pour lequel il est donné, comme il prend fin également au décès du mandat ou du mandataire, par la révocation du mandataire ou par la renonciation du mandat.

Il reste de cet article que la circonstance de rupture de contrat de consignation est diverse.

2.2 La procédure de consignation du navire en ligne régulière :

Dans le cadre général, la désignation du consignataire dans le transport maritime se fait par la réunion de l'armateur, affréteur et donneur d'ordre dans la charte partie. Nouvellement, le consignataire se fait choisir par l'affréteur du navire se quand l'on appelle désignation par nomination.

Etape N° 01 : Avant l'arrivée du navire

➤ La prospection.

Une fois que l'affréteur choisit son consignataire, il lui envoie par e-mail la prospection qui contient les caractéristiques de son navire (LOA : longueur ; BREADTH : largeur du navire ; DRAFT : tirant d'eau...).

➤ La proforma.

Dès la réception de l'e-mail par le consignataire, il envoie à sa place une proforma (voir annexe N° 01), contenant tous les frais pour la détermination du fret de la consignation du navire selon le volume de ce dernier et la commission d'agence en se référant au cahier des tarifs.

Cependant, si l'armateur accepte les coûts facturés par l'agence, il procède au paiement en SWIFT à travers les coordonnées du consignataire cité en proforma, en parallèle l'armateur envoie le connaissement original (voir annexe N° 02) qui est un titre de propriété et de voyage, il contient les parties concernées (consignée : qui est la banque ; Notify party : c'est le réceptionnaire ; shipper qui est le chargeur).

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

➤ L'annonce des mises à jour.

Lors de la conférence de placement des navires¹³⁶ (voir annexe N° 03) les consignataires se négocient en fonction de la disponibilité des quais et des moyens de stockage, cependant, quand le navire est en rade, le commandant du navire envoie au consignataire et à l'acconier le plan de chargement "stowage plan" (voir annexe N° 04) qui schématise l'emplacement des conteneurs et des marchandises au garage et pont du navire dont l'objectif est de faciliter les activités de manutention et de l'acconage.

Durant cette conférence le consignataire demande un poste à quai (voir annexe N° 05) conformément aux caractéristiques du navire consigné (largeur, tirant d'eau... etc.) et l'agent shipping doit remettre au port les documents suivants :

- Le bon de commande pour l'exploitation du navire
- Une copie du manifeste plan de chargement.
- E.T.A du navire
- Etablir la demande de déparquement a déposé auprès des services des douanes.

Une fois qu'ils se sont mis d'accord sur la date d'entrée du navire ils précisent le numéro de poste d'accostage.

Tandis que, le consignataire reste en contact avec l'armateur, ce dernier envoie toute les mises à jour du navire (ETA, ETS, ETC, ETD).

Etape N° 02 : Accostage du navire :

➤ L'assistance de l'agent shipping.

Lors de l'accostage du navire en quai, l'agent shipping doit être présent au port pour vérifier les opérations de l'acconage et de la manutention et établir toutes les formalités administratives.

➤ L'intervention de l'expert.

Une fois que le navire est accosté, l'intervention de l'expert est indispensable pour la vérification des manquants, d'avarie ou de perte de la marchandise, il intervient avant toute opération de l'acconage, il assiste à l'ouverture de la cale jusqu'à la finition de débarquement dont il délivre "le final rapport of cargo decharge" (voir annexe N° 06) pour déclarer les dommages à l'assurance.

¹³⁶ **Conférence de placement des navires** : c'est une réunion qui s'effectue par l'officier de port, le chef de service de l'acconage et le chef de service de manutention ils se réunissent entre les consignataires et les transitaires pour la programmation des entrées et des sorties des navires.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

Etape N° 03 : Déclaration de la marchandise en douane :

➤ **Le manifeste cargo.**

À l'accostage du navire, le consignataire valide le manifeste cargo (voir annexe N° 07) il l'enregistre vis-à-vis de la douane avec un numéro de gros ce qui fait que le navire est officiellement enregistré. Ce manifeste contient toutes les informations suivantes : le numéro du gros, nom du navire, plusieurs B/L, lieu de débarquement, nombre de conteneurs, poids brut, nature de la marchandise... etc. Le consignataire précise que STC (Say to Contain) c'est-à-dire qu'il lui en dit quel contient telle marchandise, dans le cas contraire le consignataire n'est pas responsable.

Etape N° 04 : Préparation de la sortie de navire.

Le service commercial établit un manifeste de sortie pour le navire qui se fait en quatre exemplaires : la douane ; le service shipping ; le service commercial ; le commandant.

Etape N° 05 : Etablissement des avis d'arrivées.

➤ **Avis d'arrivée aux clients (réceptionnaires).**

Le consignataire envoie un document au réceptionnaire qui s'appelle « l'avis d'arrivée » (voir annexe N° 08), ce dernier contient : le numéro de quai, le Nom du navire, provenance, le montant total... etc.

C'est un programme qui permet de taxer automatiquement les connaissements. Il calcul les frais à payer par les clients avant enlèvement pour obtention des avis à délivrés, ces frais se composent : Fret payable à destination ; frais de débarquement ; prime forfaitaire agence ; péage ; frais d'avis ; TVA.

Etape N° 06 : Délivrance de la marchandise.

➤ **La récupération des plis cartables et des avis d'arrivés par les clients.**

Les clients se présentent à l'agence de consignation le jour même de l'arrivé du navire, et ce pour récupérer les plis cartable et les avis d'arrivés.

➤ **Avis à délivrer aux clients.**

Les clients doivent se justifier auprès du consignataire avec un B/L original comme preuve que c'est le propriétaire de la marchandise, en outre le consignataire lui cache l'avis d'arrivé avec un bon à délivrer (voir annexe N° 08), une fois qu'il confirme la véracité des montants, si les montants s'avèrent vrais il lui offre la facture import (voir annexe N° 09).

➤ Cas d'expertise.

Mais dans le cas où l'expert, détermine avoir des manquants, pertes tel que le montre l'annexe N° 06 du final rapport, il fait un rapport d'expertise détaillé (annexe N° 10) dont il explique les causes des dommages. Par ailleurs le port de déchargement doit faire un Bulletin de Différentiel "BDD" (voir annexe N° 11). C'est le document avec lequel on s'adresse au port de chargement (port d'origine) et à tous les concernés dans la chaîne de transport maritime, pour qu'ils justifient le manque de marchandise, par la suite le consignataire doit récupérer la marchandise manquante en service dans la prochaine escale du navire sans déclaration douanière.

➤ Facture des surestaries :

Cependant, le consignataire délivre au réceptionnaire la facture surestaries (voir annexe N° 12) dans le cas où il dépasse les délais de franchise. Cette facture comptabilise les jours de dépassement de la franchise, le paiement des surestaries doit s'effectuer avant les 90 jours au compte de l'armateur.

Etape N° 07 : Etablissement du compte d'escale.

Le service du compte d'escale est chargé de rassembler tous les comptes et toutes les factures de prestation et dépenses afférentes à l'escale. Cependant, il est établi après le départ du navire et la remise du dossier shipping vers le service compte d'escale.

Le compte d'escale, contient tous les documents à charge des frais inhérents à l'escale sont rassemblés avec leurs pièces justificatives sont adressées à la partie concernée pour le règlement du compte d'escale.

2.3 Aspects juridiques et économiques de la consignation :

2.3.1 Aspects économiques de la consignation :

L'activité de consignation est avant tout une activité de représentation et d'action au lieu et place d'un mandant qui peut être un armateur ou un affréteur. Le consignataire défend les intérêts du commettant dont il dépend.

De par la diversité de ses missions, il doit réaliser les objectifs de son mandant selon les règles usuelles de la gestion tout en tenant compte de la situation économique, politique, sociale, religieuse et linguistique du pays de ce dernier.

Le consignataire peut se constituer en E.U.R.L ou en société par actions, quelle que soit la forme choisie il doit gérer ses activités de manière efficace afin d'être mieux apprécié par les armateurs et acquérir leur confiance.

Chapitre II : Contrat, aspects économiques de la consignation.

En effet, un armateur aura tendance à choisir une entreprise qui dispose de capacités financières aptes à faire face aux impératifs du commandant de navire sans toutefois être amenées à octroyer des avances à son mandataire.

Le consignataire doit être en mesure de prendre en charge la quasi-totalité des préoccupations du commandant du navire au port d'escale.

2.3.2 Aspects juridiques de la consignation :

Le consignataire doit gérer le navire selon les règles juridiques du code maritime international. Il doit prendre en charge tous les conflits qui pourraient survenir au port d'escale, il gère les dossiers contentieux.¹³⁷

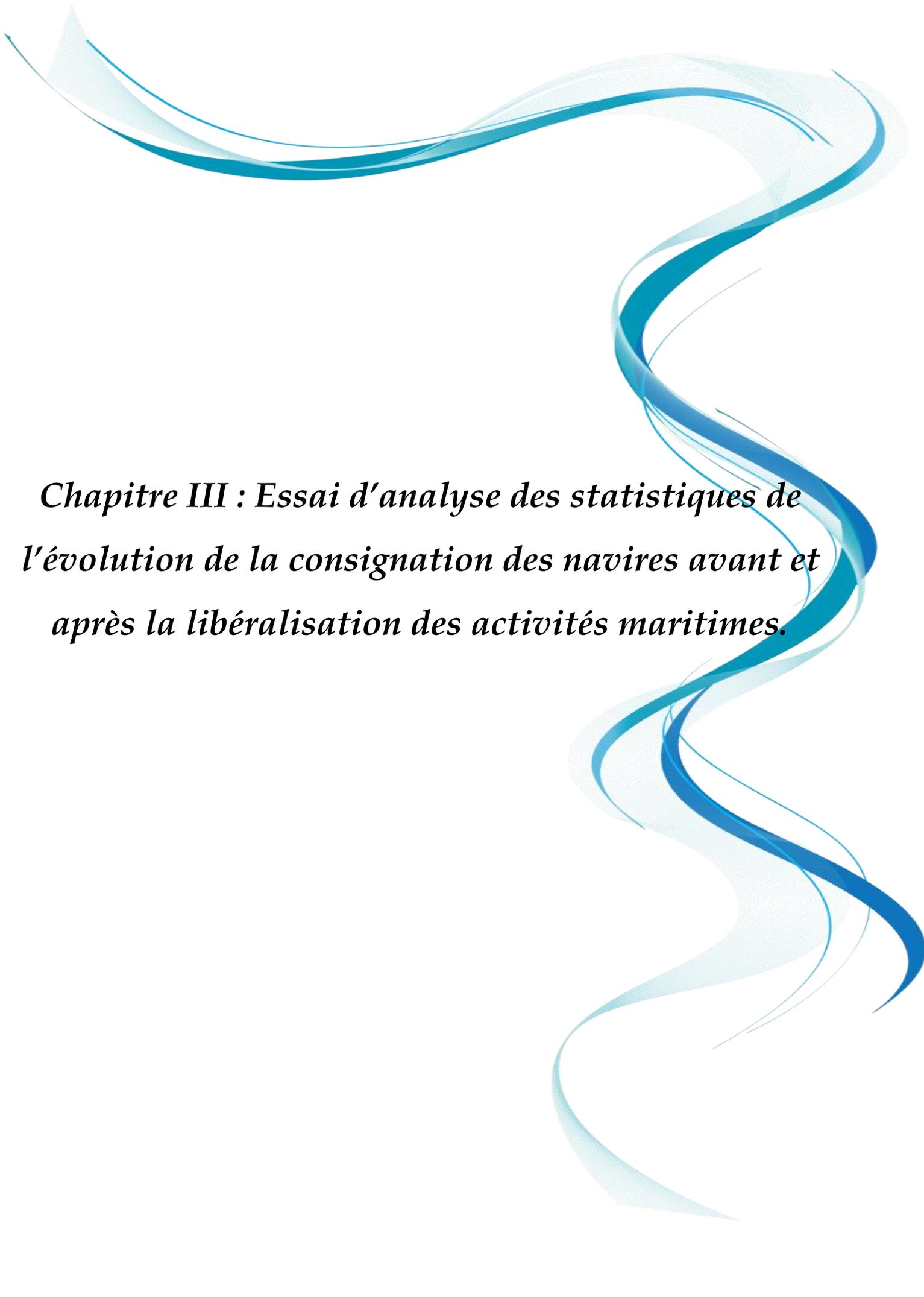
Le consignataire est responsable des fautes qu'il commet personnellement dans l'exercice de ses activités.

Conclusion :

Afin d'éviter les conflits avec d'autres intervenants dans la chaîne de transport maritime, l'agent consignataire veille à exercer et à respecter ces engagements envers l'armateur dès la signature du contrat.

Cependant, l'information est très importante pour un bon déroulement des activités du consignataire avant et pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les détails opérationnels demandés, elle doit être donnée ou envoyée à temps et par précision.

¹³⁷ Article 586 du Code civil algérien.



*Chapitre III : Essai d'analyse des statistiques de
l'évolution de la consignation des navires avant et
après la libéralisation des activités maritimes.*

Chapitre III : Essai d'analyses des statistiques de l'évolution de la consignation des navires avant et après la libéralisation des activités maritimes.

Introduction

Le besoin de se doter d'une marine marchande est né au lendemain de l'indépendance, c'est un moyen d'affirmer la souveraineté nouvellement acquise qui permet d'atteindre une autonomie politique et une indépendance économique. La compagnie nationale de navigation (CNAN) est la première société nationale du pays, créée le 31 décembre 1963, elle jouit d'un quasi-monopole sur toutes les activités maritimes. La première unité de la CNAN est le navire citerne mixte à moteur en acier dénommé « IBEN KHALDOUN » construit en 1952. Il a été immatriculé au quartier maritime d'Alger sous le N° 1753. Ce navire appartenait à la compagnie des cargos algériens, il a été vendu en 1979.

Les principales missions de la CNAN sont : l'acquisition, l'armement, l'exploitation et la répartition des navires marchands et des navires passagers. Aussi la CNAN prenait en charge le transport maritime de toutes marchandises au moyen des capacités et propriétés ou affrétées. Elle s'occupe aussi des fonctions des agents maritimes en Algérie et à l'étranger et la réalisation de toutes opérations de manutention et de consignation de navires algériens et étrangers. Et enfin, elle prend en charge l'acquisition et l'exploitation de tout autre fonds de même nature en Algérie et à l'étranger.¹⁷⁰

L'objet du présent chapitre consiste à expliquer en première section le système portuaire algérien avant et après la libéralisation des activités portuaires. La deuxième section traite sur l'activité de consignation des navires avant et après la libéralisation des activités maritimes en Algérie, la naissance de quelques consignataires en Algérie et l'implantation des compagnies étrangères.

Section 01 : Le système portuaire algérien

Le port est un outil privilégié du développement économique et des échanges extérieurs de marchandises. L'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle du port de commerce, plusieurs changements profonds ont été introduits dans ce système depuis l'indépendance.

¹⁷⁰ Document interne de la CNAN GROUP, « historique de la CNAN ».

1.1 Le système portuaire algérien avant la libéralisation des activités portuaires (avant 1998) :

L'organisation portuaire a connu plusieurs étapes qui ont bouleversé les ports algériens, en effet, à chaque étape de l'évolution de l'économie algérienne, l'organisation des ports a été refondue afin de répondre aux objectifs qui leur sont assignés.

1.1.1 La création des ports autonomes durant la Phase 1962-1971 :

Dans cette phase, la CNAN avait pour mission d'assurer le remorquage dans les trois grands ports d'Algérie à savoir les ports (d'Alger, d'Oran et d'Annaba), tandis que les autres fonctions sont assurées par une autorité autonome à qui sont confiés ces ports. En Algérie, l'apparition de deux décrets ci-dessous ont permis la définition de la législation et expliquer l'application de la réglementation des ports autonomes :

- N° 63-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes ;
- N° 63-443 du 9 novembre 1963 portant l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes.¹⁷¹

Au niveau des ports, deux intervenants sont présents :

- Le ministère des travaux publics pour la première mission ;
- La chambre de commerce concessionnaire et ses adhérents pour les missions de gestion et de l'exploitation.

La création du port autonome a plusieurs avantages et inconvénients qui sont :

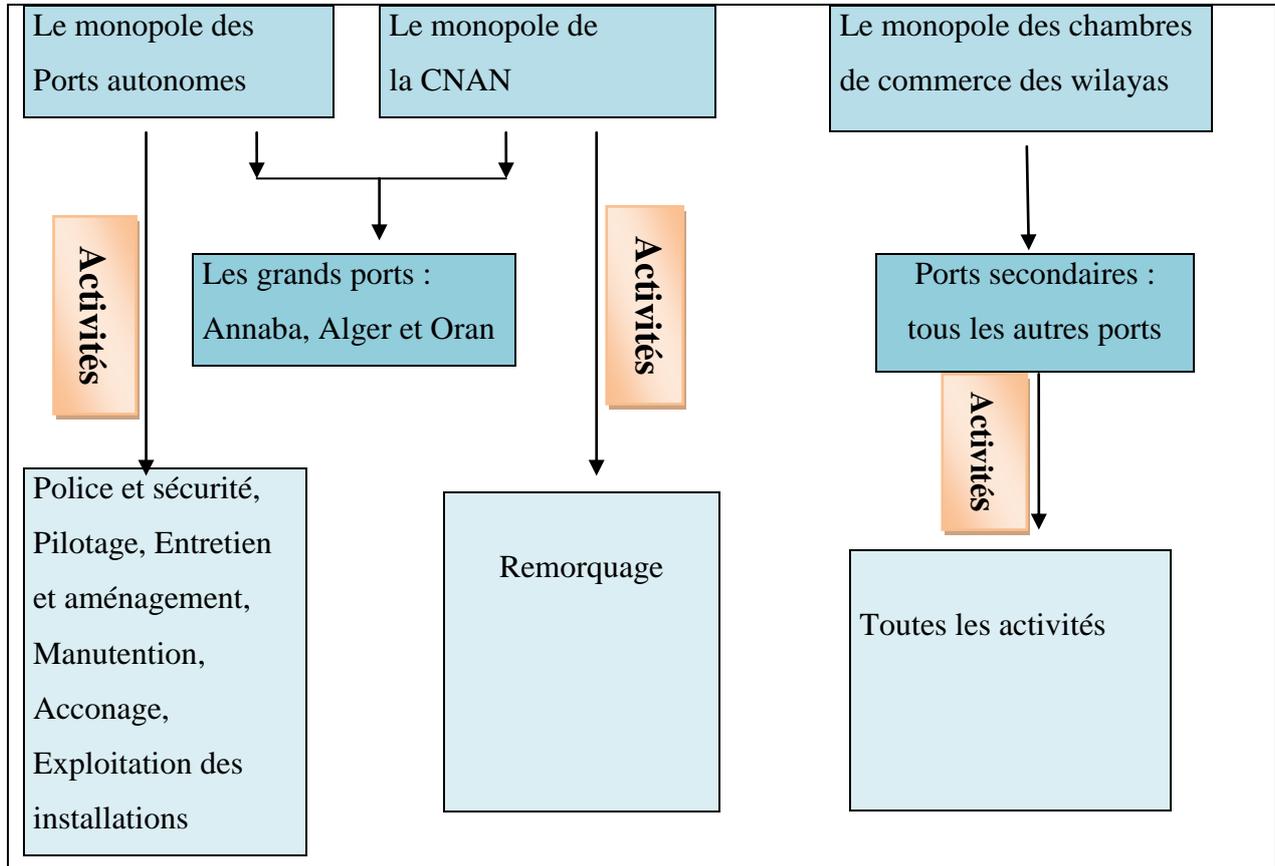
L'avantage à leurs créations, ces entités disposaient de prérogatives très larges dans le domaine de l'exploitation, des travaux publics, et de la sécurité de la navigation. Par contre, les ports n'avaient pas l'autonomie financière et étaient tenus à une comptabilité administrative.

Le système portuaire algérien de 1962 jusqu'à 1971 est subdivisé en deux parties :

¹⁷¹ [Http://www. Journal officiel de la République algérienne, lois et décrets, du 5juilliet 1968.N ° 54.](http://www. Journal officiel de la République algérienne, lois et décrets, du 5juilliet 1968.N ° 54.)

- **Les grands ports** : Annaba, Alger et Oran sous le monopole de la CNAN et les ports autonomes ;
- **Ports secondaires** (tous les autres ports) : monopoliser par les chambres de commerce des wilayas.

Figure N° 03 : Système portuaire algérien, 1962 – 1971.



Source : MERZOUG Slimane. (2014). « *Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie* », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia, P 207

1.1.2 La création de l'office national des ports durant la phase 1971-1982 :

Les entreprises portuaires voient intervenir trois types de sociétés spécialisées¹⁷² :

- L'Office National des Ports (ONP) : Il a pour mission la gestion et le développement des ports et bénéficiant de mêmes droits et obligations que l'État en matière de domanialité. Les services de pilotage et de lamanage lui furent également attribués.

¹⁷²TAKORABT Zakaria, ZEGGANE Mourad. (2014-2015). « *Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN Cas des services maritimes au port de Bejaia* », mémoire de master 2 d'Université Abderrahmane Mira Bejaia, P27.

- La société Nationale des Manutentions (SONAMA) : créée pour la circonstance, elles assurent les fonctions de manutention et d'acconage.
- La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN) : elle s'occupe de l'activité commerciale de remorquage et elle assure les services de la consignation maritime.

Pendant cette période, les ports algériens sont organisés autour des sociétés nationales spécialisées et le secteur été sous la tutelle du Ministère chargé de la marine marchande.

Les avantages et les inconvénients de création de l'office national des ports sont les suivants :

➤ **Les avantages :**

- L'office était investi de prérogatives de puissance publique et assurait la gestion de domaine au nom de l'État.
- Harmonisation des tarifs portuaires.
- Souplesse dans la répartition des ressources.

➤ **Les inconvénients :**

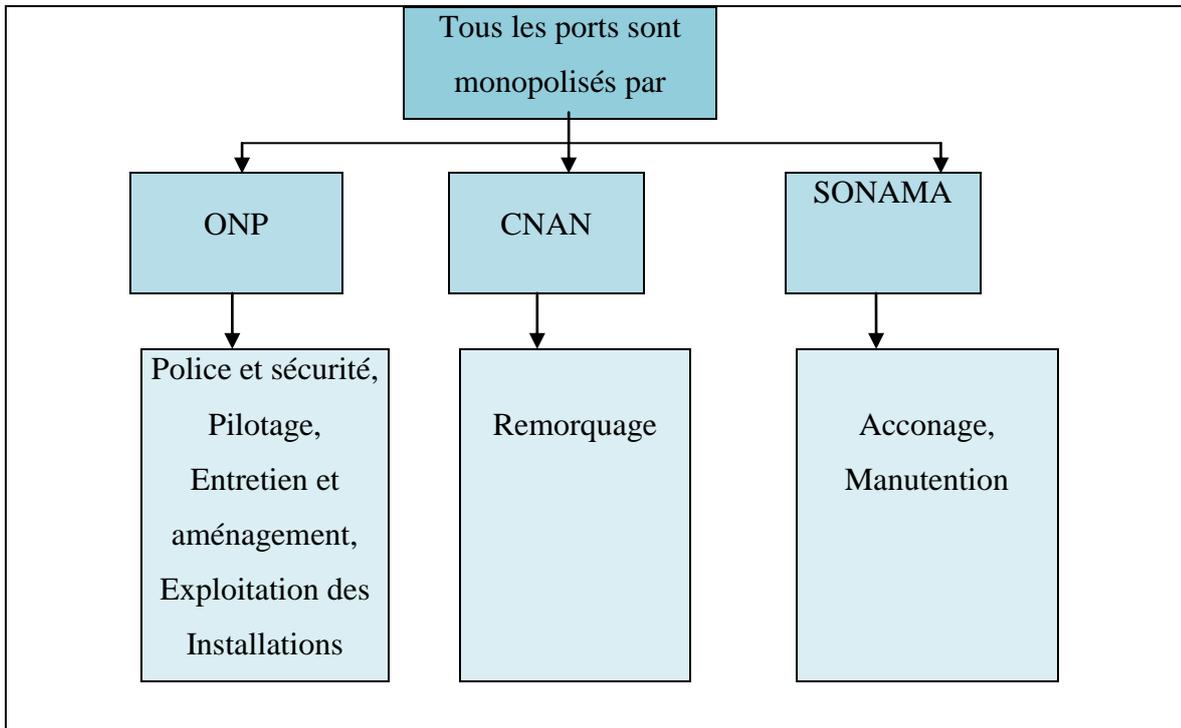
- Absence de textes législatifs et réglementaires d'exploitation portuaire.
- Pertes d'activités essentielles notamment les fonctions de remorquage qui sont les plus rémunératrices.
- Conflits des compétences avec le secteur de travaux publics qui est aussi chargé de développement portuaire avec les autorités en charge de police et de sécurité¹⁷³

En 1971 jusqu'à 1982 le système portuaire algérien est monopolisé par trois sociétés étatiques,

- ONP ; s'occupe de police, sécurité, Pilotage, Entretien et aménagement, Exploitation des Installations.
- CNAN ; prends en charge le remorquage.
- SONAMA ; s'occupe de l'acconage et de la manutention.

¹⁷³ BELAIDI Lyacine, BERNINE Sofiane, MOULOUA Djamel mémoires. (2007). « *transitaire et cosignataire dans le transport maritime international de marchandises* », mémoire d'Université Abderrahmane Mira Bejaia, P 43.

Figure N° 04 : Système portuaire algérien, 1971 – 1982 :



Source : MERZOUG Slimane. (2014). « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia. P 208.

1.1.3 Les ports érigés en entreprises publiques économiques durant la phase 1982-1998

Cette phase s'inscrit dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises, la réglementation a accordé l'autonomie de gestion des entreprises publiques économiques avec, la création de l'EPE (entreprises publiques économiques), qui ont pour mission la gestion, l'exploitation et le développement des infrastructures et superstructures portuaires. En 1982 l'activité de la consignation est réalisée par Entreprise Nationale de Consignation et Activité annexe au Transport Maritime (ENCATM) remplacée par la Générale Maritime (GEMA).

Cette phase a été couverte notamment par les décrets 82-283 14 avril 1982 portant création des entreprises portuaires de Ténès, Jijel, Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran, et Ghazaouet.

Pendant cette période, les entreprises regroupent l'ensemble des fonctions portuaires à caractère commercial qui sont ouvertes aux opérateurs privés nationaux et étrangers et les fonctions régaliennes qui consistent à la création des autorités portuaires qui auront pour mission de prendre en charge ces fonctions qui sont stipulées par la suite dans le décret de 1999.

Les avantages et les inconvénients des ports érigés en entreprises publiques économiques¹⁷⁴ sont comme suites :

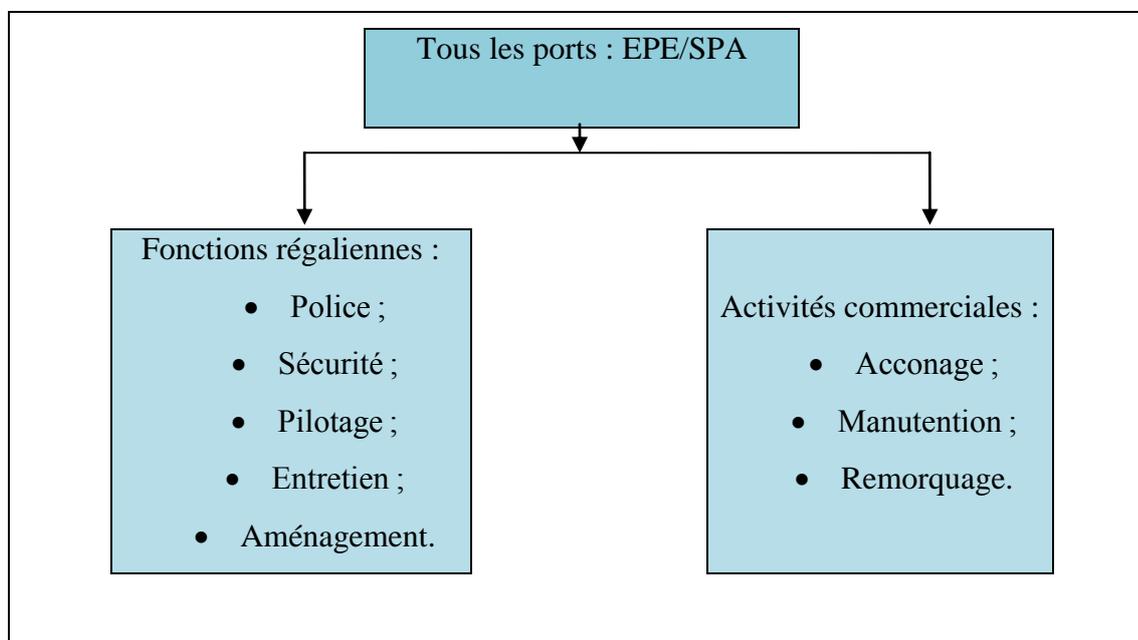
➤ **Les avantages :**

- Regroupement des fonctions portuaires.
- Introduction de la notion concurrentielle entre les ports.

➤ **Les inconvénients :**

- Répartition incohérente des ressources.
- Absence d'initiatives et de promotion des investissements privés.

Figure N° 05 : Système portuaire algérien, 1982 – 1998 :



Source : MERZOUG Slimane. (2014). « *Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie* », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia, p 209.

1.2 Le système portuaire algérien après la libéralisation des activités portuaires (la loi n° 98 05 du 25 juin 1998) :

Le gouvernement algérien a mené de profondes réformes pour améliorer le système de transport maritime basé sur la libéralisation et la démonopolisation des activités économiques et commerciales et la participation accrue du privé national et international à ces activités.

¹⁷⁴ <http://www.Algerieferries.com>

1.2.1 Le nouveau code maritime algérien (1998) :

La réforme du code maritime a touché le navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes et le régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, en ouvrant les activités de manutention et d'acconage aux privés.

Le premier caractère qui ressort de la lecture du CMA (1998), est son caractère internationaliste ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions les plus modernes telles que la convention de Bruxelles et convention de Hambourg, lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine, il peut se faire que l'Algérie a ratifié une convention internationale et s'inspire de celle-ci pour organiser sa législation interne. La loi du 25 juin 1998 n° 98 05 définit les conditions d'exploitation telles que : la consignation du navire, la consignation de la cargaison et l'activité du courtier maritime. Elle prévoit notamment, un régime de concession pour les services de transport maritime.

La mission des autorités portuaires imposées par le nouveau code maritime est :

- entretien et développement des infrastructures et superstructures ;
- utilisation du domaine public portuaire pour la circulation maritime ;
- la promotion et le développement de l'activité commerciale ;
- la gestion rationnelle de l'espace portuaire ;
- la sécurité et la protection de l'environnement. Cependant, la mise en place de ces autorités portuaires n'est pas encore mise en œuvre.

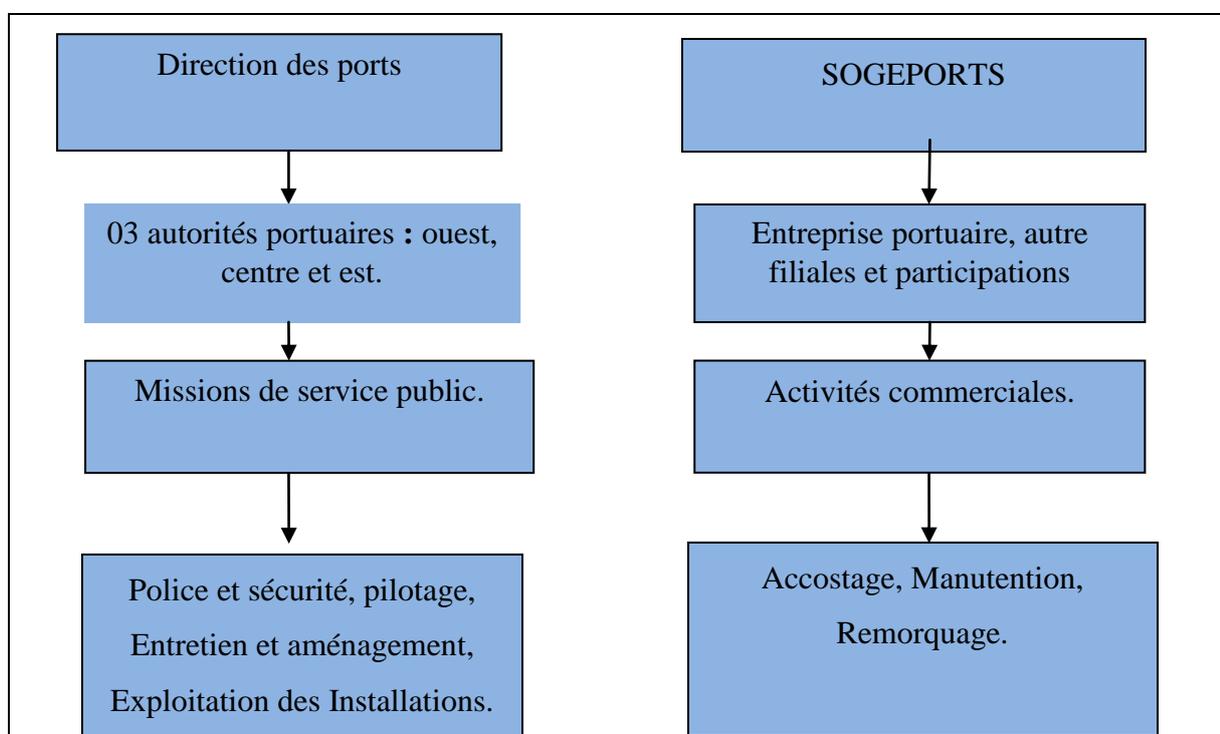
1.2.2 L'organisation du système portuaire algérien conformément au nouveau code maritime :

Cette ouverture n'a pas tenu compte de l'état des compagnies nationales qui sont vite évincées par les grands armateurs internationaux.

Le pavillon national est appelé à relever un défi dans un secteur stratégique pour l'économie nationale. D'abord par une rationalité sur le plan managérial et fonctionnel, qui intègre le principe de rentabilité économique loin de l'exploitation des lignes maritimes non rentables. Ensuite, par l'acquisition des navires spécialisés selon la structure des échanges extérieurs de l'Algérie.

Dans cette ère de concurrence, le pavillon national peut exploiter l'avantage que lui confère la réglementation en matière de monopole du cabotage national. Certes, le trafic sur ce marché est très limité, mais il est susceptible d'être développé vu les exigences économiques et environnementales qui s'imposent. De surcroît, le développement de ce type de marché permettra une plus grande connexion entre les zones industrielles installées le long de la façade maritime et la distribution des surplus de production dégagés dans chaque région vers les marchés de consommation.

Figure N° 06 : L'organisation du système portuaire algérien conformément au nouveau code maritime :



Source : MERZOUG Slimane. (2014). « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia, p 214

1.2.3 L'entrée des partenariats dans le cadre des joint-ventures :

Les pouvoirs publics réagissent en décrétant une réforme de la législation portuaire avec la loi 98-05 portant un nouveau code maritime, ils espèrent attirer les investisseurs privés, nationaux et étrangers.

La libéralisation du commerce extérieur constitue un élément essentiel dans toute politique de développement engagée depuis la fin des années 80 dans un processus d'ouverture économique, de libéralisation du commerce extérieur et d'intégration au marché

mondial. L'Algérie a abouti en 2002 à la conclusion d'un accord d'association avec l'UE pour la mise en place d'une zone de libre-échange.

Le décret n° 2006-139, du 15 avril 2006 est venu pour donner plus de clarification en matière d'ouverture du système portuaire, en autorisant l'entrée des opérateurs étrangers dans le cadre des joint-ventures. C'est ainsi que deux opérateurs mondiaux sont associés dans la gestion des terminaux à conteneurs à Bejaia, Djendjen et à Alger (avec port of Singapour authority pour le premier et Dubaï ports World pour les seconds).¹⁷⁵

1.2.3.1 Djazaïr Port World:

La société est une joint-venture (50/50) entre DPW (c'est le troisième opérateur portuaire mondial) et l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL), créées officiellement le 15 février 2009, avec un capital de 20 millions d'euros. Elle bénéficie d'une concession de 30 ans sur le terminal à conteneurs. Dubaï Port World en assure la gestion et la formation du personnel.

DPW s'est engagé à accroître la cadence des manutentions qui passeraient à 25 conteneurs/heure, ainsi qu'à faire travailler le port 7 jours sur 7 et 24h/24 h. Incontestablement, le taux de fret va beaucoup baisser. C'est toute l'économie nationale qui en profitera.

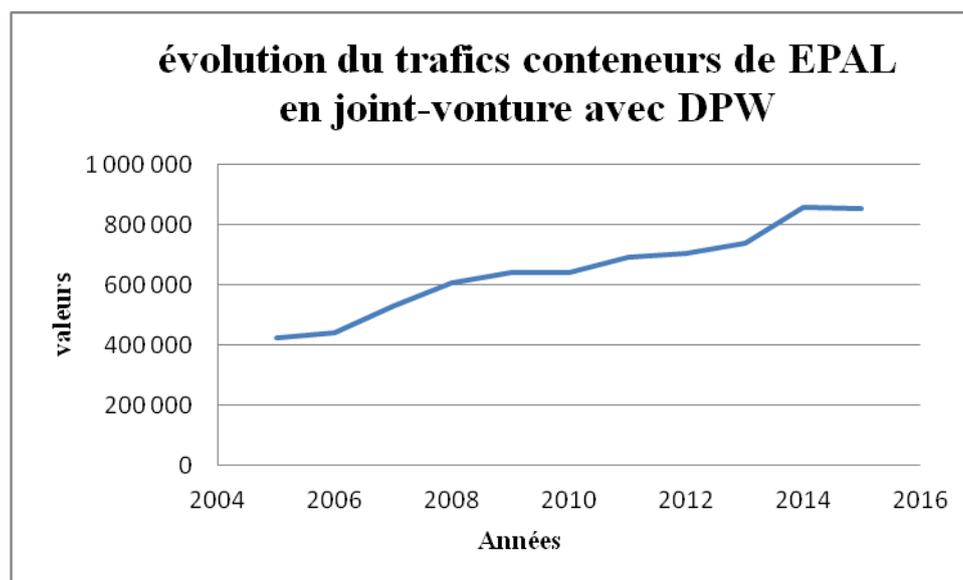
En 2015, DP World a traité 61,7 millions d'EVP, avec son pipeline engagé de développements et expansions de terminaux portuaires. La capacité brute actuelle est de 79,6 millions d'EVP va augmenter à plus de 100 millions d'EVP d'ici 2020, en ligne avec la demande du marché.¹⁷⁶

Dans la figure ci-dessous en va illustrer l'évolution du trafic conteneurs au port d'Alger avant et après l'entrée de DPW (Dubaï Ports Word).

¹⁷⁵ MERZOUG Slimane. (2014). « *Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie* », thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia, p 229.

¹⁷⁶ http://www.econostrum.info/DP-World-gerera-les-terminaux-conteneurs-d-Alger-et-Djen-Djen_a274.html#ixzz4AB57RjF4.

Figure N° 07 : Évolution de trafic conteneurs équivalent Vingt Pieds au port d'Alger :



Source : Statistiques interne au port d'Alger.

Le graphe illustre l'évolution du trafic conteneurs au port d'Alger durant deux périodes différentes :

- La première 2005-2008 est celle avant l'entrée de DPW ;
- La seconde 2008-2015 durant et après l'entrée des DPW.

Durant la première période, on remarque une légère évolution du trafic de conteneurs au port d'Alger de 2005 jusqu'à 2006 qui sont de 4,17 %. En 2008, on constate une amélioration de plus que les années précédentes qui sont de 14,24 %.

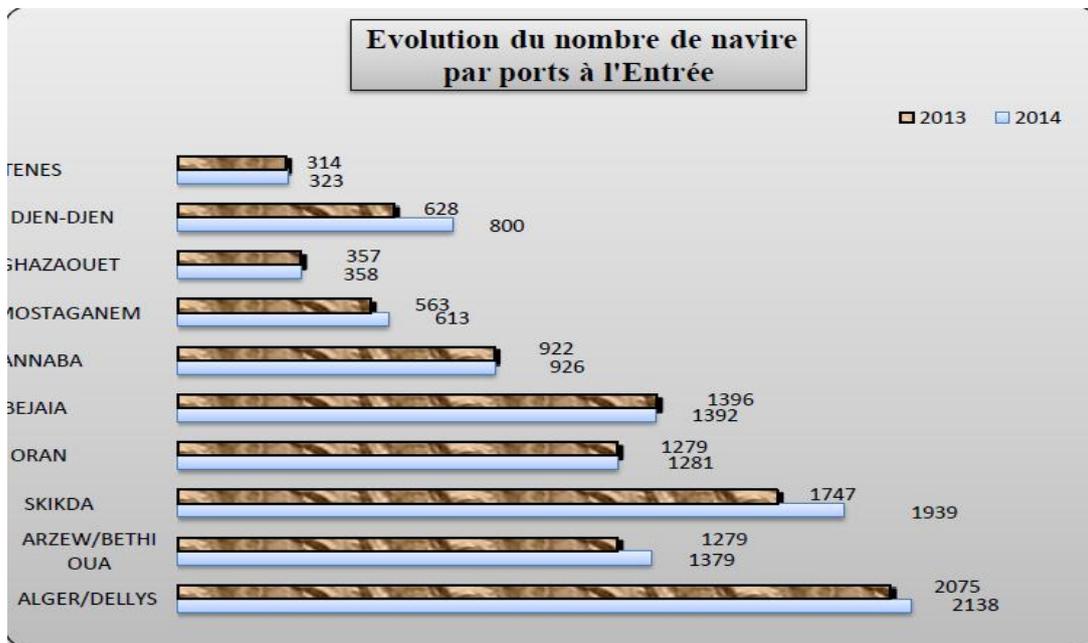
Avec l'entrée de DPW en joint-venture avec EPAL, on constate une évolution timide durant les deux premières années de 7,70 %. Tandis que le trafic conteneurs durant la joint-venture allant de 2012 à 2015 a connu une évolution importante qui est de 21,17 %. Cela grâce une meilleure étude et analyse des réseaux portuaires algériens par le partenariat et une bonne maîtrise du code maritime algérien et son adaptation au régime législatif du pays.

1.2.3.2 Évolution de nombre des navires par port de commerce algérien :

La façade maritime algérienne comprend trois ports pétroliers (ARZEW, SKIKDA et BEJAÏA), trois principaux ports polyfonctionnels (ALGER, ORAN ET ANNABA), deux moyens (DJEN-DJEN ET MOSTAGANEM) et enfin, trois petits ports (GHAZAOUET, DELLYS ET TENES).¹⁷⁷

La figure ci-dessous représente l'évolution de nombre de navires par port de commerce en Algérie durant la période 2013-2014.

Figure N° 08 : Évolution de nombre de navires par port de commerce (2013 ; 2014)



Source : statistiques interne du ministère de transport (annuaire statistique 2014)

Le nombre de navires ayant accosté dans les ports algériens au cours de l'année 2014 a atteint 11 149 à l'entrée contre 10 560 en 2013.

Si on classe les ports selon leur fluidité en termes d'évolution de nombre de navires entrants et sortants par port de commerce, le port d'Alger se classe en première position et le port de TENES en dernière position.

On constate que le port d'Alger est le plus fluide, il enregistre 2075 navires entrant durant l'année 2013, tandis qu'en 2014 il enregistre une augmentation de 63 navires entrants de plus. Cette fluidité du port se justifie par sa nature comme un port polyfonctionnel. Par rapport au port de Bejaïa en 2013 il enregistre une entrée de 1396 navires tandis qu'en 2014 a

¹⁷⁷ M'HAMMED SETTI, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet. (2011). « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », P. 85-93.

connus une baisse de 4 navires, cela est justifié par sa spécialisation en hydrocarbure et le manque de moyens de cabotage national.

Par rapport aux nombres de sorties des navires, on trouve toujours une petite différence par rapport aux entrées cela s'explique par le manque d'exportation, aussi le nombre de navires entrants ressort juste après.

Au niveau de l'ensemble des ports nationaux de commerce durant l'année 2014 ont connu une hausse de 9,88 % par rapport à l'année précédente, le volume des marchandises traité est de 129 707 millions de tonnes¹⁷⁸.

Sur le plan de la structure, le trafic à l'exportation en 2014 enregistre un volume de 77 132 millions de tonnes, et une hausse de 7,23 % par rapport à l'année précédente, il se caractérise par la prédominance des produits pétroliers, qui représente 93,82 % du volume total des exportations¹⁷⁹.

Conclusion :

Le monopole de l'État sur les activités portuaires et des transports maritimes rend inadapté l'exercice de telles activités face aux évolutions dans ce domaine. C'est pourquoi des prémices de réformes ont commencé dès le début des années 90, consacrées ensuite par un code maritime portant la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance N°78-80 du 23 octobre 1976. La prise en charge du commerce extérieur par le pavillon national est en recul permanent après les réformes de système portuaire.

Les statistiques portuaires et maritimes montrent que l'entrée des partenariats importants dans le secteur portuaire est un facteur qui favorise les activités portuaires en Algérie.

¹⁷⁸ Document interne au ministère des Transports (annuaire statistique 2014)

¹⁷⁹ CNUCED (annuaire statistique du transport maritime 2014).

Section 02 : La consignation des navires avant et après la libéralisation des activités maritimes en Algérie

Dans cette section nous illustrons l'activité de consignation des navires avant et après la libéralisation du marché de consignation algérien. Enfin, la naissance de quelques consignataires en Algérie et l'implantation des compagnies étrangères. Cela à l'aide d'essai d'analyse des différentes statistiques.

2.1 Le monopole de la CNAN sur l'activité de consignation de navires :

Le statut de la CNAN avait intégré toutefois en 1967, la consignation dans son objet social, depuis sa création. En 1971, l'activité de consignation est confiée au monopole de la CNAN par décret n° 71-178 du 30/06/1971, ainsi que la promulgation en 1976 du code maritime algérien qui consacre le monopole de l'État sur cette activité.

Cependant, il convient à noter que la CNAN dont la vocation était le transport maritime essentiellement s'était vu adjoindre toutes les autres activités annexes à savoir la manutention, le remorquage, l'avitaillement, le transit.... etc.

C'est ainsi qu'en 1979, la CNAN était devenue propriétaire d'une flotte de 109 navires de tous types « conventionnels, RO/RO, pétroliers, méthaniers, car ferries ainsi que les remorqueurs et autres.... etc. »¹⁸⁰. Grâce à sa flotte et ces équipements, la CNAN a pu devenir un armement important qui pèse de façon significative dans le transport maritime et des échanges extérieurs de l'Algérie.

Mais en avril 1982, avec l'application du décret n° 80-282, elle a dû transférer et retirer certaines activités, à savoir :

- Les activités de remorquage transférées aux entreprises portuaires nouvellement créées.
- La consignation des pétroliers et méthaniers relevant désormais du monopole de la nouvelle société nationale « SNTM-HYPROC » société nationale de transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques.

L'entreprise mère perd alors la dénomination « CNAN » et devient société nationale de transport maritime « compagnie de navigation et d'armement national « SNTM-CNAN » à laquelle sont confiées toutes les activités restantes.

¹⁸⁰ Document interne de NASHCO agence d'Alger.

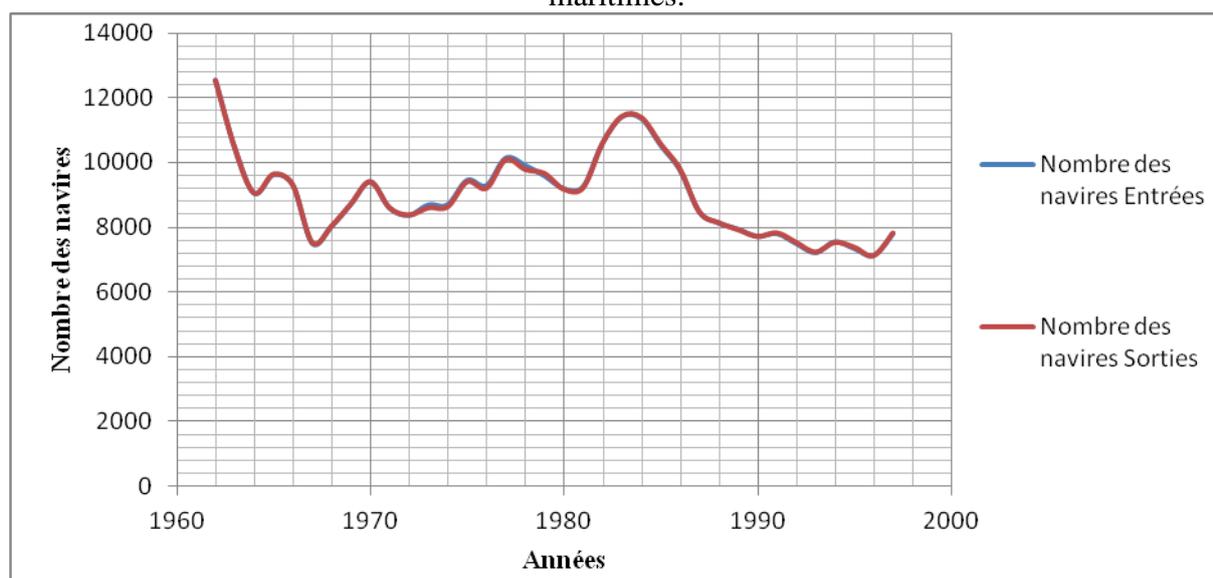
CHAPITRE III : Essai d'analyses des statistiques de l'évolution de la consignation des navires avant et après la libéralisation des activités maritimes.

Le 14 juillet 1987 et à la suite d'une seconde restructuration plus profonde et qui va d'avantage alléger les attributions du « SNTM-CNAN » en lui enlevant la gestion d'autres activités au détriment de nouvelles entreprises nationales à savoir :

- ENTMV : entreprise nationale de transport maritime de voyageurs, qui elle ne va se charger que du transport maritime de voyageurs.
- ENCATM « GEMA actuellement » : entreprise nationale de consignations annexes au transport maritime, qui a dominé cette activité depuis 1987 jusqu'à 1997.
- ERENAV : entreprise de réparation navale et de manutention, afin de s'occuper des réparations navales¹⁸¹.

Le graphe ci-dessous représente la flotte algérienne et le nombre d'escales des navires entrants et sortants avant la libéralisation des activités maritimes.

Graphe N° 01 : Le nombre de navires (entrées, sorties) avant la libéralisation des activités maritimes.



Source : Établi par nos soins à partir des documents internes au ministère des Transports : (office National des ports p13 à15, annuaire statistique des ports de commerce1993 p10, annuaire statistique des ports de commerce2007 p7.)

Ce graphe représente la variation de mouvement de la navigation depuis l'indépendance jusqu'à 1997. Durant l'année 1962-1963, on remarque que le nombre de navires accostés est important suite à la gestion des ports de commerce algériens par les entreprises étrangères.

¹⁸¹ Document interne de la CNAN GROUP.

Depuis 1964 jusqu'à 1978, le mouvement de la navigation algérienne a connu de différentes variations légères (parfois une baisse d'autre une légère augmentation). Durant cette phase, l'économie algérienne est marquée par la nationalisation des secteurs clés de l'économie dans le cadre d'Algérianisation de tous ces ports de commerce et de toutes ces activités portuaires « économie planifiée ». Les ports algériens n'offrent que de faibles tirants d'eau¹⁸², ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits, avec ces conditions ne pouvant pas convenir aux exigences des navires des générations récentes donc le pays subit une instabilité économique, qui suit directement par l'instabilité de l'activité de la consignation maritime.

À partir des années 1980, la CNAN est devenue un grand armateur mondial avec une flotte mondiale de 109 navires, cela engendre une hausse du nombre de navires entrants et sortants durant 1982-1985, cette hausse a influencé directement et positivement l'activité de la consignation pratiquée par les consignataires nationaux (ENCATM, HYPROC...etc.).

Mais en 1986, une baisse du nombre d'escales des navires comparativement aux années précédentes, ce qui a poussé l'activité de consignation à un ralentissement durant l'année 1986-1987 suite à une baisse de 40 % des prix du brut « le choc pétrolier ». La baisse des prix du pétrole à un impact direct sur la balance commerciale du pays, car 90 % des exportations du pays sont des hydrocarbures. Effectivement le nombre de navires entrants et sortants vont baissés accompagnés d'une baisse de l'activité de consignation des navires.

La période 1988-1993, est nommée par « la période de crise et privatisation », les conséquences du choc pétrolier obligent l'Algérie à s'orienter vers un service de la dette pour corroborer l'évidence d'une crise des paiements durable. Le secteur maritime devenu fragilisé, le nombre d'escales des navires et l'activité de consignation était perturbé durant cette phase.

En 1994-1997, l'économie algérienne a connu le début des réformes économiques qui s'orientent vers un passage à une économie de marché et une libéralisation de commerce extérieur. C'est pour cela que le mouvement de navigation s'élève à 333 navires à l'entrée et 294 navires à la sortie, ce qui a généré l'augmentation de l'activité de consignation maritime dans cette période.

¹⁸² **Tirant d'eau** : C'est la distance comprise entre le dessous de la quille au point le plus bas d'un navire et le niveau de l'eau.

2.2 L'ouverture et la libéralisation du marché de consignation algérien :

La libéralisation de l'activité de consignation des navires est rendue possible grâce aux dispositions de l'arrêté du ministère des Transports du 5 octobre 1996, pris en application du décret exécutif promulgué des années auparavant 22/09/1991 fixant les conditions d'exercice de cette activité, ainsi que celles relatives aux fonctions de consignation des marchandises et de courtier maritime¹⁸³.

D'après la promulgation de la loi n° 98 05 du 25 juin 1998, l'activité de consignation de navire et de cargo a été ouverte aux entreprises privées nationales et aux entreprises privées étrangères. Cette dernière a subi de différentes modifications celle de 2002 et celle de 2009 (le décret n° 09 183 du 12 mai 2009) avec laquelle l'activité de consignation se traite jusqu'à nos jours¹⁸⁴.

Les nouveaux opérateurs privés « nationaux et étrangers » investissent dans ce secteur, sont venus donc partager le portefeuille de la consignation des navires étrangers puisque c'est la NASHCO qui était chargée de la consignation des navires de la CNAN qui était entre les mains de GEMA, NASHCO et MTA.

L'objectif de la libéralisation du marché de consignation s'appuie sur le développement du secteur maritime, et avec l'instauration d'une concurrence entre les consignataires, en offrant des données positives pour l'armateur, les clients et tous les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime en ayant des répercussions appréciables sur les conditions de prise en charge de cette activité.

L'ouverture du marché de consignation est du moins que l'on puisse dire très appréciable et satisfaisante, car les consignataires répondent aux fortes demandes, que ce soit des armateurs ou des clients, et c'est en renforçant leur présence géographique dans les ports (consignataire et armateurs), et les liens commerciaux (relations avec l'armateur, le client, la douane.... etc.).

Ainsi, cette ouverture a offert aussi au marché une concurrence qui a donné certainement aux clients la liberté de choisir leur prestataire compte tenu de la qualité du service offert.

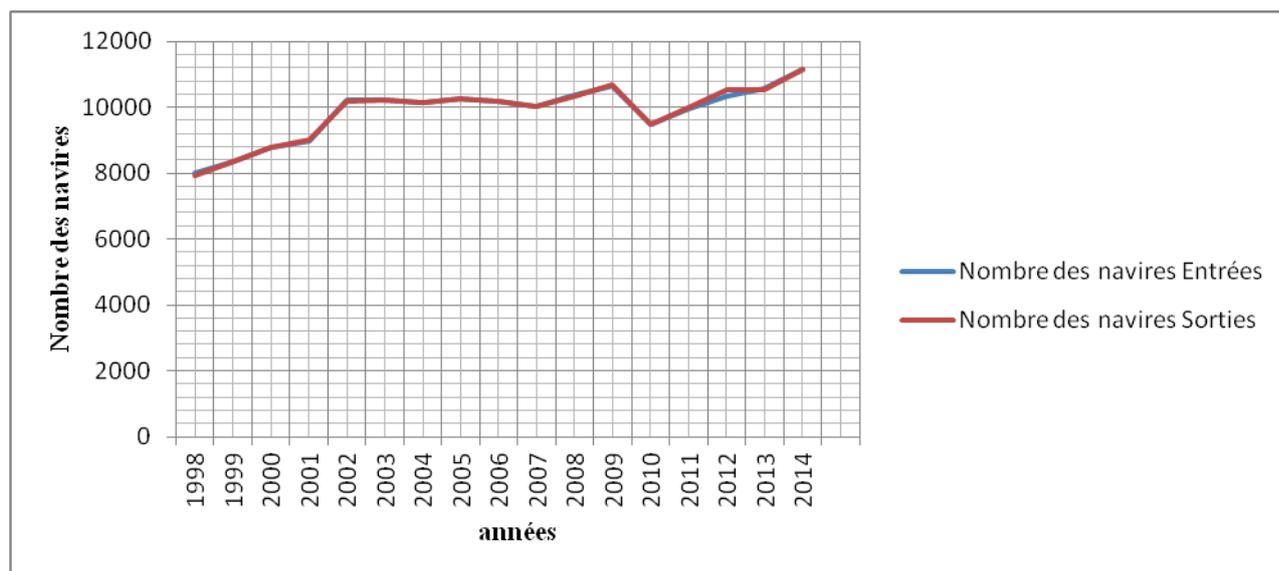
¹⁸³Document interne de NASHCO agence d'Alger.

¹⁸⁴ Direction de la marine marchande du ministère de transport.

Enfin, cette libéralisation a pu permettre à l'organisation du marché de la consignation et ces exploitants, divers avantages à savoir : la sécurité, la rentabilité, la rapidité, la compétitivité et la qualité¹⁸⁵.

Le graphe ci-dessous représente la flotte algérienne, et le nombre d'escales des navires entrants et sortants depuis la libéralisation des activités maritimes.

Graphe 02 : Le nombre de navires (Entrées/ Sorties) depuis la libéralisation des activités maritimes.



Source : établi par nos soins à partir des documents interne au ministère des Transports (annuaire statistique des ports de commerce 2007 p7, annuaire statistique des ports de commerce 2009 p72, annuaire statistique des ports de commerce 2011 p65, annuaire statistique des ports de commerce 2013 p69, annuaire statistique des ports de commerce 2014 p76).

En 1998, on remarque une légère augmentation de mouvement de la navigation comparant l'année 1997, ce qui fait une augmentation de l'activité de consignation des navires, provoquer par l'ouverture de l'activité de consignation de navires aux entreprises privées et étrangères après une longue période de la monopolisation de l'État.

2002-2014, l'ouverture des activités portuaires ; l'entrée et l'implantation des grands armateurs tels que (CMA /CGM, MEARSK, MSC) et l'augmentation des prix de pétrole en 2011 interprètent une évolution importante des mouvements des navires, ce qui a assuré une accélération de l'activité de consignation. La quasi-totalité de l'activité de consignation est dominée par les agences représentatives des armateurs étrangers en ligne régulière.

¹⁸⁵ M'HAMMED SETTI, FATIMA-ZOHRA MOUHED-CHERIF et CÉSAR. (2011). « les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? », méditerranée paris, France P 92, 201.

À la fin de l'année 2014, il y avait une forte chute des revenus pétroliers avec une baisse de 43,71 % ce qui aggrave fortement le déficit de la balance commerciale.

2.3 La naissance de quelques consignataires en Algérie et l'implantation des compagnies étrangères :

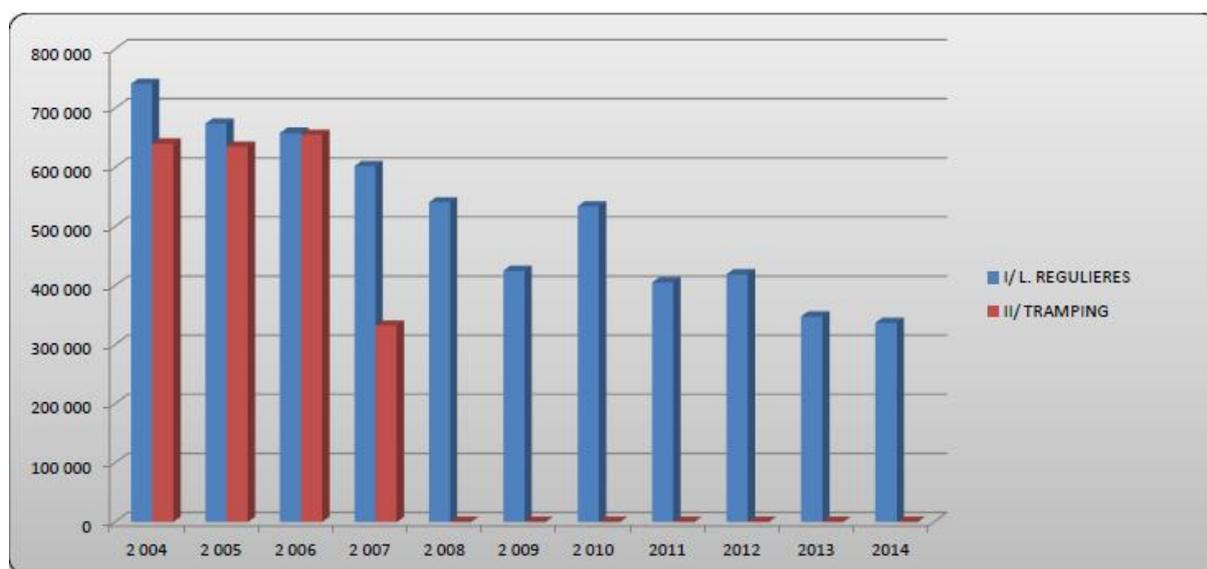
En 2015, 300 sociétés de consignation sont enregistrées auprès du ministère de transport. Chaque année environ une vingtaine de nouveaux dossiers d'ouverture des sociétés de consignation est enregistrée auprès du ministère de transport.¹⁸⁶

2.3.1 Évolution de l'activité CNAN GROUP :

Le transport de marchandises hors hydrocarbures assuré par CNAN GROUP à contribuer en 2014 dans le commerce international avec 336 958 tonnes contre 347 400 tonnes pour l'année 2013, soit une baisse de 3,01 %.¹⁸⁷

La figure ci-dessous représente l'évolution de l'activité de la CNAN depuis 2004 jusqu'à l'année 2014.

Figure N° 09 : Évolution de l'activité CNAN GROUP (2004/2014) :



Source : document interne au CNAN Group.

Le trafic de lignes régulières a enregistré plus de 700 000 tonnes transportées au cours de l'année 2004, et plus de 600 000 tonnes en tramping, durant l'année 2007 on remarque une chute libre de l'activité de consignation en tramping soit une baisse de presque de 6,7 %, concernant la ligne régulière il s'agit d'une baisse légère de 2 %.

¹⁸⁶ Direction de la marine marchande du ministère de transport.

¹⁸⁷ Statistique interne au ministère de transport (annuaire statistique des ports de commerce 2014).

Le trafic de ligne régulière a enregistré 424 790 tonnes transportées au cours de l'année 2009, et 540 713 tonnes transportées durant l'année 2008, soit une baisse de 21,43 % par rapport à l'année écoulée.

Durant l'année 2008, la CNAN est totalement désinvesti en tramping et qu'elle a renforcé ces activités en ligne régulière tout cela en raison de :

- La CNAN a vendu presque tous ces navires, car ils étaient plus vieux et moins rentables pour s'adapter aux nouvelles exigences du marché ;
- Pour que la CNAN puisse faire face à la concurrence accrue de nouveaux armateurs implantés en Algérie ;
- La restructuration de la CNAN durant 2005 ;
- La CNAN a adopté des stratégies pour renforcer ces activités en ligne régulière.

➤ **Le programme de développement de la CNAN group :**

La CNAN GROUP a relancé ces programmes de développement par l'acquisition des différents navires pour accroître ses parts de marché et satisfaire la demande nationale, la mise en œuvre de ce plan repose principalement sur l'acquisition de **25** navires modernes par exemple :

- Vraquiers : (PANAMAX, HANDYSIZE)
- Cargo: (RORO/LOLO, MULTIPURPOSE CONTAINER SHIP, ROLL ON/ROLL OFF, MULTIPURPOSE CARGO SHIP)¹⁸⁸

Après l'acquisition de quatre navires de marchandises par CNAN Nord, c'est au tour de la CNAN Med de réceptionner un nouveau navire destiné à renforcer sa flotte. Une acquisition qui entre dans le cadre du programme de renforcement et modernisation de la flotte algérienne qui ne participe actuellement, qu'à **3 %** dans le transport des marchandises, le transport de nos marchandises nous coûte 500 et 600 millions de dollars par an, un taux qui coûte trop cher à l'Algérie.¹⁸⁹

2.3.2 HYPROC SHIPPING COMPANY:

Après la seconde restructuration de la CNAN en 1982, la consignation des pétroliers et méthaniers est transférée à la société autonome nationale de transport maritime des hydrocarbures et produits chimiques « HYPROC SHIPPING HYPROC »

¹⁸⁸ Document interne de CNAN GROUP « programme de développement ».

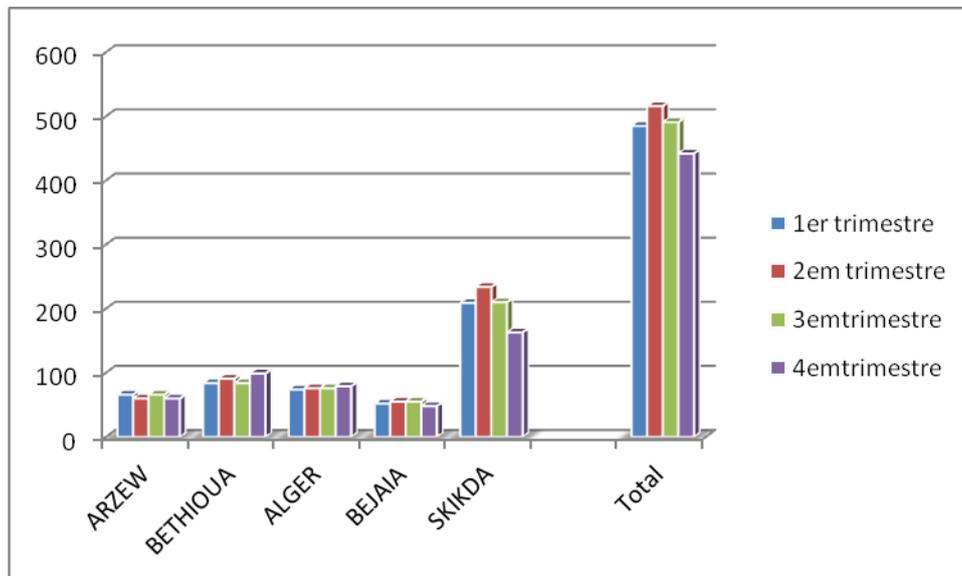
¹⁸⁹ [Http://www2.horizons -dz.com/?La-Cnan-réception-un-nouveaunavire de marchandise.](http://www2.horizons-dz.com/?La-Cnan-réception-un-nouveaunavire-de-marchandise)

HYPROC SHIPPING COMPANY est une société par actions au capital de 12 milliards de Dinars, détenu entièrement par la Société de Valorisation des Hydrocarbures agissant pour le compte du groupe SONATRACH. HYPROC est une filiale à 100 % de SONATRACH, imposée comme maillon décisif de la stratégie de valorisation et commercialisation des hydrocarbures du groupe SONATRACH. Elle est classée actuellement 11^{ème} à l'échelle mondiale, elle occupe le rang de 2^{ème} exportateur de GNL et GPL.¹⁹⁰

Le graphe ci-dessous représente la situation mensuelle du nombre des navires consignés par l'agence HYPROC SHIPPING COMPANY durant l'année 2014.

Graphe N° 03 : Situation mensuelle du nombre des navires consignés par agences

HYPROC SHIPING COMPANY en 2014 :



Source : statistiques interne au ministère des Transports.

D'après ce graphe on remarque que l'activité de consignation de l'HYPROC est importante dans le port de SKIKDA avec 230 navires consignés en 2^{ème} trimestre de l'année 2014, et en dernière position l'activité de l'HYPROC au port de BEJAIA avec 40 navires consignés en 2^{ème} trimestre de 2014, il est nécessaire de savoir que ces deux ports sont parmi les trois principaux ports pétroliers en Algérie.

¹⁹⁰HAYAT FETOUH. (2010). « *l'incidence du contrôle fiscal au niveau de l'entreprise en Algérie* », mémoire de l'université d'Oran, P40.

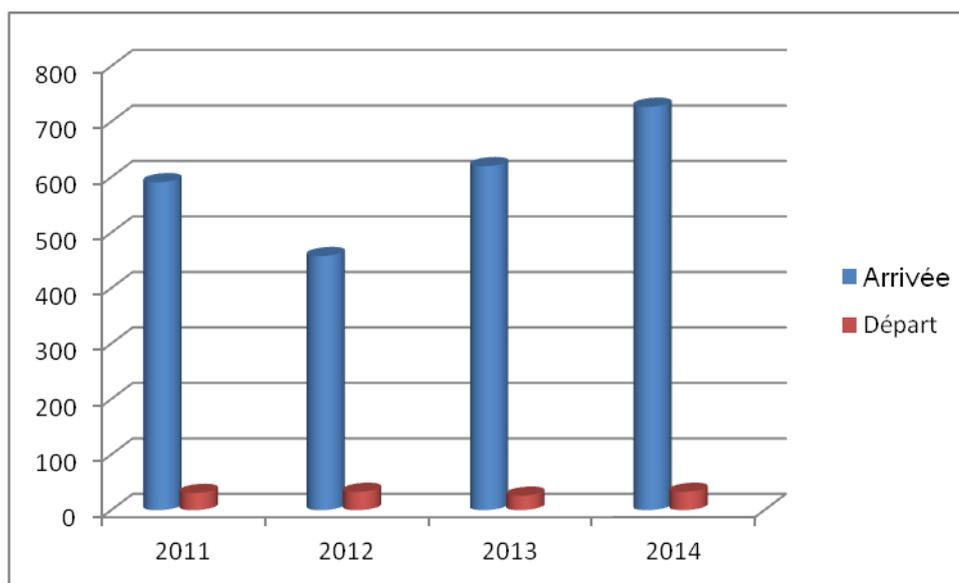
Cette répartition inégale de l'activité de consignation des navires par HYPROC dans ces ports de commerce se justifie par l'insuffisance des moyens de cabotage national et international, les infrastructures portuaires non modernisées des différents ports.

2.3.3 La Générale Maritime « GEMA » :

Avec l'avènement des entreprises publiques économiques en 1988 n° 88-11 du 12/10/1988, présage déjà d'une nouvelle forme de réorganisation de la consignation. Cette nouvelle société qui n'est autre que l'ENCATM s'est transformée en société par actions et a donné naissance à la GEMA Société Générale Maritime, pour qu'un intérêt particulier soit accordé à la fonction de consignation de navires et que la notion de commercialisation soit introduite dans les relations entre les armateurs tiers de cette entreprise. ¹⁹¹

Le graphe ci-dessous représente le nombre des navires consignés par la générale maritime durant l'année 2011-2014.

Graphe N° 04 : Le nombre de navires consignés au départ et à l'arrivée par GEMA:



Source : Document interne de ministère des Transports « annuaire statistique 2014 ».

Avant tout, il est nécessaire de préciser que GEMA est une agence publique qui fait partie de la CNAN group elle s'en charge de la consignation des navires étrangers, alors que NASHCO s'en charge de consigner les navires de la CNAN group.

À partir de ce graphe on constate que le nombre de navires consignés par la GEMA à l'arrivée à un très grand écart par rapport au nombre de navires consignés au départ, cette situation peut se justifier par l'existence d'un écart important entre les importations et les

¹⁹¹BARACHE Yasmina, BENZANATI Siham, CHABI Ferhat. (2013-2014). « la démonopolisation du commerce extérieur algérien », université Abderrahmane Mira Bejaia, p 39.

exportations du pays, sachant que 90 % des exportations algériennes sont des hydrocarbures alors que la consignation des hydrocarbures est chargée par HYPROC SHIPPING COMPANY.

2.3.4 L'implantation des compagnies étrangères :

Le secteur maritime Algérien, qui représente selon certaines estimations un marché de 12 milliards de dollars et de 3 milliards de dollars de surestaries,¹⁹² dominé en grande partie par les grands armateurs mondiaux (CMA-CGM, MAERSK, MSC...etc.) qui détiennent 97 % des parts du marché de toutes activités maritimes et une quasi-totale des activités annexes (selon le conseiller du ministère des transports).

- La Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA-CGM), détient à elle seule 35 % des parts ;¹⁹³
- MAERSK, MSC, ARKAS, le group ROMEU (TRANS GLORY, TIBA, EVEER GREEN) dont chacune détient une part du marché importante dans le secteur maritime.

Tandis que, la flotte nationale du transport maritime de marchandises ne détient actuellement qu'une part 3% des parts de marché.¹⁹⁴ Cette part très minime revient à la CNAN Group répartie par ces différentes filiales : CNAN Med, CNAN Nord NASHCO, GEMA, HYPROC.

Dans le cadre de l'activité de consignation en ligne régulière, le privé national ne détient qu'une part minoritaire du marché de consignation à titre d'exemple : (DARYA SHIPPING, SEACOM, SERMARIN, ICTC, GLOBAL SHIPPING.....etc.), tandis que NOLIS, filiale de fret maritime du groupe CEVITAL, se penche sur la prise en charge des opérations d'importation de matières premières et des exportations menées par sa maison mère (CIVITAL).¹⁹⁵

Le Tableau ci-dessous représente le classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises durant l'année 2011.

¹⁹² [Http://www.elwatan.com](http://www.elwatan.com) « Fret maritime : nouvelles tendances du marché », publié par ROUMADI Melissa, le 03/02/2015.

¹⁹³ Idem à 104.

¹⁹⁴ [Http://www2.horizons-dz.com/?La-Cnan-réception-un-nouveau navire de marchandise.](http://www2.horizons-dz.com/?La-Cnan-réception-un-nouveau-navire-de-marchandise)

¹⁹⁵ Établi par nos soins à partir des documents internes au centre national d'informatiques et des statistiques douanières (CNIS).

Tableau N°03 : Classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises année 2011.

Rang	Amateurs	Pays	Chiffre d'affaires (Milliard de dollars)
1	MAERSK	DENMARK	60,2
2	MSC	SUISSE	25
3	CMA-CGM	France	14,9
4	CHINE OCEAN SHIPPING COMPANY	CHINE	10.1
5	AMERICAN PRESIDING COMPANY	SINGAPOUR	7.9
6	HAPAG-LLOYD AG	ALLEMAGNE	6,1
7	EVERGEEN MARINE CORPORATION	TAIWAN	3,5

Source : Conférence des Nations unies sur le commerce et développement 2011.

Le tableau ci-dessus montre clairement la dominance des compagnies maritimes européennes à la tête de la liste (MAERSK), avec un chiffre d'affaires de 60,2 MD, elle dépasse largement celle de la Suisse et de la France avec un chiffre d'affaires 25 MD et 14,9 MD successivement. La compagnie chinoise (Chine Océan Shipping Compagny) en quatrième place avec un chiffre d'affaires de 10.1MD, et celle de la Taiwan en septième place avec un chiffre d'affaires de 3,5 MD en 2011.

2.3.4.1 La Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA-CGM) :

➤ Présentation du Groupe CMA-CGM :

La Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime, est le 3 armateur mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français. Basé à Marseille, le Groupe CMA-CGM rayonne dans plus de 160 pays à travers son réseau de plus de 765 agences, employant plus de **22 000 personnes** dans le monde (dont **4 500 en France**). Le siège social du Groupe, la tour CMA-CGM, réunit à Marseille 2 400 collaborateurs. Il est à l'image d'un acteur économique français majeur. En effet, CMA-CGM compte **6 300 clients français** et le Groupe est le premier employeur privé de Marseille, ville où il a été créé en 1978. Le groupe CMA-CGM doté d'une flotte jeune, moderne et diversifiée de 471 navires, le

Groupe CMA-CGM dessert 420 ports de commerce sur 521 mondiaux. Il est présent sur toutes les mers du globe avec ses 200 services maritimes. Grâce à cette présence mondiale et ses navires performants tels que la CMA-CGM BOUGAINVILLE, le Group CMA-CGM a transporté durant l'année 2015 un volume de 13 millions d'EVP et a réalisé un chiffre d'affaires de 15,7 milliards USD. Les volumes ont atteint un plus haut niveau historique et un dynamisme commercial des marques régionales et spécialisées, cette croissance s'explique en particulier par :

- Les lignes Asie-Nord Europe et Asie- Nord Afrique qui ont enregistré des croissances soutenues ;
- La réorganisation des lignes Afrique de CMA-CGM combinée par l'ouverture de nouveaux corridors terrestres et des ports secs;
- Le dynamisme de l'économie américaine.¹⁹⁶

CMA-CGM offre à ses clients une connexion directe des pays de l'Est de la Méditerranée (France, Espagne, Algérie) aux pays à l'ouest de la Méditerranée (Turquie, Liban, Égypte), via Malte. Grâce à l'offre disponible en transbordement. Le service WEMED offre des performances très compétitives à ses clients pour la desserte de l'est de la Méditerranée :

- Les temps de transit proposés depuis l'Europe du Sud vers l'Est de la Méditerranée sont parmi les plus compétitifs du marché : la Turquie est reliée en 7 jours depuis Valence en Espagne, et 9 jours depuis Marseille.
- Offre unique sur le marché, le service WEMED offre une liaison directe et hebdomadaire depuis Mersin, Istanbul, Beyrouth, et Alexandrie vers Alger.

Quatre navires seront déployés sur cette nouvelle ligne, d'une capacité nominale allant de 1200 à 1700 EVP et la rotation sera la suivante : Marseille, Barcelone, Valence, Malte, Mersin, Iskenderun, Beyrouth, Alexandrie, Malte, Alger, Marseille¹⁹⁷.

La maps ci-dessous représente le mouvement de rotation des navires entre les pays.

¹⁹⁶ [Http://www.lemarin.fr](http://www.lemarin.fr) « CMA-CGM-fete-15-ans-de-lignes-afrique-du-nord ».

¹⁹⁷ [Http://www.lactualite-dz.info](http://www.lactualite-dz.info). « Compagnie-maritime-CMA-CGM en Algérie ».

Maps N° 01 : le mouvement de rotation des navires entre les pays.



Source : <http://www.lactualite-dz.info/Compagnie-maritime-CMA-CGM-Algerie>.

➤ **Le programme de développement durable de Group CMA-CGM :**

Le groupe CMA-CGM a mené une politique de développement durable lancée depuis plusieurs années par JACQUES SAADE, est au centre des décisions du Groupe CMA-CGM. Depuis 2005, CMA-CGM a amélioré sa performance CO2 de 50 % sur sa flotte en propriété.

Les raisons de cette performance environnementale sont nombreuses :

- un outil naval doté des dernières technologies de pointe en matière d'environnement et de sécurité ;
- un investissement pionnier dans les éco-conteneurs depuis 2005 ;
- une certification ISO 14 001 pour la gestion des navires du Groupe obtenu en 2013.

➤ **Les alliances du groupe CMA-CGM :**

En 2014 CMA-CGM rappelle aussi sa décision de constituer avec MAERSK Line et MSC une « alliance opérationnelle » sur les liaisons est-ouest, destinée à optimiser l'utilisation des flottes sur ces lignes. Cet accord, soumis à l'approbation de diverses autorités réglementaires, devrait pouvoir entrer en vigueur au printemps 2014.¹⁹⁸

¹⁹⁸ [Http://www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr), « CMA-CGM confirme l'augmentation de sa rentabilité sur le premier semestre2013 ».

Le Tableau ci-dessous représente les principales alliances entre armateurs mondiaux depuis 2001 jusqu'à 2014.

Tableau N° 04 : Les principales alliances entre armateurs mondiaux.

Alliance	Période	Membres
CKYH	2001-2014	COSCO, KLINE, YANG MING, HANJIN
G6	2012	APL, HAPAG Lloyd, HMM, MOL, NYK, OOCL
CKYHE	2014	COSCO, Kline, YANG MING, HANJIN, EVERGREEN
2 M	2014	MAERSK, MSC
OCÉAN 3	2014	CMA-CGM, UASC, CSCL

Source : TAKORABT Zakaria, ZEGGANE Mourad. (2015). « Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN », mémoire de l'université de Bejaia, p9.

Le group CMA-CGM a annoncé en février 2015, son partenariat avec China Shipping Container Lines (CSCL) et United Arab Shipping Company (UASC).¹⁹⁹

La conteneurisation favorise l'émergence de très grands armements de lignes régulières. En effet, les économies d'échelle grâce à l'utilisation des grands navires où des hubs ne sont possibles que pour les armements qui contrôlent et dominent des volumes suffisamment importants à travers de différentes alliances entre ces armateurs²⁰⁰. Pour un transporteur maritime, trois possibilités s'offrent :

- Alliance avec d'autres armements de statut de concurrents passe à celui de partenaires obligés ;
- Le rachat d'un concurrent ;
- La croissance interne de l'entreprise.

¹⁹⁹Http:// www.lantenne.com, « CMA-CGM crée l'alliance Ocean Three » avec CSCL et UASC », septembre 2015.

²⁰⁰ OCDE, « intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques », table ronde n° 146. 2010, P44

➤ **CMA-CGM en Algérie :**

En 1999 la Compagnie maritime CMA-CGM s'est implantée en Algérie dans l'objectif d'investir dans le secteur maritime, elle occupe la première place en Algérie.

L'objectif d'ouverture du marché sur le secteur maritime algérien aux opérateurs étrangers s'appuie sur le développement du secteur avec l'instauration d'une concurrence, en offrant des données positives pour l'armateur ainsi pour les clients et tous les autres intervenants dans la chaîne de transport maritime.

Enfin, d'après la libéralisation des activités annexes et l'ouverture du marché de consignation, les consignataires répondent aux fortes demandes de leurs clientèles, cette ouverture offre aussi au marché une concurrence qui donne certainement aux clients la liberté de choisir leur prestataire compte tenu de la qualité de service offert.

Mais d'autres coter, les armateurs étrangers exposant l'Algérie à certains risques et à des surcoûts systématiques. En effet, les coûts du fret en Algérie sont de 10 à 15 % supérieurs à ceux en cours en Tunisie ou au Maroc. Sans oublier les risques d'être exposé au chantage, comme ce fut le cas en 2012, lorsque des armateurs ont exigé d'être payés à l'avance et en devises, auquel cas ils menaçaient de quitter le marché algérien.²⁰¹

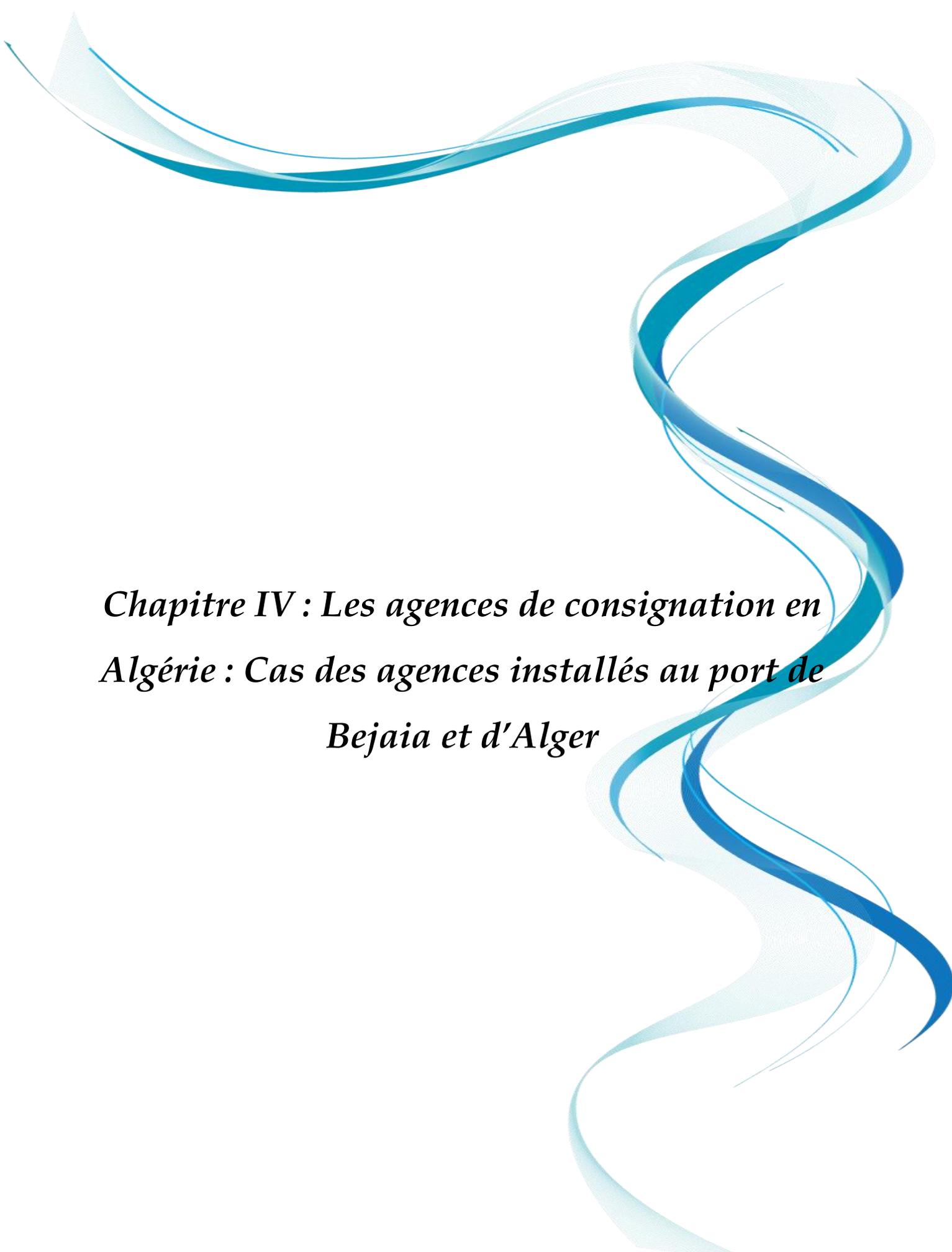
Conclusion :

L'objectif de la libéralisation du marché de consignation s'appuie sur le développement du secteur maritime et l'instauration de la concurrence entre les consignataires, ainsi de répondre à la forte demande du marché de consignation.

D'après les statistiques analysées, cette libéralisation a pu attirer l'investissement de privés nationaux et les grands groupes mondiaux dans le secteur ce qui a permis un essor de l'activité de consignation comparant la période avant la libéralisation.

Cependant, la flotte nationale a connu une disparition quasi-totale, ce qui a provoqué la démonopolisation de la CNAN dans toutes les activités portuaires et compris la consignation. Cela a émergé la prédominance des armateurs étrangers.

²⁰¹ <http://www.elwatan.com> « Fret maritime : nouvelles tendances du marché », publié par ROUMADI Melissa, le 03/02/2015.



*Chapitre IV : Les agences de consignation en
Algérie : Cas des agences installés au port de
Bejaia et d'Alger*

Chapitre IV : Les agences de consignation en Algérie : cas des agences installées au port de Bejaia et d'Alger

Introduction

L'objectif de ce présent chapitre est d'étudier l'effet de l'ouverture des services maritimes sur l'activité de consignation en Algérie. Pour ce faire, nous avons adressé un questionnaire à un échantillon d'agences de consignation maritime installées dans les ports de Bejaia et d'Alger. Les informations collectées sont traitées statistiquement en utilisant le logiciel sphinx plus² version 5.1.0.8.

Le contenu du présent chapitre est organisé en quatre sections. La première est réservée à présenter la méthodologie de l'enquête. Quant à la seconde section, elle est dédiée à présenter l'échantillon des agences de consignation qui ont fait l'objet de notre enquête. La troisième section traite des caractéristiques du marché de consignation en Algérie. Enfin, la dernière section est consacrée aux effets et aux implications de la libéralisation sur le marché de consignation algérien.

Section 01 : Méthodologie de l'enquête

Dans la présente section, nous aurons à présenter, le terrain d'investigation, l'enquête de terrain ainsi son objectif et l'analyse des informations de l'enquête et enfin la présentation de questionnaire.

1.1 Le terrain d'investigation : Le port de Bejaia et le port d'Alger

Pour mieux comprendre l'objet de notre travail de recherche, nous avons jugé très utile de présenter le terrain où notre investigation a été effectuée. Il ne s'agit pas de présenter une monographie complète de la wilaya de Bejaia et la wilaya d'Alger, ni de recenser toutes ses particularités, mais nous nous limiterons à certains points qui sont relativement liés à notre travail.

1.1.1. Présentation du port de Bejaia :

Le port de Bejaia est situé à une Latitude Nord 36°45'24'' et une longitude Est 05°05'50''. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte Algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritimes. Le port de Bejaia jouit d'une situation géographique privilégiée. Bien protégée naturellement, sa rade est l'une des plus sûres.

Les caractéristiques du port :

- Superficie totale : 44 ha dont 42 ha de terre-plein et 2 ha couvert ;

- 03 bassins d'une surface totale de 156 ha ;
- Linéaire total de quai : 2 200 m ;
- Passe Nord : largeur 120 m - profondeur 13 m ;
- Passe sud-est : largeur 330 m - profondeur 15 mètres.

Le port de Bejaia a connu une hausse de son activité durant le 1er trimestre 2015 avec le traitement de plus de cinq millions de tonnes de marchandises, soit une évolution légère de 0,74 % comparativement au trafic réalisé à la même période de 2014. Le résultat est jugé « positif » d'autant qu'il a été induit par une crue notable du trafic hors hydrocarbure (4,24 %), siège d'une jauge de 2,8 millions de tonnes, à l'inverse des produits éponymes qui ont régressé de 3,3 % en s'établissant à 2,23 millions de tonnes²³⁴.

Plusieurs produits ont contribué à cette évolution dont les plus probants restent les céréales, auteurs d'un bond de 39,55 % avec un volume d'importation de plus 306 000 tonnes. Le cas vaut aussi pour les fruits et légumes (24,12 %), les engrais et produits chimiques (13,27 %) et les matériaux de construction (26,69 %). Plusieurs autres postes de la même nomenclature ont décliné dont les métaux ferreux, le ciment, les matières textiles et les oléagineux qui ont littéralement piqué du nez, avec une baisse de plus de 40 %.

L'autre motif de satisfaction qui a caractérisé ce bilan est le regain d'activité au terminal à conteneur, siège d'une production de 61 949 boîtes EVP contre 57 550 boîtes à la même période de l'année 2014 et d'une jauge de 456 000 tonnes, contre 389 000 tonnes préalablement²³⁵.

Ce relèvement intervient après plusieurs saisons de décrues, dont l'effet a semé un véritable doute chez des gestionnaires de la plateforme. Cité initialement comme un cas d'école au vu de sa réussite, le terminal, exploité par Bejaia Méditerranéen Terminal (BMT), une joint-venture Algéro-Singapourienne, a dû succomber soudainement à la morosité.

Plusieurs raisons ont été avancées dont la plus évidente a trait à l'exiguïté de ses zones d'entreposage, exacerbé par le phénomène social des coupures de routes et la lenteur des enlèvements.

²³⁴ Guide de l'entreprise portuaire de Bejaia

²³⁵ Entreprise portuaire de Bejaia. www.portdebejaia.dz

Le trafic conteneurs a régressé de 9,64 % soit 12481 EVP de moins par rapport au 1^{er} semestre 2013²³⁶. Une baisse de 17,96 % a été, aussi, enregistrée au niveau du tonnage des marchandises conteneurisées, et ce, aussi bien à l'import qu'à l'export. Cette baisse est la conséquence de la congestion du terminal saturé par les lenteurs des enlèvements.

(-20,1 %). Les exportations, quant à elles, ont connu un léger recul de 2,22 % occasionné par la baisse de l'export de sucre de -27,88 %.

1.1.2 Présentation du port d'Alger :

Le port d'Alger jouit d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale faisant de lui le premier port commercial d'Algérie

De par sa situation géostratégique, le Port d'Alger **EPAL** dessert plusieurs wilayas du pays. Son hinterland privilégié couvre le centre, centre est et centre ouest. D'autres régions du pays, notamment celles du sud, peuvent être considérées comme faisant partie de l'hinterland du port d'Alger, et ce, en considérant les flux des marchandises générés par l'activité des sociétés pétrolières.

Les caractéristiques du port :

- Superficie totale : une surface globale de 126 hectares ;
- 03 bassins d'une surface totale de 184 ha ;
- Le port est organisé en trois (3) zones :
 - Zone Nord : délimitée par la pêcherie et la Capitainerie (du quai 5 à 11) ;
 - Zone Centre : Délimitée par les formes de radoub et le terminal à Conteneurs (du quai 16 à 25) ;
 - Zone Sud : Délimitée par le Terminal à Conteneurs et le brise-lame Est (du quai 30 à 37).
- 03 bassins d'une surface totale de 184 ha ;
 - Bassin du vieux port 75 ha ;
 - Bassin de l'agha 35 ha ;
 - Bassin de Mustapha 74 ha ;

²³⁶ Bejaia port (EPB) INFOS, numéro 85- avril/mai/juin 2014.

- Coordonnées géographiques : Latitude 36° 50' Nord Longitude : 3° 2' est ;
- Les quais d'accostage de 34, ils sont construits suivant des moles successives allant d'ouest en est dont la profondeur varie de 5 m à 10 m. Le linéaire total de ces quais est de 8 352 m ;
- Les Capacités D'entreposage : Terre-pleins de 232 000 m², 12 magasins de 50 000 m² ;
- Il existe neuf (9) portes d'accès au port d'Alger ;
- Il existe une multitude d'installations spécialisées implantées à l'intérieur de l'enceinte portuaire et exploitées essentiellement par des entreprises publiques telles que : OAIC, NAFTAL, NAFTEC, COGRAL, ONAB, SONELGAZ, ERENAV, MEDITRAM, ENTMV...etc.

Les ouvrages de protection sont constitués de 05 digues artificielles d'une longueur totale de 6 km construits sur des fonds sablonneux dont (02) prennent racine perpendiculairement à la côte et 03 disposées en ligne brisée formant un brise-lame de 2,6 km parallèles à la côte. 700 ml et prolongée par la jetée Watier de 600 ml ;

- À l'est : la jetée de l'Agha de 600 ml ;
- Au sud-est : la jetée Butavand et la jetée Mustapha de 1.300 ml ;
- Au Sud : la brise lame est de Mustapha de 1 000 ml.

L'accès des navires au port se fait à travers :

- La passe Nord : permet l'accès au vieux port, située entre la jetée nord et l'épi sud de la jetée Agha avec 176 m de largeur et 12 m de profondeur ;
- La passe Sud : permet l'accès au bassin Mustapha, situé entre l'épi transversal de la jetée Mustapha et le brise-lames Est avec 240 m de largeur et 16 m de profondeur.

Réceptionné en 1998, le Terminal à Conteneurs s'étend sur une surface de 30,3 hectares. Il dispose de deux (2) postes à quai de 300 ml avec un tirant d'eau de 9,00 à 11,00 mètres il dispose de :

- 01 centre empotage et dépotage 4.800 m² ;
- 01 atelier de maintenance 2.000 m²;
- 01 parc à engins 1.000 m² ;
- 01 bâtiment administratif 2.400 m² ;

- 01 poste de contrôle.

Le Terminal à conteneurs du port d'Alger est exploité par la compagnie émiratie « Dubai Port World » depuis 2009 dans le cadre d'une joint-venture.

Le tableau ci-dessous représente le mouvement des navires de commerce du port d'Alger de 2008 jusqu'à 2014.

Tableau N°05 : mouvement des navires du port de commerce d'Alger (2008-2014)²³⁷

Années	ENTRÉES		SORTIES		TOTALES	
	NOMBRE	ÉCART	NOMBRE	ÉCART	NOMBRE	ÉCART
2008	2638	-	2 605	-	5 243	-
2009	2509	-4,89 %	2 605	-0,95 %	5 243	-0,49 %
2010	1 877	-25,19 %	1 863	-26,22 %	3 740	-25,71 %
2011	1 957	4,26 %	1 974	5,96 %	3 931	5,11 %
2012	1 967	0,51 %	1 937	-1,87 %	3 904	-0,69 %
2013	2 075	5,49 %	2 040	5,32 %	4 115	5,40 %
2014	2 138	3,04 %	2 150	5,39 %	4 288	4,20 %

Source : statistiques internes du port d'Alger (EPAL)

Le nombre de navires à l'entrée en 2009 a baissé de 4,89 % par rapport au 2008 et avec un écart de -0,95 % à la sortie, une chute libre d'un écart important de -25,19 % des navires sortant en 2010.

À partir de 2011 jusqu'à 2014 en remarque que l'écart entre les années est positif se variés entre 0,51 % jusqu'à 5,49 % à l'entrée et de -1,87 % jusqu'à 5,96 % à la sortie, ces écarts positifs se justifient par l'entrée de DPW.

1.2 Présentation de l'enquête de terrain

Nous aurons à présenter l'enquête de terrain que nous avons mené auprès des agences de consignations dans la wilaya de Bejaia et la wilaya d'Alger. Nous exposerons d'abord les objectifs de cette enquête et la nécessité de mener un tel travail. Ensuite, nous traiterons la méthodologie adoptée pour atteindre les objectifs visés. Il s'agit de présenter l'échantillon, les

²³⁷ En calcule l'écart comme suit « le nombre de navires (entrants/sortant) de l'année N/le nombre de navires (entrants/sortant) de l'année N-1 » - 1.

problèmes rencontrés et les conditions de réalisation de l'enquête. Et enfin nous analyserons les informations et le résultat de l'enquête.

1.2.1 Objectifs de l'enquête du terrain

Le travail que nous avons réalisé sur le terrain constitue le pivot central de notre étude. Pour consolider notre travail et répondre à notre problématique, cette enquête va nous permettre de réunir les informations nécessaires pour étudier l'activité de consignation des différentes agences publiques, privées et étrangères.

Le but de cette enquête est d'arriver à dégager un certain nombre de données qui nous permettront de rassembler les informations nécessaires pour tenter de répondre à la problématique posée et d'analyser les résultats d'une manière plus précise dans l'objectif de déterminer l'impact de la libéralisation des activités maritimes sur l'activité de consignation en Algérie.

1.2.2 Méthodologie de l'enquête de terrain

L'enquête que nous avons menée nous est apparue comme la technique la mieux adaptée pour trouver des réponses à nos questions.

Une fois ses objectifs expliqués, il y a lieu de montrer les différentes étapes d'ordre méthodologique par lesquelles nous avons passé pour atteindre ces objectifs. Ces étapes vont de la détermination de l'échantillon à l'administration du questionnaire et les conditions de réalisations de l'investigation.

➤ Délimitation du champ de recherche

Pour déterminer l'échantillon à étudier, il faut passer d'abord par la délimitation de la population mère qui est de 300 agences ou de la base de sondage. Il s'agit, pour notre cas, des agences de consignation de la wilaya de Bejaïa et de la wilaya d'Alger. Mais pour que notre questionnement reste lié à la problématique de base, il est nécessaire de choisir parmi toutes les agences de consignation celles qui puissent fournir de la manière la plus fidèle, les informations dont nous aurons besoin.

Pour cela, nous avons pu récupérer 33 questionnaires au sein des agences (voir Annexe N°13), qui sont des agences de consignations au bien sont des Agences de consignation et transit public et privé.

Pré-test du questionnaire :

Au départ, nous avons prévu de mener une pré-enquête pour tester notre questionnaire. N'ayant pas reçu de remarques particulières concernant nos questions lors de nos entretiens avec les responsables de quatre agences faisant partie de l'échantillon, nous avons poursuivi notre enquête sur la base du même questionnaire et considéré ceux déjà remplis comme faisant partie de l'enquête proprement dite.

1.2.3 Les conditions de réalisation de l'enquête : les problèmes rencontrés

L'enquête a été lancée à partir de 28 février 2016 pour qu'on puisse rassembler les questionnaires à temps. Il est vrai que la mission d'enquêter auprès des agences en Algérie n'a pas été commode et la tâche ne nous a pas été facilitée non plus, suite aux nombreuses difficultés rencontrées auprès de beaucoup d'agences. Cela est dû essentiellement :

- Au manque de coopération des entreprises : il est question soit d'agences qui semblent redouter toute sorte de questionnaires, soit de celles qui ne se sentent pas obligées de dégager un minimum de leur temps pour répondre à un questionnaire qui ne leur apporte rien.
- Au fait que la période où nous avons mené cette enquête coïncidait avec une surcharge de travail.
- D'après l'enquête réalisée au niveau du port de Bejaïa, on a constaté que le nombre d'agences installées au sein de ce port est insuffisant pour élaborer notre enquête. Cela nous a amené à se déplacer à Alger pour continuer notre enquête.

Cependant, nous avons constamment essayé et insisté de nous entretenir avec les cadres dirigeants les mieux placés pour nous répondre. Dans les autres cas, nous étions obligés de laisser le questionnaire au niveau de l'agence pour le récupérer qu'après un certain temps (quelques jours/semaines/mois et parfois sans le récupérer).

À la fin de l'enquête, nous avons donc pu récupérer (33) questionnaires auprès de ces agences (public et privé), dont 69,7 % sont répondues par les directeurs ou les gestionnaires, 30,3 % par des agents, mais il y avait certaines questions pour lesquelles on n'a reçu aucune réponse.

1.3 Analyse des résultats de l'enquête

Après avoir présenté l'enquête de terrain, nous arrivons enfin à l'analyse des informations collectées par le biais des questionnaires. Les résultats de ces derniers sont traités en utilisant le logiciel **Sphinx plus² version 5.1.0.8**. Avec ce dépouillement, on a pu analyser nos résultats sous forme de graphes, de tableaux, etc.

1.3.1 Présentation du questionnaire

Une enquête par questionnaire est une recherche méthodique d'informations reposant sur des questions et des témoignages, qui une fois analysés, permettront le plus souvent, de mieux connaître une situation pour mettre en place ou évaluer une action.

Notre questionnaire est structuré à la fois par des questions fermées, ouvertes et semi-ouvertes. Nous avons évité trop de questions ouvertes pour ne pas engendrer des refus de réponses et des réponses assez longues et variées. En outre, il existe un ensemble de questions que nous qualifions des questions de contrôle.

Notre questionnaire se présente sous forme de trois parties (Annexe N° 13) :

La première partie vise à présenter les caractéristiques générales des sociétés. Elle est composée de douze (12) questions. Nous avons choisi de les mettre au début du questionnaire pour mettre le répondant en confiance et elle nous permettra de vérifier la qualité du répondant ainsi une vue globale.

La deuxième partie porte sur l'activité de consignation en Algérie. Elle comprend dans l'ensemble treize (13) questions. Elles portent sur l'activité de l'agence et son caractère (publique, privé ou mixte).

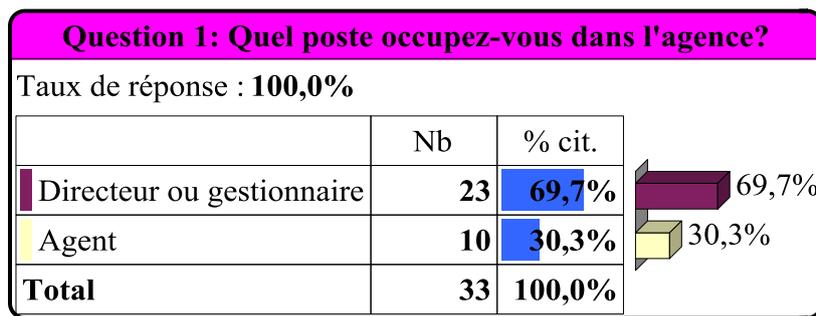
La troisième partie traite sur les effets et les implications de la libéralisation. Elle est composée de douze (12) questions. Elle est constituée de plusieurs questions, sur la CNAN, les armateurs étrangers, les agences privées et aussi sur l'ouverture et la libéralisation des activités portuaire, plus précisément sur l'ouverture et la libéralisation de l'activité de consignation.

Section 2 : Présentation des agences de consignation maritime enquêtées

Cette section est la première partie de notre questionnaire qui sera présenté en 12 questions qui traitent de la présentation des agences de consignation maritime enquêtées.²³⁸

2.1 Quel poste occupez-vous dans l'agence ?

Figure N°10 : Les postes occupés dans l'agence par les répondants enquêtés.

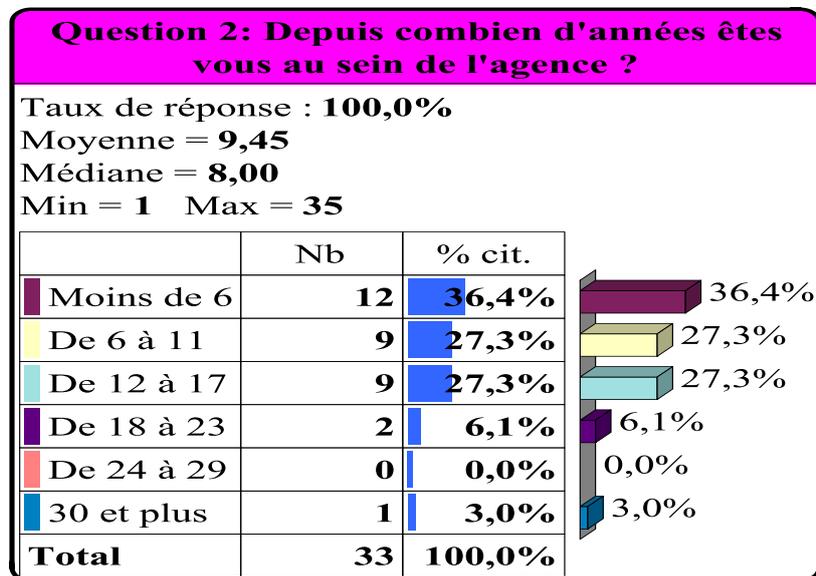


Ce graphe montre que la plus grande partie des répondants sont suivis par les directeurs ou gestionnaires avec 69,7 %. Cependant, une minorité de 30,3 % sont des agents, ce qui justifie la fiabilité des réponses à notre questionnaire.

²³⁸ « Il y a lieu de préciser que quelques réponses ont dépassé les 100 %, car la question posée peut avoir des réponses multiples. D'une façon générale ces questions sont posées comme suit : vous pouvez cocher plusieurs cases (voir annexe N°13) ».

2.2 Depuis combien d'années êtes vous au sein de l'agence ?

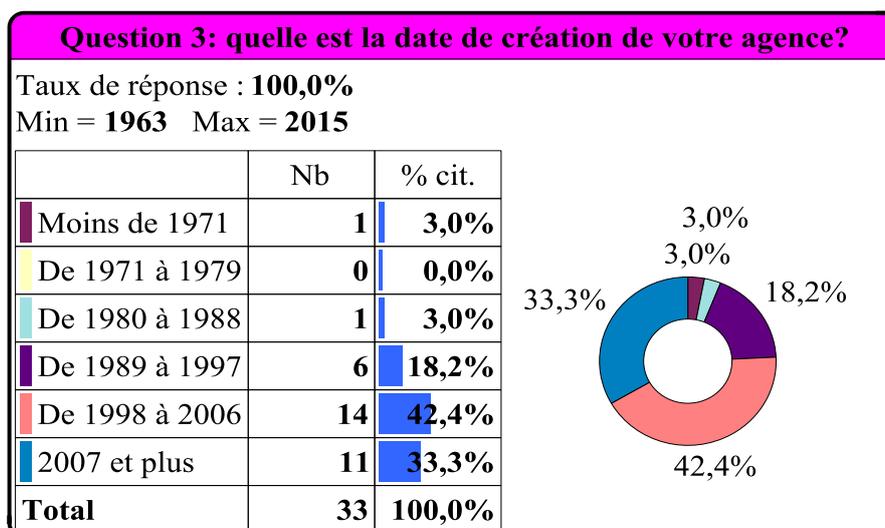
Figure N°11 : l'expérience des répondants au sein de l'agence.



À partir de la lecture de ce tableau, on remarque que 3 % ont l'expérience professionnelle plus de 30 ans au sein de ces agences, 27,3 % ont l'expérience de 12 à 17 ans, tandis que 36,4 % ont l'expérience moins de 6 ans. Enfin, on constate qu'un seul de ces répondants à l'expérience de 35 ans qui est le directeur de NASHCO l'agence de Bejaïa.

2.3 Quelle est la date de création de votre agence ?

Figure N°12 : La date de création des agences de consignation en Algérie

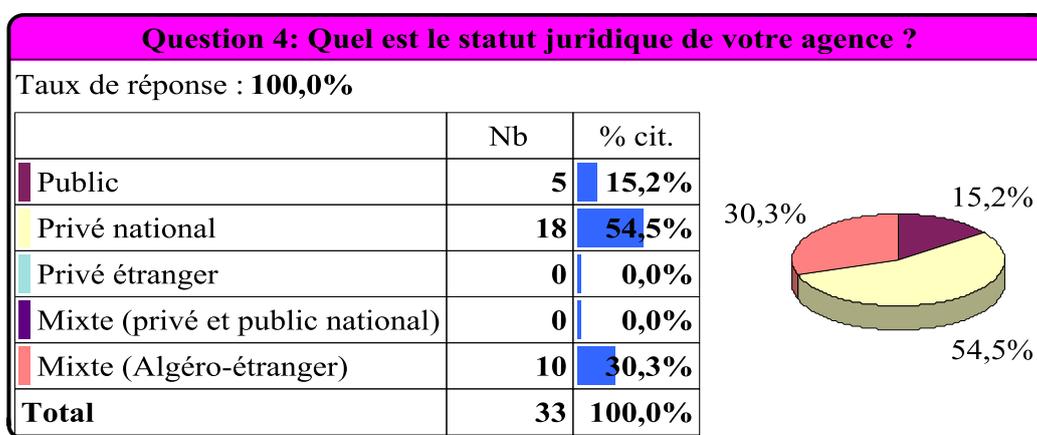


À travers cette analyse, nous constatons que 75,7 % des agences de consignation sont créées durant la période allant de 1998 à nos jours, cela justifie que la majorité des agences sont créées ou implantées depuis la libéralisation de l'activité de consignation.

Cependant, une part marginale de 24,2 % des agences sont de création qui remonte à la période d'indépendance jusqu'à 1997 soit avant la libéralisation de l'activité de consignation.

2.4 Quel est le statut juridique de votre agence ?

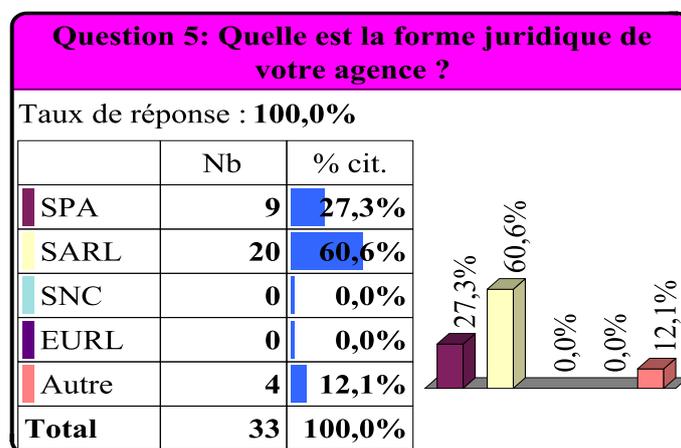
Figure N°13 : Le statut juridique des agences de consignation en Algérie.



À travers cette analyse, nous constatons que 54,5 % des agences de consignation ont un statut juridique privé national, tandis que les autres (mixte, public) représentent que 30,3% et 15,2 %. Cela explique que le secteur privé détient une grande partie des agences de consignation en Algérie. Donc il y'a une forte ouverture de l'activité de consignation et une démonopolisation d'une quasi-totale de la CNAN sur cette activité.

2.5 Quelle est la forme juridique de votre agence ?

Figure N°14 : la forme juridique des agences de consignation en Algérie.



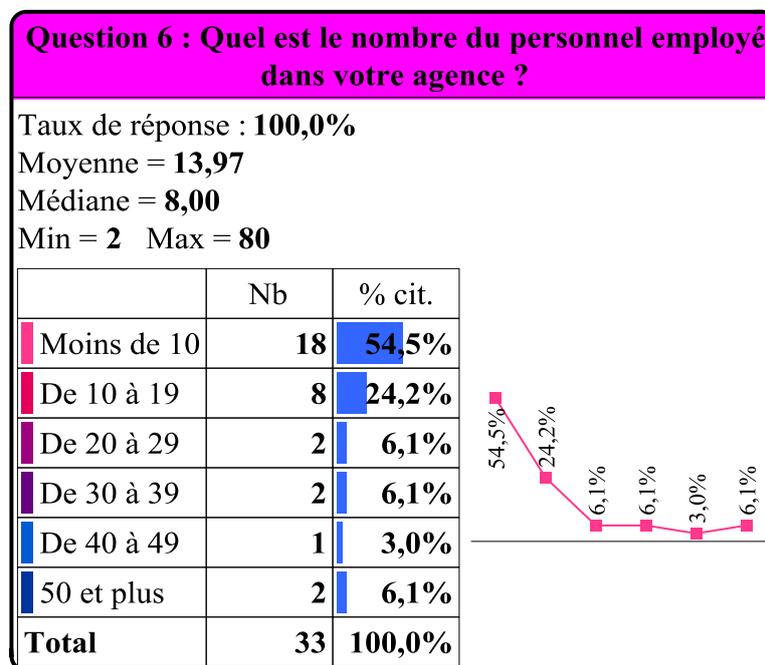
Nous remarquons que, la forme juridique prédominante est la SARL à 60,6 %, puis la SPA à 27,3 %. En outre, le tableau suivant illustre d'autres formes juridiques détenues à 12.1% des répondants.

Si 'Autre', précisez :		
Taux de réponse : 12,1%		
	Nb	% cit.
entreprise nationale	1	25,0%
EPE	1	25,0%
physique	1	25,0%
spa multinational	1	25,0%
Total	4	100,0%

Les 12.1% des répondants détiennent des formes juridiques qui sont : entreprise nationale, entreprise publique et économique, physique et enfin, spa multinational qui est celle de MAERSK.

2.6 Quel est le nombre du personnel employé dans votre agence ?

Figure N°15 : Le nombre du personnel au sein des différentes agences de consignation.

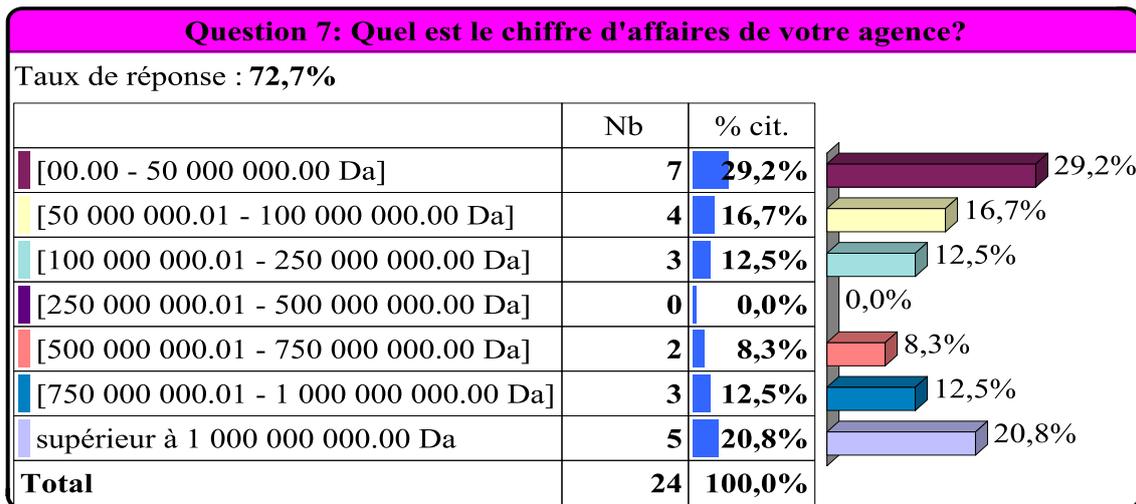


Les résultats de l'enquête révèlent que le nombre du personnel employé dans la plupart de ces agences varie entre [1-10] avec un taux de 54,5 % ce pourcentage représente les agences privées. Tandis que 24,2 % d'entre elles ont un nombre qui varie entre 10 à 19, et

6,1 % d'agences ont un nombre de personnels qui est compris entre 20 et 29. Enfin, on constate que la majorité des agences de consignation en Algérie sont des petites et moyennes entreprises en tenant compte du nombre de personnels employés.

2.7 Quel est le chiffre d'affaires de votre agence ?

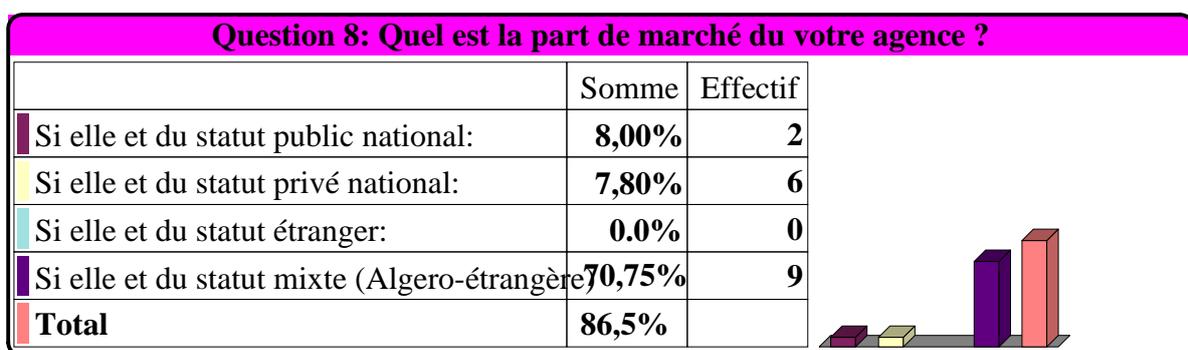
Figure N°16 : Le chiffre d'affaires des agences de consignation enquêtées.



D'après le graphe ci-dessus, nous remarquons que le chiffre d'affaires de la majorité des agences de consignation se trouve dans l'intervalle de [00,00 – 50 000 000,00 DA] avec un taux de 29,2 % qui se réfère aux agences de consignation publiques et privées nationales. Tandis qu'un taux de 20,8 % avec un nombre de 5 agences qui dispose d'un chiffre d'affaires supérieur à 1 000 000 000,00 DA qui sont des agences représentants des compagnies étrangères.

2.8 Quel est la part de marché du votre agence ?

Figure N°17 : les parts de marché des agences de consignation enquêtées.

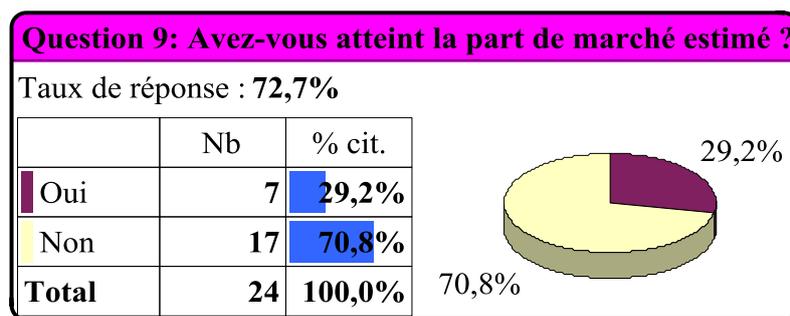


À travers cette analyse, on remarque que 70,75 % des parts de marché de consignation reviennent aux agences de statut mixte (Algero-étrangère) telle que : CMA-CGM, MAERSK, EVEER GREEN... etc. Ce qui explique qu'il y est un fort contrôle de l'activité de consignation par les armateurs étrangers, de fait qu'ils utilisent le CFR comme incoterm. Cela provoque les sorties des devises. D'après notre enquête, on constate que la prédominance du secteur maritime par ces armateurs est justifiée par des partenariats (des anciens CNAN) qualifiés et expérimentés dans le domaine.

Cependant, le statut public et privé national représente une part marginale de 8 % et 7,80 % respectivement cela est dû à la perte quasi-totale de la flotte nationale.

2.9 Avez-vous atteint la part de marché estimé ?

Figure N°18 : Le degré d'atteint des parts de marché estimé par les agences de consignation.



Les résultats de l'enquête révèlent que 70,8 % des agences de consignation n'ont pas atteint les parts du marché estimé, cette situation peut se justifier par :

- La concurrence rude créée par l'implantation des grands armateurs étrangers en Algérie ;
- La dominance de l'activité par ces grands leaders ;
- Le manque d'un savoir-faire qualifié et l'insuffisance de la maîtrise d'une haute technologie par les agences de consignation privées et publiques nationales fait que ces dernières restent en marge des grands armateurs étrangers ;

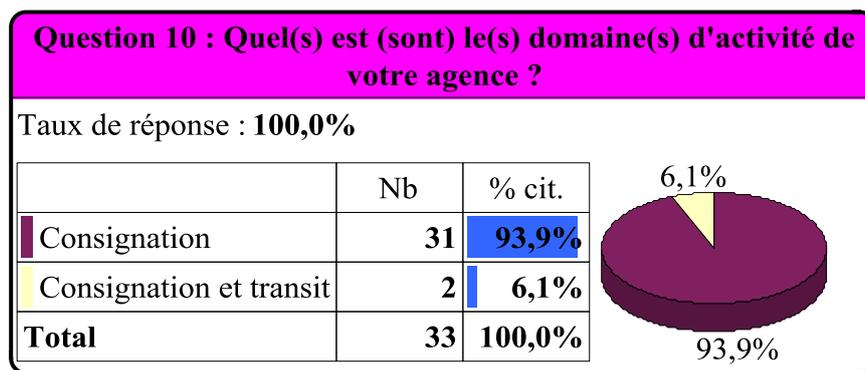
En outre, une part minoritaire de 29,2 % a atteint la part de marché estimé. Cela peut s'expliquer par le sérieux persévéré de ces agences et la présence dans tous les ports en permanence.

Le tableau ci-dessous illustre par détails les causes qui ont permis aux consignataires l'atteinte et non atteinte des parts de marché estimé.

Pourquoi ?		
Taux de réponse : 36,4%		
	Nb	% cit.
A cause de l'installation des armateurs comme des consignataires en Algérie tel que CMA	1	8,3%
concurrence rude	1	8,3%
la concurrence est rude	1	8,3%
la concurrence est rude	1	8,3%
la qualité de service et l'efficacité, les tarifs	1	8,3%
le sérieux persévéré	1	8,3%
marché non structuré, absence de clairvoyance sur le marché	1	8,3%
nouvelle société	1	8,3%
on est présent sur tout les ports en permanence	1	8,3%
par compétence et relation	1	8,3%
part de marché uniquement pour les filiales de CEVITAL	1	8,3%
quelques lignes maritimes ainsi que quelques clients peuvent être récupérés	1	8,3%
Total	12	100,0%

2.10 Quel(s) est (sont) le(s) domaine(s) d'activité de votre agence ?

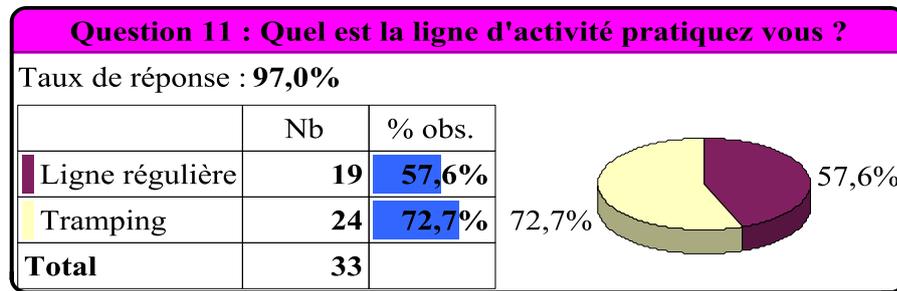
Figure N°19 : Les domaines d'activités pratiquer au sein des agences de consignation enquêtées.



D'après notre analyse, on constate un pourcentage élevé de 93.9% des agences exerçant l'activité de consignation, tandis que 6.1% de notre échantillon font de la consignation et du transit.

2.11 Quel est la ligne d'activité pratiquez-vous ?

Figure N°20 : La ligne d'activité pratiquer au sein des agences enquêtées.



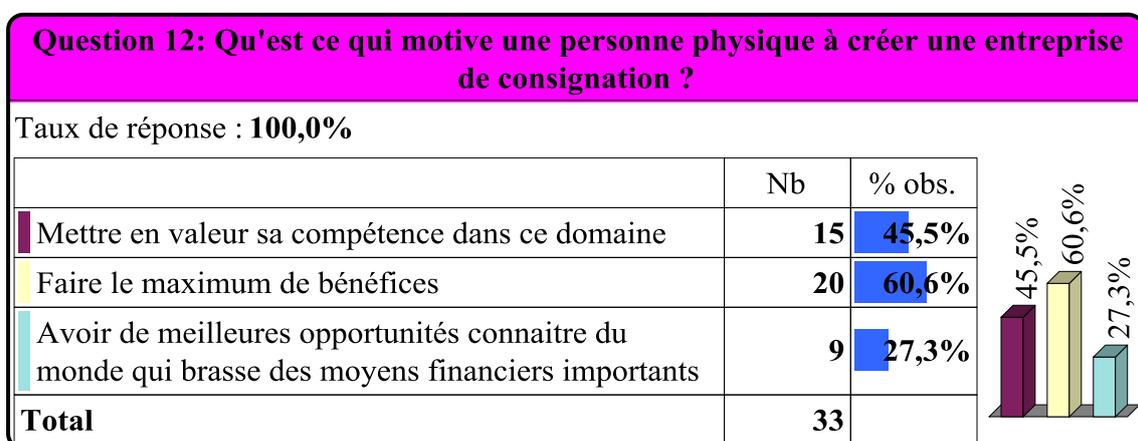
D'après l'enquête, on a constaté qu'il existe des agences qui pratiquent les deux lignes d'activités en même temps (la ligne régulière et le tramping).

Les résultats de l'enquête révèlent que le nombre d'agences qui pratiquent le tramping avec 72,7 % dépasse le nombre d'agences qui pratiquent la ligne régulière avec 57,6 %. En effet, la ligne régulière demande une grande maîtrise du réseau portuaire et elle est très exigeante sur le plan logistique, cela justifie la dominance des grands groupes mondiaux, à titre d'exemple : CMA-CGM, MSC, MAERSK. Par ailleurs, la majorité du privé national s'oriente vers le tramping, car ne peuvent pas être des concurrents des grands groupes mondiaux.

Enfin, la libéralisation de l'activité de consignation n'a pas permis de développer la ligne régulière au sein des agences privées et publiques nationales.

2.12 Qu'est ce qui motive une personne physique à créer une entreprise de consignation ?

Figure N°21 : Les facteurs motivants les personnes physiques à créer une agence de consignation.



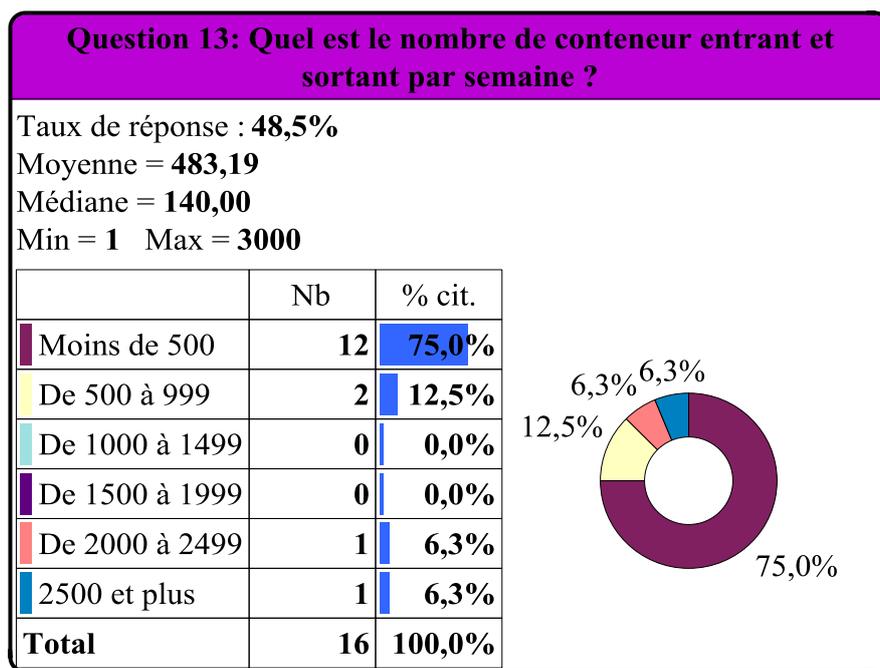
Nous remarquons que 45,5 % des personnes physiques sont motivées à créer une agence de consignation pour mettre en valeur leurs compétences dans ce domaine, 60,6 % d'entre eux sont motivé de la créer pour faire le maximum de bénéfices, tandis que 27,3 % ont la motivation d'avoir de meilleures opportunités connaître du monde qui brasse des moyens financiers importants. Cela explique que l'activité de consignation est une activité qui apporte beaucoup de profil ce qui motive les personnes physiques à créer une agence de consignation.

Section 03 : Les caractéristiques du marché de consignation en Algérie

Cette section est la deuxième partie de notre questionnaire qui sera représentée en 13 questions qui portent sur les caractéristiques du marché de consignation en Algérie.

3.1 Quel est le nombre de conteneur entrant et sortant par semaine ?

Figure N°22 : Le nombre de conteneurs entrant et sortant par semaine.



D'après notre analyse, on remarque que 75 % d'agences traitent moins de 500 conteneurs EVP et 12,5 % d'entre elles traitent de 500 à 999 conteneurs EVP. Tandis que 6,3 % traitent 2500 et plus de conteneurs par semaine c'est le cas des grands leaders tels que : CMA-CGM, MSC, MEARSK qui dominent l'activité de consignation en ligne régulière et en termes de conteneurs.

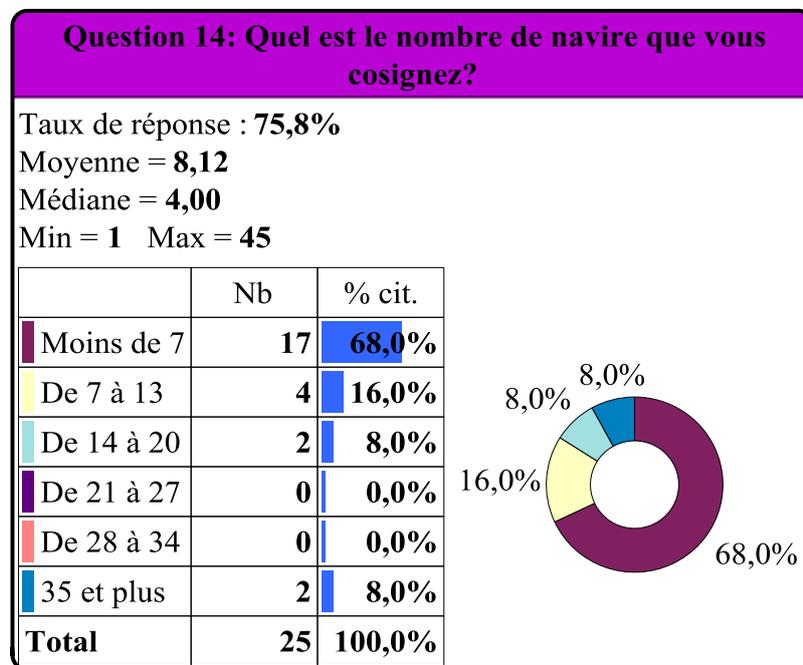
On constate que la conteneurisation favorise l'émergence de très grands armements de lignes régulières. En effet, les économies d'échelle grâce à l'utilisation des grands navires ou

des hubs²³⁹ ne sont possibles que pour les armements qui contrôlent et dominent des volumes suffisamment importants à travers les différentes alliances entre ces armateurs.

Enfin, on conclut que le trafic conteneurs est le plus important dans le transport maritime et dans la logistique de cargo, n'est pas sous l'autorité algérienne que ce soit privé national ou public, ceci nous permet de dire que la libéralisation de l'activité de consignation n'est pas un facteur qui favorise l'émergence de ligne régulière pour les petites et les moyennes agences de consignation algériennes.

3.2 Quel est le nombre de navire que vous consignez ?

Figure N°23 : Le nombre de navires consignés par les agences enquêtées.



Ce tableau montre que 68 % d'agences de consignation ont consigné moins de 7 navires par mois, ce pourcentage représente le nombre de navires consignés par 17 agences publiques et privées nationales de notre échantillon. Une part marginale de 8 % d'agences qui consigne 35 navires et plus sont : CMA-CGM, MEARSK, MSC.

Cependant, le nombre maximum de navires consignés est de 45 navires qui reviennent à CMA-CGM, car elle possède l'opportunité d'un armateur et d'un consignataire de leurs propres navires. Cela justifie la forte présence de CMA-CGM dans le marché de consignation,

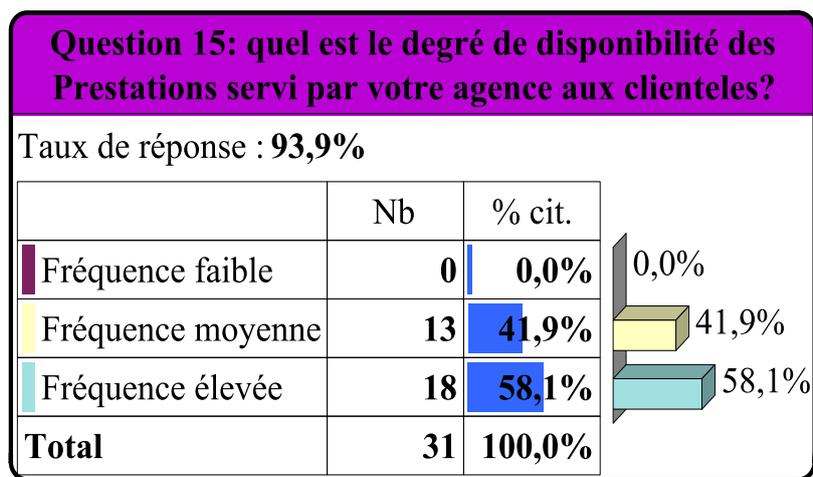
²³⁹ **Hub** : Aéroport utilisé comme aéroport relais et centre de distribution. Un hub assure souvent le relais entre courts et longs courriers et l'inverse.

alors que le nombre minimum des navires consignés est 1 seul navire (fait soit par un consignataire privé ou public national), en raison de :

- La CNAN ne possède pas assez de navires suffisants pour satisfaire la demande du marché ;
- La variation de l'activité de consignation en période saisonnière ;
- L'agent consignataire en Algérie est sous l'obligation de la douane de consigner au moins un navire par ans, sinon il risque de perdre le droit de son registre de commerce.
- La réglementation algérienne ne donne pas aux consignataires algériens l'autorisation d'accès pour l'acquisition d'un navire.

3.3 Quel est le degré de disponibilité des prestations de services par votre agence aux clientèles ?

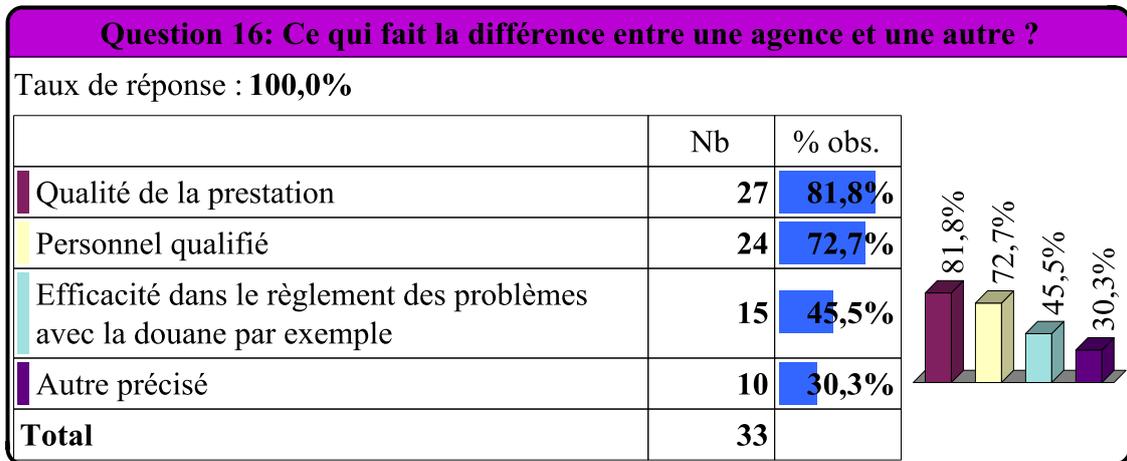
Figure N°24 : le degré de disponibilité des prestations de services par les agences aux clients.



D'après notre analyse, on constate une fréquence élevée de 58,1 % de la disponibilité des prestations de services par les consignataires aux clientèles à cause de : l'efficacité de ces agences dans la rapidité et la diffusion de l'information à temps ; la confiance gagnée par la clientèle auprès de ces agences. Ainsi, 41,9 % d'agence ont un degré de disponibilité des prestations de services moyenne ce qui justifier la non-fluidité de ces agences.

3.4 Ce qui fait la différence entre une agence et une autre ?

Figure N°25 : Les facteurs faisant la différence entre les agences.



D'après notre analyse, on remarque que 81,8 % d'agences pensent que la différence entre une agence et une autre est liée à la qualité de la prestation offerte, car l'efficacité du consignataire se réfère à la qualité de prestation des services offerte et la rapidité de la diffusion de l'information. Tandis que 72,7 % d'agences se différencient par un personnel qualifié. Alors que 45,5 % d'agences disent que la différence réside dans l'efficacité de règlement des problèmes avec la douane suite à la lourdeur douanière. Enfin, un pourcentage de 30,3 % précise que la différence est liée à divers facteurs.

Le tableau ci-dessous explique par détails les autres facteurs qui font la différence entre une agence et une autre, à travers les justifications des consignataires enquêtés :

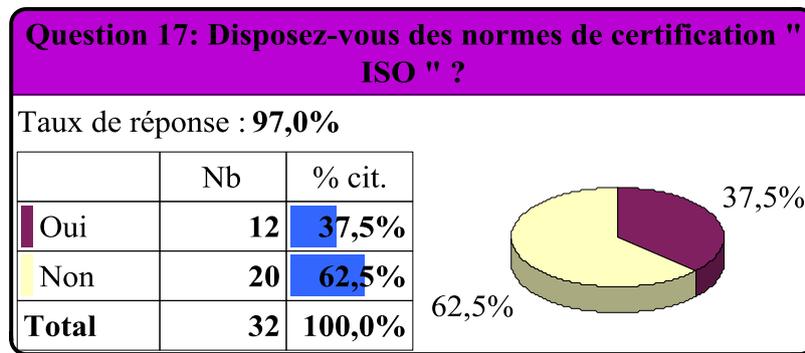
Si 'Autre', précisez :

Taux de réponse : **27,3%**

	Nb	% cit.
confidentiel	1	11,1%
délais et respect de la réglementation	1	11,1%
disponibilité et précision	1	11,1%
les tarifs des prestations	1	11,1%
relation et communication	1	11,1%
relationnel avec les transitaires et la clientèle	1	11,1%
relations	1	11,1%
sur recommandation des importateurs	1	11,1%
volume de travail	1	11,1%
Total	9	100,0%

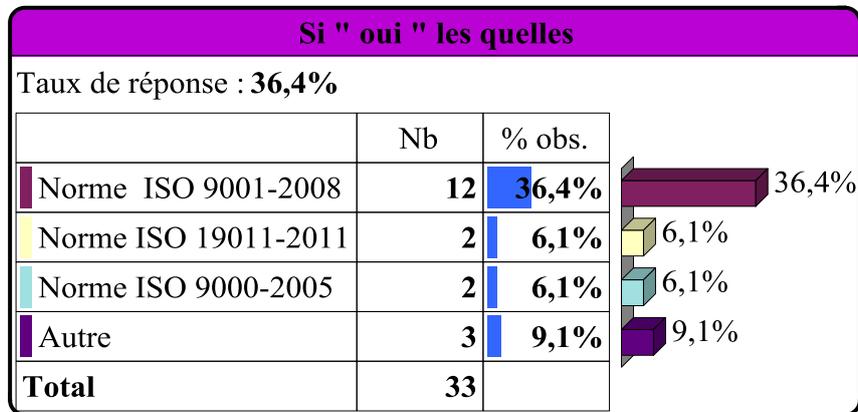
3.5 Disposez-vous des normes de certification ISO ?

Figure N°26 : la certification des agences enquêtées par les normes ISO.



Les résultats de l'enquête révèlent que seuls 37,5 % d'agences qui disposent des normes ISO « International Organisation Standar ». Par contre 62,5 % d'agences ne disposent pas des normes ISO, ces pourcentages font preuve qu'en Algérie l'activité de consignation peut s'exercer sans la certification mondiale, alors qu'il est indispensable pour une telle activité de certifier : la qualité de prestation, la protection de l'environnement... etc.

Le tableau ci-dessous illustre les différentes normes ISO détenues par les consignataires touchés par notre enquête:



La majorité des agences disposent des normes de certification de management et de la qualité de prestation de services à 36,4 %, car ont leurs apporte plus de confiance aux consignataires, et 6,1 % disposent des normes ISO ligne audit des systèmes de management 19011-2011. D'autres 6,1 % disposent des normes de management environnementales.

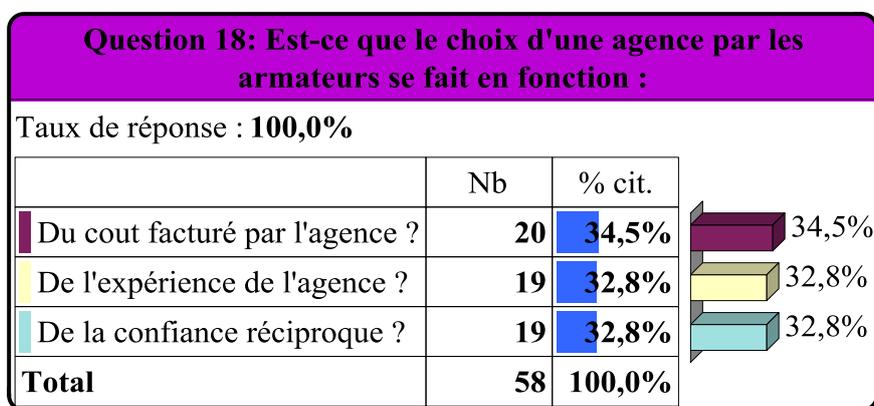
Le tableau ci-dessous illustre les autres normes ISO détenues par les consignataires touchés par notre enquête:

Si 'Autre', précisez :		
Taux de réponse : 9,1%		
	Nb	% cit.
14001	3	100,0%
Total	3	100,0%

D'après ce tableau on remarque qu'il n'existe que trois agences de consignation qui disposent d'une norme de protection de l'environnement, qui sont les leaders mondiaux.

3.6 Comment ce fait le choix d'une agence par les armateurs ?

Figure N°27 : Les facteurs du choix de l'agence par les armateurs.



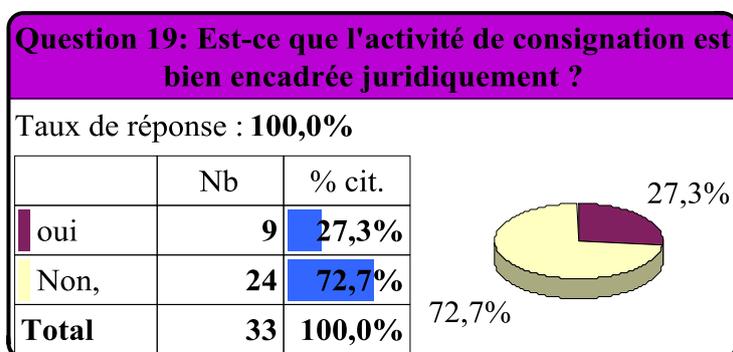
Les résultats de l'enquête révèlent que 34,5 % du choix des agences par les armateurs se fait par le coût facturé par l'agence, 65,6 % se fait par l'expérience de l'agence et la confiance réciproque, cela peut se justifier par :

- Les grands armateurs ayant une grande flotte font leurs choix par rapport à l'expérience de l'agence et la confiance réciproque, ils ignorent le coût quand il s'agit d'une prestation fluide à temps et à terme, mais les armateurs ayant une petite flotte se concentrent sur le coût facturé ;
- Aussi les armateurs étrangers sont très flexibles en termes de négociation des coûts facturés par les consignataires, mais la CNAN est très rigide elle ne négocie pas les frets ;

Enfin, ces trois facteurs sont indispensables pour que l'armateur choisisse le consignataire de son navire, mais nouvellement dans la charte partie certains armateurs désignent leurs consignataires par nomination.

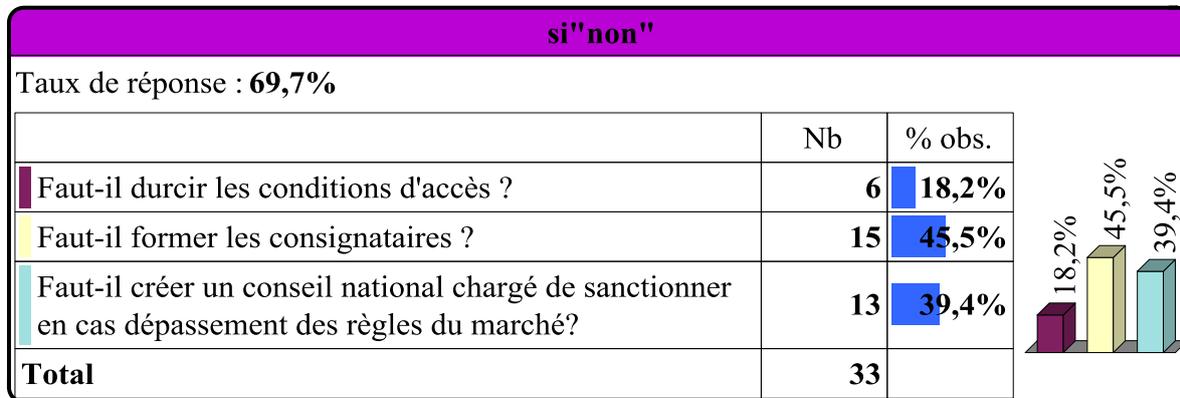
3.7 Est-ce que l'activité de consignation est bien encadrée juridiquement ?

Figure N°28 : L'opinion des agences enquêtées sur l'encadrement juridique de l'activité de consignation.



Les résultats de l'enquête révèlent que l'activité de consignation n'est pas bien encadrée juridiquement à 72,7 % suite à la concurrence acharnée dans le marché de consignation et l'insuffisance du code maritime, car certains réclament qu'il ne protège pas vraiment le consignataire.

Le tableau ci-dessous illustre les différentes solutions proposées par les consignataires enquêtés pour parvenir à un bon encadrement juridique de cette activité.



D'après l'analyse de ce tableau, on remarque que 45,5 % supposent qu'il faut former les consignataires, pour améliorer le niveau des consignataires et assurer leurs développements puisqu'il n'existe pas de formation précise à l'activité de consignation. Tandis que 39,4 % pensent qu'il faut créer un conseil national de sanction en cas de dépassement des règles du marché afin de le régulariser, en outre 18,2 % pensent qu'il faut durcir les conditions d'accès au marché de consignation, pour essayer d'éliminer la concurrence et pour que les petites et les moyennes agences nationales puissent s'améliorer.

3.8 Quelles autres mesures pouvez-vous préconiser pour un bon encadrement juridique de l'activité de consignation ?

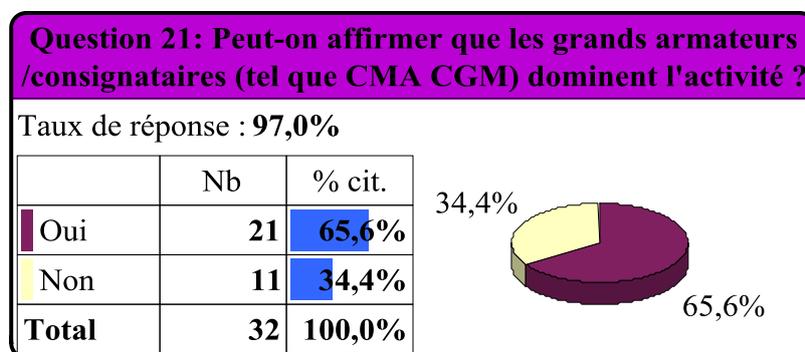
Figure N°29 : Les mesures recommandées pour un bon encadrement juridique de l'activité de consignation.

Question 20: Quelles autres mesures pouvez-vous préconiser pour un bon encadrement juridique de l'activité de consignation ?		
Taux de réponse : 15,2%		
	Nb	% cit.
formation des juges dans le domaine maritime	1	20,0%
former les agents	1	20,0%
il faut ouvrir l'exploitation portuaire au privé national car la prestation du consignataire est distributaire de l'acconier et le manutentionnaire	1	20,0%
limité l'accé à l'activité de la consignaton au étrangers (l'algérienisation de la consignation)	1	20,0%
réforme du codes maritime et code de déortologie	1	20,0%
Total	5	100,0%

Ce tableau illustre les différentes propositions des consignataires pour un bon encadrement juridique de l'activité de consignation. Parmi ces propositions, on trouve comme solution : le renforcement du code maritime, la nationalisation de l'activité de consignation et enfin, la formation des juges dans le domaine de consignation.

3.9 Peut-on affirmer que les grands armateurs/consignataires dominant l'activité ?

Figure N°30 : l'affirmation de la dominance de l'activité de consignation par les grands armateurs/ consignataires.



Les résultats de l'enquête révèlent que 65,6 % d'agences affirment que les grands armateurs/consignataires tels que CMA/CGM domine l'activité dans le cadre de ligne régulière (conteneurisation) ceci est justifié par sa place mondiale. Cependant ils possèdent

l'avantage d'être armateurs et consignataires en même temps. Pour cela ils ne laissent pas le marché pour les petites et moyennes agences. Seuls 34,4 % d'agences attestent que ces grands armateurs ne dominent pas l'activité de consignation, car cette dernière ne se limite pas à la ligne régulière, de ce fait ces grands armateurs tels que CMA-CGM dominent juste la ligne régulière. Cependant les petites agences ont aussi un rôle important dans le tramping, car on est dans un marché ouvert.

Le tableau ci-dessous présente les justifications proposées par différentes agences de consignation.

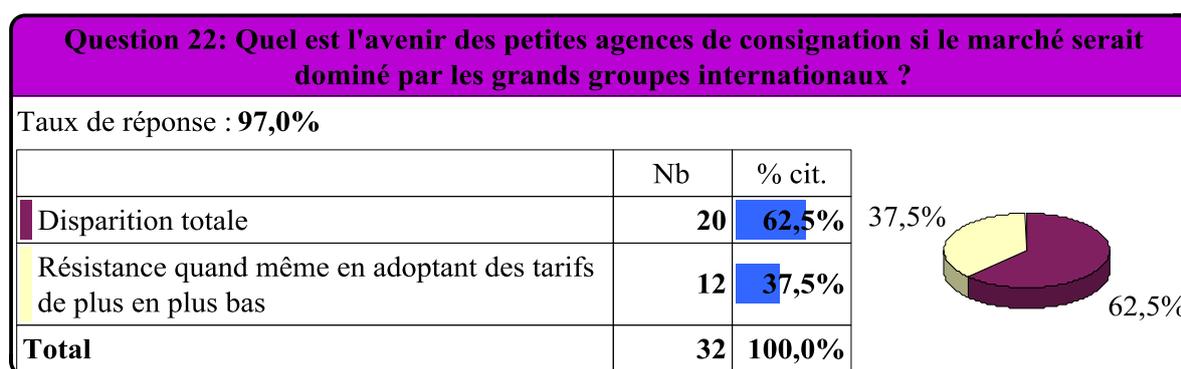
justifier la réponse		
Taux de réponse : 54,5%		
	Nb	% cit.
c'est l'investissement étranger qui domine le secteur, l'Etat ne favorise pas les entreprises locales	1	5,6%
c'est un marché ouvert, pourquoi pas siter MSC	1	5,6%
car on donne pas l'opportunité au PME de s'investir d'avantage	1	5,6%
ce qui concerne la ligne régulière	1	5,6%
dans le cadre de ligne régulière (conteneurs)	1	5,6%
domine dans le cadre de ligne régulière	1	5,6%
elle domine presque 80% de l'activité de transport maritime et de la consignation	1	5,6%
flotte de navires et conteneurs considérables, plusieurs lignes	1	5,6%
la consignation est un domaine vaste et riche et les petites agences aussi ont un role important dans le secteur maritime	1	5,6%
la consignation ne se limite pas au contenairs, car les cargos et autres sont gérés par d'autre consignataires	1	5,6%
les statistiques de douane et des ports le confirment	1	5,6%
msc	1	5,6%
MSC aussi	1	5,6%
par sa place mondiale	1	5,6%
plus de navires, plus de moyens	1	5,6%
pour ce genre de compagnies elles sont spécialisés dans le transport de conteneurs,alors que NOSA fait le tramping	1	5,6%
quand l'armateur est un consignataire au même temps, il laisse pas un marché pour les petites agences	1	5,6%
selon les nombres de navires traités dans tous les ports algériens	1	5,6%
Total	18	100,0%

D'après l'analyse de ces justifications, on constate que 84 % des justifications de 15 agences confirment que les grands armateurs/consignataires dominent l'activité de consignation d'après les statistiques de douane et des ports en ligne régulière et en termes de conteneurs. Aussi un grand armateur avec une grande flotte qui traite un nombre important des navires, sera au même temps le consignataire de ces propres navires, une autre raison qui justifie cette dominance c'est que ces grands armateurs ayant une grande capacité de maîtrise de la chaîne logistique mondiale, d'autres confirment que l'Algérie ne donne pas l'opportunité aux PME (petites et moyennes entreprises) et aux entreprises locales d'investir d'avantage dans ce secteur. Enfin 97 % des exportations algériennes sont des hydrocarbures alors que l'Algérie n'a pas une flotte de navires pétrolière, ce qui a poussé l'HYPROC a exercé le cabotage²⁴⁰ national et par l'affrètement des navires pétroliers.

16 % de ces agences ont justifié la non-dominance de ces grands groupes par l'existence du tramping ou se focalisant presque toute les agences privées nationales, et que la consignation ne se limite pas sur la conteneurisation, car il existe plusieurs cargos et autres qui sont gérés par les petites et moyennes agences de consignation. Aussi certains consignataires confirment que le domaine de consignation est vaste, riche et les petites agences de consignation ont un rôle important dans le secteur maritime.

3.10 Quel est l'avenir des petites agences de consignation si le marché serait dominé par les grands groupes internationaux ?

Figure N°31 : L'avenir des petites agences de consignation si le marché serait dominé par les grands groupes internationaux.



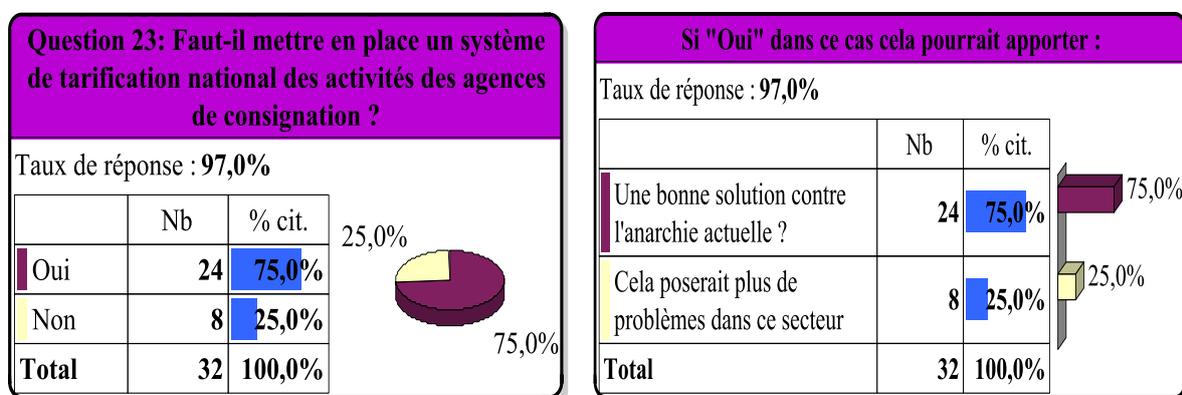
D'après ce tableau, on peut dire que 62,5 % des agences pensent que si le marché serait dominé par les grands groupes internationaux il y aurait une disparition totale de petites agences suite à la concurrence rude et le manque de personnel qualifié dans ce domaine.

²⁴⁰ **Cabotage** : Se dit des navires pétroliers navigants sur des zones définies, en principe limité à un pays.

37,5 % d'agences pensent à une résistance quand même des petites agences de consignation, car il existe APAMA²⁴¹ qui défend les intérêts des consignataires, mais d'après les justifications de plusieurs consignataires montrent que ces agences ne peuvent pas adopter des tarifs de plus en plus bas, car au niveau des sièges ils exigent un barème qu'il ne faut pas adopter des tarifs en dessous de ce barème.

3.11 Faut-il mettre en place un système de tarification national des activités des agences de consignation ?

Figure N°32 : La nécessité d'emplacement d'un système de tarification national des activités des agences de consignation.



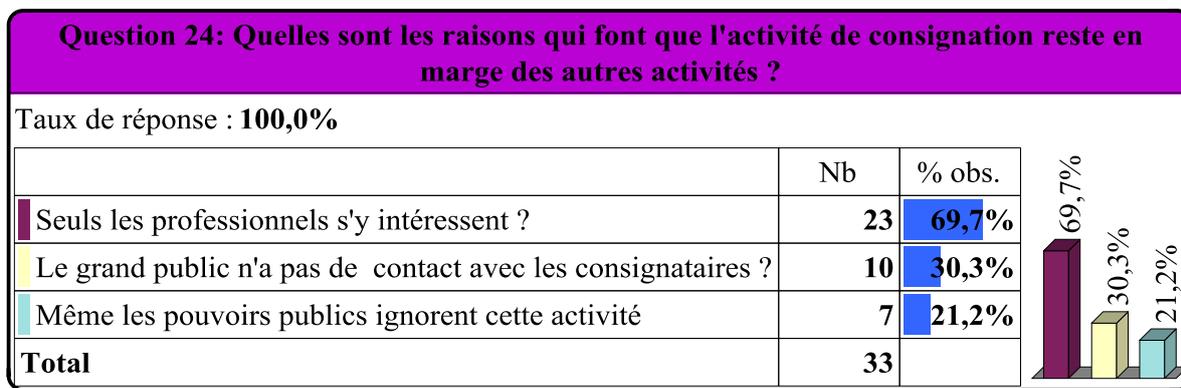
On remarque que 75 % d'agences aimeraient qu'ils y aient en place un système de tarification national des activités des agences de consignation, car cela serait une bonne solution contre l'anarchie actuelle et pour avoir une concurrence loyale dans ce domaine.

Tandis que 25 % d'entre eux pensent qu'il ne faut pas le mettre en place, car cela poserait plus de problèmes dans ce secteur, par exemple les grands groupes mondiaux implantés en Algérie risquent de la non-acceptation de ce système national de tarification ce qui provoquera des menaces de quitter le marché algérien par ces grands armateurs.

²⁴¹ **APAMA** : syndicat des consignataires qui défend les intérêts des consignataires et règle les problèmes vis-à-vis la douane.

3.12 Quelles sont les raisons qui font que l'activité de consignation reste en marge des autres activités ?

Figure N°33 : Les raisons qui font que l'activité de consignation reste en marge des autres activités.

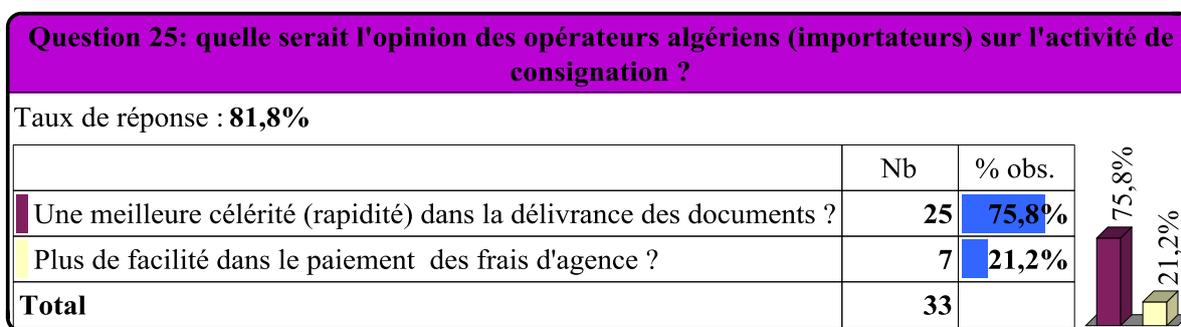


Les résultats de l'enquête relèvent que 69,7 % des raisons qui font que l'activité de consignation reste en marge des autres activités que seuls les professionnels s'y intéressent, car cette activité n'est pas assez connue, ce qui fait que cette activité reste dominée par ces professionnels.

Cependant, 30,3 % des raisons font que le grand public n'a pas de contact avec les consignataires la preuve du manque de formation précise sur la consignation. Enfin, 21,2 % soit même les pouvoirs publics ignorent cette activité.

3.13 Quelle serait l'opinion des opérateurs algériens sur l'activité de consignation ?

Figure N°34 : l'opinion des opérateurs algériens sur l'activité de consignation.



D'après les résultats de l'enquête, on constate que 75,8 % des consignataires pensent que l'opinion des opérateurs algériens sur l'activité de consignation serait une meilleure

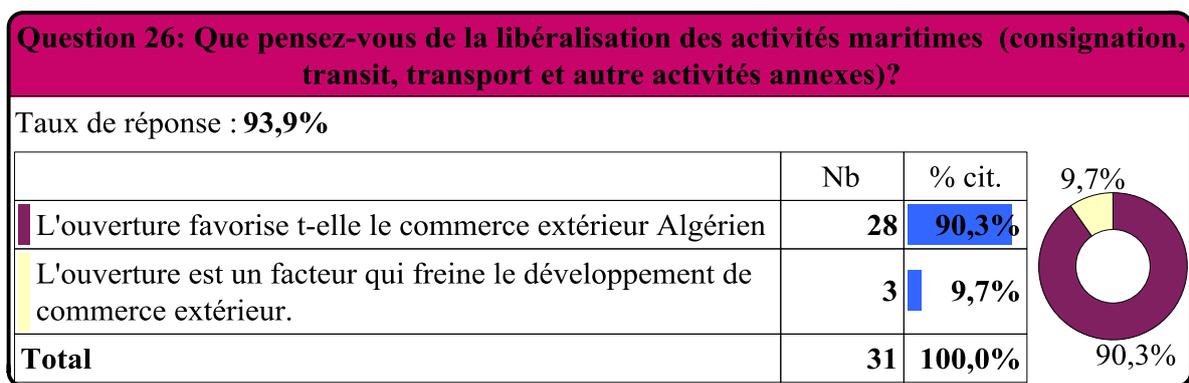
célérité dans la délivrance des documents, car ils font face à plusieurs problèmes causés par les lourdeurs douanières et bancaires. Et pour éviter les surestaries qui sont des frais trop chers. Tandis que 21,2 % pensent qu'il faut plus de facilité dans le paiement des frais d'agence.

Section 04 : effets et implications de la libéralisation des activités maritimes sur l'activité de consignation en Algérie.

Cette quatrième section est la dernière partie de notre questionnaire, elle sera présentée en 12 questions qui portent sur les effets et les implications de la libéralisation des activités portuaires sur l'activité de consignation en Algérie.

4.1 Que pensez-vous de la libéralisation des activités maritimes ?

Figure N°35 : l'opinion des consignataires sur la libéralisation des activités maritimes.



D'après ce tableau, on constate que 90,3 % des consignataires pensent que la libéralisation des activités maritimes favorise le commerce extérieur algérien, car le passage de l'économie planifiée à l'économie du marché résulte un apport qualificatif, et un support diversifié d'accès à de nouveaux marchés, aussi l'ouverture crée des relations profondes et la création de la compétitivité et le développement du commerce national et international.

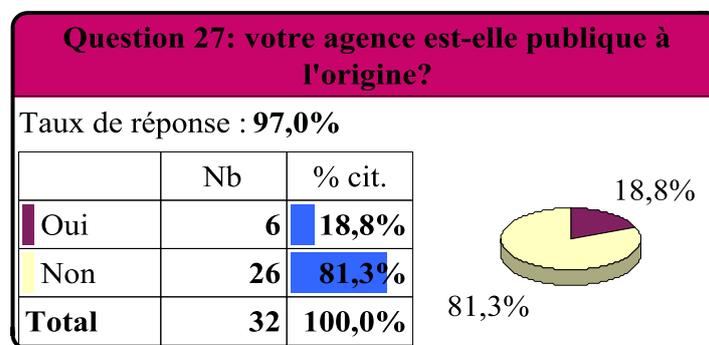
Tandis que 9,7 % prétendent que l'ouverture est un facteur qui freine le développement de commerce extérieur, cela dans le sens où l'ouverture du marché est inévitable, mais, mal encadré en Algérie. Ainsi, l'ouverture freine le commerce extérieur, car les coûts sont très élevés, les étrangers dominent le commerce algérien ce qui a engendré les fuites de capitaux vers l'extérieur, enfin le manque d'un marché à l'export freine le développement du commerce extérieur.

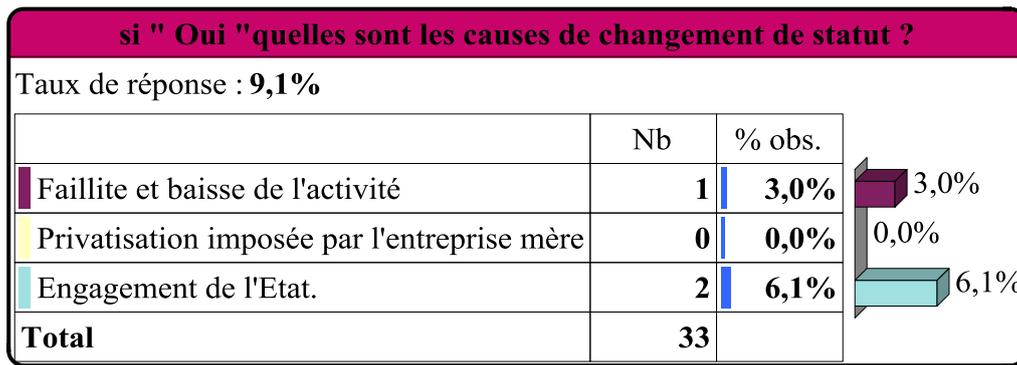
Le tableau ci-dessous représente les justifications proposées par différentes agences de consignation dont la majorité confirme que l'ouverture est un facteur qui favorise le commerce du pays.

Comment ?		
Taux de réponse : 42,4%		
	Nb	% cit.
apport qualificatif, support diversifié d'accès aux marchés	1	7,1%
c'est un libre échange béalatéral et pousser notre produit à élargir dans les marchés étrangers	1	7,1%
cela favorise l'échange et le développement de commerce national et international	1	7,1%
cela n'a nullement aidé le commerce extérieur	1	7,1%
création de la compétitivité qui favorise de meilleur service et efficacité donc de meilleurs rendements	1	7,1%
l'ouverture est inévitable mais mal encadré	1	7,1%
l'ouverture favorise bien le commerce extérieur au point ou nos produits sont exportés et surtout mettre en valeurs nos produit grace aux contacts avec les firmes étrangères.ainsi avec ces échanges nos producteurs finiront par avoir des produits concurrentiels et par conséquent plus de gains, moins de chommage et apport en devise	1	7,1%
les échanges entre les pays, créer des relations profondente, avoir de nouveau marché	1	7,1%
liberer l'aconage et manutention	1	7,1%
offre plus d'opportunités, choix de souplèsse	1	7,1%
oui elle favorise,mais non car les couts sont très élevé et la dominance des armateurs étrangers	1	7,1%
parceque on travail avec des industriels	1	7,1%
plate forme logistique	1	7,1%
plutot il faut ouvrir l'exploitation (entreprise portuaire au privé)	1	7,1%
Total	14	100,0%

4.2 Votre agence est-elle publique à l'origine ?

Figure N°36 : l'origine des agences enquêtées.





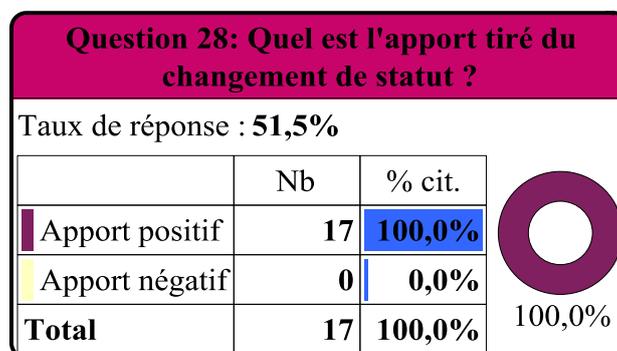
D'après les deux tableaux ci-dessus qui représentent les réponses proposées à cette question en remarque un pourcentage de 81,3 % des agences de consignation ne sont pas publiques à l'origine ce qui justifie qu'après la libéralisation de l'activité de consignation y'avait la naissance de nombreuses agences de consignation, et que la plupart d'entre elles en Algérie sont des agences privées nationales.

Que 18,8 % des agences sont publiques à l'origine (CNAN) comme le cas de : (GEMA, NASHCO, HYPROC) qui sont jusqu'à nos jours publiques, d'autres sont publiques à l'origine, mais avec l'ouverture y'avait un changement de statut soit 6,1 % à cause de l'engagement de l'État. Tandis que 3 % ont changé le statut suite à la faillite et la baisse de l'activité de consignation dans les agences publiques.

Concernant la privatisation imposée par l'entreprise mère est apparu à un pourcentage nul, car il y'avait la libéralisation pas la privatisation.

4.3 Quel est l'apport tiré du changement de statut ?

Figure N°37 : l'apport tiré du changement de statut.



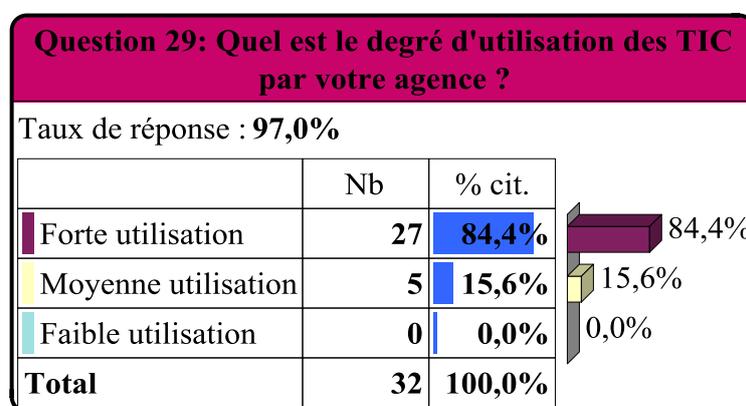
Les résultats de ce tableau illustre clairement que les agences à l'origine publiques qui ont changé leurs statuts au privé national ont tiré un apport positif à 100 % à cause de la diversification de l'activité et l'accès à de nouvelles technologies, aussi le contact avec les armateurs étrangers permet aux consignataires d'enrichir leurs savoir-faire, ainsi permet l'accès aux opérateurs étrangers, échanges d'expériences et crédibilité de l'agence.

Le tableau ci-dessous explique par détails les facteurs qui montrent que le changement de statut à un apport positif pour les consignataires.

commenter		
Taux de réponse : 18,2%		
	Nb	% cit.
c'est l'ouverture du marché extérieur et transaction commerciale	1	16,7%
diversification de l'activité,accès aux nouvelles technologies,accès aux opérateurs étrangers(échanges d'expériences),apport en financement	1	16,7%
étant une filiale de CNAN l'entreprise mère avec des capitaux propre à elle	1	16,7%
la crédibilité de l'entreprise	1	16,7%
nous étions 100% algériens avec le partenariat avec l'armateur étranger nous avons bénéficié de leurs savoir faire et apport	1	16,7%
y'avait la libéralisation pas la privatisation	1	16,7%
Total	6	100,0%

4.4 Quel est le degré d'utilisation des TIC par votre agence ?

Figure N°38 : le degré d'utilisation des TIC par les agences enquêtées.

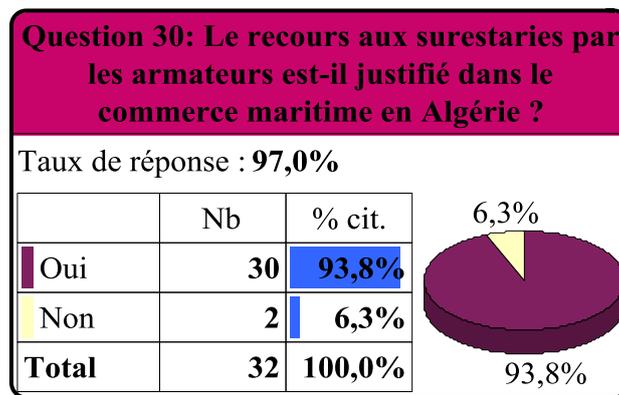


Les résultats de l'enquête révèlent que le degré d'utilisation de la technologie d'information et de communication s'élève à 84,4 % soit une forte utilisation, seuls 15,6 % ayant une moyenne utilisation des TIC (exemple : des logiciels spéciales pour la consignation, l'internet, faxes. etc.)

En réalité les agences de consignation publiques et privées nationale n'ayant pas une haute technologie avancée par rapport aux grands groupes mondiaux. Par exemple CMA-CGM à un site internet celui avec tous leurs clients à n'importe quel moment peuvent voir la localisation de leurs conteneurs, tous les détails concernant leurs marchandises, c'est parmi les raisons qui justifie sa première place en Algérie.

4.5 Le recours aux surestaries par les armateurs est-il justifié dans le commerce maritime en Algérie ?

Figure N°39 : la justification du recours aux surestaries par les armateurs dans le commerce maritime en Algérie.



Le tableau montre que le recours aux surestaries²⁴² par les armateurs est justifié dans le commerce maritime en Algérie à 93,8 % à cause de nombreux problèmes rencontrés par l'armateur lors de l'attente des navires en rade²⁴³

Le tableau ci-dessous nous aide à découvrir les facteurs qui poussent l'armateur à supporter les surestaries.

²⁴² **Les Surestaries** : Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.

²⁴³ **La rade** : grand bassin naturel, ayant issue vers la mer, où les navires trouvent des mouillages sûrs.

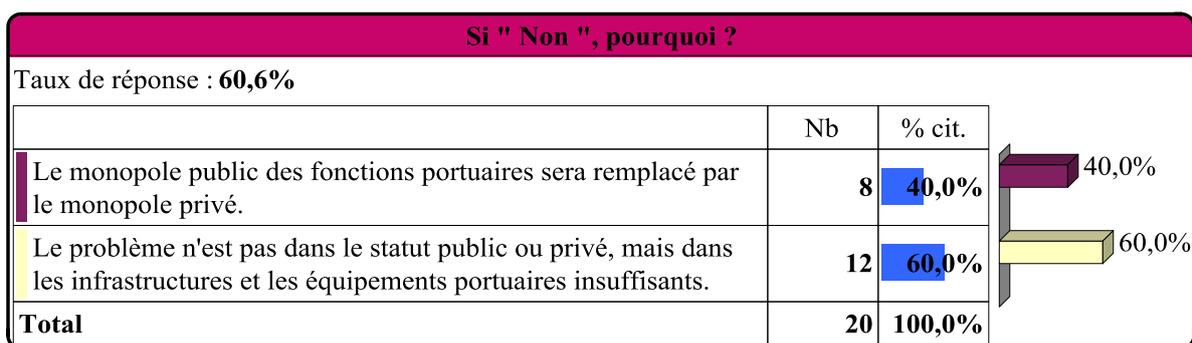
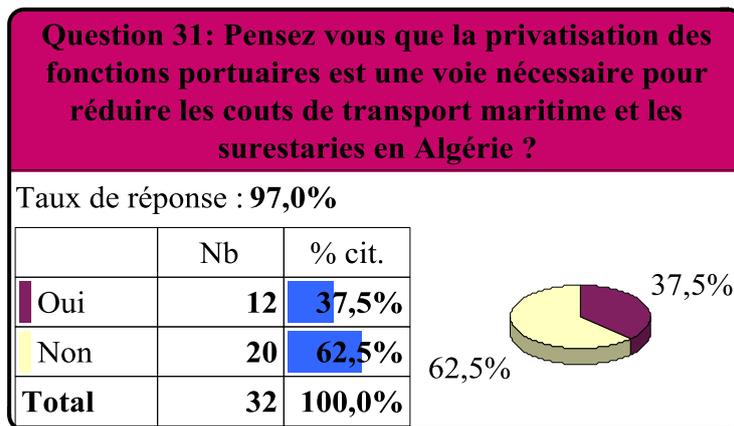
Pourquoi ?		
Taux de réponse : 33,3%		
	Nb	% cit.
c'est la durée dont on pénalise les entrants	1	9,1%
d'abord la libéralisation le prévoit, puis la vérification se fait au niveau des douanes et des banques	1	9,1%
l'activité est contrôlé par la douane service navigation	1	9,1%
la lenteur surtout douanière dans le traitement des dossiers	1	9,1%
les armateurs subissent les lenteurs administratives(douane,dcp,phytosanitaire)et certains clients utilisent les containers comme aires de stockage	1	9,1%
les surestaries sont à l'origine des faibles cadences réalisées par l'EPB, raison pour laquelle il faut ouvrir	1	9,1%
les surestaries sont encaissé par l'armateurs par la lenteur des procédures des douanements et le système bancaire (domiciliation bancaire)	1	9,1%
les transfert de fond à l'étranger	1	9,1%
ports manquant de logistique, espaces de stockage réduit, lenteur des services des douanes	1	9,1%
retard administratif	1	9,1%
trop d'attente en rade avant l'accostage	1	9,1%
Total	11	100,0%

Il est nécessaire de savoir qu'il existe deux types de surestaries, la première est celle de conteneur qui ne dépasse pas 15 jours de franchise en Algérie, à l'étranger il s'agit de 5 jours de franchise, la charge est fixée à 20 000 dollars par jour, la deuxième est celle de marchandises qui ne dépasse pas généralement 10 jours de franchise elle est négociable dans la charte-partie, aussi les surestaries s'appliquent selon la taille de conteneur par exemple celui de 20 pieds est fixé à 15 dollars.

Enfin, 93,8 % des agences de consignation pensent que le recours aux surestaries par les armateurs est justifié dans le commerce maritime algérien, car les surestaries sont encaissées par l'armateur à cause de la lenteur des procédures douanières et bancaires, et certains clients utilisent les conteneurs comme aires de stockage suite au manque des moyens de manutention et des aires de stockage.

4.6 Pensez-vous que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie ?

Figure N°40 : L'opinion sur la privatisation des fonctions portuaires est-ce une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie.



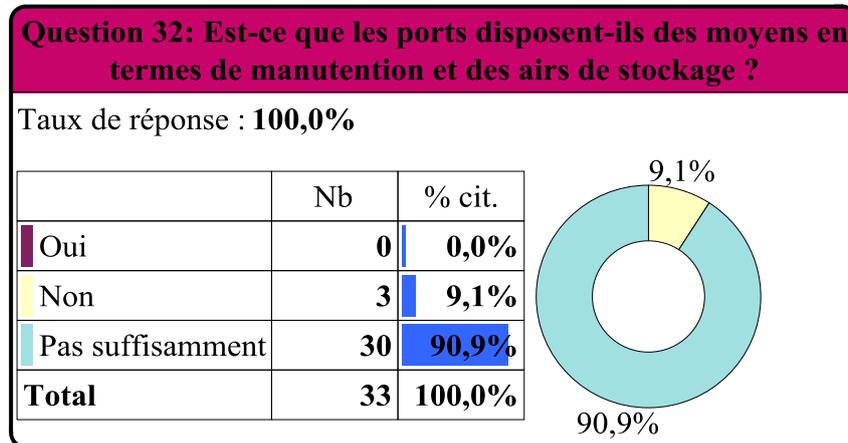
D'après les résultats de ces deux tableaux on constate que, la privatisation des fonctions portuaires n'est pas une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie à 62,5 % dont 60 % des enquêtés pensent que le problème réside dans les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants, car la majorité des armateurs supportent les surestaries à cause de l'insuffisance des moyens et des équipements portuaires nécessaires pour l'accostage des navires.

D'autres pensent que la privatisation ne réduit pas les coûts de transport maritime et les surestaries à 40 % à cause du monopole privé qui a remplacé le monopole public et la dominance du secteur maritime algérien par les compagnies maritimes étrangères.

Enfin, on conclut que les deux raisons proposées justifient que la libéralisation ne réduit pas les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie.

4.7 Est-ce que les ports disposent-ils des moyens en termes de manutention et des aires de stockage ?

Figure N°41 : La disposition des ports en moyens de manutention et des aires de stockages.



D'après le tableau, on constate que 90,9 % des agences prétendent que les ports ne disposent pas des moyens suffisants en termes de manutention et des aires de stockages. Ce qui justifier par le nombre de quais que possède le port de Bejaïa elle dispose que 26 quai c'est très peu pour un tel port pétrolier. Aussi l'insuffisance des aires de stockage, car l'Algérie ne s'oriente pas vers la réalisation des ports secs²⁴⁴, c'est plutôt le cas des grands groupes mondiaux qui crée des zones extra-portuaires propres à eux, car cela facilite les procédures douanières.

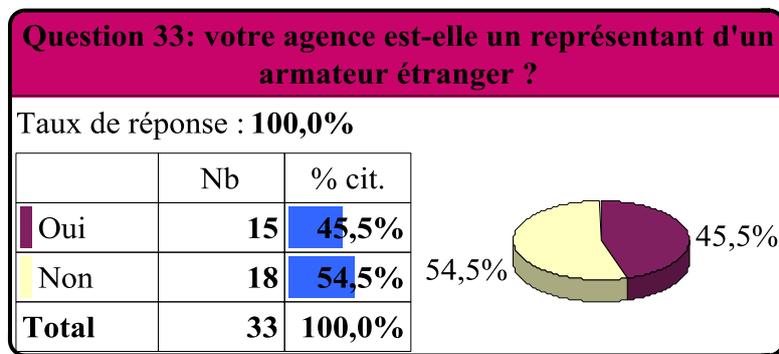
Enfin, les moyens de manutention sont insuffisants dans tous les ports algériens, par exemple : le 26/04/16, lors « d'une conférence de commission de placement des navires »²⁴⁵ au port de Bejaïa l'organisation de l'accostage du navire TAHA était programmée à 11 h, suite à l'insuffisance des moyens de manutention, ce dernier sera déchargé à 19 h. (Voir la situation journalière des navires Annexe N°04).

²⁴⁴ **Port sec** : se sont des zones extra portuaires permettent le stockage des petites unités telles que les conteneurs plains en marchandises et/ou vide.

²⁴⁵ **Conférence de placement des navires** : c'est une réunion qui s'effectue par l'officier de port, le chef de service de l'acconage et le chef de service de manutention ils se ruinent entre les consignataires et les transitaires pour la programmation des entrées et des sorties des navires.

4.8 Votre agence est-elle un représentant d'un armateur étranger ?

Figure N°42 : Le degré de la représentation des armateurs étrangers par les agences enquêtées.

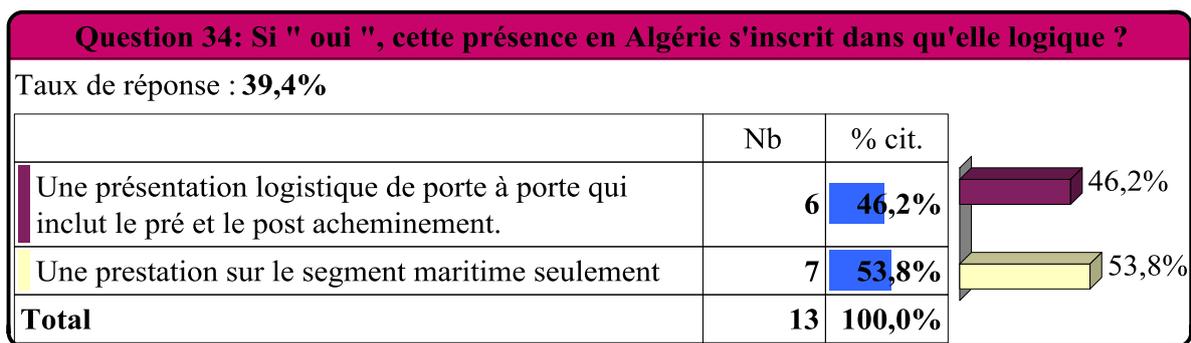


Les résultats de l'enquête révèlent que 54,5 % des consignataires ne sont pas des représentants des armateurs étrangers, ce pourcentage justifie que la majorité des consignataires travaillent pour leur propre compte, tandis que 45,5 % des agences sont des représentants des armateurs étrangers tels que CMA-CGM, MSC, MEARSK

Cela veut dire que ces compagnies privées contrôlent le marché algérien ce qui a fait écarter la CNAN.

4.9 Si oui, cette présence en Algérie s'inscrit dans qu'elle logique ?

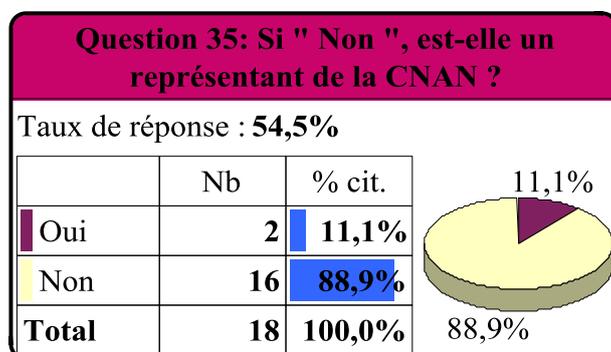
Figure N°43 : La logique de la représentation des armateurs étrangers.



Cependant, 53,8 % des consignataires qui sont des représentants des armateurs étrangers en Algérie s'inscrivent dans une logique d'une prestation sur le segment maritime seulement, alors que 46,2 % sont présents en Algérie dans une logique d'une présentation logistique de porte à porte qui inclut le pré et le poste acheminement.

4.10 Si non, est-elle un représentant de la CNAN

Figure N°44 : Les représentants de la CNAN.

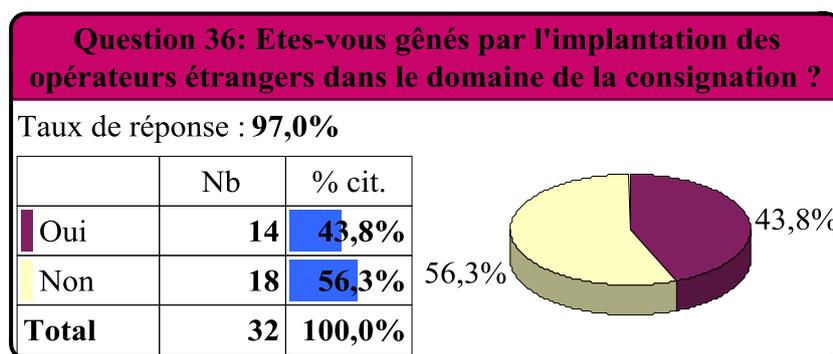


Parmi les 54,5 % qui ne représentent pas les armateurs étrangers en Algérie on trouve que 11,1 % d'agences de consignation qui représentent la CNAN avec un nombre de 2 agences (NASHCO agence de Bejaïa, NASHCO agence d'Alger), on constate que la majorité des agences à 88,9 % travaillent en tant qu'agence privée pour leurs propres comptes.

Donc, il ya un déclin et un recul des activités liées à la CNAN.

4.11 Etes-vous gênés par l'implantation des opérateurs étrangers dans le domaine de la consignation ?

Figure N°45 : L'opinion des agences enquêtées sur l'implantation des opérateurs étrangers dans le domaine de consignation.



Les résultats de l'enquête révèlent que 56,3 % des agences de consignation ne sont pas gênés par l'implantation des opérateurs étrangers dans le domaine de la consignation, car la concurrence est toujours un stimulant de l'activité, et l'ouverture du marché de consignation

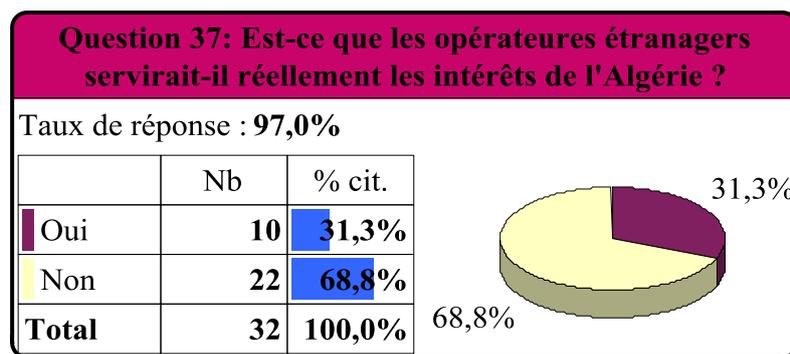
nous permet l'acquisition de nouvelles méthodes et un savoir-faire ce qui augmente la qualité et l'objectivité du service.

D'autres pensent que le déclin de la CNAN et la perte de ces parts de marché suite à la mauvaise gestion des dirigeants ce qui a permis aux compagnies étrangères de s'installer.

Enfin, 43,8 % des agences enquêtées considèrent que l'implantation des opérateurs étrangers comme un facteur gênant dans ce domaine, car cela est considéré comme un colonialisme indirect donc il faut qu'il ait un encouragement aux entreprises algériennes afin que le marché soit dominé par les opérateurs algériens.

4.12 Est-ce que les opérateurs étrangers servirait-il réellement les intérêts de l'Algérie ?

Figure N°46 : L'intérêt apporter par l'implantation des opérateurs étrangers en Algérie.



Le résultat de notre enquête illustre que 68.8% des opérateurs étrangers ne serviraient pas réellement les intérêts de l'Algérie, car il existe un paradoxe celui que l'Algérie cherche des devises pendant qu'elle laisse les étrangers s'installer dans le secteur sans contrôle ce qui provoque le transfert des devises, puisque ces grands groupes imposent le paiement par CFR, d'autres confirment que le système portuaire des pays développés ne donne pas l'autorisation aux consignataires étrangers de s'installer dans leurs ports.

En outre, l'Algérie devrait former et ouvrir ces propres agences de consignation et il faut évoluer et aider la CNAN à redémarrer.

Enfin, une minorité de 31,3 % confirme que les opérateurs étrangers serviraient réellement les intérêts de l'Algérie, car la concurrence est un facteur qui a favorisé l'activité de consignation en Algérie, ces opérateurs sont bien formés dans le domaine ce qui améliore

le niveau national des consignataires et qui a permis le transfert du savoir-faire aux consignataires nationaux.

Le tableau ci-dessous nous a aidés à déterminer les raisons qui poussent les consignataires enquêtés à confirmer que ces opérateurs étrangers servaient réellement ou pas les intérêts de l'Algérie.

Justifié ?		
Taux de réponse : 45,5%		
	Nb	% cit.
c'est un colonialisme indirect	1	6,7%
elle sert pas réellement les intérêts de l'Algérie car elle crée une fuite de capitaux	1	6,7%
Il faut encourager les entreprises Algériennes a fin que le marché soit dominé par les opérateur Algériens	1	6,7%
il sont bien formés dans le domaine et ils peuvent servir pour que le niveau national s'améliore	1	6,7%
l'Algérie devrait former et ouvrir ses propres agence de consignation, car l'argent de l'algérie est donné aux étrangers, il faut évoluer et aider la CNAN à redémarrer	1	6,7%
l'algérie notre beau pays cherche les devises pendant qu'il laisse les étrangers s'installer dans le secteur pour transférer les devises, cela est un paradoxe	1	6,7%
l'ouverture de marché de consignation permet l'acquisition de nouvelles méthodes et connaissance, cela augmente la qualité et l'objectivité du service	1	6,7%
la CNAN à cause d'une mauvaise gestion a perdu sa flotte et ses parts de marchés.les société étrangères de sont tout simplement servi	1	6,7%
la concurrence est toujours un stimulant d'activité	1	6,7%
manque de controle de l'activité de la consignation, et manque de controle des transferts de devise	1	6,7%
non pour les intérêts de l'algérie, car notre pays perd énormément de la devise	1	6,7%
oui, mais dans le sens que le combat commerciale n'est pas équitable	1	6,7%
oui, vu que le prestataire n'apporte rien au pays, es un consignataire Algérien à le droit de s'installer en europe par exemple?	1	6,7%
plus de compétitivité avec les opérateurs locaux	1	6,7%
plusieurs consignataires donc plus de choix à l'opérateur Algériens et plus de concurrence et réduction de monopole	1	6,7%
Total	15	100,0%

Conclusion :

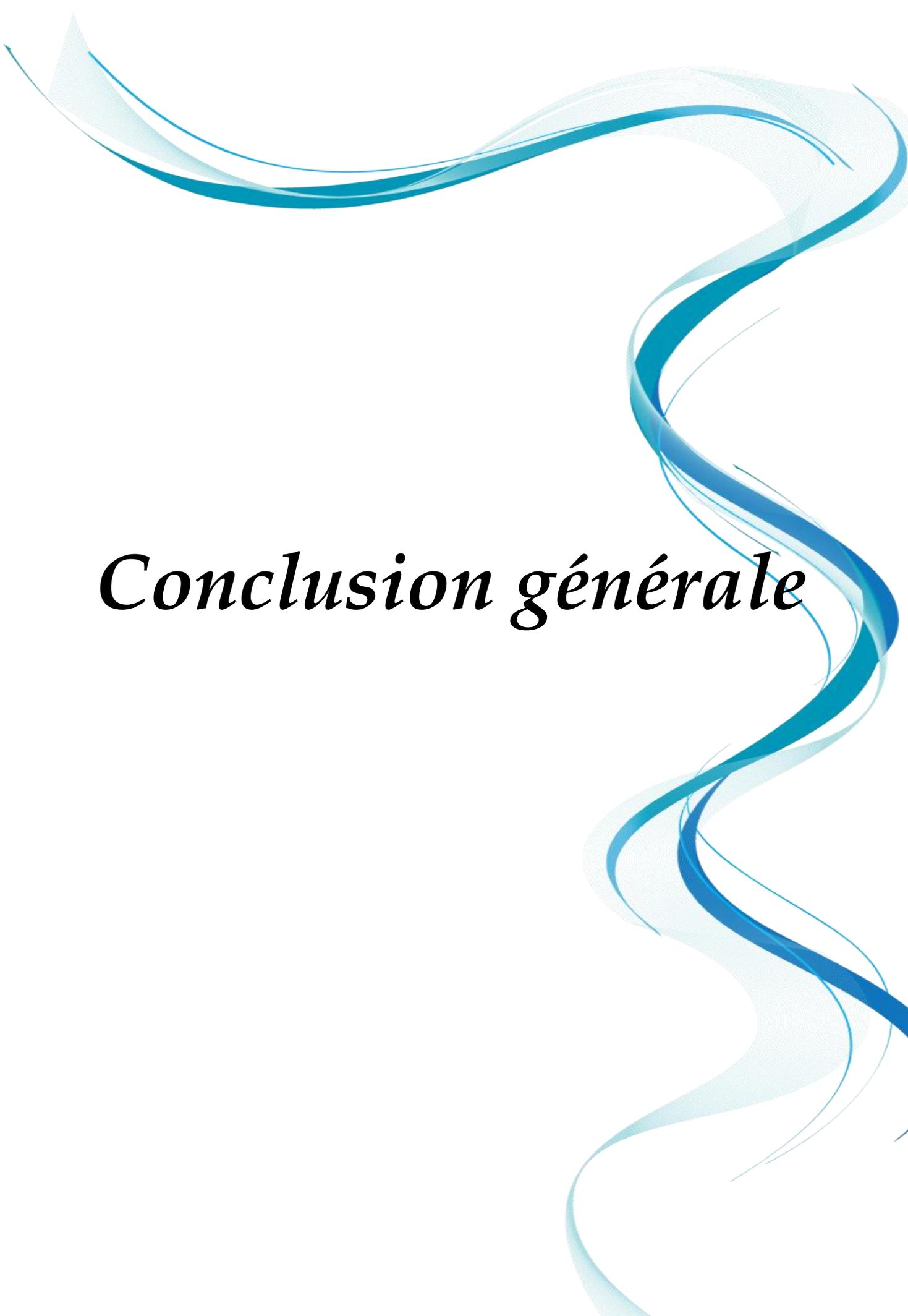
A partir de l'enquête de terrain que nous avons effectuée nous avons pu arriver aux synthèses des résultats suivantes :

Les compagnies privées nationales contrôlent aujourd'hui le marché de consignation algérien en tramping ce qui a augmenté le nombre d'agences de consignation en Algérie.

La prédominance des compagnies étrangères sur le marché de consignation en ligne régulière à partir de la nouvelle réforme de 1998 ce qui a instauré une forte concurrence qui est un stimulant important pour l'essor de l'activité de consignation.

Cette forte ouverture des activités annexes a démonopolisé totalement les activités de la CNAN ce qui a provoqué son déclin, suite à la prédominance et le contrôle des compagnies privées étrangères du marché algérien. Par ailleurs, l'absence d'une flotte nationale adaptée à la structure et au volume du commerce extérieur et l'inadaptation du dispositif réglementaire actuel ont placé le transport maritime national et l'activité de consignation sous la mainmise des armateurs étrangers. Cela est dû au désinvestissement de l'État dans le transport maritime et dans l'activité de consignation qui a laissé la voie libre aux armateurs étrangers.

Une doléance, qui n'a pas exclu une telle possibilité, a toutefois apposé deux préalables. En premier lieu, la réhabilitation de la CNAN dont la flotte devrait passer de 27 à 30 navires. L'objectif était de porter ses parts de marché à 30 %, tandis que le reste pourrait être couvert par le privé national, en coordination avec l'appui du secteur public.



Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale

La présente étude a tenté d'apporter des éléments de réponse à l'objet de notre travail qui consiste à étudier le rôle joué par les auxiliaires de transport maritime privés, nationaux et étrangers dans le marché de consignation depuis l'avènement de la libéralisation des activités maritimes. Nous avons axé notre réponse sur la problématique posée sur les points suivants : La part de la CNAN et la part des armateurs étrangers dans le commerce extérieur de l'Algérie, les causes qui ont favorisé le monopole des armateurs étrangers dans le commerce extérieur de l'Algérie. Enfin, l'impact et l'effet de la libéralisation des activités maritimes sur le marché de consignation en Algérie.

Nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général dans le premier chapitre du présent travail. À travers ce dernier, nous avons pu établir une approche générale sur le transport maritime. Ainsi, dans le deuxième chapitre, nous avons étudié les procédures et les aspects de l'activité de consignation. Par la suite, dans le troisième chapitre, nous avons vu l'impact de la libéralisation sur le marché de consignation et sur la flotte nationale. À la fin, nous avons analysé les résultats des questionnaires collectés aux près des agences de consignation au port de Bejaia et au port d'Alger.

En premier lieu, nous avons pu confirmer que le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international. L'acheminement maritime implique des coûts et des tarifs varient selon la nature de la marchandise importée, ce qui nécessite des intervenants spécifiques ayant comme mission principale l'établissement d'une liaison entre les transporteurs et les chargeurs. Aussi l'agent consignataire du navire joue un rôle très important non seulement parce qu'il représente l'armateur, mais aussi parce qu'il joue un rôle prépondérant dans le recrutement du fret.

En deuxième lieu, l'activité de la consignation occupe une place très importante dans la représentation des armateurs, ces derniers qui souhaitent se débarrasser des différentes responsabilités causées par l'escale de leurs navires. De ce fait, la consignation est une manière idéale d'être à l'abri de toutes difficultés postérieures, aussi l'agent consignataire est un auxiliaire de l'armement dont l'intervention avec des procédures bien déterminées peut être occasionnelle ou régulière. En effet, afin d'éviter les conflits avec d'autres intervenants dans la chaîne de transport maritime, l'agent consignataire veille à exercer et à respecter ces engagements envers l'armateur dès la signature du contrat.

Conclusion générale

En troisième lieu, nous avons conclu que le système portuaire algérien était monopolisé par l'ONP, la SONAMA et la CNAN, depuis l'indépendance les ports algériens souffrent du manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales étatiques qui sont les principaux chargeurs, jusqu'aux réformes de la loi 98-05 portant sur le nouveau code maritime qui consistent à l'ouverture aux investisseurs nationaux et étrangers. D'après les statistiques analysées, on a constaté que la libéralisation du secteur de transport maritime a attiré les investisseurs privés, nationaux et étrangers ce qui a porté un essor de l'activité de consignation comparant la période avant la libéralisation, mais l'Algérie à l'égard des armateurs étrangers est quasi totale, puisque le pavillon national (CNAN) couvre 3 % des besoins du transport maritime tandis que les armateurs privés, nationaux et étrangers couvrent les 97 % qui restent (selon les statistiques du ministère des transports). En l'absence d'un armement national, les armements étrangers imposeront toujours leurs conditions, même dans le cadre de consignation.

En quatrième lieu, le désinvestissement de l'État dans ce secteur a entraîné la détérioration des infrastructures et des équipements portuaires. Cela a aussi provoqué l'installation d'un environnement organisationnel inadapté et peu efficace pour répondre à l'état actuel du marché de consignation, la disparition progressive d'une flotte nationale a eu des effets désastreux sur l'activité de consignation. L'Algérie se retrouve complètement soumise au bon vouloir des armateurs étrangers.

Enfin, nous avons pu affirmer les hypothèses de notre travail et répondre à la problématique principale. On dégageant des effets positifs et négatifs de l'ouverture et la libéralisation des activités maritimes sur l'activité de la consignation en Algérie.

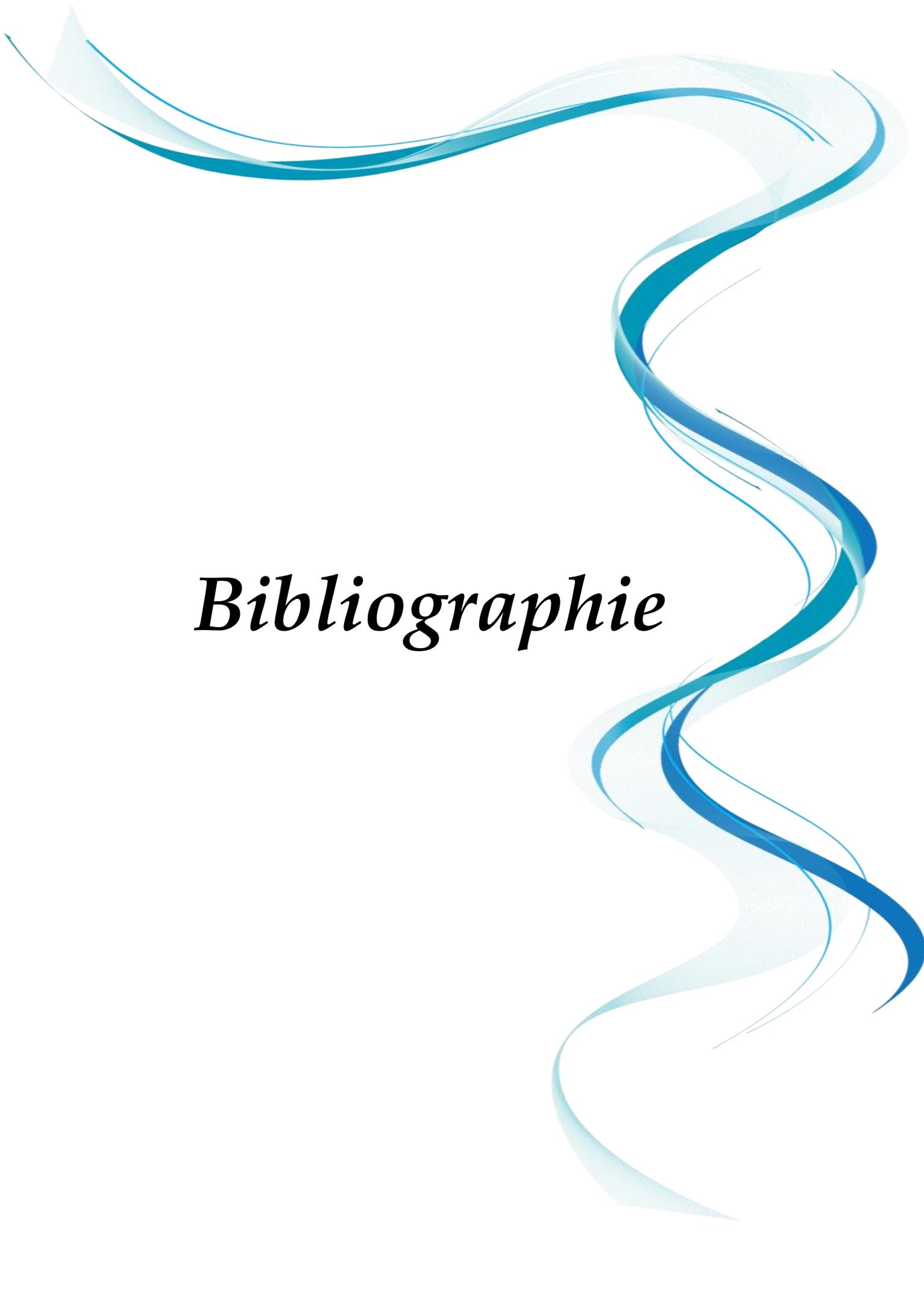
L'ouverture et la libéralisation de l'activité de consignation à apporter une forte concurrence, cette dernière est un stimulant de développement, elle permet aux privés nationaux et aux publics d'enrichir leurs savoir-faire, de former un personnel qualifié et satisfaire la demande nationale du marché de consignation.

Par contre, cette ouverture a causé la prédominance des armateurs étrangers dans le secteur maritime algérien ce qui a impliqué une concurrence acharnée et un transfert des devises vers l'étranger par les surestaries et en imposant le CFR comme incoterms par ces derniers. De ce fait, la flotte nationale a lourdement pâti de l'arrêt de l'investissement, un tas d'autres facteurs qui justifie sa quasi-disparition : la mauvaise gestion, le manque de développement de nouvelles technologies et l'ouverture du secteur à la concurrence, lourdeur douanière et bancaire.

Conclusion générale

À fin de remédier au faiblesses du secteur maritime algérien nous avons pris la liberté d'élaborer les recommandations suivantes :

- La réussite d'un armement repose sur une flotte nationale moderne et sur la compétence de ces dirigeants ;
- La nationalisation de l'activité de consignation est comme une activité annexe réservée au privé national contrôler par le pouvoir public ;
- Une flotte des navires pétroliers est nécessaire pour un commerce extérieur qui repose sur 97 % des exportations hydrocarbure ;
- L'amélioration de code maritime algérien est proposée pour avoir une concurrence loyale dans le marché de consignation.



Bibliographie

Bibliographie

I. OUVRAGES

1. CAPITAINE SAM SVENSSON. (1989). « les bateaux », édition Robert Laffont.
2. CORINE PASCO. (2006). « commerce international », 6^e éditions.
3. DESIRE Loth. (2009). « L'essentiel techniques du commerce international », édition PUBLIBOOK AMAZON France. Colloques et revues-cours-recherche.
4. EL KHALIFA MOHEMED EL Kamel. (1996). « Guide de Transport international de marchandise », édition DAHLEB.
5. EMILE MERENNE. « Géographie des transports », édition : octobre 2013, France.
6. JEAN-Patrick Marc. (2003). « Risques et assurances transport maritimes, routiers, ferroviaires, fluviaux », édition l'Argus de l'assurance.
7. M.J.LA CAMBA. (2004). « Perfectionnement en transport maritime », agent consignataire et son rôle.
8. M'HAMMED SEMI, Fatima-zohra Mohamed-cherif et César Ducruet. (2011). « les ports Algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? ».
9. MARIE- MADELAINE Damien. (2001-2005). « l'usine nouvelle », Dictionnaire du transport et de logistique », paris France DUNOD.
10. MARIE- MADELAINE Damien. (2005). « Dictionnaire du transport et de la logistique », 2^e éditions DUNOD, Paris.
11. RENE RODIERE. (1967-1983). « traité général de droit maritime », édition DALLOZ.
12. S.A.LAMY. (2004). « Transport », tome 2^e éditions LAMY S.A75900.

II. MEMOIRES :

1. AGHELOUM, BELLOUL. (2010). « La consignation du navire et de la marchandise », mémoire de master 2 de l'université de Bejaïa.
2. BARACHE Yasmina, BEN ZENATI Sihem, CHABI Ferhat. (2013-2014). « La démonopolisation du commerce extérieur Algérien », mémoire de licence de l'université Abderrahmane Mira Bejaïa.
3. BELAIDI, BERNINE. (2007). « Transitaire et consignataire dans le Transport maritime international de marchandises », mémoire de l'université de Bejaïa.

Bibliographie

4. FETOUH Hayat. (2010). « L'incidence du contrôle fiscal au niveau de l'entreprise en Algérie », mémoire de master 2 de l'université d'Oran.
5. FREMONT Antoine. (2005). « La conteneurisation et mondialisation.les logiques des armements de ligne régulière », thèse de doctorat de l'université de Panthéon- Paris.
6. GUEMRANE, RAHMANI. (2012). « Le rôle des entreprises portuaires dans la promotion du commerce extérieur », mémoire de master 2 de l'université de Bejaïa.
7. IMAD Edin Abdul-Hay. (1997). « Le consignataire du navire dans le Transport maritime international : étude comparative avec le Droit Français ».
8. KERKOUR Nacerdine, IDIRE Yacine. (2015). « Le rôle de la consignation dans le dynamique du Transport maritime de marchandises », mémoire de master 2 de l'université de Bejaïa.
9. KPATENON Etienne Gildas. (2010). « Rôle et statut du consignataire dans l'industrie des Transports maritimes », mémoire de master 2 de l'université clé de réussite.
10. LOUNES Med Nassim. (2004). « Le rôle du consignataire des navires dans la chaine de Transport maritime », mémoire de master 2 d'université d'Alger.
11. M. PAPA DIABEL Diouf. (2006-2007). « Amélioration des conditions de consignations maritimes au port autonome de DAKAR », mémoire de master 2 de l'université de DAKAR.
12. M.M DAMIEN. (2001). « Transport et logistiques », mémoire de master 2 de l'université de DAKAR.
13. MERZOUG Slimane. (2014). « Etude du cout de Transport dans les échanges maritimes internationaux : Cas de l'Algérie », Thèse de doctorat université Abderrahmane mira Bejaïa.
14. SOULEYMANE DIOP. (2011). « La place de consignataire dans le Transport maritime », mémoire fin de d'étude-école Supérieur des Transports SENEGAL.
15. TAKOURABT Zakaria, ZEGGANE Mourad. (2014-2015). « Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN Cas des services maritimes au port de Bejaïa », mémoire de master 2 d'université Abderrahmane Mira Bejaïa.
16. ZINGA YEMBE TOMMY, ZIZI Mohemed Lamine. (2007-2008). « l'activité de consignation des navires et des marchandises dans les ports Algériens », mémoire de master 2 de l'université de Bejaïa.

III. ARTICLES:

1. Article 27 de la loi 1966 du code maritime Algrien.
2. Article 609 du code maritime Algérien.
3. Article 610 du code maritime Algérien.
4. Article 613 du code maritime Algérien.
5. Article 614 du code maritime Algérien.
6. Article 616 du code maritime Algérien.
7. Article 617 du code maritime Algérien.
8. Article 621 du code maritime Algérien.
9. Article 640 du code maritime Algérien.
10. Article 784 du code maritime Algérien.
11. Article 792 du code maritime Algérien
12. Article 2 du code civil Algérien.
13. Article 3 du code civil Algérien.
14. Article 4 du code civil Algérien.
15. Article 5 du code civil Algérien.
16. Article 74 du code civil Algérien.
17. Article 124 du code civil Algérien.
18. Article 586 du code civil Algérien.

IV. Annuaire statistiques:

1. Annuaire statistique des ports de commerce 1993.
2. Annuaire statistique des ports de commerce 2007.
3. Annuaire statistique des ports de commerce 2009.
4. Annuaire statistique des ports de commerce 2011.
5. Annuaire statistique des ports de commerce 2013.
6. Annuaire statistique des ports de commerce 2014.
7. B.J THOMAS, Monographie de la CNUCED sur la gestion portuaire. (1985). série N°4 établi par la CNUCED en collaboration avec l'association internationale des ports (AIP), institut de science et technologie de l'université du pays galles, Gardiff (Royaume Uni), département des études maritimes, Nations Unies.
8. CNUCED, annuaire statistique des ports de commerce 2011.
9. CNUCED, annuaire statistique des ports de commerce 2014.
10. Statistique interne au port d'Alger.

Bibliographie

11. Statistique interne du ministère des transports: annuaires statistique des ports de commerce 2014.
12. Statistiques interne au centre national d'informatiques et des statistiques douaniers "CNIS".

V. documents et presse:

1. Documents internes de la CNAN Group.
2. Document interne de la CNAN Group "programme de développement".
3. Document interne de NASHCO agence d'Alger.
4. Journal officiel de la république Algérienne N74.3, Rabie EL Aouel 1436 25 décembre 2014.
5. Séminaire sur : "le Transport maritime de marchandises", Hotel Mercure Alger 2001.

VI.SITES INTERNET :

1. [http:// mediterranee.revuges.org/5410 ? lang.fr](http://mediterranee.revuges.org/5410?lang.fr)
2. [http:// www.lantenne.com](http://www.lantenne.com), « CMA-CGM crée l'alliance Ocean Three » avec CSCL et UASC », septembre 2015.
3. <http://concoursofficierdeporte-monsite.com/medias/files/les-cotrats-d-affrètements>.
4. <http://learnlogistic.net/index.php/documentations/2014-08-30-12-52-47/2014-08-30-13-20-57>.
5. <http://www>. Journal officiel de la République algérienne, lois et décrets, du 5juillet 1968.N ° 54.
6. <http://www.Algerieferries.com>
7. <http://www.awex.be/fr-Be/l/exportpratique/conseil-expert/document/2011/juin%201>.
8. <http://www.cmacgm.fr/static/ecommerce/attachelements/CMA%20CGM%20AF%20RORO%20Termes%20et%20constitutions%202014>.
9. http://www.econostrum.info/DP-World-gerera-les-terminaux-conteneurs-d-Alger-et-Djen-Djen_a274.html" \l "ixzz4AB57RjF4"
10. http://www.econostrum.info/DP-World-gerera-les-terminaux-conteneurs-d-Alger-et-Djen-Djen_a274.html#ixzz4AB57RjF4.
11. <http://www.elwatan.com> « Fret maritime : nouvelles tendances du marché », publié par ROUMADI Melissa, le 03/02/2015.
12. <http://www.lactualite-dz.info>.« Compagnie-maritime-CMA-CGMen Algérie ».HYPERLINK

Bibliographie

13. <http://www.lactualite-dz.info/Compagnie-maritime-CMA-CGM-Algerie>
14. <http://www.lactualite-dz.info/Compagnie-maritime-CMA-CGM-Algerie>.
15. <http://www.le-marin.fr> « CMA-CGM-fete-15-ans-de-lignes-afrique-du-nord.
16. <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/contrat-maritime.htm>.le
10/03/2016.
17. <http://www.ogefrem.cd/fr/document-de-couverture-du-fret>.
18. <http://www.techno-science.net> « glossaire et définition ».
19. <http://www.wk-transport-logistique.fr>, « CMA-CGM confirme l'augmentation de sa rentabilité sur le premier semestre2013 ».
20. [http://www2.horizons -dz.com/?La-Cnan-réception-un-nouveaunavire](http://www2.horizons-dz.com/?La-Cnan-réception-un-nouveaunavire) demarchandise.
21. OCDE, « intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques », table ronde n° 146. 2010, P44



*Lexique du transport
maritime*

Lexique du transport maritime

Lexique du transport maritime :

Accostage: Consiste pour un navire ou une embarcation à venir sans erre parallèlement à au quai ou an autre navire afin de s'y amarrer.

Amarrage: Action de tenir à son poste à quai un navire à l'aide des amarres, aussières ou chaînes.

Ancrage: Action de jeter l'ancre et/ou résultat de cette action.

Appareillage : Manœuvre d'un navire qui quitte le port.

Arrimage: Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire. Pour les navires portes conteneurs ou les Rouliers, le plan d'arrimage est communiqué au manutentionnaire par les shiplanners et les subrécargues. Pour les navires conventionnels le plan d'arrimage est fait par le commandant et le second capitaine en accord avec le manutentionnaire en fonction de la disponibilité des marchandises et c'est le contraire de l'action désarrimage.

Cabotage : Se dit des navires navigants sur des zones définies, en principe limitées à un pays. Le cabotage se distingue ainsi de la navigation au long cours et de la navigation au bornage.

Cale : La partie la plus basse dans l'intérieure d'un bâtiment, compartiment ou sont stockées différentes marchandises.

Canot: Est une embarcation de petite taille propulsée à la rame' la godille, la pagaie, la voile ou au moteur, sans usage n'est pas défini, elle peut être au service d'un navire ou utile pour la pêche.

Capitainerie: Structure opérationnelle au niveau d'un port chargée de la sécurité et de la régulation du mouvement de la navigation maritime et des missions de pilotage et de placement des navires.

Cargaison : Ensemble des marchandises embarquées sur un navire de commerce.

Cargo: Désigne un navire transportant des marchandises en conventionnel.

Charte partie : Contrat d'affrètement qui peut être au voyage coque ou à temps.

Connaissance: Preuve du contrat de transport en vertu duquel un transport en la personne du capitaine (ou d'une autre personne autorisée a cet effet : l'agent) reconnaît avoir reçu a bord une marchandise qu'il s'engage a transporter d'un port a un autre moyennant un prix déterminé dénommé fret. C'est un reçu de la marchandise et également un titre de propriété.

Lexique du transport maritime

Courtage : Profession de courtier : Personne qui sert d'intermédiaire dans des opérations commerciales ou autres, qui ne traite pas pour son client mais se contente de le rapprocher de son cocontractant.

Débarquement: Action de déchargement.

Dépotage : Manutention consistant à sortir des marchandises d'un conteneur.

Embarquement: Action de chargement.

Empotage : Manutention consistant à mettre des marchandises dans un conteneur.

Flotte : Ensemble des appareils d'une compagnie aérienne, par exemple la flotte d'Air Algérie, la flotte de la CNAN.

Fond: Les parties les plus profondes de la calle d'un navire.

Fret : Prix de rémunération payable pour le transport de marchandises par mer. Il désigne aussi le prix de location ou d'utilisation d'un navire et la cargaison elle-même.

Hub : Aéroport utilisé comme aéroport relais et centre de distribution. Un hub assure souvent le relais entre courts et longs courriers et l'inverse.

Maillons: Une longueur de chaîne de mouillage qui est à l'origine mesure 27.50 mètres, elles sont relié entre eux par une maille démontable.

Manifeste: Etat récapitulatif de connaissance relatif aux chargées à bord marchandises du navire. Il mentionne les éléments d'identification des marchandises tels que les marques et les numéros des colis, leurs nature et leur poids.

Manutention : Action de manipuler, de déplacer des marchandises en vue de l'emmagasinage, de l'expédition, de la vente ; local réservé à ces opérations.

Navigation : Action, fait de naviguer, de se déplacer sur l'eau, dans l'air, dans l'espace : Navigation aérienne, spatiale

Palanquée: Fardeau ou contenu d'un palan.

Pavillon: Terme employé pour désigner l'insigne de la nationalité d'un navire.

Pilotage : Opération qui consiste pour les ports concernés à conduire les opérations de

Pilotine: Toute embarcation affectée au transfert des pilotes vers les navires à piloter et inversement.

Quai: Est une levée ordinairement revêtue de pierre, aménageant les bassins d'un port ou les rives d'une rivière d'un canal, d'un lac, destinée à retenir les berges ou à faciliter l'accostage des navires pour leur chargement ou déchargement.

Rade: Grand bassin naturel, ayant issue vers la mer, où les navires trouvent des mouillages.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main œuvre dans les accès au fret.

Lexique du transport maritime

Station de pilotage: structure exerçant sous le contrôle de la capitainerie du port, dotée d'un effectif de pilotes et de moyens appropriés, chargée de fournir les prestations de pilotage.

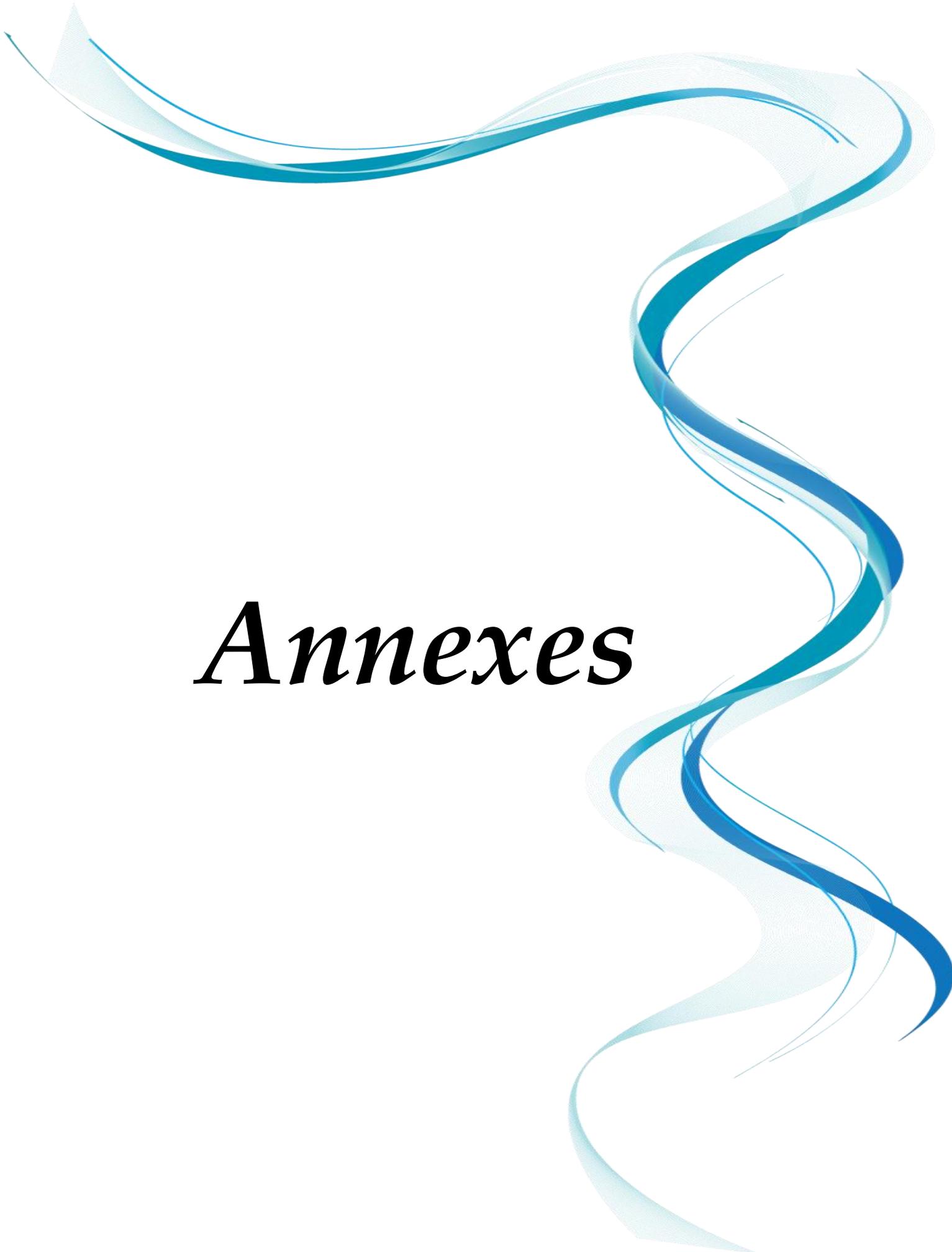
Surestaries : Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.

Tirant d'eau : C'est la distance comprise entre le dessous de la quille au point le plus bas d'un navire et le niveau de l'eau.

Tracking: Emballage.

Transbordement : C'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargement.

Vraquier : Navire transportant des produits sec en vrac.



Annexes

Liste des Annexes :

Annexe N° 01 : La proforma .

Annexe N° 02 : Connaissance maritime (B/L).

Annexe N° 03 : Demande de poste a quai.

Annexe N° 04 : Situation journalière des navires.

Annexe N° 05 : Plan d'arrimage (Stowage plan).

Annexe N° 06 : Rapport Final de déchargement de la cargaison (Final report of cargo discharge).

Annexe N° 07 : Manifeste de cargaison maritime.

Annexe N° 08 : Avis d'arrivée.

Annexe N° 09 : facture import.

Annexe N° 10: Rapport d'expertise.

Annexe N° 11 : Le bilan Différentiel.

Annexe N° 12 : Facture Surestaries.

Annexe N° 13 : Questionnaire d'enquête.

Annexe N° 14 : Structure de l'échantillon.



Liste des illustrations

Liste des illustrations

I. Liste des tableaux :

Tableau N° 01 : Les rôles et les documents de chaque intervenants dans la chaine de transport maritime	08
Tableau N° 02 : Les différents empotages et dépotages	24
Tableau N° 03 : Classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises année 2011	72
Tableau N° 04 : Les principales alliances entre armateurs mondiaux	75
Tableau N° 05 : Mouvement des navires du port de commerce d'Alger (2008-2014).....	81

II. Liste des figures :

Figure N° 01: Les parties du contrat d'affrètement	18
Figure N° 02: Les parties du contrat de transport maritime	22
Figure N° 03: Système portuaire Algérien 1962-1971	52
Figure N° 04: Système portuaire Algérien 1971- 1982	54
Figure N° 05: Système portuaire Algérien 1982-1998	55
Figure N° 06 : L'organisation du système portuaire Algérien conformément au nouveau code maritime	57
Figure N° 07 : Evolution de trafic conteneurs équivalents vingt pieds au ports d'Alger	59
Figure N° 08 : Evolution de nombre de navires par port de commerce (2013-2014)	60
Figure N° 09 : Evolution de l'activité CNAN Group	67
Figure N° 10: Les postes occupés dans l'agence par les répondants enquêtés.....	85
Figure N° 11: l'expérience des répondants au sein de l'agence	86
Figure N° 12: La date de création des agences de consignation en Algérie	86
Figure N° 13: Le statut juridique des agences de consignation en Algérie.	87
Figure N° 14: la forme juridique des agences de consignation en Algérie.....	88
Figure N° 15 : Le nombre du personnel au sein des différentes agences de consignation	88
Figure N° 16 : Le chiffre d'affaires des agences de consignation enquêtées.	89
Figure N° 17 : les parts de marché des agences de consignation enquêtées.....	89
Figure N° 18 : Le degré d'atteint des parts de marché estimé par les agences de consignation	90
Figure N° 19 : Les domaines d'activités pratiquer au sein des agences de consignation enquêtées.....	91

Liste des illustrations

Figure N° 20 : La ligne d'activité pratiquer au sein des agences enquêtées.....	92
Figure N° 21 : Les facteurs motivants les personnes physiques à créer une agence de consignation.	92
Figure N° 22 : Le nombre de conteneurs entrant et sortant par semaine.....	93
Figure N° 23 : Le nombre de navires consignés par les agences enquêtées.....	94
Figure N° 24 : Le degré de disponibilités des prestations de services par les agences aux clients.....	95
Figure N° 25 : Les facteurs faisant la différence entre les agences.....	96
Figure N° 26 : La certification des agences enquêtées par les normes ISO	97
Figure N° 27 : Les facteurs du choix de l'agence par les armateurs.....	98
Figure N° 28 : L'opinion des agences enquêtées sur l'encadrement juridique de l'activité de consignation.	99
Figure N° 29 : Les mesures recommander pour le bon encadrement juridique de l'activité de consignation.	100
Figure N° 30 : L'affirmation de la dominance de l'activité de consignation par les grands armateurs/ consignataires.....	100
Figure N° 31 : L'avenir des petites agences de consignation si le marché était dominé par les grands groupes internationaux.	102
Figure N° 32 : La nécessité d'emplacement d'un système de tarification national des activités des agences de consignation.	103
Figure N° 33 : Les raisons qui font que l'activité de consignation reste en marge des autres activités.	104
Figure N° 34 : L'opinion des opérateurs Algériens sur l'activité de consignation.....	104
Figure N° 35 : L'opinion des consignataires sur la libéralisation des activités portuaires.	105
Figure N° 36 : L'origine des agences enquêtées.....	106
Figure N° 37 : l'apport tiré du changement de statut.....	107
Figure N° 38 : le degré d'utilisation des TIC par les agences enquêtées.....	108
Figure N° 39 : la justification du recours aux surestaries par les armateurs dans le commerce maritime en Algérie.	109
Figure N° 40 : L'opinion sur la privatisation des fonctions portuaires est-ce une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie.	111
Figure N° 41 : La disposition des ports en moyens de manutention et des aires de stockages	112

Liste des illustrations

Figure N° 42 : Le degré de la représentation des armateurs étrangers par les agences enquêtées.....	113
Figure N° 43 : La logique de la représentation des armateurs étrangers.	113
Figure N° 44 : Le degré des représentants de la CNAN.....	114
Figure N° 45 : L'opinion des agences enquêtées sur l'implantation des opérateurs étrangers dans le domaine de consignation.	114
Figure N° 46 : L'intérêt apporter par l'implantation des opérateurs étrangers en Algérie.	115

III. Listes des graphes:

Graphe N° 01 : Le nombre de navires (Entrées/ Sorties) avant la libéralisation des activités maritimes.....	63
Graphe N° 02 : Le nombre de navires (Entrées/ Sorties) depuis la libéralisation des activités maritimes.....	66
Graphe N° 03: Situation mensuelle du nombre des navires consignés par agences HYPROC Shipping Compagny en 2014.....	69
Graphe N° 04 : Le nombre de navires consignés au départ et à l'arrivée par GEMA	70

IV. Listes des Maps:

Maps N° 01: Le mouvement de rotation des navires entre les pays	74
---	----



Table des matières



Résumé

Résumé

RESUME

Le commerce extérieur de l'Algérie est assuré à plus de 95 % par la voie maritime. Ce moyen de transport incarne le moteur propulseur dans la nouvelle économie mondiale.

Les conclusions auxquelles nous sommes arrivées démontrent clairement que le paysage coutumier du transport maritime en Algérie a été profondément modifié par la nouvelle réforme du 25 juin 1998. Cette dernière incluait, entre autres, le nouveau code maritime et annonçait l'ouverture et la libéralisation du secteur maritime aux activités annexes.

Suite à ces réformes, le marché de consignation est quasi-totalement libéralisé à l'égard du privé nationale et majoritairement aux globaux carriers mondiaux qui ont une autorité de prédominance. La libéralisation des activités maritimes à des effets positifs (satisfaire la demande nationale) et négatifs (la prédominance des grands armateurs mondiaux) sur le marché de consignation algérien, qui a dû à une mauvaise gestion de l'ouverture et l'insuffisance du code maritime Algérien.

ABSTRACT

Most of the Algerian foreign trade is supported by the maritime transport with 95%. And this means of transport embodies the leading player in the new global economy.

The conclusions we reached through our researches show obviously that the field of the maritime transport has been deeply modified by the new reform of June, the 25th 1998. This latter included, among others, the new maritime code, and announced the opening and the liberalization of maritime field.

This reforms, the log market is almost fully liberalized in respect of the national private and predominantly global carriers that have global predominance authority. The liberalization of maritime activities with it positive effects (meet domestic demand) and negative (the dominance of major world shipowners) on Algerian logging market, that is due to the poor management of the opening and inadequate maritime Algerian code.