

Université Abderrahmane Mira de Bejaia  
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion  
Département des sciences économiques



## MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de  
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Économie du Transport

**Thème :**  
**SYSTÈME PORTUAIRE ET LA CONTENEURISATION  
EN ALGERIE - CASBMT**

Préparé par :  
M<sup>me</sup> BENKHANOUCHE Sabah

Dirigé par :  
M<sup>me</sup>: ASSOUL .D

Date de soutenance :

**Jury :**

Président : BOUGHIDEN Rachid

Examineur : MERZOUG Slimane

Rapporteur : ASSOUL Dalila

Année Universitaire : 2015-2016

# SOMMAIRE

## Remerciements

## Dédicaces

## Liste des abréviations

## Introduction générale.....1

## Chapitre I : Le Transport maritime et la conteneurisation .....4

### Section 1 : Généralités sur les transports maritime dans le monde .....4

### Section 2 : L'évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondiale.....16..

### Section 3 : Les techniques de transport maritime des marchandises .. .....28..

## Chapitre II : le commerce international et la conteneurisation en Algérie ..

### Section 1 : Le transport maritime en Algérie .....34

### Section 2 : La conteneurisation en Algérie .....38

### Section 3 : Les échanges de commerce maritime en Algérie .....40.

## Chapitre III : la Gestion du conteneur au niveau de BMT.....54

### Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil .....54.

### Section 2 : les activités Principale de la BMT et missions.....59

### Section 3 : les tarifs portuaire en niveau BMT .....66

## Conclusion générale.....74

## Bibliographie

## Liste des figures et des Tableaux

## Annexes

## Table des matières

# Introduction Générale

---

Le transport maritime est le moteur de la croissance commerciale puisque il assure 80% des flux des échanges mondiaux .il constitue l'épine dorsal dans le commerce international grâce à ses nombreux avantages en principe la sureté, la moindre pollution et la rapidité , avec l'aide des intervenants, tel que le transitaire, le transporteur et la douane qui ont une mission principale d'établir une liaison entre les manutentionnaires.

Le commerce international s'est développé rapidement entre tous les continents du monde. Les échanges mondiaux ont augmenté de plus en plus en termes de valeur et de volume, notamment grâce à l'ouverture du canal de Suez en 1869 puis celui du Panama en 1914. Le transport de marchandises par conteneur est aujourd'hui indispensable. Il n'est que la systématisation d'une idée simple au départ : grouper dans une sorte de «boite<sup>1</sup>» des marchandises afin d'en faciliter le déplacement, Personne aujourd'hui ne voudrait sérieusement contester la supériorité du conteneur pour le transport maritime, dont le résultat est un immense perfectionnement de la protection de la marchandise contre toutes avaries. Par conséquent, la popularité du conteneur continue à progresser et la quantité de marchandises transportées par ce moyen est en augmentation constante<sup>2</sup>.

Le conteneur a fait son apparition dans le commerce international au cours des années 1960, devenue un élément majeure du commerce international et connaît un taux d'expansion considérable, s'il ne représente que 20 à 25 % de tonnage transporté par voie de mer , représente environ 80% de la valeur totale des marchandises transportées , il offre aux chargeurs des services d'une qualité remarquable en matière de régularité de fréquence de temps de transit , pour des prix devenu très bas .

Les premiers conteneurs étaient transportés par des cargos traditionnels, sur le pont ou dans les cales. Puis, pour répondre à l'augmentation de ce type de trafic, des navires spécialisés, appelés porte-conteneurs, ont vu le jour dès les années 70<sup>3</sup>.

Les ports qui accueillent un grand nombre de conteneurs doivent être aménagés avec des installations spécialisées (infrastructures) pour assurer la réception des navires adaptés à ce type de transport (transport conteneurisé), dans un espace appelé « Terminal à conteneur ».

---

<sup>1</sup> Antoine F. (2007), Le monde en boîte, conteneurisation et mondialisation, synthèse n°53 INRETS, p8

<sup>2</sup> Rajaonarison, J.M. (2005), La conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux, univ Paul Cézanne, Aix-en Provence, p7

<sup>3</sup>Groupe CMA-CGM. (2014).

# Introduction Générale

---

Le système portuaire algérien comporte treize (13) infrastructures portuaires ; parmi celles-ci en trouve le port de Bejaia qui occupe une place très importante aux niveaux national et sur le trafic conteneur, Ce dernier pourra ainsi accroître son trafic marchandises et accueillir des navires de gros tonnages et d'améliorer l'exploitation des quais à conteneurs.

Le port de Bejaia a toujours occupé à travers de l'histoire une place stratégique sur le plan de la logistique et de la communication maritimes avec la méditerranée ; le port de Bejaia arrive par sa position géographique favorable , le dynamisme de son équipe et l'hospitalité de sa région à s'affirmer comme destination choisie par les armateurs et les clients de tous les pays , cette sollicitation grandissante et sa position stratégique ont ouvert les portes aux développements du transport maritime et à la conteneurisation et au commerce du pays.

Le trafic à conteneur a enregistré durant l'exercice 2015 une hausse de 5.67% soit de 7884 EVP au débarquement et 5460 EVP à l'embarquement, le tonnage des marchandises conteneurisées lui aussi augmenter de 3.2% pour localisée plus de deux million de tonnes, le volume à l'export par contre est de 7% à cause de recule de volume de sucre conteneurisé.<sup>4</sup>

La réalisation d'un terminal à conteneurs au port de Bejaia est inscrite par l'entreprise portuaire Bejaia (EPB), avec une firme Singapourienne Portek Intl Ltd. Le partenariat a donné naissance à une nouvelle entreprise, dont le capital social est détenu à 51% par l'EPB, et à 49% par Portek Intl Ltd. La nouvelle société est dénommée *Bejaia Méditerranéen Terminal (BMT)*. L'objet de sa mission est d'exploiter le premier terminal à conteneurs de Bejaia , suivant les normes et standards internationaux<sup>5</sup>.

L'objet de notre travail est de démontré le rôle et l'importance de utilisation de conteneur dans les échangés internationaux, et cela pour répondre à la problématique suivante :

---

<sup>4</sup> [www.portdebejaia](http://www.portdebejaia)

<sup>5</sup> ALILAT.T, 2007, les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : Cas du port de Bejaia, P2.

# Introduction Générale

---

**« Quel est l'impact de la conteneurisation sur le commerce international. »**

Pour mieux cerner le sujet nous proposons de répondre aux questions suivantes :

- Comment s'effectue l'acheminement des marchandises transporté par conteneur ?
- Quelle est la place du transport maritime dans le commerce international ?
- Quels sont les avantages et les contraintes de conteneur ?
- Comment est ce que la BMT s'engage à développer la gestion de la conteneurisation ?

Pour mener à bien cette étude et répondre aux questions évoquées précédemment, nous allons suivre la démarche méthodologique suivante :

- Une recherche bibliographique, consultation des ouvrages, des revues et des sites web.
- Un déplacement sur terrain, au sien du terminal à conteneur de Bejaia (Bejaia méditerranéen terminal), pour une période d'un mois, pour suivre et comprendre le processus de la conteneurisation, et la manipulation des conteneurs au sein du terminal.

Dans ce présent travail, nous allons essayer, dans un premier chapitre, de cerner l'évolution permanente du transport maritime et la conteneurisation à travers son histoire. Le deuxième chapitre sera consacré pour étudier les opérations du commerce maritime en Algérie . Dans le troisième chapitre représente une étude de cas au niveau du terminal à conteneurs de BMT (Bejaia méditerranéen terminal), en vue de comprendre la gestion et les modes de traitement des conteneurs au sein des terminaux.

Le transport maritime représente le mode de transport le plus utilisé et le moins coûteux dans le commerce international, c'est un mode de transport qui ne cesse de se développer et prendre de plus en plus l'ampleur par rapport aux autres modes de transport.

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

Nous avons partagé ce chapitre en 02 sections principales, la première section va nous servir à avoir un aperçu sur les généralités et l'histoire du transport maritime et les intervenants dans la chaîne de transport maritime.

Dans la deuxième section nous allons nous intéresser plus particulièrement à l'évolution de conteneur dans le transport maritime.

## **Chapitre 01: Transport maritime et la conteneurisation dans le monde**

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé, il consiste à déplacer des marchandises à travers le monde entier à l'aide de navires spécialisés.

**Section I-Généralités Sur Le Transport Maritime :** le transport maritime est depuis la nuit des temps un moyen de transport fiable dans cette partie nous allons retracer l'histoire du transport maritime depuis son apparition .

### **I.1- Historique :**

La navigation sur l'eau, est depuis des millénaires, un moyen de déplacement et la Méditerranée a été bien, avant les Romains, un authentique espace de communication et de commerce entre les peuples des pays qui l'entourent, vers le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, il a connu un autre tournant par l'introduction de la coque de fer, puis la vapeur, cette évolution technologique a permis d'atteindre des vitesses qui peuvent dépasser les 33 nœuds (60km/h).

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises et cela par voie maritime, il peut prendre en charge le pré-acheminement au port (positionnement d'un conteneur chez le chargeur) et l'acheminement au port par exemple) la stratégie de transport maritime est un ensemble global d'une politique industrielle prise en charge par l'état.

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

### **I.1.1- Structure De Transport Maritime**

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

#### **➤ Le tramping :**

Les navires au tramp dits encore navire de service général , d'après le professeur P.BAUCHET<sup>1</sup> , l'armateur est un transporteur , un financier , parfois un spéculateur qui prend des disposition d'achat , de vente ou d'affrètement de navire en fonction de l'état des marché concernes.

La demande de transport en tramping est organisée aux termes d'un contrat d'affrètement de navire portant le nom de charte partie celle –ci est négocié librement entre le facteur détenteur du navire et l'affrètement qui est l'expéditeur ou le réceptionnaire de la cargaison ; et prend plusieurs formes pré définies.

#### **❖ Affrètement au voyage**

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

#### **❖ Affrètement à temps**

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

#### **❖ Affrètement coque nue :**

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

---

<sup>1</sup> BAUCHET Pierre (1991), *le transport maritime dans le commerce international*, Paris, Economica. P 129

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

➤ **Les lignes régulières :**

D'après le professeur P .BAUCHET (l'armateur de ligne régulière cherche la qualité, la fréquence )<sup>2</sup>, un navire affecté à une ligne régulière, les escales sont inexistantes; l'armateur de ligne régulière charge et décharge un grand nombre de produits finis , ou bien semi –finis appartenant à une multitude de chargeurs.

Les armateurs de lignes régulières ont des stratégies d'opportunité. Ils agissent en fonction de leur environnement économique et concurrentiel immédiat alors il est difficile d'identifier leur stratégie ou plutôt leur comportement.

### **I.2- Évolution du trafic maritime entre 2005 - 2015**

Depuis le début des années soixante on observe une croissance significative du trafic maritime mondiale surtout dans les années 1990 ; ce trafic est passé de 1 milliard de tonnes en 1960 à 2.5 milliard en 1970 ; 3,7 milliard en 1980, 4 milliard en 1990 et 5,8 en 2000, selon les expert de la CNUCED , la progression du commerce mondial devrait à l'avenir être moins forte que précédemment avec l'enrichissement des transports.

**L'UNCTAD** la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, a publié un rapport sur l'activité du transport maritime en 2015. Un secteur qui se porte bien avec une hausse de 2,5% en 2014, durant la même année, les 89 464 navires qui forment la flotte mondiale a fait transiter quelque 9,8 milliards de tonnes de marchandises à travers les mers<sup>3</sup>.

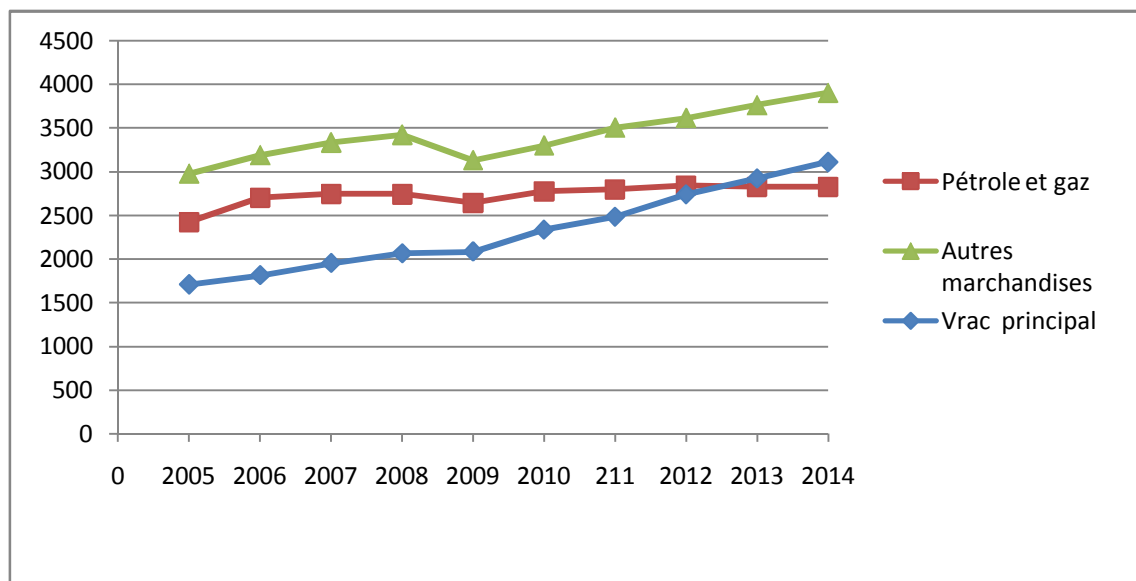
---

<sup>2</sup> BAUCHET Pierre (1991), le transport maritime dans le commerce international, Paris, Economica. P 129

<sup>3</sup> MONNIER PIERRE(2015), les chiffres du commerce maritime mondial en 2015, , disponible sur : <http://www.> , consulté le : 19/05/2016



**Figure N°1** : Évolution du commerce maritime en million de tonnes depuis 2005 jusqu'à 2014



Source : UNCTAD Stat conférence des nations unies sur le commerce et développement.2015

Le tableau N°01(annaxe01) et la figure N°01 représente l'évolution du trafic maritime des marchandises au niveau mondial, dont nous observons une évolution continue des échanges de toute sorte de marchandises par voie maritime de 2005 jusqu'à la fin de l'an 2008,

A partir de 2008 nous remarquons une légère diminution du trafic maritime de marchandises et cela est dû principalement à la crise des subprimes qui a caractérisé cette période, et qui a touché toutes les économies du monde surtout les pays développés. Dès la fin de l'année 2009, les échanges de marchandises par voie maritime reprennent leurs évolutions jusqu'à 2014

### I.3- L'importance du transport maritime :

Le transport maritime peut être considéré comme une industrie de service, il est le moyen le plus sollicité au monde, car l'importance qu'il détient ce mode de transport réside dans ces caractéristiques économiques suivantes<sup>4</sup> :

<sup>4</sup> MAOUCHEI.A,(2010),le contrat et la conteneurisation de transport maritime de marchandises, mémoire ,Université Bejaia .

Le transport maritime est une industrie de très forte intensité et de capacité puisque elle exige la combinaison de facteurs de production ou l'apport de facteur capital est largement supérieur à celui de facteur de travail.

Les coûts de production qui sont faibles en comparaison avec d'autres modes de transport et ce pour des raisons à la fois physiques et économiques, l'élément physique en réalité peut être expliqué par la mer qui permet de déplacer les marchandises avec une quantité d'énergie très faible par rapport aux autres modes de transport, les raisons économiques proviennent de l'intensité de la concurrence qui est exercée mondialement.

#### **I.4- Les avantages de transport maritime :**

Par rapport aux autres modes de transport on peut constater que le transport maritime offre pas mal de qualités de service que veulent les chargeurs et permis ces qualités on trouve :

- **le prix :** le chargeur est de plus en plus sensible au le prix de transport qui représente une part importante du prix du produit rendu sur le marché ;il faudrait signaler que le développement de commerce international est corrélatif a la baisse de prix de transport sachant que ce dernier égale au prix de la chaîne de transport total ,de lieu de production au marché de consommation .
- **la rapidité :** la rapidité d'un transport peut aussi s'évaluer par le coût de financement nécessaire pour le stock transport et puisque le temps de transport est égal au coût de financement des stocks, donc plus le produits est cher, plus le chargeur sera sensible au temps de transport.
- **la fiabilité :** la recherche de la fiabilité s'est considérablement renforcée avec phénomène du juste à temps et le contrôle des stocks, certains chargeurs sont prêts a payer plus cher un service qui leur garantie d'être fiable, Toute fois cela soulève beaucoup de difficultés pour le chargeur ; qui peut être prêt à payer plus cher pour diminuer et donc minimiser les risques,

#### **I.5- Les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime**

Les opérations de transport de marchandises nécessitent l'intervention de plusieurs acteurs, pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport. L'ensemble de ces intervenants travaille en collaboration à l'aide des documents et des contrats, qui définissent le rôle et la responsabilité de chaque un d'entre eux. Or, les contrats de

transport établis entre un acheteur et un vendeur, ils existent d'autres documents d'accompagnement, pour chaque opération effectuée par les intermédiaires.

### **I.5.1-Les auxiliaires du transport maritime de marchandise**

Les auxiliaires jouent un rôle fondamental sur le marché du transport international, puisqu'ils assurent les liaisons entre les différentes parties du contrat, et veillent au bon déroulement des opérations liées aux marchandises, que ce soit à l'import ou à l'export.

#### **➤ Le consignataire du navire**

Le consignataire est un agent désigné par l'armateur pour présenter ses intérêts, avant, pendant et après l'escale de son navire au port. Le consignataire remplit toutes les formalités administratives et s'occupe des besoins d'un navire avant l'arrivée et lors de son séjour au port, mais aussi, il s'occupe des besoins de l'équipage (relève, visite médicale... etc.), et de la gestion de la cargaison. Le consignataire remplit les tâches suivantes<sup>5</sup> :

- ✓ La préparation de l'escale du navire (la date d'arrivée du navire au port) ;
- ✓ Négocier le chargement et le déchargement de la marchandise avec les manutentionnaires
- ✓ Superviser les opérations de réception et de livraison de la marchandise ;
- ✓ Répartir les dépenses d'escales entre le transitaire, le chargeur et l'armateur ;
- ✓ La communication du manifeste en douane.

Le consignataire est rémunéré par des commissions sur le fret et des honoraires de consignation.

Il est à noter qu'une certaine confusion existe entre le consignataire du navire et « L'agent maritime », dans la mesure où le consignataire accomplit les mêmes tâches que l'agent maritime, mais que ce dernier se distingue du consignataire en ce qu'il possède une clientèle propre.

#### **➤ Le manutentionnaire (aconnier)**

Le manutentionnaire est un agent qui s'occupe de la manutention des navires, c'est-à-dire, le chargement et le déchargement d'une cargaison à bord d'un navire. L'opération de manutention nécessite l'emploi d'une main-d'œuvre appelée « les dockers » qui sont des ouvriers portuaires qui chargent et déchargent les navires, et de grands équipements

---

<sup>5</sup> BAUCHET Pierre ,(1991)« Transport international dans l'économie mondiale ». P 328

portuaires.

Dans les ports de la méditerranée, le manutentionnaire est désigné aussi sous le nom d'aconier, car il remplit plusieurs tâches, comme la réception, le gardiennage et la livraison de la marchandise.

➤ **Le Courtier maritime**

Le courtier dans l'activité maritime est un professionnel qui s'en charge de rapprocher deux parties et les aide dans la négociation et la conclusion du contrat. Ce contrat peut être un contrat d'achat ou de vente d'un navire neuf entre un armateur et un constructeur de navires, comme il peut s'agir d'un contrat d'affrètement ou de location d'un navire entre le propriétaire du navire et la personne qui possède la marchandise à transporter.

➤ **Le Shiphandler**

Le shiphandler est un terme maritime qui désigne toute personne morale qui s'en charge d'approvisionner les navires dans les ports, des produits alimentaires et de toutes autres demandes spécifiques.

➤ **La Douane**

La douane est un service administratif rattaché à la direction du trésor. Elle contrôle et comptabilise le flux des marchandises. La douane est chargée de la perception des droits et taxes sur les marchandises, à l'importation.<sup>6</sup>

➤ **Commissionnaire en Douane (transitaire)**

Le commissionnaire en douane est une personne physique ou morale dont la profession consiste à accomplir pour le compte d'une autre personne (physique ou morale), toutes les formalités douanières afférentes à l'importation ou à l'exportation des marchandises.

Le commissionnaire en douane par, le biais de son déclarant, prépare et indique toutes les données nécessaires sur la déclaration en détail ainsi que les éléments nécessaires pour le calcul des droits et taxes afférentes à la marchandise importée ou exportée.

Le commissionnaire est tenu responsable vis-à-vis de l'administration des

---

<sup>6</sup> CMA-CGM, glossaire du transport maritime, disponible sur : [www.lomagman.org/glossaire % 20dico/glossaires... transport-maritime](http://www.lomagman.org/glossaire%20dico/glossaires...transport-maritime), consulté le : 20/05/2016.

irrégularités relève dans la déclaration.

➤ **Le chargeur**

Le chargeur est considéré comme une personne ou une société qui effectue les opérations de chargement. En pratique, le chargeur (souvent l'exportateur) ne procède pas au chargement, la plupart du travail est du ressort de l'entreprise de manutention au niveau du port, mais l'entreprise portuaire n'est pas considérée comme un chargeur.

Le chargeur (propriétaire ou non de la marchandise) est celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.

Les obligations de chargeur consistent à<sup>7</sup> :

- ✓ Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise ;
- ✓ Emballer la marchandise afin de lui assurer une protection normale ;
- ✓ Étiqueter et marquer les colis ;
- ✓ Caler et arrimer les marchandises à l'intérieur des conteneurs ;
- ✓ Payer le prix de transport, sous peine de rupture du contrat ;
- ✓ Présenter les marchandises dans les conditions fixées contractuellement (lieu, jour, conditionnement), sous peine de rupture du contrat.

➤ **L'armateur**

L'armateur est considéré comme toute personne physique ou morale qui possède ou exploite ou arme le navire en le dotant de moyens humains et matériels nécessaires, et qui doit répondre à la norme de navigabilité. En général, l'armateur est celui qui exploite le navire qu'il soit propriétaire ou non. La partie commerciale est gérée séparément de la partie armement.

Dans les ports où il n'est pas installé directement, l'armateur est représenté par un agent maritime (consignataire) qui agit en son nom et le représente au niveau des autorités portuaires et douanières.

Généralement les trois grands armateurs mondiaux de port conteneurs sont Maersk Line et CMA-CGM, MSC.

---

<sup>7</sup> Belotti Jean(2015), transport international de marchandises, 4<sup>e</sup> édition, Vuibert, , p 60.

## **I.6- Généralités sur les concepts des ports**

Les ports sont une manifestation visible des activités économiques. Non seulement ils peuvent engendrer d'importants complexes industriels, mais ils servent de point de rupture de charge fondamental dans la circulation internationale des marchandises.

### **I.6.1 - Définition des ports**

Certaines auteurs ont donné les définitions<sup>8</sup> de port :

- Le Clere : « Un port est un lieu aménagé sur la côte pour permettre aux navires de faire des opérations commerciales à l'abri de la mer et du large ».

Selon André Vigarié<sup>9</sup> « Un port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Deux espaces : terrestre et maritime, le port en étant lui-même un troisième, assurant la transition. Organisés pour la circulation, cela signifie :

- Structurés par des équipements, voies de terre et de mer et pour le port, bassins, et quais
- Animés par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité
- Utilisés selon divers modes d'usage des instruments, politique routière, politique des armements, politique portuaire.

### **I.6.2-Activités des ports**

Selon leurs activités, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires.

**a- Ports de commerce :** Essentiellement les ports de commerce sont dans l'activité, l'embarquement et le débarquement des personnes et de marchandises. Il est à condition de toutes les infrastructures fondamentales pour faciliter et assurer les opérations d'entreposage.

---

<sup>8</sup> CNUCED, (2004) L'organisation d'un système portuaire, Cours du « Certificat de Gestion Moderne des Ports » CNUCED/Train For Trade, Genève

<sup>9</sup> Vigarié. A. (2000), transport maritime, page 2

Le port de commerce joue un rôle très important dans les échanges internationaux et la mondialisation, grâce aux prix de transport maritime très faibles et la facilité d'émission la marchandise.

**b- Ports de pêche :** ce sont des ports de pêche, dont les installations des bateaux et le déchargement des poissons, pour une sécurité et des opérations des navires équipés pour la pêche. L'infrastructure est plus simple un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.

**c- Ports de plaisance :** le port de plaisance est un port artificiel notamment pour les activités sportives ou touristiques, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. Les places de port sont standardisées grâce à des pontons, différentes techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. Les services disponibles dans un port de plaisance comportent généralement : une capitainerie est chargée de gérer le port. Ils sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès de ravitaillement).

**d- Ports militaires :** (ou bases navales) : il peut être spécialisé en base de sous-marins ainsi qu'être une base navale qui abrite les navires de guerre sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, comme les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

### **I.6. 3- Fonctions des ports :**

Les ports ont plusieurs fonctions qui amènent à offrir des services en changeant des politiques de tarification et de développement des infrastructures.

Les fonctions des ports maritimes organisent des fonctions traditionnelles et commerciales qui interviennent à des nouvelles fonctions industrielles et logistiques dans les ports.

- a) **L'établissement portuaire :** Assure les fonctions de police et de contrôle de service public, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, d'exploitation et l'entretien d'infrastructures.

- b) **La communauté portuaire :** Couvre l'ensemble des prestations fournies aux navires et à la marchandise transportée à l'intérieur du port les établissements portuaires portaient leurs tâches avec des institutions diverses, publiques et privées.
- c) **Agglomération portuaire :** Assume bien d'autres tâches qui vont jusqu'à un conditionnement et une transformation des produits. Elle assume autres fonctions qui entraînent des transformations à la fonction industrielle et la fonction commerciale.
- d) **La fonction maritime :** cette fonction a un but principal le « *transbordement* » de grands navires et l'échanges entre navires transocéaniques desservant des lignes différentes pour la livraison des marchandises de port à port.  
Cette technique est conforme à l'intérêt des chargeurs qui sont engagés pour assurer le transport (à offrir le nouveau service d'information, distribution et stockage) et l'échange (répartition de navires et de conteneurs) ,Enfin, développer la productivité et améliorer la qualité.
- e) **La fonction commerciale :** la fonction commerciale des ports est plus diffuse concernant les relations avec les usagers vers l'extérieur du pays ou vers l'autre mer. Le port est le lieu d'opérations commerciales. La sécurité du navire est à la cargaison en développant des infrastructures et équipements indispensables à la navigation, « Zones de commerce international » fournissent des services nouveaux notamment de logistique et facilitent la distribution.
- f) **La fonction industrielle :** cette fonction pris l'ampleur au lendemain de la Seconde Guerre mondiale a connu son apogée en Europe dans les années 1970.

Certains ports participent aux activités industrielles sont devenus un véritable complexe industriel avec les différentes activités industrielles.

La fonction industrielle des ports vient de la tendance des activités à s'y installer pour éviter les ruptures de charge. Elle concerne des activités d'exportation comme la construction et la réparation des navires, la fabrication de matériels « off shore » ou d'usine sur l'eau, le classement et le conditionnement de produits en transit comme les automobiles, la chimie et pétrochimie.<sup>10</sup> Les communautés portuaires ont l'intérêt à assurer des activités d'aménagement de terrains pour procurer des moyens de levage, de conditionnement des marchandises, financement des docks pour avoir des matières premières et produits manufacturés traversés et organisés dans le port.

---

<sup>10</sup> Bauchet. P. (1998), les transports mondiaux instrument de domination , paris Ed economica , pp 162, 164



g) **La fonction logistique** : c'est la gestion des flux (physiques, d'information et organisationnelles) mise à la disposition des grands ports maritimes, cette dernière intégrant la chaîne de production et la distribution. En proposant des services logistiques à la valeur ajoutée, les ports cherchent à s'approprier une large part de valeur ajoutée créant tout au long de la chaîne des produits. Les ports maritimes modernes ne sont donc plus de simples centres de transbordement. Mais, est devenu un maillon d'un système logistique.

Son objectif :





- Assurer la continuité des flux de marchandise ;
- L'optimisation des techniques de la distribution de transport ;
- La création de la richesse par le niveau de qualité/ délais/ service.<sup>11</sup>

#### I.6.4-Les grands ports du monde :

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

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

**Tableau N° 01 : Classement Selon le Trafic Total en Million de Tonne (Principaux ports en tonnage 2014)**

Rang 2014	Port de commerce	Etat	2014	2013	2012
1	Port de Shanghai	 <a href="#">Chine</a>	755,3	699.98	644.759
2	Port de Singapour	 <a href="#">Singapour</a>	581,2	538.012	477
3	Port de Canton (Guangzhou)	 <a href="#">Chine</a>	500,9	454.7	438
4	Port	 <a href="#">Chine</a>	480,0	450.11	407.340

<sup>11</sup> Rapport de la 113<sup>ème</sup> table ronde d'économie des transports. (1998), la desserte terrestre des ports maritimes, centre de recherche économique. Paris

	Tsingtao (Qingdao)				
5	Port de Port Hedland	 <a href="#">Australie</a>	372,4	288.4	288.443
6	Port de Tientsin (Tianjin)	 <a href="#">Chine</a>	540,0	477.339	477
7	Port de Rotterdam	 <a href="#">Pays-Bas</a>	444,7	440.464	441.527
8	Port de Ningbo-Zhoushan	 <a href="#">Chine</a>	873,0	399.250	364.612
9	Port de Dalian	 <a href="#">Chine</a>	420,0	320.843	303.00
10	Port de Busan	 <a href="#">Corée du Sud</a>	266,7	270.9	298.689

Source : wikipédia les grands port au monde 2014.

D'après le tableau N°01, Nous constatons que le port de Shanghai est le 1<sup>er</sup> port mondial en effet le symbole de l'explosion de ces ports chinois qui depuis quelque années assurent l'essentiel du commerce maritime mondial.

Pour le trafic cargos comme celui des conteneurs, les 1<sup>er</sup> places sont occupées en 2014 par des ports asiatiques, Shanghai arrive en tête de 755.3 million de tonnes, Singapour occupe la 2<sup>ème</sup> place mondiale de 581.2million de tonnes en 2014, par contre le port de Rotterdam (pays bas) pour lui en 7<sup>ème</sup> position mondiale d'un trafic de 444.7 en 2014

## Section II : Évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondial

La conteneurisation est un nouveau mode de conditionnement de la marchandise apparu dans le transport maritime, elle représente un très grand nombre d'avantages. Dans ce premier chapitre section 02 nous allons montrer l'importance de la conteneurisation dans le transport maritime avec un aperçu historique sur cette dernière dans le monde, On va aussi montrer les différents avantages et inconvénients de la conteneurisation pour prouver son efficacité.

### II.1- Historique de la conteneurisation dans le monde

La conteneurisation est une idée simple, née aux États-Unis, et qui tire justement sa force de sa simplicité. Malcolm Mclean en est considéré comme l'inventeur pendant les

années 1950. Son idée consiste à acheminer les marchandises dans des boîtes « containers ». Il reprend ce concept aux militaires américains qui ont été pressés par l'urgence, avait imaginé le transport de certains matériels militaires dans ces conteneurs durant la Seconde Guerre mondiale. Mais, il pousse l'idée jusqu'au bout de sa logique. Ces conteneurs ont une forte capacité. Avec le développement de la conteneurisation sur l'Atlantique Nord à partir de 1966, puis sa généralisation progressive par la suite, le conteneur devient dès le milieu des années 1960 une boîte normée dont les standards sont définitivement fixés en 1974 par l'ISO (international standard organisation).<sup>12</sup>

### **II.1.1-Définition du conteneur**

Le conteneur est un caisson métallique aujourd'hui standardisé (Norme ISO 1974). Il permet de limiter le vol (scellé), la détérioration de marchandises, les ruptures de charge (tout le caisson est déplacé par des portiques) et est adapté au transport multimodal (barge fluviale, train, camion ou porte-conteneur de plus petite taille). Il génère un gain de productivité et des économies sur de nombreux postes : assurances, emballage, manutention<sup>13</sup>...

L'unité la plus utilisée est le vingt pieds (Équivalent Vingt Pieds EVP ou Twenty Feet équivalent Unit TEU) : longueur 20 pieds (6,1 m) x hauteur 8,5 pieds (~2,6 m) x largeur 8 pieds (2,4 m). Il peut transporter 20 mètres cubes et 30 tonnes. Des conteneurs de 20 ou 40 pieds peuvent aussi être utilisés.

Le terme conteneur comprend également les accessoires et équipements du conteneur selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec le conteneur mais ne comprend pas les véhicules, les accessoires ou pièces détachées des véhicules ni les emballages, les carrosseries amovibles sont assimilées aux conteneurs.

Autant de définitions ramènent cependant à cette « boîte » rectangulaire qui, grâce à ces adaptations permettent de transporter tout ou presque, la multiplication des types de conteneur et leur spécialisation ont permis d'optimiser leur utilisation.

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

---

<sup>12</sup> Antoine.F, (2007), le monde en boîtes : conteneurisation et mondialisation, Synthèse N°53, p23.

<sup>13</sup>Revue : Le tour du monde thalassa ; septembre 2007 , présentation générale du transport maritime p2

## II.2- Les Types des conteneurs :

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

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

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

- **les conteneurs d'usages générales ou container dry** : Se sont des conteneurs conçus pour des marchandises générales conditionnées en cartons, fûts ou palettes ou en vrac. Ils se caractérisent par un toit fermé, des parois latérales et des extrémités rigides. Le dry est utilisable pour tous types de marchandises, notamment les marchandises dangereuses



Figure N° 2 :conteneur dry

Source BMT

- **Les conteneurs réfrigérés (reefer)**

Se sont des conteneurs thermiques (parois isolées) qui sont équipés d'une centrale frigorifique contenue à l'intérieur de l'unité de la charge. Ils permettent le transport de marchandises sous température contrôlée.



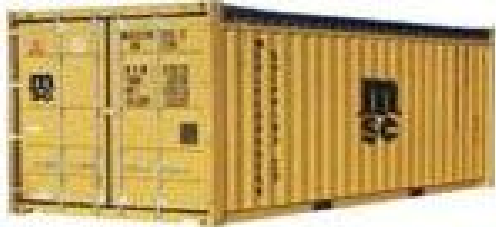
Figure N°3 : conteneur réfrigéré

Source : BMT

- **Les conteneurs open top (toit ouvert)**

Se sont des conteneurs chargés par le haut ou par la porte arrière, le toit des conteneurs est mobile (remplacé par une bâche), ces conteneurs sont destinés à faciliter le chargement et le déchargement verticale.

**Figure N°4: conteneurs open top**



Source : BMT

➤ **Les conteneurs citernes (tank container)**

Se sont des conteneurs destinés au transport des produits liquides gazeux inoffensifs ou dangereux. Selon le produit, l'équipement sera le plus moins complet.

**Figure N°5 : conteneur citerne**



Source : BMT

➤ **Le conteneur du vrac sec**

Ce conteneur est unique, il combine la résistance d'un conteneur en acier au carbone avec un revêtement intérieur en aluminium, propre pour le stockage de produits en vrac sec de haute qualité



Source : BMT

**Figure n°6 : conteneur vrac sec**

➤ **Le conteneur plat forme (Flack track) :**

Il est généralement utilisé pour le chargement de marchandises à bord des navires rouliers, il peut être muni de deux parois d'extrémités rabattables pour le stockage à vide.

**Figure n°7 : conteneur plat forme**



Source : BMT

### **II.3 - Standardisation et dimension du conteneur**

En définition, un conteneur est une « boîte » rectangulaire de dimension universelle : la clé de son succès réside dans sa standardisation.

#### **II.3.1 La standardisation du conteneur :**

Afin de pouvoir assurer son rôle dans les transports internationaux, le conteneur doit pouvoir être transporté indifféremment par la route, par le rail ou par la mer et être identifiable à toutes les étapes de la chaîne de transport. Le succès du conteneur réside dans la standardisation.

Tout conteneur doit donc être conforme aux normes internationales ISO, qui font l'objet d'un contrôle sévère.

Le conteneur standard de 20 pieds sert d'unité de référence pour estimer les capacités d'un navire et évaluer les flux.

#### **II.3.2- Dimension des conteneurs**

La norme ISO permet de standardiser la dimension des conteneurs en circulation dans le monde.

Les dimensions extérieures des conteneurs, la largeur, la longueur, la masse maximale sont définies pour rendre le conteneur le plus multimodale possible en offrant le volume maximum. (voir annexe 02)

➤ Deux longueurs ont été définies :

- 20 pieds qui correspondent à 1 EVP
- 40 pieds qui correspondent à 2 EVP
- Une largeur :
  - 8 pieds (2.44 m)
- Une hauteur : 8 pieds (2.59 m)

### II.3.3 Les Différentes modalités d'expédition (FCL/ LCL) du conteneur

Il existe quatre modalités d'expédition par conteneur<sup>14</sup>.

- a) **FCL/FCL** : l'expéditeur met lui-même la marchandises dans le conteneur qui sera livré directement chez le destinataire sans être ouvert ( sauf pour vérification douanière ) full container loader veut dire le conteneur complet .
- b) **LCL/LCL** : plusieurs lots sont prévus pour une même destination, si les envois sont insuffisants pour remplir un conteneur , l'entreprise livre ses marchandises à un centre de groupage , elles sont conteneurisées avec d'autres à destination d'un même port ou elle sont dégroupées et remises aux différents destinataires , less than container loader c'est-à-dire propane dans un conteneur .
- c) **FCL/LCL** : Des chargeurs et plusieurs destinataires, plusieurs lots sont prévus pour une même destination , l'entreprise les charge, le conteneur est acheminé au port de chargement à l'arrivée au port de déchargement , on procède au dégroupage des marchandises qui sont mises à la disposition des réceptionnaires .
- d) **LCL/FCL** : pour cette combinaison, l'importateur attend les marchandises d'origine diverse les fournisseurs les livrent au même centre de groupage, puis ensemble au domicile du client.

---

<sup>14</sup> cherifi .f,djaddar.r,(2014) la gestion de la conteneurisation et son impact sur le délai de dédouanement des marchandises, mémoire de master, université Bejaia ; page 8

#### **II.4- Les Portes conteneurs En niveau Mondial**

c'est en fait une chaîne logistique du conteneur qui s'est mise en place à travers le monde, les grands ports se sont adaptés à ce nouveau mode de transport en créant des terminaux dédiés au chargement et déchargement de la conteneurisation port - conteneur, au stockage et au transfert des conteneurs vers des trains ou camions ; le conteneur est devenu un mode de transport multimodal concernant aussi le transport routier et ferroviaire même si pour ces deux derniers modes de transport, il est en concurrence avec la caisse mobile encore dominante en Europe dans le transport continental<sup>15</sup>

Certains ports internationaux sont devenus ce que l'on appelle des hubs c'est-à-dire des zones de concentration et d'éclatement des conteneurs à l'échelle d'un pays voire d'un continent. On y charge et décharge des ports conteneurs géants qui assurent des lignes régulières entre quelques grands ports sur différents continents principalement l'Asie du sud-est, l'Europe et l'Amérique du nord, les conteneurs sont apportés ou enlevés de ces hubs de ou vers les autres ports par des ports conteneurs plus petits qui assurent le cabotage, par des péniches, par des trains ou par des camions ; les ports de Singapour, Hong Kong, Rotterdam, Anvers ou Los Angeles sont ainsi devenus les principaux centres mondiaux de transit des conteneurs, en traitent plusieurs millions par an.

##### **II.4.1. Définition des porte-conteneurs**

Le porte-conteneur est un navire destiné au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises il s'agit alors de simples vraquiers ou bateaux -citernes modifiés pouvant transporter jusqu'à 1000 EVP. Aujourd'hui ; certains navires atteignent 14000 EVP. Comme le Emma Maersk (compagnie Maersk lignes) lancé en 2006, le porte-conteneurs apparu dans les années 1970 est maintenant le principal mode de transport maritime de fret dans les ports de commerce, il fait partie intégrante du commerce mondial ; leur taille est sans cesse croissante créant ainsi de nombreux problèmes architecturaux et portuaires.

##### **II.4.2. Naissance des porte-conteneurs**

À l'origine, les premiers conteneurs étaient transportés par des cargos

---

<sup>15</sup> Benoit, N. (2003). Le transport maritime : le développement de la conteneurisation, mémoire de master, université (Amérique) USA, page 21



traditionnels, puis pour répondre à l'augmentation de ce type de trafic, des navires spécialisés, appelés les porte-conteneurs, ont vu le jour dès la fin des années 60.

Les navires-porte-conteneurs ont des écoutilles et des cales spécialement aménagées pour recevoir des conteneurs. De puissants moyens de levage, soit sur le navire soit dans les ports, en assurant la manutention facilitée sur les bâtiments les plus modernes par une structure en squelette qui permet d'en charger les ensembles<sup>16</sup>.

Les porte-conteneurs géants, dits « post-panama », qui chargent de 8000 EVP (équivalent vingt pieds) à 15 000 EVP, sont particulièrement adaptés, non pas au trafic de lignes (allers-retours entre deux côtes), mais aux services tours du monde<sup>17</sup>

Pour répondre à l'évolution des échanges sur de grandes distances, la taille des navires a considérablement augmenté conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adaptées. Le trafic de navires-porte-conteneurs a augmenté de 71 % et la taille moyenne des bateaux a augmenté de 55 % entre 1997 et 2006.

En janvier 2014 ; la flotte mondiale comptait 4976 porte-conteneurs, capables de transporter simultanément 17.3 millions de conteneurs EVP.<sup>18</sup>

### **II.4.3. La flotte mondiale des porte-conteneurs**

La forte croissance de la première décennie du siècle a incité les opérateurs (propriétaires navires, armateurs, opérateurs) à s'équiper d'une flotte nombreuse et composée de navires de plus en plus. en 2011, la flotte à encore progressé de 8% après 9,4% l'année précédente et sera encore dans le même niveaux en 2012. Les plus gros armements ont encore intégré de grosses capacités de transport en 2011 (+ 18% pour Maersk, +16% pour MSC et +11,3% pour CMA CGM). Les gros navires occupent toujours plus de place. Les plus de 10 000 EVP qui forment déjà 10% de la capacité actuelle, représente 50% de la capacité en commande. Les 18 000 EVP de Maersk annoncés l'an dernier sont pour plus tard mais renforceront encore le leadership du danois. La capacité mondiale ne cesse de s'accroître: +8,5% en 2015 où elle atteint quasiment 20

---

<sup>16</sup> Bauchet, Pierre.(1992), le transport maritime, Economica, paris, p72.

<sup>17</sup> Chevalier Denis, Duphil François(2009), transporter à l'international, 4<sup>e</sup> édition, Foucher, France , p144.

<sup>18</sup> Vallouis Philipe,(2010),les transports maritimes de marchandises en méditerranée : perspective 2025, les cahiers du plan bleu, France, p07

millions d'EVP. Les 214 porte-conteneurs entrés en flotte en 2015 ont, en effet, augmenté la capacité de 1.72 million d'EVP, alors que seuls 200.000 sont sortis de flotte.<sup>19</sup>

Ce déséquilibre relativement inquiétant du marché n'est pourtant pas prêt de s'arrêter, puisque les armateurs continuent à vouloir augmenter leurs flottes: 255 bateaux ont été commandés en 2015, soit une capacité de 2.34 millions d'EVP.

**Tableaux N°02 Évolution des 10 premiers ports à conteneur dans le monde (entre 2013 et 2014)**

Rang	Port	Pays	Trafic en millions d'EVP en 2013	Trafic en millions d'EVP en 2014	Variation en %
1	Shanghai	Chine	33.62	35.29	5.0%
2	Singapour	Singapour	32.58	33.87	4.0%
3	Shenzhen	Chine	23.28	24.04	3.3%
4	Hong Kong	Chine	22.35	22.2	-0.7%
5	Nigbo/Zhoushan	Chine	17.35	19.45	12.1%
6	Pusan	Corée sud	17.69	18.68	5.6%
7	Guangzhou	Chine	15.31	16.61	8.5%
8	Qingdao	Chine	15.32	16.58	6.8%
9	Dubaï port	E.A.U	13.64	15.2	11.4%
10	Tianjin	Chine	13	14.06	8.2%

Source : <http://www.Alpha liner.com>

D'après le tableau N°02 on constate que le port à conteneur de Shanghai a été en tête de classement avec un trafic de 35 million EVP en 2014 contre 33 million EVP en 2013 ce qui montre que ce port est le port le plus active au monde grâce a sa performance et ces équipements et les services offre , en seconde position on trouve Singapour avec un volume de 33 million EVP en 2014 contre 32 million EVP en 2013 en 10<sup>eme</sup> position

<sup>19</sup> Barjonet Claude,(2014) le monde mise en boîte ou l'histoire du conteneur, septembre , disponible sur : <http://www.lesechos.fr>, consulté le : 19/02/2016.

on trouve le port de Tianji d un volume de 14 million EVP en 2014 contre 13 million EVP en 2013 .

**Tableau N° 03) les 10 premières compagnies maritimes dans le monde en 2015**

Classement	Opérateur	Année de fondation	Pays	EVP	Navire
1	Maersk	1904	Danemark	2 589 905	604
2	MSC	1970	Italie	2 245 342	497
3	CMA-CGM	1978	France	1398 216	446
4	Evergreen	1968	Taiwan	720 893	196
5	COSCON	1961	Chine	715 266	163
6	Hapag Lloyd	1970	Allemagne	632 348	186
7	APL	1848	Singapour	589 924	94
8	Hanjin shipping	1977	Korée	579 840	98
9	CSCL	1997	shanghai	565 567	135
10	MOL	1886	Tokyo	507 988	113

Source : [http://www. Shipping](http://www.Shipping), Top 10 mondial des transporteurs maritime.

Le leader de transport maritime conteneurisé est la compagne maritime MAERSK qui dispose de 604 navire en 2015 elle a réalisé un volume te trafic de 2 589 905 EVP.

### II.5. Les documents accessoires de la gestion administrative

Les documents accessoires sont établis par les différents intermédiaires au sien du terminal à conteneurs. ces documents sont les suivants:

#### Le schedule

Ce document est établi par le consignataire sur la base des données qui lui sont fournies par l'armateur. Ce plan de rotation indique les dates de départ et d'arrivée prévisionnelle du navire au port d'escale.

#### La Demande de Cotation

La demande de cotation est établie par le chargeur (l'exportateur) ou son représentant

et transmise à l'agence maritime (représentant de l'armateur) pour établissements d'un devis.

Cette demande de cotation donne une description détaillée telle que :

- Nature de la marchandise, poids, volume ;
- Nature de l'emballage ;
- Lieu d'embarquement et de débarquement.

#### **✚ La Demande de Positionnement**

La demande de positionnement est un document qui est établi par le booking (service réservation) de l'agence maritime et adressé à l'acconage (charge des opérations de chargement, manutention... etc.) Pour la mise à disposition d'un ou plusieurs conteneurs pour un client dans le cadre d'une opération d'exportation.

#### **✚ La maquette**

La maquette est un formulaire établi par le représentant de l'armateur au chargeur pour faciliter et aider à la description de la marchandise.

#### **✚ Draft**

Le draft est un brouillon de connaissance qui est établi par l'agent maritime export qui est soumis à une procédure interne de validation par le responsable shipping.

#### **✚ Booking (réservation)**

Le Booking est un document qui est établi par l'agence maritime (représentant de l'armateur) pour réserver un espace de chargement sur le navire à la demande du chargeur. Le but de booking est de donner des détails et de faciliter le contrôle du volume et du poids des marchandises à embarquer.

#### **✚ L'avis d'arrivée**

L'avis d'arrivée est un document qui comporte des renseignements sur la date probable d'arrivée de la marchandise et la date et le lieu de livraison prévus. Il est émis par l'agence maritime et adressé au destinataire de la marchandise.

#### **✚ La facture proformat**

La facture proformat est un document émis par le service facturation de l'agence maritime, qui indique le montant du fret de la marchandise et le cout d'une prestation liée à l'exploitation.

**✚ La facture**

Avant qu'un bon de livraison de la marchandise soit établi au propriétaire de la marchandise, ce dernier doit d'abord s'acquitter de tous les montants des différentes prestations (fret, surestaries, locations... etc.).

**✚ Container deposit receipt**

Le « container deposit receipt » est un document qui indique le montant de la caution à verser pour la sortie d'un conteneur plein du port. Il est délivré par le service « document import » au destinataire de la marchandise.

**✚ Reçu de versement de caution**

Le reçu de versement de caution est un document établi par le service de facturation de l'agence maritime, et qui atteste le dépôt d'une caution par un client avant la sortie de son conteneur.

**✚ Bon de livraison**

Après le règlement du client de toutes les prestations dues à l'agence maritime, le bon de livraison sera délivré au client pour l'autoriser à livrer sa marchandise après avoir payé la facture de manutention.

**II.5.1. Les documents au service des opérations**

Il s'agit des documents établis par le service des opérations, pour accompagner et vieller au bon déroulement de certaines opérations sur le terrain. Ces documents sont les suivants :

**✚ La demande de pilot**

La demande de pilot est un document adressé au commandant du port, qui valide la demande et désigne un pilot pour guider le bateau au port.

**✚ La demande d'ouverture de bureau**

La demande d'ouverture de bureau est une demande adressée à la douane pour l'ouverture des opérations pour un navire donné.

**✚ La demande de débarquement/embarquement**

La demande de débarquement/embarquement est adressée au service de traitement des manifestes imports/exports de la douane, pour solliciter le débarquement / embarquement des marchandises au bateau.

**✚ La demande d'écór**

La demande d'écotage est adressée à la douane (brigade d'écotage) pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau.

#### **✚ La demande de shifting conteneur**

La demande de shifting conteneur est adressée à la brigade maritime de la douane, pour effectuer les opérations de manutention d'un conteneur dans le bateau.

#### **✚ La demande shifting de navire**

On emploie aussi le terme changement de poste à quai. C'est une demande adressée à l'autorité portuaire en cas de besoin pour un mouvement d'un poste à quai à un autre, en vue d'effectuer des opérations de la manutention (déchargement ou chargement).

#### **✚ Le laissé passer de marin**

Après accostage du navire, et pour les besoins d'urgence telle que les soins ou autres obligations, les marins, pour leur permettre la sortie en dehors de l'enceinte portuaire doivent avoir un laissé passer visé par les autorités (police aux frontières).

#### **✚ La demande d'escale**

C'est un document d'attribution d'un port à quai établi par le consignataire du navire et adressé à la capitainerie du port. La demande d'escale est accompagnée d'un bon de commande de travail et d'une déclaration de marchandise spéciale (dangereuse) ainsi que le manifeste de la cargaison.

#### **✚ La clearance**

La clearance est un document émis par la douane autorisant un navire après déchargement de la cargaison à quitter le port après visa de ses manifestes.

### **Section III -Les techniques du transport maritime de marchandises**

Les relations qui se traduisent entre deux parties différentes, qui désirent échanger des biens, sont souvent source de malentendu et de contentieux. La chambre de commerce international (CCI) a introduit, en 1936, un ensemble de règles, appelées les « incoterms », dans le but de minimiser les malentendus et de définir les droits et les responsabilités des deux parties contractantes. La section suivante sera consacrée aux incoterms.

#### **III.1.Les incoterms**

##### **III.1.1 Définition des incoterms**

Il s'agit d'une abréviation anglo-saxonne de l'expression « International Commercial Terms », signifiant « termes du commerce international » et traduit en français par « C.I.V. » ou « conditions internationales de vente ». Ils sont publiés la première fois en 1936 par la chambre du commerce international (CCI), dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux<sup>20</sup>.

Les incoterms ont fait l'objet de plusieurs amendements et plusieurs modifications presque chaque 10 ans (en 1967,1976, 1980, 1990, 2000, et enfin 2010). La version des incoterms 2010 est la plus actualisée. Les incoterms 2010 sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Cette nouvelle version comporte 11 incoterms au lieu de 13 (version 2000), dont on assiste à la suppression de quatre incoterms et la création de deux nouveaux incoterms comme suit :

- ❖ Les incoterms supprimés sont :
  - **DAF** (delivered at frontier) : lieu convenu,
  - **DES** (delivered ex ship) : port de destination convenu,
  - **DEQ** (delivered ex quay) : port de destination convenu,
  - **DDU** (delivered duty unpaid) : lieu de destination convenu.
- ❖ Les deux nouveaux incoterms sont :
  - **DAT** (delivered at terminal) : rendu au terminal,
  - **DAP** (delivered at place) : rendu au lieu convenu.

L'adaptation des incoterms à la conteneurisation est l'exemple le plus flagrant avec la naissance du DAT. Cet incoterm a été spécialement créé pour le transport dont l'unité de chargement est le conteneur.<sup>21</sup>

### **III.1-2.Objectifs des incoterms**

---

<sup>20</sup> Becouze ,Jean-Jacques,(2015) ventes à l'export :les incoterms,disponible sur : [www.becouze.com/lettre/147\\_Incoterms\\_et\\_comptabilite.pdf](http://www.becouze.com/lettre/147_Incoterms_et_comptabilite.pdf), consulté le : 20/06/2016.

<sup>21</sup> Moise Donald Dailly,( 2013)logistique et transport international de marchandises, 1<sup>er</sup> édition, L'Harmattan, paris, p49.

Dans le cadre d'un contrat international, les incoterms définissent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur au regard des risques, des frais et des documents. Être responsable des marchandises sous-entend : assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés (douanes, assurances) et tous les risques tels que les détériorations, les pertes ou les vols. En bref, les incoterms 2010 définissent, quand et qui doit assumer les frais et les risques. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçant de langue et de pratiques commerciales différentes, auquel se réfère le contrat de vente pour préciser les points de transfert des frais et des risques et lister les documents qui sont à fournir par le vendeur à l'acheteur. Leur utilisation contribue à réduire les malentendus et les risques de conflits entre les deux parties du contrat<sup>22</sup>.

### **III.1.3. Les incoterms exclusivement Maritimes**

Les incoterms spécifiques au transport maritime sont :

- **FAS « free alongside ship » : franco le long du navire au port du débarquement convenu**

Le terme FAS ; désigne que le vendeur doit placer la marchandise le long du navire, c'est-à-dire, sur le quai. Le vendeur supporte les frais et les risques de l'acheminement de la marchandise depuis son usine jusqu'au port d'embarquement convenu. Il réalise le dédouanement export et met la marchandise à la disposition de l'acheteur sur le quai, au port d'embarquement convenu. À ce moment, les frais et les risques liés à la manutention et le transport passent de la charge du vendeur à celle de l'acheteur. Ce dernier doit choisir le navire, supporter le fret maritime ainsi que les risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise.

- **FOB « free on bord » : franco bord au port d'embarquement convenu**

Dans le cadre d'un contrat de vente international dont l'incoterm utilisé est le FOB, le vendeur s'engage à livrer la marchandise et la placer à bord du navire au port d'embarquement désigné par l'acheteur. Tout comme dans le cas du FAS, le vendeur achemine la marchandise jusqu'au port et réalise le dédouanement export.

Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur se fait au moment où la

---

<sup>22</sup> Belotti. J (2015), op cit, p95



marchandise est placée à bord du navire (dans ce cas c'est le vendeur qui paie aussi les frais de manutention de la marchandise à bord). L'acheteur, de son côté, choisit le navire et supporte le fret maritime ainsi que les frais et les risques qui peuvent y parvenir jusqu'à l'arrivée des marchandises à destination finale.

- **CFR « cost and freight » : cout et fret au port de destination convenu**

Le CFR est un incoterm qui signifie que le vendeur supporte le transport jusqu'au port d'embarquement. Il prend en charge le dédouanement export, paie les frais et supporte les risques du chargement de la cargaison à bord du navire. Dans le cas d'un CFR, c'est le vendeur qui paie le fret maritime.

L'acheteur supporte donc l'assurance et le transport des marchandises du port d'arrivée jusqu'à son usine. Le transfert des frais et des risques se fait au moment de placement des marchandises à bord du navire au port d'embarquement.

- **CIF « cost, insurance and freight » : coûts, assurance et fret**

Le CIF a les mêmes conditions que le CFR, mais c'est au le vendeur de souscrire une assurance maritime contre les risques de pertes ou d'avaries aux marchandises pendant leur voyage maritime. Les marchandises voyagent aux risques et frais de l'acheteur.

### **III.2.-Les avantages et les inconvénients du conteneur**

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

#### **III.2.1. Les avantages du conteneur<sup>23</sup>**

Les avantages de transport par conteneur sont plusieurs parmi eux

➤ **La rapidité**

Le conteneur permet la réduction des pertes du temps par rupture du charge pour l'armateur ainsi pour le client d'une part, et d'autre part il constitue une unité documentaire et il s'simplifie les formalités douanières. Dans ce cas, il sera rempli sous surveillance douanier et scellé, et il ne devra pas porter de traces d'effraction.

➤ **L'économie**

---

<sup>23</sup> CHERIFI,F,DJADDA,R(2014),la gestion de la conteneurisation et son impact sur le délai de dédouanement des marchandises, mémoire master , université Bejaia .

Dans le marché des conteneurs le bénéfice sera réparti : l'armateur gagne du temps pour emballé (gains du temps, économie de matériel), le chargeur d'un FCL (full container load) bénéficie des tarifs avantageux comparés au chargeur d'un LCL (less container load), pour l'armateur l'économie se situe au niveau du rendement du navire, le client aura une marchandise (des capitaux) immobilisée moins longtemps, l'assurance et moins chère.

➤ **La souplesse**

La vitesse est uniforme : depuis le moment où la marchandise est chargée dans le conteneur, elle voyage jusqu'à ce qu'elle en sort d'où une facilité de stockage.

➤ **La sécurité**

Le conteneur garantit la sécurité de la marchandise grâce à son grand coffre métallique contre les incendies et les perturbations climatiques. Il permet de diminuer les vols, les pertes et la détérioration de la marchandise ; les cales sont généralement protégées par un système d'extinction au CO<sub>2</sub>.

➤ **La stabilité**

• **A quai**

Les cadences de chargement pouvant atteindre un EVP toutes les deux minutes par portiques, il est impératif de mettre au point un système de redressement efficace et rapide, la technique la plus récente (intering) utilise deux ballasts reliés par une traverse : un souffleur qui fonctionne en permanence pour injecter la pression d'air nécessaire afin d'effectuer le transfert d'un bord à l'autre, et une vanne télécommandée placée sur la traverse. Le tout est commandé par un capteur d'angle (gyroscope) et maintient la gîte en deca du degré, ce système est en outre capable de calculer la stabilité du navire en moins de 10 minutes.

• **En mer**

L'équipement de la plupart des navires qui fréquentent l'atlantique Nord ou la mer de Chine par des systèmes stabilisateurs permettent de garder le navire droit et ne pas réduire sa vitesse dans le mauvais temps

### **III.2.2. Les inconvénients du conteneur**

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

➤ **Inconvénients économiques**

- **Coût élevé des infrastructures et de leurs manutentions**

- Déséquilibre des flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides inévitable dans bien des cas, peut coûter très cher
  - Difficulté d'adaptation des nouvelles technologies dans les pays en voie de développement.
- **Inconvénients techniques**
- Absences des terminaux à conteneurs
  - Consommation d'espace liée à son volume
  - Difficulté d'organisation et de gestion (LIFO-FIFO)
  - Absence de matériel de manutention inadapté aux conteneurs
- **Inconvénients juridiques**

Le caractère secret des conteneurs peut envoyer le commerce illicite et les trafics divers car la marchandise n'est vérifiée que lors du chargement, du déchargement par les services douaniers.

### **Conclusion**

La révolution dans le domaine des transports était toujours marquante et en particulier le transport maritime.

L'acheminement des quantités énormes de marchandises sur de longues distances et à moindre coût par rapport aux autres modes de transport, a fait du transport maritime le premier mode de transport par excellence que la quasi-totalité des exportateurs et des importateurs préfèrent. Plus de 90 % de marchandises de tout type sont acheminées par voie maritime, ce qui reflète l'importance de ce mode de transport, surtout avec l'avènement de la conteneurisation vers la fin des années 50, et qui a donné naissance à une concurrence internationale entre les différents acteurs opérants dans le domaine maritime, que se soit entre les compagnies maritimes, les ports ou encore les terminaux à conteneurs.

**CHAPITRE II : Le commerce international et la conteneurisation en Algérie**

**Section I. Le Transport Maritime En Algérie**

Après l'indépendance, l'acheminement du commerce international de l'Algérie a dépendu de la voie maritime, ce mode de transport a pris une place importante dans le développement économique du pays ce qui apparait dans la structure de commerce international composante de l'exportation des hydrocarbures source essentiel de devises et de l'importation de divers produits

**I.1.Évolution de système portuaire Algérien :**

**Tableau N° 04 : système des ports Algérien**

<b>Première réforme</b>	<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<u>Première réforme :</u> Période 162-1971, le port autonome	A leur création, ces entités disposaient de prérogatives très larges dans le domaine de l'exploitation, travaux publique et sécurité e la navigation	Les ports n'avaient pas l'autonomie financière est étaient tenus à une comptabilité administrative.
<u>Deuxième réforme :</u> Période 1971-1982 création de l'office national des ports	-système similaire ayant cours des les pays du Maghreb (Maroc et Tunisie) -l'office était investie de prérogative de puissance public et assurait la gestion du domaine au nom de l'Etat. -Harmonisation des tarifs portuaires. -Uniformisation du cadre de gestion et d'organisation. - Perception globale de problématique portuaire. -Souplesse dans la réparation des ressources. -Utilisation des ports de manières complémentaires et concurrentes.	-Absence de textes législatifs et réglementaires d'exploitation portuaire et de délimitation du domaine. -Pertes d'activités essentielles notamment les fonctions de remorquage qui sont les plus rémunératrices. -Conflit des compétences avec le secteur des travaux publics qui est aussi chargé du développement portuaire avec les autorités en charge de police et sécurité. -Affaiblissement de la fonction coordination et d'arbitrage des conflits entre les opérateurs et ce malgré la mise en place des comités portuaires.
<u>Troisième réforme :</u> Période 1982-1988, les ports érigés en entreprises publiques économiques (EPE)	-Regroupement de l'ensemble des fonctions portuaires.	-Absence de textes législatifs et réglementaire d'exploitation portuaires.
<u>Quatrième réforme</u> Période 1988-1998, mise en place des EPE.	-Introduction de la notion concurrentielle entre les ports.	-Difficultés d'appréciation de gestion : absence réelle de gestion, l'aspect financier n'est pas forcément l'indicateur recherché. -Les ports sont générateurs de ressources. -Concentration au sein d'une entité de l'ensemble des missions de conservation et de développement du

<p><u>Cinquième réforme (Période actuelle) :</u>                  Refonte du code maritime, création de l'autorité portuaire.</p>	<p>-Séparation entre les activités de service public et les activités purement commerciales.                  -Mise en place d'un cadre juridique pour les relations entre l'Etat et les divers usagers portuaires y compris l'autorité elle-même.                  -Perception de la problématique et affectation cohérente des ressources portuaires.</p>	<p>domaine.                  -Absence d'initiatives et de facilitation pour la promotion des investissements privés.                  -Concentration de pouvoir de décision.                  -Les textes réglementaires subséquents liés à l'exploitation et la préservation du domaine ne sont pas toujours mis en place.                  -Multiplicité de textes réglementaires d'ordre conjoncturel qui risqueraient d'introduire des conflits de compétences.</p>
---	---	---

Source : direction des ports- ministère de transport année 2007

### **I.2.La flotte marchande**

Durant les années 1980, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers-monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales. La flotte, sous pavillon algérien, était alors composée de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RO-RO, car-ferries). L'ensemble de cette flotte était exploité par la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation CNAN. L'action de la CNAN était complétée par celle de la compagnie Algéro-libyenne, Caltram, qui est arrivée à exploiter 4 navires en propriété durant les années 80/90. L'armement CNAN assurait ainsi avec ses capacités propres et affrétées une part de l'ordre de 35% des échanges extérieurs de l'Algérie avec un objectif à atteindre de 50%. Aujourd'hui, la flotte nationale est constituée de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RO-RO appartenant à la CNAN et un RO-RO et un vraquier appartenant à Nolis, une filiale du groupe Cevital.

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans) correspondant à celui de la démolition. Avec l'immobilisation des vraquiers et d'un Multipurpose, dans les faits, 5 navires uniquement sont opérationnels avec diverses fortunes.

- ✓ Les deux navires de Nolis sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins du groupe Cevital en matière de transport.

Le pavillon national assure moins de 3% des volumes de commerce international de marchandises du pays (1,4% par rapport au tonnage global des marchandises solides et 1,75% par rapport au trafic conteneurs).

### **I.3. Les Principaux Ports en Algérie**

. L'Algérie dispose de plusieurs ports, dont les plus importants sont suivants :

#### **I.3-1. Le port d'Alger :**

Le port d'Alger à trois appellations pour un même lieu entre le neuvième siècle avant l'ère chrétienne à l'ère contemporaine. Depuis, l'invasion coloniale française, le port d'Alger ont connu plusieurs phases d'aménagement et de constructions.

Le port d'Alger est situé dans la partie nord Ouest de la baie d'Alger, il joue d'une position géographique particulière dans le bassin méditerranéen et aussi à l'échelle nationale, faisant de lui le premier port commercial d'Alger. Avec un tirant d'eau variant entre 6 mètres et 10 mètres. Ces tirants d'eau permettent au port d'Alger d'accueillir des navires pouvant transporter jusqu'à 25.000 tonnes de marchandises.<sup>24</sup>

#### **I.3.2. Le port d'Annaba:**

Le port d'Annaba à une position bien abritée du golfe d'Annaba, la fertilité des plaines qui s'étendent au sud du rivage, les avantages de communication qu'offrait la Vallée de la Seybouse ont attiré les commerçants étrangers depuis de longues durées comme un centre d'agglomération dans l'Afrique du Nord.<sup>25</sup>

Le port d'Annaba dispose des infrastructures constituées de 22 postes à quai avec 3685 m de linéaires, d'un tirant d'eau moyen de 9,75 m est un maximum de 12,5 m.

Le port d'Annaba se situe au cœur d'une zone industrielle la plus importante du pays, notamment la présence de deux importants complexes ,le port d'Annaba, gérant les richesses minières et agricoles de l'Est Algérien, centre industriel proche du puissant complexe sidérurgique d'El Hadjar, et fait partie des dix (10) principaux ports de commerce d'Algérie.<sup>26</sup>

#### **I.3.3. Le port d'Oran :**

Le port d'Oran est situé en quelques heures de l'entrée ouest de la Méditerranée, cette position et d'ordre commercial de première importance.

Le port d'Oran a des ouvertures portuaires qui disposent des infrastructures, des équipements importants et un hinterland à l'installation de plusieurs centres industriels sur des rayons. Les différents terminaux, conteneurs, rouliers, vrac liquide et solide et les quais à marchandises générales traitent les échanges internationaux dans les meilleures situations.

---

<sup>24</sup> Guide client, entreprise portuaire d'Alger, 2013, pp 8-9.

<sup>25</sup> Guide client, entreprise portuaire d'Annaba, 2013, p 7.

<sup>26</sup> <http://www.annba-port.com/presentation.php> consulté le 22/06/2016.

### **I.3.4 Le port de Djen-Djen:**

Le port de Djen-Djen est situé à l'est de l'Algérie, avec sa situation géographique bénéficie d'une place stratégique à moins de 50miles de la route maritime reliant le canal de SUEZ au détroit de GIBRALTAR. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en méditerranée en termes d'espaces et eau profonde. Il dispose de plusieurs atouts qui le prédestinent à occuper une place de premier rang au niveau régional et continental.

Un rôle privilégié dans le futur terminal de transbordement de conteneurs qui est en cours de réalisation de jouer pleinement son rôle comme hub pour les trafics transcontinentaux.

construction d'un silo a céréale qui permet de traiter la grande partie des céréales importées par le pays.<sup>27</sup>

Aujourd'hui, le port de Djen-Djen a moteur de développement qui s'adaptant aux exigences des mutations économiques de la région.<sup>28</sup>

### **I.3.5. Le port de Bejaia:**

Le port de Bejaia situé au cœur de l'espace de la méditerranée, affecte des installations adaptées aux divers types de trafic maritime, il propose une zone d'ouverture sur la façade maritime à l'arrière-pays.

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

Grâce à son dynamisme, sa qualité de service, ses capacités et infrastructures portuaires , le port de Bejaia est développé par de nouveaux outils performants, ils offrent des atouts exceptionnels et une excellente qualité de service :<sup>29</sup>

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

---

<sup>27</sup> <http://www.djendjen-port.con/present.php>

<sup>28</sup> Hub : c'est le grand port qui reçoit les grands bateaux.

<sup>29</sup> <http://marche.agroligne.com/content/18-bejaia-port-mediterranee> consulté 23/06/2016.

Le port de Bejaia est composé de trois bassins<sup>30</sup> :

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

➤ Bassin du vieux port : sa superficie est de 26 hectares, et ses profondeurs de quai varient entre 6,10 et 7,40 m. Sa passe est large de 120 m est draguée à 10 m.

Bassin de l'arrière-port : il est accessible par une passe langue de 120 m, draguée à 10 m.

Sa superficie est de 60 hectares et les tirants d'eau varient entre 7,50 m est 9,30 m.

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

### **Section II- La Conteneurisation en Algérie**

#### **II.1. Généralités sur les conteneurs en Algérie :**

La conteneurisation est le nouveau mode de transport maritime que l'algerie à adopté depuis 1978 .

##### **II.1.1 Historique de la conteneurisation en Algérie:**

L'introduction du conteneur en Algérie date 1973, elle s'est effectuée par l'intermédiaire d'une société américaine associée à SEA LAND exploitant un navire 'Calgary ' avec 108 conteneurs de 20 pieds à bord, destinés à la zone d'Arzew.

C'est en 1975 qu'a eu lieu le déchargement du premier conteneur au port d'Alger, soit environ une 20 d'années après les essai pionniers de la MATSON et la SEALAND.

C'est en 1977 que la conteneurisation c'est introduit définitivement en Algérie par l'intermédiaire de deux compagnies étrangère, entre autres la compagnie maritime Belge (CMB) et la compagnie maritime yougoslave (loginslov).

Les difficultés caractérisant L'utilisation du conteneur à cette époque (l'absence de législation et de procédures douanières régissant cette technique ainsi que le manque d'infrastructures et d'équipement nécessaires à l'utilisation du conteneur) ils ont obligé les autorités algériennes à établir un circulaire en mars 1978, ayant pour objet la gestion et la circulation des conteneurs en Algérie

Aussi il y a lieu de noter que la convention douanière du 18 Mai 1956 signée à Genève relative aux conteneurs fût acceptée par l'Algérie le 14 décembre 1978.

---

<sup>30</sup> Guide client, entreprise portuaire de Bejaia, édition 2013, p 54.



## **II.2.Évolution du trafic à conteneur en Algérie**

L'apparition du conteneur est relativement récente en Algérie, c'est en 1973 qu'a eu lieu la réception des premiers conteneurs au nombre de 100 conteneurs de 20 pieds, transporté par le navire « CALGRY » exploité par la société « Sea lande » arrive au port d'Oran destinés la zone industrielle d'Arzew.

Ce n'est deux ans plus tard 1975 que les premiers conteneurs arrivent au port d'Alger qui est principal port de marchandises.

La premier ligne régulière de transport maritime par conteneurs en Algérie a été établie en 1978 ,Reliant le port d'Anvers en Belgique au port de d'Alger et depuis, les lignes on été renforcées et diversifiées , et le trafic conteneurisé reliait les port algériens à L'Europe du nord ( Anvers, Caen Rotterdam , Brème) à l'Europe du sud ( Barcelone , Marseille....) à l'Amérique du nord(Houston)et aussi au moyen orient .

Le mouvement de conteneurs qui transitent par les ports algériens n'a cesse d'augmenter ces derniers années, comme d'ailleurs dans de nombreux autres ports de la région , ainsi entre 1993-2003 , le tonnage net des marchandises conteneurisées en Algérie s'est multiplié par plus de 7 et le nombre de conteneurs pleins par environ 6.

N'est donc pas étonnant qu'un nombre croissant de port cherche à capter le plus grand pourcentage possible de trafic ; en offrant les meilleures conditions aux clients, conditions qui se traduisent souvent par des investissements lourds en termes d'infrastructure et superstructure.

S'il est certain qu'en Algérie le classement des principaux ports en termes de trafic de conteneurs n'a pas peu changé au cours de cette dernière décennie (avec une domination claire d'Alger, suivi de loin par Oran )il n'est pas moins vrai qu'une concurrence croissante apparait entre les ports algériens (Skikda et Bejaia ont doublé leur pourcentage de participation au cours de même période , au détermine d'Alger et Oran ).

### **II.2.1- Étude statistique de la conteneurisation en Algérie:**

En effet le trafic conteneur à cette époque (1978) atteignait près de 26 000 EVP à l'échelle nationale et n'a cessé de croître depuis.

Par ailleurs, ce trafic a été dès son apparition exploité par quelques organismes et entreprises nationales seulement tels que: ENP, NAFTAL, ENPC, ENIEM, SNS, MDN, PCA etc. Le recours par ces utilisateurs au conteneur était dicté par l'aspect de sécurité et de prévention de la marchandise quand il n'est pas imposé par le fournisseur lui-même.

Il faut par ailleurs signaler que les principaux ports algériens par lesquels transite la plus grande partie, si ce n'est la totalité, des conteneurs sont les ports, D'Alger, Oran, Bejaia, Skikda et Annaba, Ces ports sont touchés par des navires feeders d'une capacité de 250 à 300 EVP, ainsi que des navires conventionnels ou rouliers transportant des conteneurs.

La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (C.N.A.N) qui est l'unique armement national de transport maritime des marchandises hors hydrocarbures, assure une couverture de 40% du trafic conteneurisé, il existe parallèlement d'autres armements étrangers qui assurent des services conteneurisés vers les ports algériens, en utilisant des navires feeders, conventionnels ou rouliers.

L'absence de navires porte-conteneurs dans les ports nationaux s'explique par les petites cadences de chargement et de déchargement qui risquent de prolonger le séjour de ces navires dans les ports, Alors que l'un des avantages qu'offrent ces navires, c'est la réduction des séjours dans les ports.

Cet état de fait est dû à l'inadaptation des capacités d'accueil des navires et des marchandises aux exigences d'une bonne fluidité du trafic conteneurisé.

### **Section III : Les Échanges De Commerce Maritime International En Algérie**

#### **III.1. Évolution du commerce en Algérie**

Évolution du commerce extérieur algérien 1962-1980 Dès son indépendance en 1962, la formation de l'Etat algérien s'est déroulée en deux périodes principales :

**III.1.1. La première période s'étale de 1962 à 1966**, caractérisée par une crise économique touchant tous les secteurs et une dépendance quasi-absolue de l'ancienne métropole coloniale. Cette période s'est soldée par le coup d'Etat du 19/06/1965, signifiant à la fois la fin d'une époque de crise et entamant une nouvelle ère caractérisée par un nouveau mode de gestion.

**III.1.2. La deuxième période** coïncide avec la mise en place du premier plan triennal (1967-1969) ; cette période se caractérise par une gestion centralisée de type soviétique,

fondée sur l'élaboration de différents plans : le premier étant le plan triennal de 1967 à 1969 représentant une nomenclature d'investissements ayant pour but de redéfinir les structures de base et les activités liées aux hydrocarbures ; ce qui représente le nouvel avantage comparatif de l'Algérie.

Le premier plan quadriennal, **1970-1973**, marque la rupture avec les anciennes bases économiques et met en œuvre le départ de la planification socialiste ; il a aussi mis en place des mécanismes visant à concevoir des projets d'investissement garantissant le maximum d'effets économiques « autocentrés ».

Quant au second plan quadriennal, **1974-1977**, il est quasiment la continuité du précédent plan, sauf qu'il est plus dense en capital du fait de la hausse des prix du pétrole. Sur le plan mondial, deux principaux faits bouleversent le commerce international et affectent la structure de l'économie algérienne en général. Il s'agit des deux chocs pétroliers. Le premier choc survient en 1973 après la guerre israélo-arabe ou la guerre du Kippour <sup>31</sup> qui est à la base d'une augmentation du prix mondial du pétrole, passant ainsi de 2 \$US le baril au début des années 1970 à 12 \$US en 1973.

### **III.2. Quelques données statistiques relatives à l'évolution des importations et des exportations de l'Algérie après l'indépendance.**

De puis l'indépendance la réalisation des opérations du commerce extérieur talque les importations et les exportations ont connu une évolution importante, durant la période allant de 1970 à 1990, l'Algérie réalise des implorations massive de toute catégories, passant de 6250millions DA en 1970 a 17754million DA en 1974 et attient 40519 million da en 1980.

En 1984 elle a réalisé 51 257 million DA d'importation, pour l'année 1986 a connu une léger baisse et cela a cause de choc pétrolier.

En se qui concerne les exportations durant cette période on connu une hausse et ce base sur les exportations des hydrocarbures et hors hydrocarbure.

Durant la décennie 1990 -2000 le commerce extérieur en Algérie a connu une progression importante L'Algérie a enregistre 101284 million DA des Exportations contre 86769 million DA d'importations ou elle est a réalise une balance commercial de 14515 million da.

---

<sup>31</sup> Quatrième conflit entre Israël et pays arabes

## **Chapitre 2      le commerce international et la conteneurisation en Algérie**

Les importations en 2000 ont connu une progression on atteint 689 584 million da Et 1658 528 million DA d'exportations, les échanges extérieur de l'Algérie on suivie leurs hausse jusqu'à 2008-2009, ou l'Algérie a enregistré une baisse massive des exportations qui sont passé de 5 142 670 million da en 2008 à 3 182 820 million DA en 2009, cette chute des exportations est dû a la baisse des exportation des produit suivant énergie et lubrifiant elle a baisse de 50% elle été en 2008 atteint les 77361 million da mais en 2009 abaissé jusqu'à

44 128 million DA , demi produit passé de 1384 million da en 2008 a 692 million da en 2009, et cette baisse et du a la crise financier 2008qui a touché l'ensemble des pays du monde Les importations de l'Algérie durant cette période ont connu une faible baisse des produits alimentaire, a cette période les importations on enregistre 572 033million DA en 2008 contre 2854 805 million da en 2009.

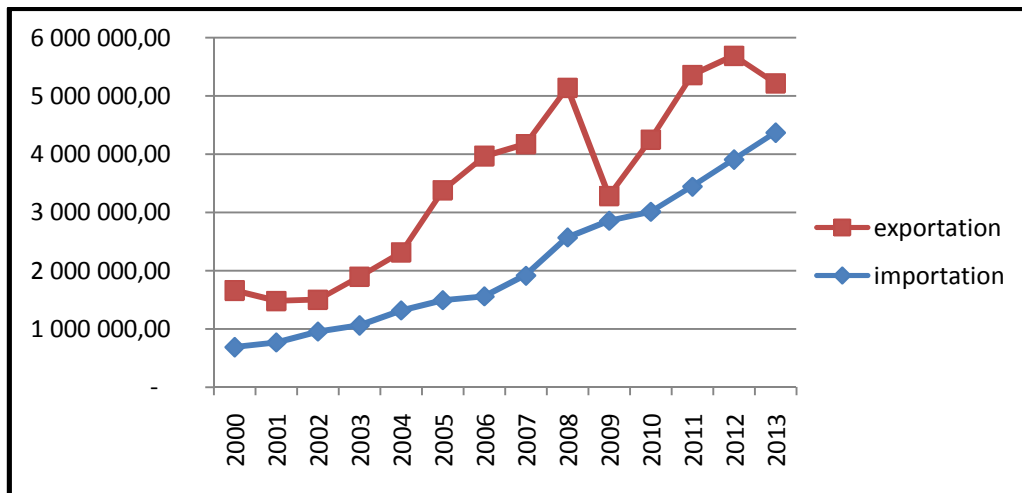
Le commerce extérieur Algérien a repris son dynamisme et atteint a nouveau les sommets, depuis 2010 a 2013 il on enregistré 5 217 099 million da en exportation et 436 8548 million da D'importation.

**Tableau N° 05 Évolution du Commerce en Algérie 2000-2013**

<b>Années</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Importation</b>	689 584	767888	957039	1060900	1319158	1493645	1558539
<b>Exportation</b>	1658525	1478001	1500427	1891073	2311896	3374567	3967005
<b>Anneés</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Importation</b>	1916829	2572033	2854805	3011807	3442501	3907071	4368548
<b>Exportation</b>	4172730	5142670	3282820	4244764	5354510	5687369	5217099

Source ; réalisé pars nous même , ONS

**Figure N°08 : Évolution Du Commerce Extérieur En Algérie 2000-2013**



Source réalisée par nous même , donnees ONS

Selon le Figure N°09 et le tableau N° 04, nous constatons que l’Algérie a connu durant la période 2000 à 2008 une progression des échanges commerciaux avec une hausse de volume des exportations et des importations.

En 2009, les exportations de l’Algérie ont connu une baisse massive qui atteint les 3 282 820 million DA après avoir été au sommet a 5 142 670 million DA et cela du à la crise financier de 2008 qui a touché la l’ensemble des pays du monde. En revanche, les importations ont suivit leur augmentation mais avec des volumes faibles.

### III.3 -La Situation Actuelle du commerce en Algérie

#### III.3.1.Évolution du Commerce Extérieur en Algérie Période 2014/2015

Les résultats globaux obtenus en matière des réalisations des échanges extérieurs de l’Algérie pour la période de l’année 2015 font ressortir un déficit de la balance commerciale de 13,71 milliards de dollars USD , contre un excédent de 4,31 milliards de dollars USD enregistré durant l’année 2014.

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

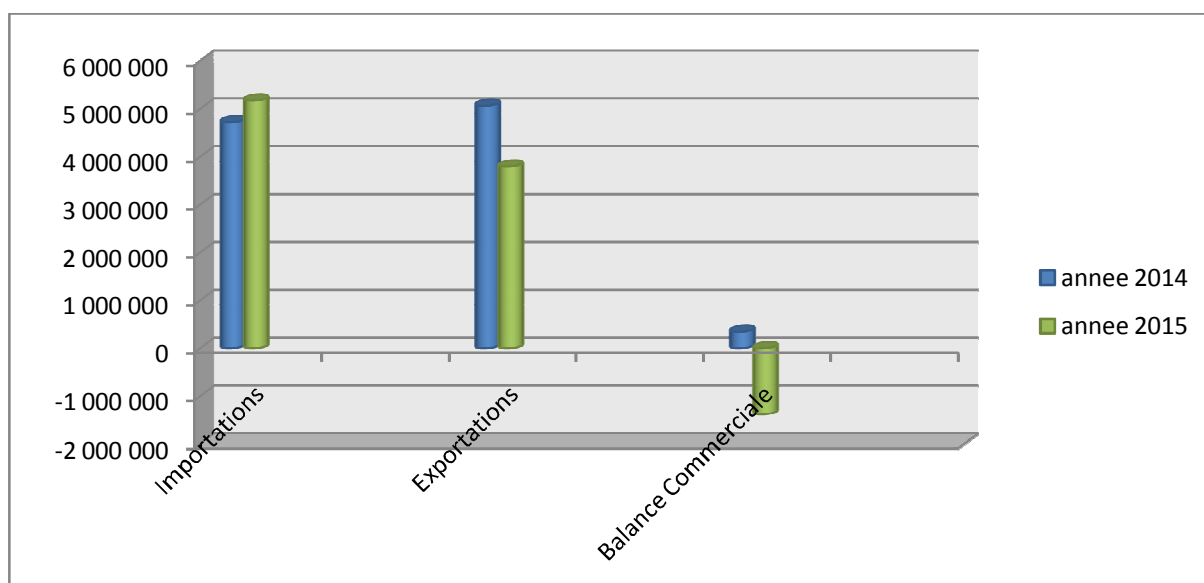
En termes de couverture des importations par les exportations, les résultats en question, dégagent un taux de **73%** en 2015 contre **107%** enregistré en 2014.

**Tableau N° 06 : les échanges extérieurs de l'Algérie entre 2014/2015**

	Valeurs en millions		Valeurs en millions		Évolution (%)
	Année 2014		Année 2015		
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
<b>Importations</b>	4 719 708	58 580	5 173 301	51 501	-12,08
<b>Exportations</b>	5 065 671	62 886	3 795 139	37 787	-39,91
<b>Balance Commerciale</b>	345 963	4 306	-1 378 162	-13 714	
<b>Taux de Couverture (%)</b>	107		73		

Source : statistique du commerce extérieur (période 2015), direction générale des douanes- CNIS

**Figure N°09 : Évolution des exportations et importations en Algérie 2014/2015**



Source ; réaliser par nous même par les donnes de CNIS

Selon le tableau et La figure N°10 , l'Algérie enregistre 4 719 708 million DA d'importation durant 2014 contre 5173301 million DA en 2015 et ce la a cause de baisse des céréales avec 3.79% et les sucres de 17.51% et aussi les laits et produits laitiers de 42.77%.

L'Algérie a enregistre une baisse des exportations aussi de 5 065 671 da en 2014 contre 3 795139 da en 2015, ce qui a engendre un déficit en 2015 de 13.71 milliard de DA.

### III.3.2. Structure Des Échangés Extérieurs

#### 1- L'importation :

La répartition par groupe des produits au cours de l'année 2015 , fait ressortir à travers le tableau ci-après des baisses pour les groupes «biens d'équipements» de **9,74%** , les «biens alimentaires» avec une proportion de **15,37%**, les «biens destinés à l'outil de

production» de **9,88 %** et enfin, les «biens de consommation non alimentaires» de 16,81%.

**Tableau N° 07 ; Répartition des produits par groupe 2014/2015**

Groupes de Produits	Année 2014		Année 2015		Evolution
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	(%)
<b>Biens Alimentaires</b>	11 005	18,79	9 314	18,09	-15,37
<b>Biens Destinés à L'outil de Production</b>	17 622	30,08	15 881	30,84	-9,88
<b>Biens D'équipements</b>	19 619	33,49	17 709	34,39	-9,74
<b>Biens de Consommation Non Alimentaires</b>	10 334	17,64	8 597	16,69	-16,81

Source : statistique du commerce extérieur (période 2015), direction générale des douanes- CNIS

L'examen des principaux produits par groupes de produits fait ressortir les résultats suivants:

- ✓ **Les « biens d'équipements »** qui représentent une part de (34,39%) des importations, sont constitués essentiellement, de véhicules de transport de personnes et de marchandises, des turboréacteurs et turbopropulseurs et des appareils électriques pour la téléphonie.
- ✓ **Pour les « biens destinés au fonctionnement de l'outil de production »** : il s'agit surtout, comme le montre le tableau ci-dessous les huiles de pétrole, des matériaux de construction (barres en fer ou en acier, tubes et tuyaux, bois, etc....) ainsi que les huiles destinées à l'industrie alimentaire.
- ✓ **Le groupe des « biens alimentaires »** vient en troisième position dans la structure des importations réalisées durant l'année 2015 avec une part de (18,09%) du volume global, soit 9,31 milliards de dollars US. Par rapport à l'année 2014, ce groupe a enregistré une diminution de (15,37%).

A l'intérieur de ce groupe, on peut relever que la baisse obtenue en 2015, a concerné les céréales avec (3,79%), les sucres (17,51%), les laits et produits laitiers (42,77%) et les viandes (15,62%).

Quant à la hausse, elle a concerné les légumes secs (4,35%).

Le groupe des biens de consommation non alimentaires occupé le dernier rang dans la structure de nos importations avec la cote part de 16,69% et un volume de 8,59 milliards de dollars US en 2015, enregistrant ainsi une diminution de (16,81%) par rapport à l'année 2014.

### 2. L'EXPORTATION

Les hydrocarbures ont représenté l'essentiel des exportations de l'Algérie à l'étranger durant l'année 2015 avec une part de 94,54% du volume global des exportations. en 2015 les exportations d'hydrocarbures ont enregistré une diminution de 40,76% par rapport à l'année 2014 suite à la chute de leur prix sur le marché mondial.

- ✓ Les exportations « hors hydrocarbures », qui restent toujours marginales, avec seulement 5,46% du volume global des exportations soit l'équivalent de 2,06 milliards de Dollars US, ont enregistré une diminution de 20,1% par rapport à l'année 2014. Les groupes de produits exportés en dehors des hydrocarbures sont constitués essentiellement par des demi-produits qui représentent une part de 4,48% du volume global des exportations soit l'équivalent de 1,69 milliard de Dollars US, des biens alimentaires avec une part de 0,62% soit 234 millions de Dollars US, des produits bruts avec une part de 0,28%, soit en valeur absolue de 106 millions de dollars US et enfin des biens d'équipements industriels et des biens consommation non alimentaire avec les parts respectives de 0,05% et 0,03%.

### III.3.3.Échangés Extérieurs de l'Algérie Par Régions Économiques Période (2014/2015)

En ce qui concerne la répartition par régions économiques au cours de l'année 2015, les tableaux 21 et 22 montrent clairement que l'essentiel des échanges extérieurs reste toujours polarisé sur les partenaires traditionnels.

**Tableau N°08 : Répartition par région économique 2014/2015**

A L'importation	Année 2014		Année 2015	
	Dollars	Structure (%)	Dollars	Structure (%)
Union Européenne	29 684	50,67	25 344	49,21
O.C.D.E ( Hors U.E )	8 436	14,40	7 353	14,28
Autres Pays d' Europe	886	1,51	1 220	2,37
Amérique Du Sud	3 815	6,51	2 818	5,47
Asie	12 619	21,54	11 830	22,97
Pays Arabes ( Hors U.M.A )	1962	3,35	1912	3,71
Pays du Maghreb Arabe ( U.M.A )	738	1,26	674	1,31
Pays d' Afrique	440	0,75	350	0,68

Source ; statistique du commerce extérieur (période 2015), direction générale des douanes- CNIS



**Tableau N°09 Répartition par région économique 2014/2015**

Les Exportations	Année 2014		Année 2015	Structure (%)
	Dollars	Structure (%)		
Union Européenne	40 378	64,21	25 801	68,28
O.C.D.E ( Hors U.E )	10 344	16,45	5 428	14,36
Autres Pays d' Europe	98	0,16	37	0,10
Amérique du Sud	3 183	5,06	1 575	4,17
Asie	5 060	8,05	2 562	6,78
Pays Arabes ( Hors U.M.A )	648	1,03	628	1,66
Pays du Maghreb Arabe ( U.M.A )	3 065	4,87	1 607	4,25
Pays d'Afrique	110	0,17	92	0,24

Source : statistique du commerce extérieur (période 2015), direction générale des douanes- CNIS

En effet, les pays de L'OCDE occupent les parts les plus importantes avec 63,49% des importations et de 82,64% des exportations.

➤ **Union Européenne (UE)**

Les pays de l'Union Européenne sont toujours les principaux partenaires de l'Algérie, avec les proportions respectives de 49,21% des importations et de 68,28% des exportations.

Par rapport à l'année 2014, les importations en provenance de l'UE ont enregistré une baisse de 14,62% passant de 29,68 milliards de Dollars US en 2014 à 25,34 milliards de Dollars US en 2015 et pour les exportations de l'Algérie vers ces pays, ont aussi diminué de 14,58 millions de Dollars US, soit 36,1 %.

A l'intérieur de cette région économique, on peut relever que le principal client est l'Espagne qui absorbe plus de 17,4% de ventes à l'étranger, suivi par l'Italie de 16,32% et la France de 13,02%. Pour les principaux fournisseurs, la France occupe le premier rang des pays de L'UE avec 10,52%, suivie par l'Italie et l'Espagne avec une proportion de 9,37% et de 7,64% du total des importations de l'Algérie au courant de l'année 2015.

➤ **Les Pays de L'OCDE (hors UE)**

Les pays de l'OCDE (hors UE) viennent en deuxième position avec une part de 14,28% des importations de l'Algérie en provenance de ces pays, et de 14,36% des exportations de l'Algérie vers ces pays.

Par rapport à l'année 2014, il y a lieu de signaler une diminution appréciable des exportations réalisées avec ces pays de l'OCDE (hors UE), passant de 10,34 milliards de Dollars US en 2014 à 5,43 milliards de Dollars US en 2015, soit plus de 47,53% en valeur relative. Aussi les importations de l'Algérie vers ces pays, ont enregistré une diminution évaluée à 12,84%.

A noter aussi que l'essentiel des échanges commerciaux de l'Algérie avec cette région est réalisé avec les U.S.A, suivi par la Turquie avec les taux respectifs de 5,26% et 3,95% pour les importations en provenance de ces pays, et de 5,23%, et 5,48% pour les exportations vers ces mêmes pays.

### ➤ **Les Autres Régions**

Les échanges commerciaux entre l'Algérie et les autres régions restent toujours marqués par des faibles proportions.

Le volume global des échanges avec les Autres pays d'Europe (hors UE et OCDE) affiche une régression de leur part du marché de près de 28% par rapport à l'année 2014, en passant de 984millions de Dollars US en 2014 à 1,26 milliard de Dollars US en 2015.

- Les pays de « l'Asie » affichent une diminution de près de 18,6% passant de 17,68 milliards de Dollars US à 14,39 milliards de Dollars US pour les mêmes périodes considérées.
- Le volume des échanges avec les pays du Maghreb (U.M.A) a enregistré une baisse de près de 40% par rapport à l'année 2014 passant de 1,52 milliard de Dollars US en 2014 à 2,28 milliards de Dollars US en 2015.
- Les pays Arabes (hors U.M.A) ont enregistré une légère baisse par rapport à l'année 2014, puisque le volume global des échanges commerciaux avec ces pays est passé de 2,61 milliards de Dollars US à 2,54 milliards de Dollars US, soit une diminution de 2,68%.
- Enfin, les pays d'Amérique ont enregistré une diminution appréciable de 37,22% par rapport à l'année 2014, passant de 6,99 milliards de Dollars US en 2014 à 4,39 milliards de Dollars US en 2015.

**III.4. Principaux Partenaires de L'Algérie En 2015**

**III.4.1 principaux clients de l'Algérie en 2015**

**Tableau N°10, Principaux clients de l'Algérie en 2015**

_Principaux Clients	Valeurs	Structure (%)
Espagne	6 565	17,37
Italie	6 167	16,32
France	4 921	13,02
Grande Bretagne	2 883	7,63
Pays-Bas	2 281	6,04
Turquie	2 071	5,48
Etats Unis d'amerique	1 977	5,23
Bresil	1 393	3,69
Belgique	1 282	3,39
Portugal	1 009	2,67
Tunisie	856	2,27
Canada	748	1,98
Rep de Coree	671	1,78
Maroc	667	1,77
Japon	602	1,59

Source : Statistique Du Commerce Extérieur (Période 2015), Direction Générale Des Douanes- CNIS

**III.4.2.Principaux Fournisseurs de L'Algérie En 2015**

**Tableau N°11 : Les fournisseurs de l'Algérie en 2015**

Principaux Fournisseurs	Valeurs	Structure (%)
Chine	8 223	15,97
France	5 420	10,52
Italie	4 828	9,37
Espagne	3 934	7,64
Allemagne	3 382	6,57
Etats Unis d'Amerique	2 710	5,26
Turquie	2 036	3,95
Argentine	1 281	2,49
Rep De Corée	1 171	2,27
Brésil	1 146	2,23
Inde	1 114	2,16
Pays-Bas	922	1,79
Grande Bretagne	903	1,75
Fédération De Russie	842	1,63
Belgique	834	1,62

source : statistique du commerce extérieur (période 2015), direction générale des douanes- CNIS

**III.6-Le trafic total des conteneurs dans les ports Algériens**

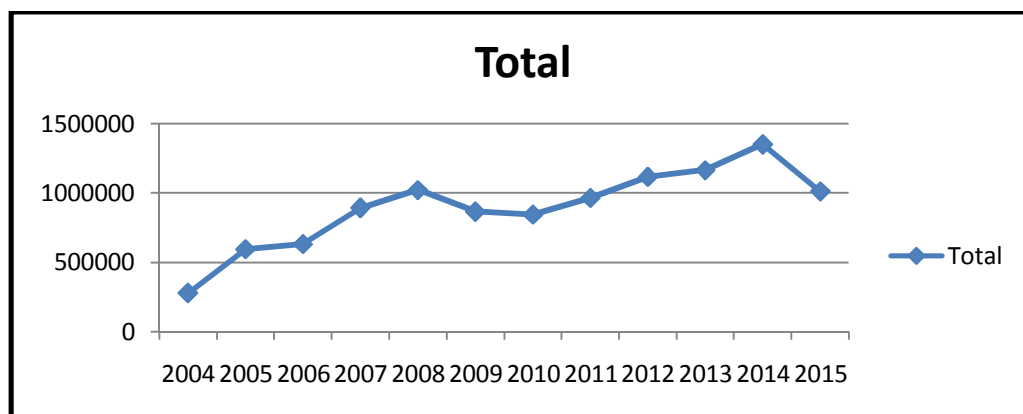
95% de commerce de l'Algérie est effectué Par voie maritime. Le conteneur joue un rôle important dans ces échanges, pour approfondir notre analyse ; nous allons étudier l'évolution du trafic à conteneurs depuis 2004 à 2015 dans des différent ports nationaux.

**Tableau n° 12 : Évolution de trafic total des conteneurs au niveau des ports Nationaux**

Années /ports	Alger	Bejaia	Skikda	Annaba	Ghazaouet	Oran	Total
2004	-	34 000	112 913	12 578	2 213	115 901	277 605
2005	423 282	50 300	119 828	-	-	-	593 410
2006	440 951	75 966	112 926	-	-	-	629 843
2007	530 526	100 050	100 305	33 694	2 710	124 380	891 665
2008	606 181	116 422	108 717	40 399	3 438	145 743	1 020 900
2009	363 675	151 246	110 050	53 762	8 299	177 464	864 496
2010	289 012	165 162	108 455	64 900	15 808	198 736	842 073
2011	309 733	190 599	115 293	108 828	29 978	208 000	962 431
2012	312 639	226 858	110 655	137 866	327 000	-	1 115 018
2013	346 866	254 602	132 230	143 557	286 517	-	1 163 772
2014	418 702	235 422	148 321	157 098	389 919	-	1 349 462
2015	381 197	248 766	-	-	380 647	-	1 010 610
total	4 422 764	1 849 393	1 279 693	752 682	1 446 529	970 224	10 721 285

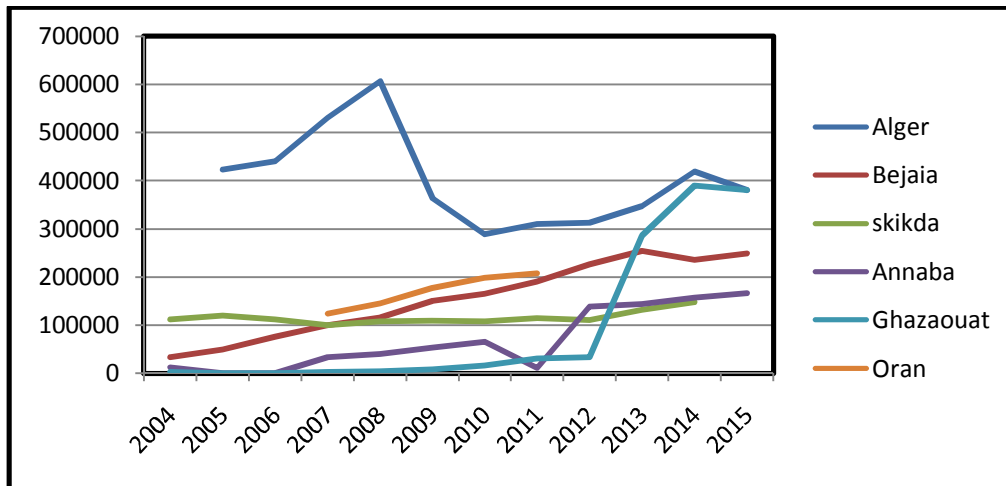
Source : réalisé par nous même a partir des donnes des annuaires des différents ports nationaux

**Figure N°10 : Présentation graphique de trafic total des conteneurs au niveau des ports Nationaux**



Source : réalisé par nous même a partir des donnes des annuaires des différents ports nationaux

**Figure N°10 :** Présentation graphique de trafic total des conteneurs au niveau des ports Nationaux



Source : réalisé par nous même a partir des donnes des annuaires des différents ports nationaux

Le Tableau N°12 et Les Figure N°10 et 11, représente le trafic total des conteneurs qui sont transité dans les ports algériens durant la période 2004 jusqu'a 2015. Le trafic des conteneurs a connu une progression considérable en termes de nombre de conteneurs embarqués et débarqué dans les différents ports d'Algérie.

Le trafic total des conteneurs enregistré au niveau national à connu durant l'année 2004 une progression jusqu'à l'année 2008.

Les années 2009-2010 à connu une régression de trafic du à la crise financier de (2008) .

A partir de 2010 à 2014 l'algerie à enregistré a nouveau une hausse de son trafic à conteneur réalisé durant cette période et cela du à une baisse des prix du pétrole.

**Le port d'Alger** a enregistré durant la période 2005 a 2008 une hausse de son trafic à conteneur , cela dû au augmentation des importations durant cette période, la période entre 2009et 2010 ont remarque une baisse de trafic a conteneur , une baisse de 25.83% , et cela dû a la baisse des importation et des exportation,la période 2010 et 2014 ont connu une relance du trafic , cette progression est le résultat de l'augmentation de volume de certains produits conteneurisés du fait d'une demande plus importante durant le mois de Ramadhan.

**Le port de Bejaia** lui aussi a connu une évolution de trafic durant cette période entre 2004 et 2015 il a enregistré une hausse importante de puis 2004 à 2013 ,le port de Bejaia a enregistré une faible baisse de 8% En 2014 a cause de la baisse des importations et aussi dû a la congestion du terminal , saturé par les lenteurs des enlèvements et un recul des exportation du sucre d un taux de baisse de 27.88%.

En 2015 le port de Bejaia a connu a nouveau une progression de 5.36% il attient un volume de 248766 EVP.

**Le Port De Skikda** a subie une Baisse de Trafic a Conteneur de 12.58% entre 2005-2007. Entre 2007 et 2008 le port a enregistré une augmentation de 8% Par apport a 2007et cela grâce a l'amélioration des capacités d'entreposage et de transit.

La période 2009-2011, selon le graphe le port a enregistré une faible progression de trafic , en 2012 le port a enregistré une chute de 4.20% et cela dû a la baisse des importations entre 2013et 2014 ,le port de skikda à enregistré une hausse de volume de 148320 EVP en 2014 tu taux de progression de 11% .

**Le port d' Annaba** à enregistré durant2004 un volume de 12578 EVP , en 2007 le volume de trafic atteint les 33694 EVP il a suivie une hausse jusqu'à 2015 IL réalisé durant l'année 2013 un trafic cumulé de conteneurs de 143 557 d'EVP soit une augmentation de l'ordre de 10% par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est du à l'efficacité de la politique de l'EPAN qui a consisté à utiliser tout le potentiel linéaire du port en employant tous les postes à quai et particulièrement ceux des concessionnaires. Une meilleure affectation des équipes aux navires portes conteneurs a été mise en place.

Le port d' Annaba en 2015 à connu une progression de 5.53%.

**Le port de commercial de Ghazaouate** à enregistré en 2004 un volume de 2 213 EVP , la période 2007 a 2014 a enregistré une hausse de trafic a conteneur et cela grâce a l'augmentation des produits importé et aussi a la performance de port , il attient un volume de 389919 EVP en 2014.

En 2015 ont remarque une faible baisse de 2.5% de volume de trafic a conteneur enregistré.

**Le port d'Oran** à enregistré en 2004 un volume de 115901 EVP ,la période qui s'étaler entre 2007 jusqu'a 2011à connu une progression importante de volume de trafic enregistré durant les 5 ans , il a connu entre 2007 et 2011 un taux d' augmentation de 40.20% cette progression est dû au tonnage important de marchandise importé durant cette période .

### **III.6.1 Le Trafic National De Marchandise En Tonnage**

Le complexe portuaire national qui est représenté par un nombre de dix ports de commerce : 7 à prédominance marchandises (Ghazaouet, Oran, Mostaganem, Ténès, Alger, DjenDjen, Annaba) et 3 ports mixtes, marchandises/ hydrocarbures (Skikda, Béjaia et Arzew), a enregistré durant l'année 2015 des résultats encourageant qui se traduisent par un trafic de marchandises global de 129 834 191 tonnes soit une hausse de 3 % par rapport à 2014. La répartition de ce trafic démontre que la part des hydrocarbures est de 82 392 947 tonnes en 2015, alors que le trafic conteneur est de 1783 485 EVP.

Les résultats de 2015 donnent un aperçu sur l'évolution du trafic portuaire par rapport aux années précédentes. Comparativement à 2015, les statistiques de l'année 2014 arrêtées au 30 septembre représentent une baisse importante soit un trafic global de 96 millions de tonnes de marchandise (58 millions de tonnes à l'export et 38 millions de tonnes à l'import). S'agissant de l'exportation des hydrocarbures, celle-ci représente 95% du trafic global et 5% hors hydrocarbures.

### **Conclusion**

La conteneurisation a profondément influencé le choix des opérateurs commerciaux à leur mode de transport, car depuis l'invention des conteneurs les échanges commerciaux entre les différentes nations se sont considérablement augmentés et la demande sur le transport maritime a doublé

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1 200 kilomètres et 13 ports. 95 % de son commerce extérieur emprunte la voie maritime et l'Europe est son principal partenaire, notamment la France avec 25 % du total des importations

L'Algérie à enregistre une croissance de son commerce extérieur depuis l'adaptation au transport du conteneurisation à partir de 1973, ce mode de transport qui est devenu indispensable pour le commerce du pays, l'Algérie compte à renforcé sa flotte national par l'acquisition de 27 navires au titre de quinquennat 2014-2019, dont 25 destiné pour le transport de marchandises.

## **Chapitre III. La Gestion des Conteneurs au Niveau de BMT**

L'utilisation du conteneur comme unité de charge adéquate pour les types de produits, même les produits liquides, nécessite un traitement spécifique.

Au niveau des terminaux à conteneurs, toutes les conditions sont mises en place pour la manipulation des conteneurs. Au moment de l'arrivée du navire en rade, tous les opérateurs et les services portuaires seront prêts pour réceptionner les conteneurs, et toutes les mesures seront prises pour éviter la réalisation d'incendies.

Les conteneurs passent par plusieurs étapes consécutives, avant leur arrivée aux clients finaux, dont la manutention, le stockage et l'acconage. Toutes ces opérations se réalisent, en coordonnant les efforts entre tous les acteurs et les intervenants dans le processus du transport (transitaires, consignataires, manutentionnaire... etc.), dont chacun d'entre eux établit une tâche spécifique.

Pour qu'on puisse comprendre ce processus, qui s'avère complexe, on a jugé utile de mener une étude de cas au niveau du terminal à conteneur du port de Bejaia. Dans ce présent chapitre, nous allons présenter dans une première section l'organisme d'accueil et ces différents départements. La deuxième section sera consacrée à la gestion des conteneurs au sein de Bejaia Méditerranéen Terminal (BMT), depuis l'accostage du navire à quai, jusqu'à leurs arrivées aux clients finaux.

### **Section I- Présentation de l'organisme d'accueil**

#### **I.1. Présentation de BMT**

BMT (Bejaia Mediterranean Terminal) – société par action (SPA) est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) et PORTEK (System and Equipment), est un opérateur de Terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde est également spécialisé dans les équipements portuaires.

L'activité principale de BMT est la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs. Sa mission principale est de traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des opérations qui ont rapport avec le conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants et de systèmes informatiques pour le support de la logistique du conteneur afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables pour assurer une satisfaction totale des clients.

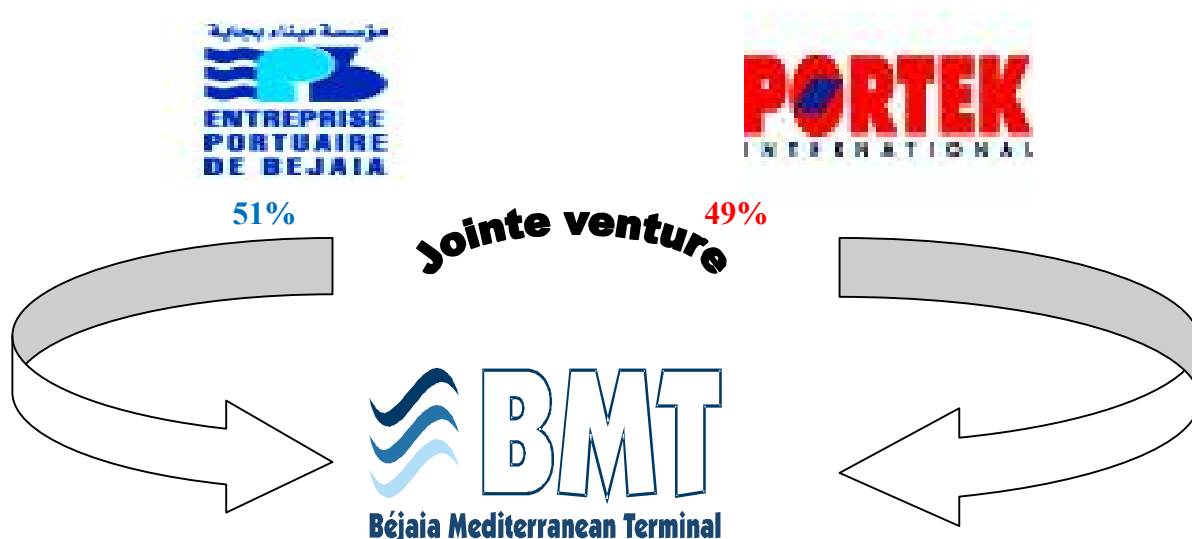
BMT veille au développement et à la gestion de son terminal à conteneurs, la



productivité, l'innovation et la sécurité sont de rigueur. BMT est constamment soucieuse des intérêts de ses clients avec lesquels elle partage le souci de performance et de coût.

Elle met à la disposition de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

Figure 11: La représentation de la jointe venture EPB et PORTEK



Source : BMT. 2016.

### I.1.2.Situation Géographique

Implanté au centre du pays et au cœur de la méditerranée dans le nord du continent africain, le Port de Bejaia occupe une situation géographique stratégique. Il dessert un hinterland important et très vaste. La ville, le Port et le terminal à conteneurs de Bejaia disposent de ce fait de voies de communication reliant l'ensemble des routes du pays, des voies ferroviaires et à proximité d'un aéroport international.

Figure 12 : la localisation géographique de BMT.



Source : BMT

**I.3.La structure de BMT****I.3.1 Direction Générale**

A sa tête le Directeur Général qui gère la société BMP Spa qui à le pouvoir de décision, administre l'entreprise, assigne des directives au directeur Général Adjoint qui fait la liaison et coordonne entre les différentes directions.

**I.3.1.1.Direction des Ressources Humaines et Moyens**

En raison de la vacance du Poste de Directeur RHM, la direction des Ressources Humaines et Moyens est assurée temporairement par le DGA. La DRHM est placée sous l'autorité directe de Directeur Général Adjoint.

- **Service personnel** : Mettre en œuvre des systèmes de gestion intégré a la stratégie de l'entreprise et qui traduisent une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel, La véritable importance de cette structure réside dans la recherche de meilleur potentiel.
- **Service des moyens généraux** : Chargé des achats et de la gestion de stocks de l'entreprise.
- **Service hygiène et sécurité** : Assure la sécurité de la marchandise, du parc à conteneurs et de la propreté de l'entreprise et de son environnement.

**I.3.1.2.Direction des Opérations**

- **Service logistique** : Elle prend en charge les opérations suivantes :
  - ✓ Assurer la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources, équipes et équipements ;
  - ✓ Prendre en charge les opérations de manutentions, comme la réception des navires porte conteneurs et leurs chargements et déchargement ;
  - ✓ Suivre les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotages, restitutions du vide et le traitement des conteneurs frigorifiques.

**I.3.1.3.Direction Marketing :**

Veille à la marque de l'entreprise en se préoccupant en permanence d'entretenir des relations avec les clients. Elle amène son environnement externe à prendre conscience de l'importance

des démarches qu'elle entreprend dans le développement et l'amélioration de la qualité des services (service commerciale et département informatique) :

- **Service commercial** : Suit la facturation, la gestion du portefeuille du client et le recouvrement des créances.
- **Département informatique** : Assure le bon fonctionnement du CTMS, maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelle application aux différentes structures.

#### **I.3.1.4.Direction Technique**

La mission de la direction technique est d'assurer une maintenance préventive et curative des engins du parc à conteneurs.

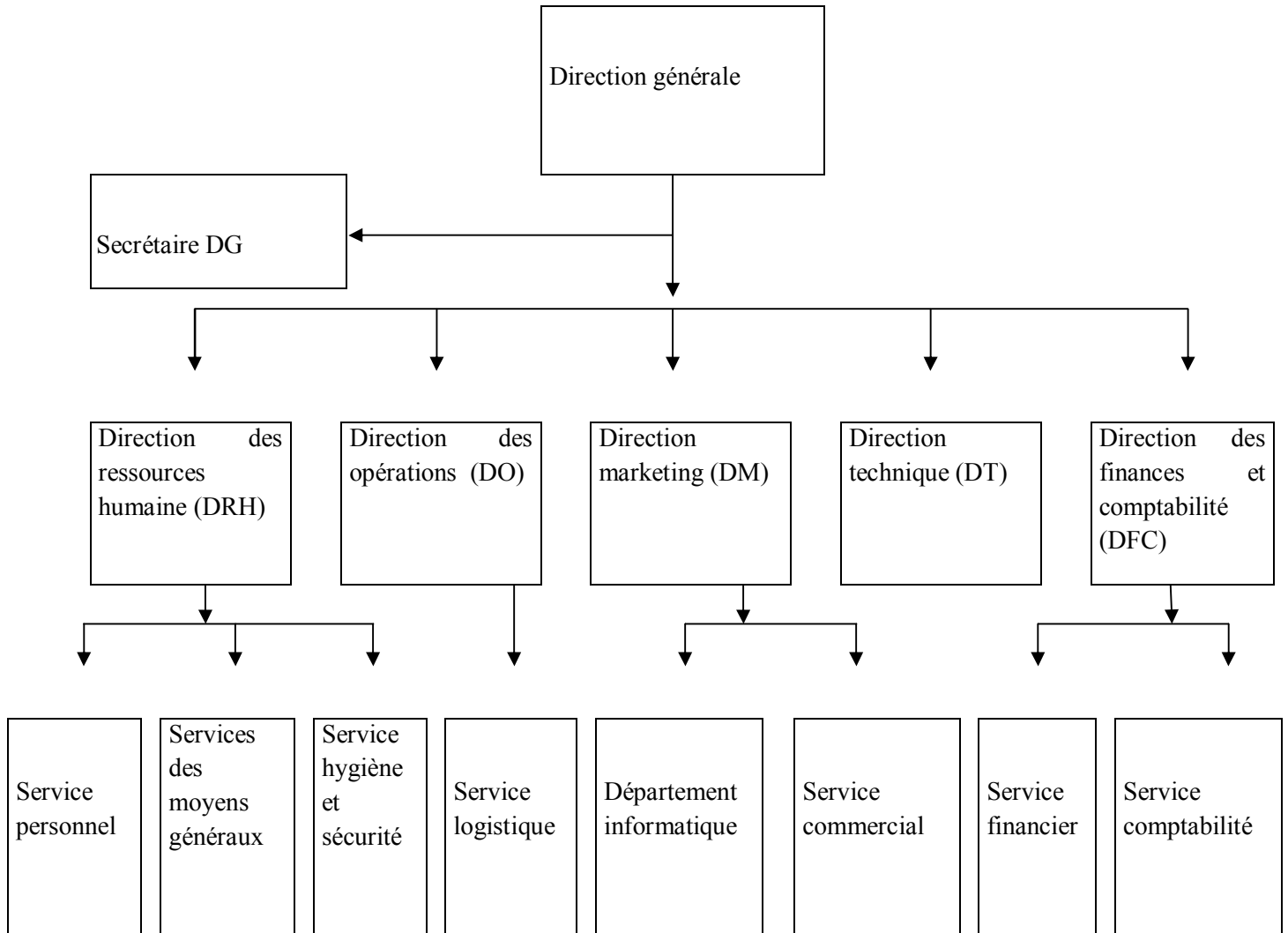
#### **I.3.1.5.Direction des Finances et Comptabilité**

Procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise au cour de l'année. Elle est constituée de deux services :

- **Service des finances** : Procède au règlement de toutes les factures d'un coté et de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émis à la banque.
  - **Service de comptabilité** : Procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat et d'investissement. La mission des deux services se résume comme suit :
- ✓ Veiller à l'adéquation de la politique financière de l'entreprise avec les objectifs globaux;
  - ✓ Coordonner et suivre les relations avec les institutions financières;
  - ✓ Assurer les relations avec les banques, et les administrations fiscales et parafiscales;
  - ✓ Assurer le recouvrement des créances de toute nature;
  - ✓ Etablir et suivre les budgets et les plans de financement;
  - ✓ Elaborer les plans de financement en assurant l'actualisation et l'exécution;
  - ✓ Déterminer, rechercher et négocier les financements les plus appropriés en relation avec les établissements concernés;
  - ✓ veiller à l'application des règles comptables et à la tenue correcte des livres au sein de la société;
  - ✓ Elaborer le bilan et autres états financiers et comptables;

- ✓ Etablir et analyser le bilan de fin d'année.

Figure 13 : L'organigramme de la BMT



Source : figure réalisée par nous même à partir des données de l'entreprise BMT

**Section II -Les Activités Principales De BMT****II.1. Principales Opérations de BMT**

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

**II.1.1.Les opérations de planification**

- ✓ Planification des escales ;
- ✓ Planification déchargement/chargement ;
- ✓ Planification du parc à conteneurs ;
- ✓ Planification des ressources : équipes et moyens matériels.

**II.1.2.Les opérations de manutention**

- ✓ La réception des navires porte conteneurs ;
- ✓ Le déchargement des conteneurs du navire ;
- ✓ La préparation des conteneurs à embarquer ;
- ✓ Le chargement des conteneurs du navire.

**II.1.3.Les opérations d'aconage**

- ✓ Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage ;
- ✓ Transfert des conteneurs frigorifiques vers la zone « référé » ;
- ✓ Mise à disposition des conteneurs aux services de contrôle aux frontières ;
- ✓ Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage ;
- ✓ Suivi des livraisons et des dépotages ;
- ✓ Suivi des restitutions et des mises à quai pour embarquement ;
- ✓ Gestion des conteneurs dans les zones de stockage ;
- ✓ Sécurité absolue sur le terminal.

**II.2.Les équipements de la productivité de BMT**

BMT avait procédé à la définition et à l'achat de produits, équipements, et de systèmes de gestion du terminal permettant d'atteindre une très bonne productivité dans l'exploitation et une efficacité dans les opérations de traitement des conteneurs et un système de télésurveillance pour assurer la sécurité de la marchandise. Les systèmes en question sont :

- ✓ Un système logiciel pour la gestion des opérations du terminal ;
- ✓ Un système de communication de données se terrain en temps ;

- ✓ Un système de positionnement des transporteurs et de conducteur ;
- ✓ Un système de supervision des équipements et des infrastructures ;
- ✓ Une télé surveillance du parc et de ses périmètres.

**II.2.1. Les moyens de BMT**

- ✓ BMT dispose d'un nombre important de chaque type d'engin, le tableau suivant représente le nombre d'engins avec leur capacité.

**Tableau 13** : Les différents Engins de BMT.

Nom des engins	Nombres	Capacités
Portique de quai sur rail	02	40 tonnes
Portique gerbeur sur pneus	08	36 tonnes
Remorques portuaires	18	40 tonnes
Charriot manipulateur de vide	10	10 tonnes
Grue mobile portuaire	02	100 tonnes
Stickers	09	40 tonnes
Remorques routiers	24	36 tonnes
Charriots élévateurs	11	2.5/3/5/10 tonnes

Source : BMT. 2016.

**II.2.2.Les outils utilisés à BMT**

Pour une meilleure organisation de la gestion du terminal, BMT utilise de différents systèmes afin de bien gérer le travail et le traitement des conteneurs transportés à l'intérieur de terminal jusqu'à leur destination finale.

**II.2.2.1 Container terminal management système (CTMS)**

BMT dispose d'un système logiciel de gestion de terminal à conteneur moderne (CTMS) qui à pour objectif d'effectuer des activités en temps réel, d'assurer une bonne planification du terminal, d'offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle pour ses clients, d'améliorer le service et s'adapter aux besoins des clients.

Le CTMS assure plusieurs tâches telles que :

- ✓ Le suivi du processus d'importation et d'exportation ;

- ✓ La gestion de retour des conteneurs vide au terminal ;
- ✓ La gestion des restitutions des conteneurs avec des Location de chaque conteneur (vides ou pleins) ;
- ✓ Le suivi de dépotage des conteneurs ;
- ✓ La planification de navires et du parc à conteneurs ;
- ✓ Le suivi des opérations de chargement et déchargement ;
- ✓ La réception des conteneurs à l'exportation ;
- ✓ Le suivi des opérations d'affectation des conteneurs au niveau du parc ;
- ✓ La facturation des clients.

#### **II.2.2.1.1.Position Shirting System (PSS) ou Système de Détection de Positionnement (PDS)**

Le système de détection de positionnement (PDS) permet de détecter tous les mouvements du conteneur en fournissant la position des appareils de manutention lorsque le conteneur est manipulé en employant le GPS (gestion de position par satellite).

Le PDS calcul le temps réel de mouvement du conteneur et sa position dans le terminal à conteneur avec une exactitude de 10 à 30 centimètres.

Le PDS permet à BMT de localiser et de livrer les conteneurs à ces clients dans un temps record.

#### **II.2.2.1.2.Radio data system (RDS)**

Pour accroître sa compétitivité, BMT doit optimiser la gestion de ses parcs à conteneurs. À cet effet, des stratégies fondamentales consistant à contrôler en temps réel les équipements de manutention de conteneurs et à assurer des mouvements de chargement et déchargement plus rapides, ce qui bien entendu nécessite de disposer d'informations adéquates concernant les aires de transbordement et de stockage.

Pour cela, un système qui englobe tous les éléments de transmissions de données par radio fréquence RDS affecté à la gestion des conteneurs en ligne et en temps réel s'avère vital dans la perspective d'une gestion performante des vastes quantités d'information associées aux flux de conteneurs entrants et sortants du terminal.

Le RDS fonctionne sur la base d'une transmission de données sans fil via les signaux hertziens numériques, opérant à une fréquence déterminée. La transmission sans fil (Wireless)

maintient une liaison radio bilatérale entre un terminal mobile au niveau d'un poste de travail (au niveau des parcs à conteneurs ou sur le quai) et le serveur principal sur lequel tourne CTMS.

L'utilisation de la communication bilatérale signifie que les utilisateurs mobiles (par exemple grue, RTG, portique de levage) ne doivent pas se déplacer pour recevoir des instructions ou transmettre un rapport concernant les opérations. Ils sont donc en mesure d'effectuer leur travail en temps réel beaucoup plus efficacement avec gain de temps.

Les implications concrètes liées aux avantages du RDS se résument comme suit :

- ✓ Mise à dispositions d'informations actualisées en temps réel ;
- ✓ Cadences de chargement et déchargement plus rapides ;
- ✓ Temps de réponse plus brefs ;
- ✓ Meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles ;
- ✓ Productivité des ressources accrue ;
- ✓ Plus grande précision et niveaux de services améliorés ;
- ✓ Les conteneurs ne sont plus égarés ;
- ✓ Opérations plus rapides au niveau des postes de transbordement ;
- ✓ Flexibilité dans la reprogrammation des ressources et des tâches.

La mise en place du RDS est nécessaire afin de réaliser des objectifs en termes de qualité de service, de rapidité, de productivité et d'utilisation rationnelle des ressources.

#### **II.2.2.1.3 Reconnaissance optique de caractères (OCR)**

Pour améliorer l'efficacité et la productivité de la manutention des conteneurs en transit dans le terminal à conteneurs, BMT a opté pour une installation du système OCR basé sur la reconnaissance des caractères.

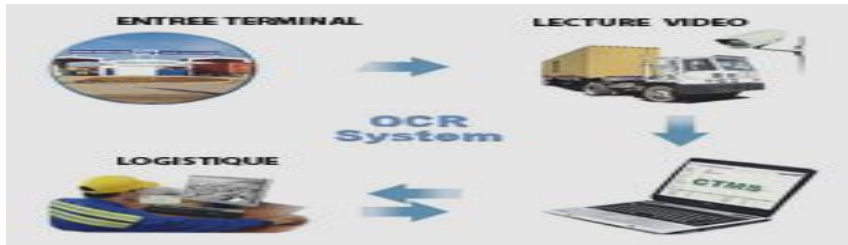
OCR est conçu pour identifier en temps réel tous les conteneurs entrant dans le terminal ou sortant. Au moment où le conteneur (transporté par camion) s'engage dans le terminal ou lorsqu'il en sort, le système OCR saisit et archive les numéros des conteneurs et enregistre l'heure d'arrivée ou de sortie du conteneur.

Équipé de caméras à balayage linéaire ultra rapides et à haute résolution, le système OCR reconnaît l'image vidéo de chaque numéro d'identification inscrit sur les conteneurs et



transmet ces numéros au CTMS. Le système est conçu pour reconnaître les codes conformes à la norme ISO sur les conteneurs transportés par les camions.

Figure 14: Représentation de système OCR.



Source : BMT. 2016.

Ce système de suivi en temps réel devrait permettre à BMT d'accroître l'efficacité des opérations de suivi et donnera aux utilisateurs une information précise, ce qui améliorera les services à la clientèle et diminuera les retards et les coûts associés à la manutention et au transit des conteneurs.

#### II.2.2.1.4.Échange de données informatisées (EDI)

EDI est un système électronique de gestion et de télétransmission de l'information sans papier (échange des données informatisées d'un ordinateur à un autre), permettre de rationaliser la gestion des flux, en améliorant la logistique.



Figure N°15

### II.3.Les capacités du terminal à conteneurs

Le tableau ci-dessous représente les capacités du terminal à conteneurs du port de Bejaia

**Tableau N°14:** Les capacités du terminal à conteneurs (BMT)

	Capacités EVP (équivalent vingt pied)	superficie
Quai pour accostage	/	60 hectares
Parc à conteneurs vides	900 EVP	15 200 m <sup>2</sup>
Parc à conteneurs frigorifiques	500 prises	2 800 m <sup>2</sup>
Parc à conteneurs pleins	8300 EVP	78 500 m <sup>2</sup>
Zone pour empotage/dépotage	600 EVP	3 500 m <sup>2</sup>
Le parc à conteneur	10300 EVP	100 000 m <sup>2</sup>
Zone extra portuaire (à trois kilomètres du port)	5000 EVP	50 000 m <sup>2</sup>

Source : document interne de BMT, 2015.

#### II.4.Évolution du trafic conteneurs de BMT à partir de l’année 2006 jusqu’à 2015

Le trafic a conteneur a enregistre durant la période 2006- 2015 une hausse importante du trafic a conteneur au niveau de la BMT

Le tableau ci-dessous représente l’évolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT durant la période 2006 – 2016

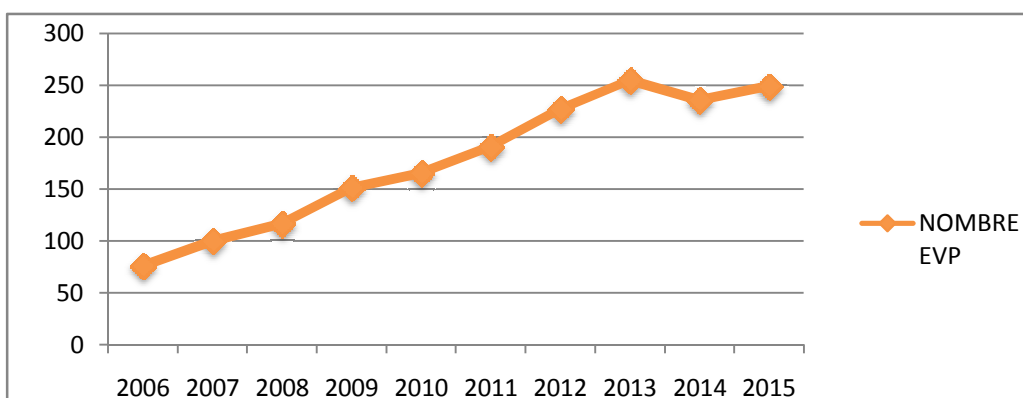
Tableau N°15 : Trafic conteneurs de BMT à partir de l’année 2006 jusqu’à 2015

Année	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Nombre de EVP</b>	75.966	100.050	116.422	151.246	165.162
Année	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Nombre de EVP</b>	190.599	226.858	254.602	235.422	248.766

Source : annual report and statistics 2015

Unité : EVP (équivalent 20 pied )

Figure N°16 : Représentation graphique du trafic a conteneur de 2006 au 2015



Source ; réalisé par nous même , donnes interne BMT

Selon la figure N°17 nous constatons que le trafic a conteneur au niveau BMT a connu une progression durant 2006 jusqu'a 2013 ou elle a enregistre un volume 75.966 EVP en 2006 et 254.422 EVP en 2013 une progression importante durant 8 ans , et cela grâce a la performance de terminal qui se mesure de la rapidité des opérations , le temps d'escale et la qualité des services offert ,mais en 2014 la BMT a enregistre une baisse du trafic d'un nombre de 235.422 EVP par rapport a 2013 ou elle a enregistre 254.602 EVP , et cette progression a cause de la baisse des importations et aussi le recule des exportation du sucre de -27.88%

Le trafic a conteneur a enregistre durant l'exercice de 2015 une hausse de 5.67% soit près de 7 884 EVP au débarquement et 5 460 EVP à l'embarquement

Le tonnage des marchandises conteneurise, lui aussi à augmenter de 3.2% pour totaliser plus de deux millions de tonnes ; le volume à export, par contre baissé de 7% a cause de reculer de volume du sucre

**Tableau N°16** : Nombres des navires embarqué /débarqué durant l'année 2015 par pays

Pays	Débarquement			Embarquement		
	Vide	Pleine	Tonnage	Vide	Plein	Tonnage
Espagne	/	49 762	686 555.35	41718	6944	241914
Belgique	/	865	7 115.91	955	/	/
France	/	14666	166 368.87	3395	511	17852
Italie	/	2095	14 836.72	2073	150	6874
malte	/	55 502	651 351.47	65 317	4739	243 562
Turquie	/	63	620	12	/	/
Total	/	122 953	1 526 848	113 470	12 344	510 202

Source : annual report and statistics 2015

En 2015 ,99.9% des conteneurs traité par le port de Bejaia sont en provenance des pays de l'union européenne et en exclusivité, malte , l'Espagne , et la France , le fret conteneurs en provenance de malte a représenté à lui seul 45% du trafic des conteneurs débarques , l'Espagne vient en rang avec 40.4% suivie de la France avec près de 12% .

Le Nombre des conteneurs pleins exportés a atteint 12 344 EVP l'Espagne et malte on été les principaux destination de ces marchandises, en terme absolu, l'Espagne fait figure avec 56% du trafic conteneurise a l'export, suivi de malte avec 38.4% .

**Section III : Les Tarifs de Transport Maritime****III.5. Les Tarifs de transport en niveau de MBT**

**III.5.1- Les tarifs de Embarquement /Débarquement :** l'embarquement ou le débarquement d'un conteneur est facturé à l'unité (à la boîte) selon le type de conteneurs (20 ou 40 pieds) indépendamment de son poids (plein ou vide)

**III.5.2. Les tarifs de prestation de manutention aux navires :** les tarifs de débarquement des conteneurs pleins y compris les transferts au parc sont de :

Conteneur 20 pieds est 7 560 DA / conteneur 40 pieds est 10 800 DA

\*le même tarif est appliqué pour une opération de débarquement ou d'embarquement à quai, sans rapprochement au terminal.

**III.5.3. Le tarif d'embarquement des conteneurs vides ou pleins à l'export sont :**

Conteneur 20 pieds est 6 300 DA / conteneur 40 pieds est 9 000 DA

NB- à l'export des conteneurs pleins de marchandises d'origine algériennes les opérations de manutention bénéficient d'une réduction de 30% sur les tarifs en vigueur .

**III.5.4. Les tarifs ouverture et fermeture des calles :** le tarif d'ouverture ou de fermeture des calles est fixe comme suit ,10 000DA / Opération

NB une opération soit (une ouverture de calle ,soit une fermeture ) .

**III.5.5. Tarif shirting à bord :** Conteneur 40 pieds (vide ou plein) HT est 4 400 DA/Unité , Conteneur 20 pieds (vide ou plein) HT est 3 100 DA /Unité

Travaux de régie ou navire : ce sont des travaux spécifiques comme par exemple (désarrimage, mauvais chargement, saisissage, désaisissage , balayage et ramassage dans les calles) , ce sont des travaux qui sont facturés pour un shift et par équipe :18000 da /équipe/shift .

**III.5.6. Levage pour mise à disposition de conteneur vide à l'export**

Conteneur 20 pieds est 3 500 DA / Conteneur 40 pieds est 2 700 DA

**III.5.7. Les tarifs d’acconage :**

Tarifs prestation d’acconage (levage) dans un terminal : toute opération dans le parc (visite, .dépotage, empotage ,livraison réception pesé, mise à disposition )comporte un ou plusieurs levage .

Opération	20 ou 40 pied
LOLO pour visite, .dépotage, ,livraison ,pesé, restitution , empotage interne, divers	3 850 da

Source ; cahier des tarifs BMT 2014

Toute opération de levage de conteneur vides pour l’export bénéficie de 30% de réduction du tarif

**III.5.8. Tarif de prestation d’entreposage dans le parc a conteneurs**

❖ **A l’importation** : de 1 au 3 jours gratuit

Jours	20 pieds	40 pieds
Du 4 a 10 <sup>eme</sup>	700 DA	140 DA
Du 11 a 15 <sup>eme</sup>	250 DA	500 DA
Du 16 a 25 <sup>eme</sup>	500 DA	1000 DA
Du 26 a 35 <sup>eme</sup>	800 DA	1600 DA
Plus de 35 jours	1200 DA	2400 DA

Source ; cahier des tarifs BMT 2014

❖ **A l’exportation** : conteneurs vide entreposes en zone portuaire ou extra portuaire de 1 au 15 jours gratuits , plus de 15 jour est de 250da pour 20 pieds et 500 da pour 40 pieds

**A l’export plein** : de 1 a10 jours gratuits

Jours	20 pieds	40 pieds
Du 11 a 15 <sup>eme</sup>	30 DA	60 DA
Du 16 a 25 <sup>eme</sup>	60 DA	120 DA
Du 26 a 35 <sup>eme</sup>	85 DA	170 DA
Plus de 35 jours	120 DA	240

Source ; cahier des tarifs BMT 2014

**III.5.9 Les conteneurs frigorifiques :** la fourniture d'énergie électrique des conteneurs frigorifique sera facturé comme suite 3500da / jours/ boîte ( 20 ou 40 pieds ) ; la tarification sur toute réparation : main d'œuvre 1200da/technicien /jour .

**III.5.10. Les prestations de transport par route / rail :** le transport des conteneurs sur site client avec retour du vide sera effectué conformément à une convention entre BMT et son client qui définit clairement la responsabilité de chaque partie ainsi que les tarifs en figure .

### III.6. Le Trafic De Conteneur Embarque/ Débarque En Niveau BMT

**Tableau N°17:** Nombre des Conteneurs Embarque et Débarque Par Mois

mois	2013		2014		2015	
	Débarquement	Embarquement	Débarquement	Embarquement	Débarquement	Embarquement
janvier	9 838	12943	9433	9 838	12943	9433
Février	10274	10914	8297	10274	10914	8297
Mars	12039	9449	8678	12039	9449	8678
Avril	10886	11301	9975	10886	11301	9975
Mai	11833	10710	11022	11833	10710	11022
Juin	10669	10646	10378	10669	10646	10378
Juillet	9877	10489	8841	9877	10489	8841
Aout	10568	12578	9466	10568	12578	9466
septembre	9674	10119	9011	9674	10119	9011
Octobre	10438	11582	10824	10438	11582	10824
novembre	8462	9427	9845	10186	9978	10284
Décembre	9010	10876	9299	9723	10291	9873
Total	123568	131034	115069	120353	122952	125814
	254 602		235 422		248 766	

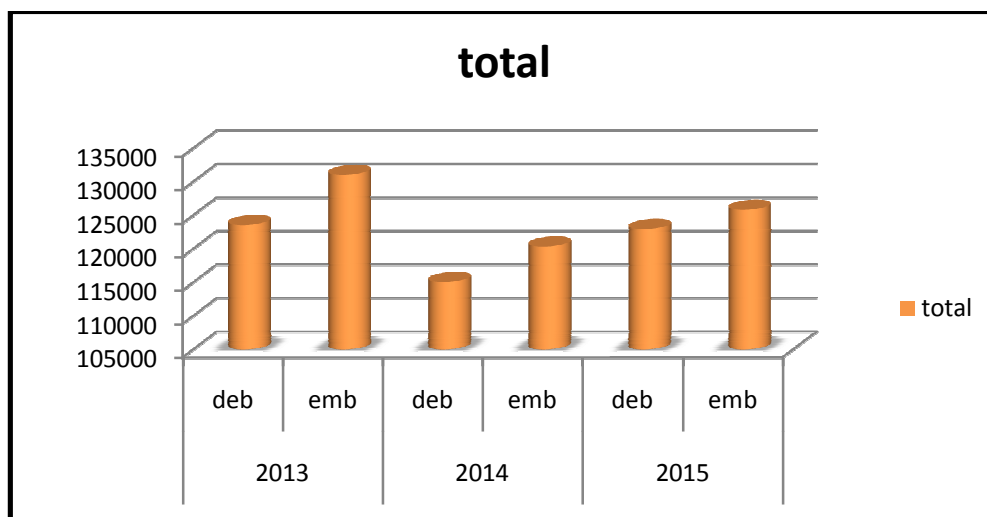
Source ; réalisé par nous même , données interne BMT.

La BMT durant l'année 2013 a enregistré un volume de trafic à conteneur de 254 602 EVP dont 123 568 EVP débarqués et 131 034 EVP Embarqués, les mois auxquels le volume enregistré est le plus important sont le mois de mars et le mois d'août.

Le trafic à conteneur a connu une régression durant l'année 2014 avec un volume de 235422 EVP dont 115069 EVP débarqués et 120353 EVP Embarqués le taux de la baisse est de 7.53% Par rapport à l'année 2013, cela est dû à la baisse massive des importations 6.87%.

En 2015 le volume total du trafic est de 248 766 EVP , BMT enregistre 122952 EVP débarqués contre 125814 EVP embarqués. Durant cette même année le trafic embarqué le plus important est enregistré durant le mois de janvier 2015 de 12943 EVP .

Figure N° 17 : le total des trafics conteneur 2013/2014/2015 au niveau BMT



Source : document interne BMT 2016

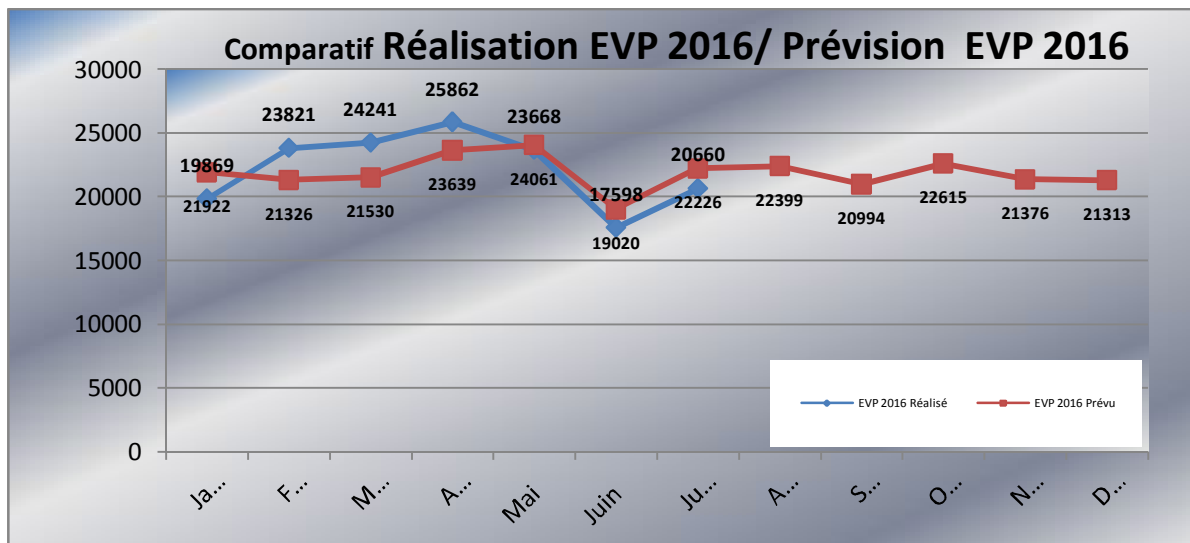
D’après la figure N°18 on remarque une hausse de nombre de trafic embarqué durant l’année 2013 par rapport au trafic enregistré en 2014 et 2015, par contre le nombre de conteneur débarqué à enregistré une hausse par rapport à 2014 et 2015

Tableau N°18 : Les statistiques embarquements /débarquements 1<sup>er</sup> semestre 2016

Période	EVP 2016 Réalisé	EVP 2016 Prévu	Variation 2016r/2016p
Janvier	19 869	21 922	-9%
Février	23 821	21 326	12%
Mars	24 241	21 530	13%
Avril	25 862	23 639	9%
Mai	23 668	24 061	-2%
Juin	17 598	19 020	-7%
Juillet	20 660	22 226	-7%
Août		22 399	
Septembre	-	20 994	-
Octobre	-	22 615	-
Novembre	-	21 376	-
Décembre	-	21 313	-
Total	159 784	262 421	-

Source : statistiques BMT 2016

Figure N° 18 : Études comparatif entre EVP Réalisé et EVP provisionné 2016



Source : document interne statistique DO ; BMT-2016

Durant le 1<sup>er</sup> semestre 2016 BMT a réalisé un volume de 159 784 EVP et cela à partir de 01/01/2016 au 30/07/2016, comparé au volume prévu de 153724 EVP , nous constatons que BMT a atteint les objectifs tracés avec un taux de 3% pour ce semestre .

BMT a connu une progression entre mois de janvier 2016 au mois d'avril de la même année ,elle a réalisé respectivement les volumes de 19869 EVP et 25862 EVP, quant au trafic provisionné est de 21922 EVP et 23699 EVP .

Le mois de mai et juin a enregistré une baisse de trafic réalise par rapport au mois précédent et au volume provisionnée, BMT a provisionné un volume de 24061 EVP et elle a réalise 23668 EVP pour le mois de mai , pour le mois de juin elle provisionne 19020EVP mais elle a réalises les 17598 EVP, et cela dû a la baisse des exportations et aussi au temps d'attente en rade .

En juillet 2016 , BMT a enregistré une nouvelle progression d'un volume de 20660 EVP par rapport au mois précédent mais elle n'a pas pu atteindre l'objectif des 22226 EVP durant ce mois

### III.7-Les opérations de commerce extérieur de la wilaya de Bejaia

#### 1. Les Opérations d'importation



150 opérateurs économiques de la wilaya de Bejaia ont réalisé durant l’année 2014 un nombre de 3 234 opérations d’importations dont 1552 opérations destinées pour la transformation et 1682 pour la revente en l’état (commercialisation). Les produits importés sont généralement des produits alimentaires, matériel et fournitures informatiques, les pièces de rechange équipements et matériels de travaux publics.

Les quantités importé sont de l’ordre de 4269 818.919 tonnes<sup>1</sup> pour une valeur globale de 183 426045 356.00 da

**Revente en état**

**pour la transformation**

Poids : 1799751.718 tonnes

Poids : 2 470 067.201 tonnes

Valeurs 63 000 157 382.00 da

Valeurs 119 da 825 887 947.00 da

Durant l’année 2015, un nombre de 2 946 opérations d’importation a été effectué par des opérateurs de la wilaya, dont 1720 opérations destinées à la revente en l’état et 1226 pour la transformation.

Les quantités importées sont de l’ordre de 4 236 166.920 tonnes<sup>2</sup> pour une valeur de 167 479446260.00da

**Revente en état**

**pour la transformation**

Poids : 1 882 329.780 tonnes

Poids : 2 353 837.140 tonnes

Valeurs 62 341 489 077.00 da

Valeurs 105 137 957 183.00 da

Durant le 1<sup>er</sup> semestre 2016, un nombre de 1751 opérations d’importation a été effectué par des opérateurs de la wilaya, dont 966 opération destinées à la revente en l’état et 5795 pour la transformation

Les quantités importées sont de l’ordre de 2 060 517.38 tonnes pour une valeur de 87 503 317 800.2 DA

**1.2 .La répartition par zone**

<b>Zone</b>	<b>Union européenne</b>	<b>Zone arabe</b>	<b>Pays asiatiques</b>	<b>Reste du monde</b>	<b>Total</b>
<b>Poid total (tonne)</b>	315 122,861	34 738,903	40 427,956	1 670 227,67	2 060 517,39
<b>Valeur en DA</b>	22 865 859 588	1 509 068 950	5 081 660 811	58 046 728 452	87 503 317 800

source : réalisé par nous même ;donnes direction du commerce wilaya de Bejaia.

<sup>1</sup> Document interne -Direction du commerce de la wilaya de Bejaia

<sup>2</sup> Document interne -Direction du commerce de la wilaya de Bejaia

**2. Les Opérations d’Exportation**

Durant l’année 2014, un nombre important d’opérations d’exportation ont été effectuées par des opérateurs de la wilaya de Bejaia

Les quantités exportées sont de l’ordre de 483 972.621 tonnes pour une valeur de 18 063682787 .50 Da

Les produits exportés sont des produits alimentaire (sucre produit laitiers boissons fruitées) et produit industriels tel que les cartons d’emballage et des déchets papiers, préformes plaque agglomérées (liège ).

Les pays destinataires de ces exportations sont : France, Tunisie, Espagne, Lybie , suisse , émirats arabes unis et Belgique .canada ,Italie.....

Durant l’année 2015, un nombre important des opérations d’exportations a été effectué par des opérateurs de la wilaya de Bejaia. Les quantités exportées sont de l’ordre de 359 435.669 tonnes pour une valeur de 17 825 882 522. 6 da

**Tableau N°19** : Les quantités exportées par des différentes entreprises de Bejaia

		2014		2015		
Raison sociale	Nature de produit	Quantité (tonne)	Valeurs DA	Quantité (tonne)	Valeurs DA	Destination du produit
Sarl spécialisé en emballage	Caisse en carton déchets papier	10 416.66	223 570 573.91	10110.754	253 961222.94	Tunisie ,Espagne Belgique-suisse
Sarl spécialisé eaux et boisson	Eau minérale et soda	3 986.35	148 864 109.28	3819.243	149 521585.54	Belgique ,Espagne Portugal ;canada, Angleterre ;tunisie
SPA groupe	Sucre blanc, huile végétale- jus	464 830.35	17 124 812268.00	341 693.288	17077683140.5	Arabes unis – Italie-Grèce- France ,jordanie , Belgique-irak – croitie –tunisie
Sarl spécialise produits laitier	Yaourt crème dessert – lait 1L	2 422.02	270 897 663.16	2585.354	222 958830.38	Lybie

Source : réalise par nous même ; donnes statistique2014- direction du commerce –Bejaia

Durant le premier semestre 2016, dix (10) opérateurs de la wilaya de Bejaia ont réalisé des opérations importantes dans le cadre des exportations.

Les quantités exportées sont de l'ordre de 86 245.953 tonnes ainsi 120 M<sup>3</sup> de produits et de marchandises pour une valeur globale de 4 035 105 681.95.da soit 28 610 224.49 USD

### **Conclusion**

Bejaia medetiranean terminal est le premier terminal à conteneur en Algérie. Depuis son ouverture en 2005, le terminal à enregistré des tonnages de plus en plus grands. Son partenaire singapourien « PORTEK international », qui occupe la deuxième place au niveau mondiale, a pu apporter l'ajout nécessaire, que se soit en matière d'équipement portuaire, d'installations techniques et informatiques et du savoir-faire.

Les résultats encourageants que BMT enregistre, montrent la volonté de cette entreprise à atteindre des chiffres de plus en plus importants, et de prendre une place parmi les terminaux à conteneurs du premier rang.

La concurrence internationale entre les différents terminaux à conteneurs, tend à donner une nouvelle dimension à ce mode de transport et renforcer sa position comme le mode de transport le plus demandé et utilisé.

## 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 la conteneurisation dans le développement du commerce international.

A travers l'étude effectuée aux côtés de Bejaia méditerranéen terminal BMT, nous constatons que la BMT dispose de système logiciel et des moyens qui assurent le bon fonctionnement et une meilleure gestion du terminal à conteneur. Ce qui fait la croissance de nombre de conteneur embarqué et débarqué passe de 24 640 EVP en 2008 avec une augmentation de 165 162 EVP en 2010 et dépasse 248 766 EVP en 2015, et jusqu'à juillet 2016 BMT a enregistré 20 660 EVP ces résultats qui s'accroissent d'une année à une autre répondent bien aux efforts que BMT dépense pour atteindre ses objectifs.

De nos jours, environ 90 % des marchandises sont transportées par conteneurs, souvent empilées à des hauteurs considérables sur de grands navires de transport qui parcourent les routes maritimes reliant les grands ports du monde. Plus de 200 millions de conteneurs, soit la composante prépondérante du commerce mondial, sont ainsi transportés chaque année.

L'usage des conteneurs est devenu un pilier du commerce international qui permet de simplifier considérablement les opérations de manutention et de stockage dans les ports, et aussi en matière d'élimination des ruptures de charge et de diminution des délais de livraison et de groupement des produits, ce qui permet de minimiser les coûts. La conteneurisation a causé plusieurs modifications dans les techniques et l'organisation du transport maritime, dont on assiste à l'avènement des navires spécialisés et de nouvelles structures des ports qui doivent être équipés d'appareils de levage spéciaux. Cette révolution maritime ne se limite pas seulement aux navires ni aux poids de cargaisons qu'ils peuvent déplacer. La conteneurisation bouleverse les métiers des principaux intervenants du transport maritime : armateurs de ligne régulières, transitaires ou commissionnaires de transport manutentionnaires en favorisant des processus d'intégration verticale et horizontale qui redessinent de fait l'ensemble du système du transport maritime international des marchandises diverses. La conteneurisation est à l'origine de ce qui est l'un des facteurs essentiels, elle permet le transport sur de longues distances à bas coûts de grandes quantités de marchandises, elle rend aussi techniquement possible une gestion de ces flux contrôlés en termes de temps, d'espace et de coûts, plus simplement la conteneurisation

## Conclusion Générale

---

participe à l'activités logistique qui elle-même cherche à respecter des niveaux de performance pour répondre à des exigences fixées en termes d'organisation de la production ou de la vente .

## Ouvrages

- **Bauchet Pierre.**(1992) le transport maritime, Economica, paris, .
- **Bauchet. P.** (1991), Le transport international dans l'économie mondiale. Ed Economica, Paris,
- **Barjonet Claude**(2014), le monde mise en boîte ou l'histoire du conteneur ; disponible sur : <http://www.lesechos.fr>.
- **Belotti Jean**,(2015 ),transport international de marchandises, 4<sup>e</sup> édition, Vuibert.
- **Chevalier Denis, Duphil François**,(2009) transporter à l'international, 4<sup>e</sup> édition, Foucher, France, .
- **PAVEAU.J ,DUPHIL.F,BARELIER.A,DUBOIN.J ,GERVAIS.F ,**
- **KUHN.G,LEMAIRE.J.P LEVY.C,PAVEAU.M** ,(2013) Pratique du Coerce International ;24eme Edition , Foucher Malakoff 2013
- **Moise Donald Dailly**,(2013) logistique et transport international de marchandises, 1<sup>er</sup> édition, L'Harmattan, paris
  - **MOHAMED Cherif Fatma Zohra**,(2010) , L'activité Portuaire Et Maritime De L'Algérie , Problèmes Et Perspectives ,2 eme Edition
  - **Pasco Corine**, (2007) commerce international, 6<sup>e</sup> édition, paris,
  - **Villefayoud. A.**,(2010), la conteneurisation : 100 millions de conteneurs maritime.
- **Vallouis Philipe**,(2010), les transports maritimes de marchandises en méditerranée : perspective 2025, les cahiers du plan bleu, France, mai 2010,

## Mémoire et thèses

- **ALILAT.T**, (2007), les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : Cas du port de Bejaia.
- **AOUICHA. N, MADIS**, (2014), la contribution du port de Bejaia au développement de la chaine du transport maritime, cas : EPB, mémoire de master, Université de Bejaia.
- **BENSALEM.S**, (2015), «la logistique portuaire : Bejaia Méditerranéen Terminal », mémoire de master, université de Bejaia.
- **CHERIFI .F ,DJADDAR.R** ,(2014) la gestion de la conteneurisation et son impact sur le délai de dédouanement des marchandises, mémoire de master, Université de Bejaia.
- **MERZOUG. S**, (2014), étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie, thèse de Doctorat, Université de Bejaia.

- **MERZOUG. S**, (2005), la place de transport maritime de marchandise dans le développement économique de la willya de Béjaia, mémoire de magister, Université de Bejaia.
- **MERZOUK. S. E**, (2007), Problème de dimensionnement de lot et de livraison : application au cas d'une chaîne logistique, Thèse de doctorat, Université de Belfort.
- **JOUVE. ,(2008)** Les Terminaux A Conteneurs Et Portuaire Mémoire De Master, Université Paul Cézanne –Aix Marseille III
- **KOUANDA.M .,(2010)** evolution ,role et importance du transport dans le commerce international , mémoire de master, Université paris .
- **KHALAL.A,(2014)** ;La Chaine Logistique En Commerce International ;Facilitation Réalisation Et Perspective , Mémoire De Magister , Université Oran
- **OULD ABDESLAM.Z et YALAOUI. D**, (2015), Présentation et essai d'analyse de la chaîne logistique de l'entreprise DDA, mémoire de master, université de Bejaia
- **TADJINE.R , AHMED ZAID.M**, Capacité Logistique et Gouvernance Des Port Algériens ; Thèse de doctorat , Université Mouloud MAMERI
- **RAJAONRISON. V. M** , (2005) La Conteneurisation Dans Les Échangés Maritime ,Université Paul Cézanne-Aix Marseille.

## **REVUES ET ARTICLES**

- **ANTOINE. F**, (2007), le monde en boites : conteneurisation et mondialisation, Synthèse N°53.
- **CHEBBAH.K** , Évolution Du Commerce Extérieurs de L'Algérie 1980-2005, Facultés Des Sciences Économiques et Gestion-UMMTO .
- Document Interne Direction Commerce Bejaia
- **DENIS .V**, Introduction Au Commerce International
- **MIMOUNE.L,KHELADI.M** ,La Politique de L'etat dans Le Secteurs Du Commerce Extérieur, Universite A.Mira Bejaia
- **USINENOUVELLE,LES** Chiffres Du Commerce Maritime Mondiale 2015 ,[www.usinenouvelle.com/ chiffres du commerce maritime mondiale2015](http://www.usinenouvelle.com/chiffres-du-commerce-maritime-mondiale2015)
- Annuaire statistiques, entreprise portuaire de bejaia 2015.
- Bejaia info N°89 .EPB
- Document interne de **BMT**, les formes de conteneurs.
- **.LALILACHE.T**, Cours sur la logistique portuaire.

- **.SAHIYODINE.N**, (2012), la logistique dans transport le maritime international des marchandises, école internationale des affaires, Dakar Sénégal
- **VILLEFAYOUD. A**, (2010), la conteneurisation : 100 millions de conteneurs maritime.
- **VIGARIE. A.** (2000), transport maritime. <http://www.lomagman.org/animation/conteneurs/superstructures/conteneursmaritimes.pdf>.

#### **Autres**

- **MOHAMED Cherif Fatma Zohra,(2010)** , glossaire des termes clés de transport maritime , Edition Office Des Publicités Universités

#### **SITES WEB**

- Becouze Jean-Jacques, ventes à l'export : les incoterms, mars 2015, disponible: [www.becouze.com/lettre/147\\_Incoterms\\_et\\_comptabilite.pdf](http://www.becouze.com/lettre/147_Incoterms_et_comptabilite.pdf)
- [www.memoireonline.com/04/10/3403/gestion-des-terminaux-à-conteneurs-au-port-de-contonou-benin-html](http://www.memoireonline.com/04/10/3403/gestion-des-terminaux-à-conteneurs-au-port-de-contonou-benin-html).
- [www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Fonctions-logistiques.htm) Article sur l'activité et la fonction logistique.
- Guide de clients de port bejaia ,
- [www.bejaiamed.com](http://www.bejaiamed.com)
- [www.portdebejaia .dz](http://www.portdebejaia.dz)
- [www.CNIS.FR](http://www.CNIS.FR) Centre national de l'information et statistiques.
- Mémoire en line



## Résumé

**La conteneurisation** est l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Elle permet une meilleure organisation de la chaîne de transport dans les ports et une facilitation des échanges commerciaux entre les nations. Dans le but de savoir quel est le rôle du conteneur dans le commerce international et de mieux comprendre la gestion du terminal à conteneur, nous avons effectué des entretiens auprès des services logistique et direction des opérations de la **BMT**. Les résultats auxquels nous nous sommes parvenus se résument comme suit : la performance d'un terminal à conteneur se mesure par le temps d'escale, la rapidité des opérations, la qualité des services ce qui se répercute sur le développement des opérations du **commerce international**.

## Mots clé

**La Conteneurisation, Commerce International, BMT**

## Summary

**Containerization** is probably one of the most significant revolution of shipping, it allows a better organization of the transport chain in ports and facilitating trade between nations. In the bute to know the container role in international trade and to better understand the management of the container terminal.

the object of our study is to know the role of container in **international trade** as well as terminal management has container has this effect we conduct a survey to address logistics department head you DO Level **BMT**, including what we achieve the following results, the performance of a container terminal is measured by stop time, speed of operation, the service qualities that which affects the development of international trade operation.

## Keywords

**Containerization, International trade ,BMT**

## تلخيص

يعتبر النقل بالحاويات واحدة من أهم الثورات النقل البحري، فإنه يسمح بتنظيم أفضل سلسلة النقل في الموانئ و تسهيل التجارة بين الدول، وهو معرفة دور الحاويات في التجارة الدولية وفهم إدارة محطة الحاويات

و من أجل هذا قمنا بإجراء مقابلة مع رئيس مصلحة لوجيستيك و مديريات العمليات بميناء بجاية. وقد توصلنا إلى نتائج أن أداء محطة الحاويات، وقت و سرعة العمليات و نوعية الخدمات يؤثر على تطور التجارة الخارجية الدولية.

الكلمات الرئيسية: الحاويات - التجارة الدولية- بجايةميديتيران تيرمينال

## ANNEXE 01

L'évolution du commerce maritime en 2005 - 2014.

<b>produits</b> <b>Années</b>	<b>Vrac Principal</b>	<b>Pétrole et gaz</b>	<b>Autres marchandises</b>
<b>2005</b>	1709	2422	2978
<b>2006</b>	1814	2698	3188
<b>2007</b>	1953	2747	3334
<b>2008</b>	2065	2742	3422
<b>2009</b>	2085	2642	3131
<b>2010</b>	2335	2772	3302
<b>2011</b>	2486	2794	3505
<b>2012</b>	2742	2841	3614
<b>2013</b>	2923	2829	3762
<b>2014</b>	3112	2826	3903

## Annexe 02

**Tableau 03** : Dimensionne d'un conteneur standard 20 pieds

Dimensions internes			Portes ouvrantes		Poids			Volume (m <sup>3</sup> )
Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)	Poids brut maximal (kg)	Poids à vide (kg)	Poids de la charge maximal (kg)	
5895	2350	2392	2340	2292	30480	2250	28230	33.2

Source : <http://www.iso.ch/iso/fr.consulter/21/06/2016>

**Tableau 04** : Dimensionne d'un conteneur standard 40 pieds

Dimensions internes			Portes ouvrantes		Poids			Volume (m <sup>3</sup> )
Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)	Poids brut maximal (kg)	Poids à vide (kg)	Poids de la charge maximal (kg)	
12029	2350	2392	2340	2292	30480	3780	26700	67.7

Source : <http://www.iso.ch/iso/fr>. Consulter 21/06/2016

### Annexe 03

➤ Les tableaux suivants résumant les dimensions :

Le tableau suivant montre les dimensions extérieures maximales des conteneurs.

**Tableau n° 5 : Dimensions extérieurs maximales des conteneurs en mètres**

	Longueur		Largeur		Hauteur	
	M	FT	M	FT	M	FT
<b>20 pieds</b>	6.06	20	2.44	8	2.59	8
<b>40 pieds</b>	1.24	40	2.44	8	2.59	8

Source : Document BMT

Le tableau c'est dessus montre les dimensions intérieures minimales des conteneurs.

**Tableau n° 6) Dimensions intérieurs minimales**

	Longueur	Largeur	Hauteur
	M	M	M
20 pieds	5.59	2.35	2.25
40 pieds	2.05	2.35	2.38

Source : BMT



## *DEDICACES*

*Avant tout louange au Bon Dieu qui m'a comblé de toute la volonté pour finir mes études et réaliser ce modeste travail que je dédie à :*

*Mes parents*

*Mes deux frères Amirouche , et Massi*

*Ma petite sœur, Nesrine*

*Ma grande famille paternelle et maternelle*

*mes amis (es) .Samira , Amina ; Warda ; Dalila , Nadjim et a tout ceux ou celle qui ont contribué de prés et de loin a la réalisation de ce travail .*

## **Liste des abréviations**

**BMT:** Bejaia mediterranéan terminal.

**CCI :** La chambre du commerce internationale.

**CCIO :** Chambre du commerce et d'industrie d'oracie.

**CFR:** Cost and freight.

**CNUCED:**

**CMB:** compagnie maritime belge.

**CNIS :** Centre national information et statistiques

**CEE :** communauté économique européenne

**CIV :** Conditions internationales de vente.

**CMA CGM :** Compagnie maritime d'affrètement- compagnie générale maritime.

**CNAN :** Compagnie nationale algérienne de navigation.

**CTMS :** Container terminal management système.

**L'unctad :** La conférence des nations unies sur le commerce et de développent.

**DAF:** Delivred at frontier.

**DAP:** Delivred at place.

**DAT:** Delivered at terminal.

**DEQ:** Delivred ex quay.

**DES :** Delivred ex ship.

**DCP ;** direction de la conformité des produits

**DFC:** Direction des finances et de comptabilités.

**DM:** Direction marketing.

**DO:** Direction des opérations.

**DRHM :** Direction des Ressources Humaines et Moyens.

**DT:** Direction technique

**DWP:** Dubaï port world.

**UE:** Union Européenne

**EDI:** Electronic data interchange..

**EVP:** Equivalant Vingt Pieds.

**EXW:** Ex work.

**FAP:** Franc d'avarie particulière.

**FCL :** container load

**FAS :** Free alongside ship.

**FCA :** Free Carrier.

**FOB :** Free on bord

**Incoterm** : International commercial Terms.

**ISO** : International organisation for Standardization.

**MSC** : Méditerranéan shipping compagny.

**OM** : Organisation maritime.

**OMI** : Organisation maritime internationale

**ONU** : Organisation des Nations Unies.

**OCR** ; reconnaissance optique caractères

**OCDE** :

**PDS** : Position Determining System.

**PSS** ; **position shirting système**

. **QC** : Portique de quai sur rail.

**QHSE** : Qualité, hygiène, sécurité, environnement.

**TEU: tewenty feet equivalent unite**

**RDS**: Radio Data System.

**RH**: Ressources humaines.

**RO-RO**: Roll on- Roll off.

**RTG** : Portique gerbeur sur pneus.

**TPL** : Tonne port lourd.

**ULCC** : ultra large crude.

**VLCC** : very large crude.



## Listes Des Figures

Figure 01 : Évolution du commerce maritime 2005-2014 .....	07.
Figure n° 2 :conteneur dry.....	18
Figure n°3 : conteneur réfrigéré .....	18
Figure n°4: conteneur open top .....	19
Figure n°5 : conteneur citerne.....	19
Figure n°6 : conteneur vrac sec .....	19
Figure n°7 : conteneur plat forme.....	20
Figure N°08 :.Évolution Du Commerce Extérieur En Algérie 2000-2013.....	42
Figure 09 : Évolution des exportations et importation en algerie 2014/2015.....	44
Figure N°10 : Présentation graphique de trafic total des conteneurs au niveau des ports Nationaux.....	50
Figure 11 : La représentation de la jointe venture EPB et PORTEK.....	55
Figure 12 : la localisation géographique de B...MT.....	55
Figure 13 : L'organigramme de la BMT.....	56
Figure 14: Représentation de système OCR.....	63
Figure N°15 : EDI .....	63
Figure N° 16 Représentation graphique du trafic a conteneur de 2006 au 2015 .....	64
Figure N° 17 : le total des trafics conteneur 2013/2014/2014 au niveau BM.....	69
Figure N° 18 études comparatif entre EVP Réalisé et EVP provisionné 2016.....	70

## Liste Des Tableaux

Tableau N 1 : Classement Selon le Trafic Total en Million de Tonne.....	15.
Tableaux n° 2) Évolution des 10 premiers ports à conteneur dans le monde .....	24
Tableau N° 3) les 10 premières compagnies maritimes dans le monde en 2015.....	25
Tableau N° 04 évolution de système portuaire Algérien .....	34
Tableau N° 05 Évolution du Commerce en Algérie 2000-2013.....	42
Tableau n° 06: les échanges extérieurs de l'Algérie entre 2014/2015.....	44
Tableau n° 07 : la répartition des produits par groupes 2014/2015.....	45
Tableau N°08 :répartition par région économique 2014/2015.....	46

Tableau N°09 répartition par région économique 2014/2015.....	47
Tableau N°10, principaux clients de l'Algérie en 2015.....	49
Tableau N° 11 les fournisseurs de l'Algérie en 2015.....	49
Tableau n° 12 : Évolution de trafic total des conteneurs au niveau des ports	
Nationaux.....	50
Tableau 13 : Les différents engins de BMT .....	60..
Tableau N°14: Les capacités du terminal à conteneurs (BMT).....	64...
Tableau N°15 l'évolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT .....	64
Tableau N°16 Nombres des navires embarqué /débarqué durant année	
2015par pays .....	65
Tableau N°17: Nombre des navires embarque et débarque par mois .....	68
Tableau N°18 : Les statistiques embarquements /débarquements	
1 <sup>er</sup> semestre 2016.....	69
Tableau N°19 : Les quantités exportées par des différentes entreprises de Bejaia .....	72

# REMERCIEMENTS

*Tout d'abord, nous aimerions remercier Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force et la patience de pouvoir mener ce travail à terme.*

*Nous tenons à exprimer notre profond remerciement à notre Promotrice , M<sup>me</sup> ASSOUL pour avoir accepté de nous diriger, pour ses conseils, ses orientations très utiles et qui sont d'un apport considérable, que nous ne remercierons jamais assez.*

*Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants d'économie des transports, ainsi ceux de la spécialité MBF (2013) ainsi ,*

*Pour Mr BOUGHIDEN*

*Un témoignage de la plus grande gratitude à tous les collègues du service Logistique , Commercial , Direction des Opérations , au sien de  
BMT.*

*Mr BENNAI , Mr BOUDRAHEM , M<sup>me</sup> MADI , MR*

*Un grand merci pour : Mr CHALALI , Mr LALAOUI*

## **REMERCIEMENTS**

*Tout d'abord, nous aimerions remercier Dieu le tout puissant, de nous avoir donné la force et la patience de pouvoir mener ce travail à terme.*

*Nous tenons à exprimer notre profond remerciement à notre Promotrice ,  
M<sup>me</sup> ASSOUL pour avoir accepté de nous diriger, pour ses conseils, ses orientations très utiles et qui sont d'un apport considérable, que nous ne remercierons jamais assez.*

*Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants d'économie des transports, ainsi ceux de la spécialité MBF (2013) ainsi ,*

*Pour Mr BOUGHIDEN*

*Un témoignage de la plus grande gratitude à tous les collègues du service  
Logistique , Commercial , DO , au sien de BMT.*

*Mr BENNAI , Mr BOUDRAHEM ,*

*Un grand merci pour : Mr CHALALI , Mr LALAOUI*



## TABLE DES MATIERES

### Remerciements

### Dédicaces

### Liste des Abréviations

### Introduction Générale.....1

### Chapitre I : TRANSPORT MARITIME ET LA CONTENEURISATION DANS LE MONDE .....4

#### Introduction.....4

#### Section I : Généralités Sur Les Transport Maritime .....4

##### I-Historique.....4

##### I.1.1 Structure de transport maritime.....5

##### I.2 Évolution du trafic maritime.....6

##### 1.3 L'importance du transport maritime .....7

##### 1.4-les avantages de transport maritime .....8

##### I.5 les principaux intervenants dans la chaine de transport maritime .....8

##### 1.5.1 les auxiliaires du transport maritime de marchandises .....9

###### 1. Le consignataire du navire .....9

###### Le manutentionnaire (aconier..) .....9

###### 2. Le Courtier maritime .....10

###### 3. hipchandler.....\*

###### 4. La douane .....10

###### 5. Commissionnaire en douane (transitaire). .....10

###### 6. Le chargeur .....11

###### 7. L'armateur .....11

##### 1.6 Les Généralités sur les concepts des ports .....12

##### 1.6.1 Définition des ports .....12

##### I.6.2- Activités .....12

###### a- Ports de commerce.....12

###### b- Ports de pêche.....13

###### c- Ports de plaisance : .....13

###### d- Ports militaires .....13

##### I.6.3. Fonctions des ports .....13

###### 1. L'établissement portuaire .....13

###### 2. La communauté portuaire .....14

3. Agglomération portuaire .....	14
a- La fonction maritime .....	14
b- La fonction commerciale .....	14
c- La fonction industrielle .....	14
d- La fonction logistique .....	15
I.6.4. Les grands ports du monde .....	15
<b>Section.II: Évolution de la conteneurisation dans le transport maritime mondiale</b> .....	16
II.1. Historique de la conteneurisation dans le monde .....	16
II.1.1 définition du conteneur .....	17
II.2. Les types des conteneurs .....	18
1. les conteneurs d'usages générales ou container dry .....	18
2. Les conteneurs réfrigérés (reefer).....	18
3. Les conteneurs open top (toit ouvert).....	18
4. Les conteneurs citernes (tank container) .....	19
5. Le conteneur du vrac sec .....	19
6. Le conteneur plat forme (Flack track).....	20
II.3. Standardisation et dimension du conteneur .....	20
II.3.1. La standardisation du conteneur.....	20
II.3.2. Dimension des conteneurs.....	20
II.3.3. Les Différentes modalités d'expédition (FCL/ LCL) du conteneur.....	21
1. FCL/FCL.....	21
2. LCL/LCL .....	21
3. FCL/LCL .....	21
4. LCL/FCL.....	21
II.4. Les Portes conteneurs En Monde .....	22
II.4.1. Définition des ports conteneurs .....	22
II.4.2. Naissance des porte-conteneurs .....	22
II.4.3. La flotte mondiale des porte-conteneurs.....	23
a) Évolution de 10 premier port a conteneurs .....	24
II.5. Les documents accessoires de la gestion administrative.....	25
1. Le schedule.....	25
2. La Demande de Cotation.....	25
3. La Demande de Positionnement.....	26
4. La maquette .....	26
5. Draft Booking (réservation).....	26

6. L’avis d’arrivée.....	26
7. La facture proformat .....	26
8. La facture.....	26
9. Container deposit receipt .....	27
10. Reçu de versement de caution .....	27
11. Bon de livraison .....	27
II.6.1.Les documents au service des opérations.....	27
1. La demande de pilot.....	27
2. La demande d’ouverture de bureau.....	27
3. La demande de débarquement/embarquement .....	27
4. La demande d’écors.....	27
5. La demande de shifting conteneur .....	28
6. La demande shifting de navire.....	28
7. Le laissé passer de marin.....	28
8. La demande d’escale .....	28
9. La clearance .....	28
<b>Section III -Les techniques du transport maritime de marchandises.....</b>	<b>28</b>
III.1.Les incoterms .....	28
III.1.1.Définition des incoterms.....	28
III.1-2.Objectifs des incoterms.....	29
a) Les incoterms exclusivement Maritimes.....	30
III.2.Les avantages et les inconvénients du conteneur .....	31
III.2.1.Les avantages du conteneur .....	31
1. La rapidité .....	31
2. L’économie .....	31
3. La souplesse.....	32
4. La sécurité .....	32
5. La stabilité.....	32
III.2.2.Les inconvénients du conteneur .....	32
1. Inconvénients économiques .....	32
2. Inconvénients techniques.....	33
3. Inconvénients juridiques.....	33
Conclusion du chapitre I .....	33



<b>Chapitre II : Le commerce International et la Conteneurisation en Algérie .....</b>	<b>34</b>
Introduction .....	34
<b>Section I : le Transport Maritime en Algérie .....</b>	<b>34</b>
I.1.Évolution du Système Portuaire Algérien .....	34
I.2.La flotte marchande .....	35
I.3. Les principaux ports en Algérie .....	36
I.3.1. Le port d'Alger .....	36
I.3.2. Le port d'Annaba .....	36
I.3.3. Le port d'Oron .....	36
I.3.4Le port de Djen-Djen .....	37
I.3.5.Le port de Bejaia.....	37
<b>SectionII :la conteneurisation en Algérie .....</b>	<b>38</b>
II.1.Généralités sur les conteneurs en Algérie : .....	38
II.1.1Historique de la conteneurisation en Algérie:.....	38
1. Évolution du trafic en Algérie .....	38
II.1.2- Étude statistique de la conteneurisation en Algérie:.....	39
<b>Section III : les échanges du commerce international en Algérie .....</b>	<b>40</b>
III.1-Évolution du commerce en Algérie .....	40
III.1.1-La première période de 1962 à 1966.....	40
III.1.2-La deuxième période (1967-1969) ; .....	40
III.2- données statistiques des importations et des exportations de l'Algérie ,.....	41
2. Évolution du commerce extérieur en Algérie entre 2000 et 2013 .....	42
III.3.La situation actuelle du commerce en Algérie .....	43
III.3.1.Évolution du Commerce Extérieur en Algérie Période 2014/2015 .....	43
III.5.2.Structure Des Échangés Extérieurs .....	44
1. L'importation .....	44
Répartition des produits par groupe .....	45
2. L'exportation .....	46
III.3.3.Échangés Extérieurs de l'Algérie Par Régions Économiques Période (2014/2015).....	46
1. Union Européenne (UE) .....	47
2. Les Pays de L'OCDE (hors UE).....	47
3. Les Autres Régions .....	48
III.4.Principaux Partenaires de L'Algérie En 2015 .....	49

III.4.1 principaux clients de l'Algérie en 2015 .....	49
III.4.2. Principaux Fournisseurs de L'Algérie En 2015.....	49
III.5. Le trafic total national des conteneurs dans les ports algerien.....	50
1. Port Alger .....	51
2. Port de Bejaia .....	51
3. Port de Skikda.....	51
4. Port d'Annaba.....	52
5. Port de Ghazaouate .....	52
6. Port d'Oran .....	52
II.6.1 Le trafic national de marchandises en tonnages .....	52
Conclusion Du Chapitre II.....	53
<b>Chapitre III : La gestion d'un conteneur au niveau du port cas BMT .....</b>	<b>54</b>
<b>Section I - Présentation de l'organisme D'accueil.....</b>	<b>54</b>
Introduction.....	54
I.1Présentation de BMT.....	54
I.2.Situation Géographique .....	55
I.3.La structure de BMT .....	56
I.3.1.Direction Générale .....	56
I.3.1.1.Direction des Ressources Humaines et Moyens .....	56
I.3.1.2.Direction des Opérations.....	56
I.3.1.3.Direction Marketing :.....	56
I.3.1.4.Direction Technique.....	57
I.3.1.5.Direction des Finances et Comptabilité .....	57
1. Organigramme De BMT.....	58
<b>Section II :Les Activités Principales De BMT .....</b>	<b>59</b>
II.1 Principales Opérations de BMT .....	59
II.1.1.Les opérations de planification.....	59
II.1.2.Les opérations de manutention .....	59
II.1.3.Les opérations d'acconage .....	59
II.2.Les équipements de la productivité de BMT .....	59
II.2.1. Les moyens de BMT .....	60
II.2.2.Les outils utilisés à BMT .....	60
II.2.2.1.Container terminal management système (CTMS).....	60
II.2.2.1.1.Position shirting system (PSS) ou système de détection de positionnement (PDS) .....	61

II.2.2.1.2.Radio data system (RDS).....	61
II.2.2.1.3.Reconnaissance optique de caractères (OCR).....	62
II.2.2.1.4.Échange de données informatisées (EDI).....	63
II.3.Les capacités du terminal à conteneurs.....	63
II.4.Évolution du trafic conteneurs de BMT à partir de l'année 2006 jusqu'à 2015.....	64
1- Nombre De Navires Embarque /Débarque .....	65
<b>Section III. Les Tarifs de transport en niveau de MBT.....</b>	<b>66</b>
III.5.1.Les tarifs de embarquement /débarquement : .....	66
III.5.2.Les tarifs de prestation de manutention aux navires :.....	66
III.5.3.Le tarif d'embarquement des conteneurs vide ou plein a l'export .....	66
III.5.4.Les tarifs ouverture et fermeture des calles :.....	66
III.5.5.Tarif shirting a bord : .....	66.
III.5.6.Levage pour mise à disposition de conteneur vide à export .....	66
III.5.7.Les tarifs d'acconage .....	67
III.5.8.Tarif de prestation d'entreposage dans le parc a conteneurs .....	67
1. l'importation : .....	67
2. l'exportation :.....	67
III.5.9.Les conteneurs frigorifiques .....	68
III.5.10.Les prestation de transport par route / rail .....	68
1- le trafic a conteneur durant Période (2013-2014-2015).....	69
2- Études Comparatif Entre EVP Réalisé Et EVP Provisionné 2016.....	70
III.6-Les opérations de commerce de la wilaya de Bejaia.....	70
III.6.1Les opérations d'importation .....	70
III.6.1.1.La répartition par zone .....	71
III.6.2Les opérations d'exportation.....	72
<b>Conclusion...CHAPITRE III.....</b>	<b>73</b>
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>74</b>
<b>Bibliographie</b>	
<b>Liste des figures et des tableaux</b>	