

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

Effet de la démonopolisation des services maritimes sur la CNAN

Cas des services maritimes au port de Bejaia

Réalisé par :

Mr. TAKORABT Zakaria
Mr. ZEGGANE Mourad

Encadreur :

Dr. MERZOUG Slimane

Membre du Jury

Dr. GANA
Dr. ZEGAGH

Promotion 2014-2015

DEDICACES

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

Je le dédie également à une personne qui compte beaucoup pour moi que Dieu la garde loin de malheur et la guide toujours dans le bon chemin : djaouida.

A mes adorables sœurs : Amel, Aïda, Chafia et Hassiba sans oublier Céline.

A mes chers frères : Samir, Massi, Adel, Yacine et Ayoub sans oublier Yazid.

A mes neveux : Wiwis, Abdel latif, Anis, Milina, Wassim, Ines, Iléas, yassmin.

A mes amies : Waamare, Belaid, Yahia, Saïd, Nadire.

Une pensée à mes grands parents décédés, que Dieu l'accueille dans son vaste paradis.

A une personne très chère « Nacera » qui nous a quitté que Dieu l'accueille dans son vaste paradis.

A mon binôme Mourad.

Sans oublier mes camarades de la promotion et tous mes amis que je n'ai pas cités.

ZAKI

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail à mes très chers et adorables parents qui se sont sacrifiés pour mon bien et mon bonheur et qui m'ont indiqué le bon chemin de ma vie et c'est grâce à leurs conseils que j'ai réussi dans mes études. Je leur souhaite une longue vie et que le bon Dieu les bénisse et les garde pour nous.

Une pensée à mes grands-parents décédés, que Dieu les accueille dans son vaste paradis.

A mes frères Riad, Hocine et mes sœurs.

A mon binôme Zakî et tous mes amis.

Et toute la promo

Mourad

REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail nous remercions au premier lieu le bon dieu de nous avoir donné le courage, la volonté, et la force pour accomplir ce travail jusqu'à la fin.

Il est donc opportun de témoigner ici de notre reconnaissance.

Nous tenons à remercier Mr MERZOUG Slimane notre Encadreur, qui a patiemment lu, scruté et corrigé l'ensemble de ce mémoire. Son apport a été indispensable pour la présentation du contenu de notre travail.

Nous souhaitons également remercier tout le personnel des agences de transit et consignation au niveau de la Wilaya de Bejaia qui nous ont bien aidées pour notre enquête.

Leurs contributions ont grandement influencé le contenu de ce mémoire.

Nous exprimons notre gratitude aux enseignants et l'ensemble du personnel du département des sciences commerciales de l'université Abderrahmane Mira Bejaia.

Enfin, on remercie tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin a la réalisation de ce travail.

Indexe des abréviations

AUTF : Association des Utilisateurs de Transport et de Fret

CNAN: Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CSCL: China Shipping Container Lines

CPE : Conseil des Participations de l'État

CNIS : Centre National de l'Informatique et des Statistiques

CCI : Chambre de Commerce International

CFR: Cost And Freight

CIF: Cost, Insurance And Freight

CPT : Carriage Paid To

CIP: Carriage Insurance Paid to

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

CNI : Conseil National de l'Investissement

CMA : Code Maritime Algérien

CALTRAM : Compagnie Algéro-Libyenne de Transport Maritime

DA: Dinars Algérien

DAF: Delivery At Frontier

DG: Direction général

DES: Delivery Ex Ship

DPW : Emirats Arabes Unis

DEQ: Delivered Ex Quay

DDP: Delivered Duty Paid

DDU: Delivered Duty Unpaid

Indexe des abréviations

DTS: Droits de tirage spéciaux

EPE : Entreprises Publiques Economiques

ENTMV: Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs

EVP : Equivalent Vingt Pieds

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger

ERENAV : Entreprise de Réparation Navale

EPB : Entreprise Portuaire de Bejaia

EURL : Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée

FAS: Free Alongside Ship

FCA: Free Carrier

FOB: Free On Board

GEMA: Générale maritime

Ha: Hectare

ISO : International Standardisation Organisation ou en français Organisation Internationale de Normalisation

LCL/ LCL: Conteneur Complet

MSC: Méditerranéen Shipping Compagny

M: Mètre

MD: Milliards de Dollars

NYK : Entreprise de transport maritime japonais

ONP: Office National des Ports

PORTEK : Société Portuaire Singapourienne

RORO: roll on/ roll off

Indexe des abréviations

SONAMA : Société Nationale de Manutention et Acconage

SGP : Société de Gestion des Participations

SPA: Société Par Action

SNC: Société en Nom Collectif

T : Tonnes

TEU: Twenty Equivalent Unit

Tpl : Tonnes de Port en Lourd

UASC: United Arab Shipping Company

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime	
Introduction.....	4
Section 1 : L'offre de transport maritime	4
Section 2 : La demande des chargeurs (Importateurs et Exportateurs)	14
Section 3 : Les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime	18
Conclusion	25
Chapitre II : Le transport maritime algérien	
Introduction.....	26
Section 1 : Évolution du système portuaire algérien	26
Section 2 : Le transport maritime de marchandise en Algérie.....	33
Section 3: Les incoterms et le cadre juridique de transport maritime en Algérie.....	44
Conclusion	55
Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale	
Introduction.....	56
Section 1 : La situation de la flotte algérienne après l'indépendance	56
Section 2 : La flotte et les compagnies nationales de transport	59
Section 3 : Impacts de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 sur le transport maritime algérien et les perspectives et voies de développement.....	65
Conclusion	75
Chapitre VI : Les services maritimes au port de Bejaia	
Introduction.....	76
Section 1 : Méthodologie de l'enquête	76
Section 2 : Présentation des agences maritimes enquêtées.....	82
Section 3 : La position du capital privé national	88
Section 4 : Stratégie des compagnies étrangères	92
Conclusion	101

Sommaire

Conclusion générale	103
Bibliographie	105
Lexique.....	110
Annexes.....	112
Liste des tableaux	123
Liste des figures	124
Table des matières	126

Introduction Générale

Introduction Générale

Le monde d'aujourd'hui est largement dominé par la libéralisation des échanges qui touchent tous les domaines de l'activité économique mondiale. La nécessité de déplacer les marchandises et aussi les personnes aura donné une place prépondérante au secteur des transports de nos jours. Cette nécessité fait naître un besoin de déplacement par diverses voies: routière, ferroviaire, aérienne et notamment maritime. Cette dernière constitue le vecteur principal et le moteur propulseur de la nouvelle économie mondiale.

Le commerce extérieur de l'Algérie est assuré à plus de 95 % par la voie maritime. Ce moyen de transport n'a pas cessé de s'améliorer et de se réinventer afin de s'adapter et de répondre aux exigences des échanges commerciaux de nos jours. Ce qui fait de cette voie un instrument privilégié dans ce domaine.

Dès l'indépendance, l'État algérien a créé la compagnie nationale de navigation (CNAN). Cette dernière a l'exclusivité du transport maritime sous pavillon algérien. En plus du transport maritime, cette compagnie bénéficie des monopoles du cabotage national, du remorquage, de la manutention et de la consignation. En ce qui concerne l'affrètement des navires, seul la CNAN est autorisée à conclure les contrats d'affrètement.

Vue la gestion étatique qui a duré de 1963 jusqu'à 1998, les ports algériens ont enduré le manque d'investissement et l'abus des sociétés nationales qui sont les principaux chargeurs. Face à cette situation, les pouvoirs publics ont réagi en décrétant une réforme de la législation portuaire en espérant attirer les investisseurs privés, nationaux ou étrangers.

Ce monopole de la CNAN sur le transport maritime et les échanges internationaux a assuré une grande partie des prestations liées au transport maritime de marchandises jusqu'à la fin des années 1990. Cependant, la réforme de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, favorisant la libéralisation et l'ouverture économique du transport maritime et des activités annexes ainsi que la création de certains auxiliaires privés tels que les consignataires et les transitaires.

Cette libéralisation du secteur du transport maritime a attiré les investisseurs privés nationaux, et étrangers. Ainsi, l'Algérie est majoritairement desservie par les compagnies étrangères, EX : CMA-CGM (France), Mediterranean Shipping Company (Suisse), et Maersk (Danemark). La dépendance de l'Algérie à l'égard des armateurs étrangers est quasi totale,

Introduction Générale

puisque le pavillon national (CNAN) couvre 2 % des besoins du transport maritime tandis que les armateurs privés, nationaux et étrangers couvrent les 98 % qui restent.

Dès lors, l'objectif que nous assignons à notre présent travail consiste à tenter de répondre à la problématique suivante : **Quel est le rôle joué par les auxiliaires de transport maritime privés dans le déclin de la CNAN ?** Dans le souci de répondre à la question citée ci-dessus, nous essayerons aussi d'apporter des éléments de réponse à des questions secondaires :

- ❖ Quels sont les stratégies des compagnies maritimes privées pour détenir le monopole sur le commerce extérieur de l'Algérie ?
- ❖ Quel est l'impact de l'ouverture aux auxiliaires privés dans la démonopolisation du pavillon national ?
- ❖ Quels sont les causes de recul de la CNAN face aux armateurs étrangers ?
- ❖ Quel est le rôle joué par les auxiliaires de transport maritime privés nationaux et étrangers dans la démonopolisation des services maritimes ?

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

1. La démonopolisation du secteur de transport maritime a porté un préjudice à la compagnie CNAN.
2. La libéralisation est favorable au développement de compagnies étrangères qui monopolisent la desserte algérienne.

Pour parvenir à notre objectif, nous avons opté pour une démarche méthodologique qui s'est principalement axée sur :

- Une partie documentation : La consultation des ouvrages, revues, publications, sites internet et des statistiques du ministère des transports sur les activités maritimes et portuaires en Algérie.
- La partie pratique : La réalisation d'une base de donnée constituées d'informations collectées et d'analyses obtenue grâce à des questionnaires. Les résultats de ces questionnaires sont traités en utilisant le logiciel Sphinx.

Ainsi, notre travail sera présenté en quatre chapitres :

Introduction Générale

- Le premier chapitre traitera des généralités sur l'offre et la demande de transport maritime.
- Le deuxième chapitre sera consacré au transport maritime algérien.
- Le troisième chapitre se focalisera sur l'étude de l'impact de la libéralisation sur la flotte nationale.
- Le quatrième chapitre s'axera sur l'analyse et l'interprétation des résultats de notre enquête.

Chapitre I

Généralités sur l'offre et la demande de
transport maritime

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Introduction

Le transport maritime est un moyen d'acheminement peu coûteux. S'il permet l'acheminement des marchandises en grande masse, il est également un moyen de transport qui convient pour les petits lots et les courtes distances.

Ce chapitre est développé en trois sections : la première section portera sur l'offre des armateurs avec les différents types de services maritimes de marchandises ainsi que leurs stratégies, la seconde sur la demande des chargeurs, leurs choix de port et des incoterms.

Enfin, la troisième est consacrée aux rôles des principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime.

Section 1 : L'offre de transport maritime

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement. Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des matériels à fournir à bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

1.1 Les différents types de services maritimes de marchandises

1.1.1 Le tramping

Les navires au tramp dits encore navire de service général. D'après P.BAUCHET, l'armateur est un transporteur, un financier, parfois un spéculateur, qui prend des dispositions d'achat, de vente ou d'affrètement de navire en fonction de l'état des marchés concernés¹.

La demande de transport en tramping est organisée à la demande aux termes d'un contrat d'affrètement de navire portant le nom de charte partie. Celle-ci est négociée librement entre le détenteur du navire et l'affréteur qui est l'expéditeur, ou le réceptionnaire de la cargaison².

Le tramping prend plusieurs formes :

- L'affréteur coque nue : loueur du navire sans équipage ;

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

² HALHAL Saïd « le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie » mémoire de fin de cycle. Université de Bejaia, promotion 2012-2013. P 06

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

- L'affréteur à temps : loueur du navire avec équipage et armé ;
- L'affréteur au voyage : utilisateur du navire pour un trajet déterminé.

1.1.2 Les lignes régulières

D'après P.BAUCHET, l'armateur de lignes régulières cherche la qualité, la fréquence³. L'armateur de ligne régulier 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.

En Algérie, le transport en ligne régulière est, en majorité, contrôlé par les armateurs étrangers ; le gros des tonnages étant assuré en conteneurs par les grands transporteurs mondiaux tels que MAERSK, CMA-CGM, MSC, ARKAS, qui sont tous établis en Algérie sous le statut d'agents consignataires et disposant de ports secs, contrôlant toute la chaîne au plan du transport maritime.

L'armateur Maersk, premier mondial, se caractérise par une politique d'intégration verticale. Partout où les volumes se justifient, il est son propre manutentionnaire. Il recrute lui-même les marins du tiers-monde, sans passer par des sociétés de "Manning"⁴. Il fait construire ses conteneurs par des filiales en Chine et ses navires dans ses propres chantiers au Danemark.

1.1.3 Le cabotage

Plusieurs termes sont utilisés pour désigner le transport maritime entre les ports d'un même pays ou entre les ports d'un même bloc régional. On trouve des appellations diverses et synonymes en français et en anglais qui sont « *cabotage maritime* », « *transport maritime à courte distance* » « *short sea* » ou « *short sea shipping* »⁵.

En Algérie, le terme le plus utilisé dans les annuaires statistiques des ports et de la douane est celui du « *cabotage maritime* », qui se présente comme une solution idoine pour désengorger la frange littorale et limiter la pollution qui résulte de l'utilisation quasi-totale du

³ BAUCHET Pierre (1991), *le transport maritime dans le commerce international*, paris, Economica. P 129

⁴ Sociétés internationales de recrutement d'équipages, appelées aussi sociétés de "marchands d'hommes".

⁵MERZOUG Slimane « *Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie* » thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014. P 189

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

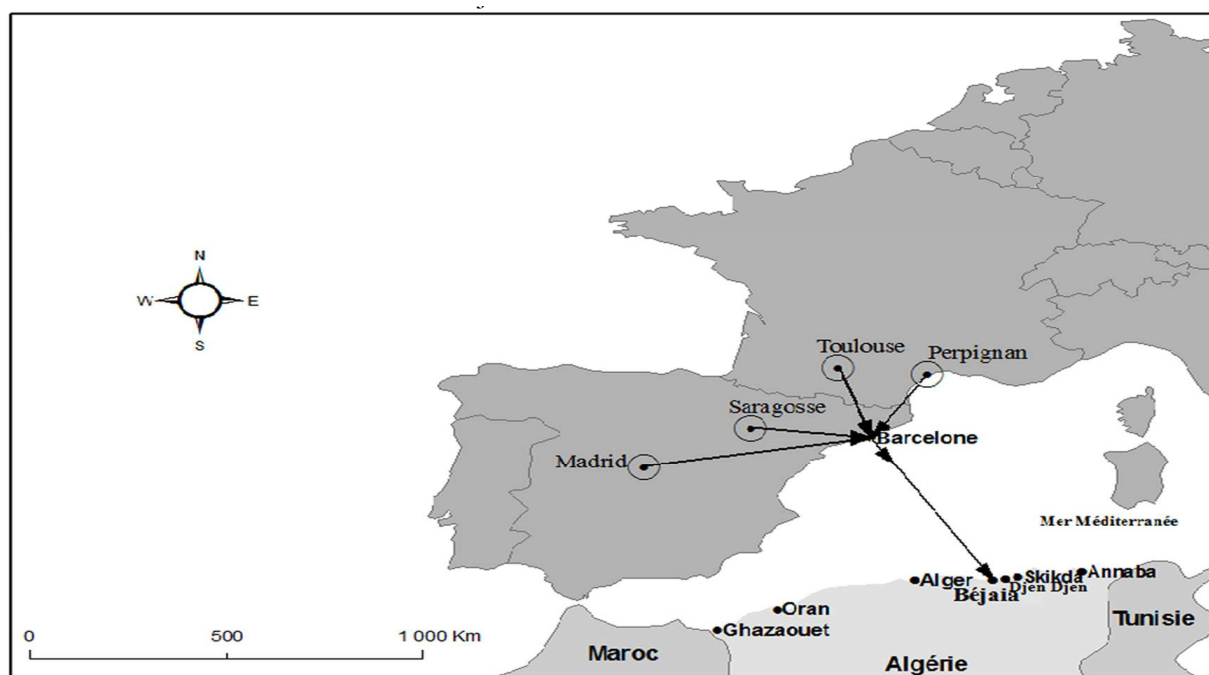
camion pour l'acheminement des marchandises, mais ce service est très faible, il représente 6,38 % et 7,4 % du total du commerce maritime respectivement en 2006 et 2007.

1.1.4 L'autoroute de la mer

Est un concept communautaire, elle recouvre l'alternative maritime au transport terrestre ; elle relie différentes régions européennes en privilégiant le transport par navire ; elle permet le transfert massif de fret⁶ des routes sur la mer, la régularité, la fréquence, l'efficacité et l'intégration dans la chaîne logistique de porte-à-porte tandis que le coût doit rester compétitif avec le transport routier.

Le premier port algérien qui a intégré en 2007 ces autoroutes maritimes est celui de Bejaïa. C'est une reconnaissance de son caractère pionnier dans la mise en place d'une gestion portuaire mixte public-privé avec le singapourien Portek. Ceci s'est traduit par un partenariat des lignes maritimes entre les ports de Marseille, Barcelone et Bejaïa⁷.

Figure N° 01 : L'autoroute maritime entre Bejaïa et Barcelone



Source : Fatima Zohra Mohamed-Cherif (2012) « *Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives. Territoire en mouvement, revue de géographie et aménagement* ». P 95

1.1.5 Le transport de marchandises conteneurisées

⁶ Le fret est un contrat de location totale ou partiel du navire qui fait partie d'un document écrit : la charte partie « charter party ».

⁷Fatima Zohra Mohamed-Cherif (2012) « *Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives* ». P 94

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Il recouvre l'organisation des lignes maritimes suivantes :

- Les grandes lignes transocéaniques Est-Ouest - Asie/Europe/Amérique - entre les pays fortement industrialisés desservant plusieurs grands ports et hubs dans chaque zone géographique. Ceux-ci sont remplacés par des navires feeders (ou fluvio-feeders) qui assurent la desserte terminale.
- Les lignes Nord-Sud utilisant des porte-conteneurs de dimension moyenne desservant un plus grand nombre de ports et notamment des ports de taille moyenne.

Les lignes maritimes conteneurisées se caractérisent aussi par l'importance des flux de conteneurs vides liés notamment aux déséquilibres du commerce extérieur.

1.2 Les stratégies des armateurs

1.2.1 La stratégie de développement

La stratégie de développement, basée sur la qualité et le coût dépend de l'environnement économique qui caractérise une ligne maritime donnée et d'un seuil de référence au-dessous duquel l'armateur ne peut pas descendre⁸. La stratégie de coût consiste :

Premièrement : à un offre de service au coût égal, voir inférieur à ce que proposent les concurrents. Cette stratégie permet à l'armateur de rehausser la rentabilité de ses navires ;

Deuxièmement : à proposer des services de qualité supérieure à ceux du marché. Par contre l'objectif de cette stratégie est de donner une image de marque de la compagnie, d'augmenter sa part de marché et son chiffre d'affaires.

1.2.2 Les stratégies verticale et horizontale

Les nouveaux besoins des clients contraignent les armateurs à rechercher le contrôle de la chaîne de transport avant l'embarquement et après le débarquement des marchandises par le développement des nouvelles stratégies.

A- La stratégie horizontale : L'intégration horizontale vise à obtenir des économies d'échelle soit à travers des alliances (Grand Alliance ou CKYH Alliance) avec des concurrents qui deviennent alors des partenaires, soit dans le rachat d'un concurrent (Maërsk –Safmarine, Hapag Loyd - CP Ships, CGM-CMA - Delmas), soit par la

⁸ MERZOUG Slimane « *Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie* » thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014. P 122

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

croissance interne⁹. C'est ainsi que l'on a vu émerger des groupes planétaires dans les différents segments de la chaîne logistique.

Cette stratégie consiste à la mise en commun des moyens, des politiques commerciales, des dépenses, des recettes, voire jusqu'à la création d'une seule entité juridique. Il existe alors plusieurs formes d'intégration :

- **Conférences maritimes** : Les conférences sont des groupements d'armateurs qui se rejoignent sur une route maritime donnée pour offrir une régularité de la desserte (couverture d'un nombre donné de ports avec une fréquence régulière, coordination des horaires, détermination des fréquences ou des escales, répartition des escales, régulation de la capacité offerte, répartition du tonnage transporté...) et un taux de fret uniforme.
- **Pools** : accord entre les armateurs qui consiste à la fixation des parts de marché et dans certains cas les modalités d'exploitation d'une ligne ;
- **Consortiums** : c'est la mise en commun des recettes, des horaires, des espaces navires et des dépenses d'exploitation de plusieurs navires affectés à une même ligne régulière ;
- **Des mégas-alliances** : une exploitation des lignes maritimes en commun sous un même nom et raison sociale.

Pour assurer la massification du transport maritime, la tendance chez les armements fût à la concentration, à la fois financière, qui s'est traduite par des fusions-absorptions ou des prises de contrôle, mais aussi technique. Afin d'éviter une surcapacité et de faire face aux investissements, les armateurs ont en effet contracté des accords de partage de « slots » (affrètement croisé où un armateur accepte de charger sur ses navires des conteneurs appartenant à une autre compagnie) ou formé des « consortiums », qui assurent des services joints (plusieurs compagnies se réunissent pour mettre en ligne des navires dont elles se répartissent la capacité).

De plus en plus les armateurs s'organisent en alliances. À l'inverse des consortiums, qui ne concernent en général qu'une route, les alliances sont mondiales (les trois grandes

⁹ Laurent LEVEQUE et Cyril CHEDOT « Cluster portuaire et localisation de la décision dans les activités maritimes et portuaires : quelques enseignements de l'exemple havrais », Transport et développement des territoires 2013 n° 1-2. P 225

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

routes et parfois des itinéraires secondaires) et donnent aux armateurs un plus grand pouvoir de négociation vis-à-vis des ports et des chargeurs.

Tableau N° 01 : Les principales alliances entre armateurs

Alliance	Période	Membres
CKYH	2001-2014	COSCO, Kline, Yang Ming, Hanjin
G6	2012	APL, Hapag Lloyd, HMM, MOL, NYK, OOCL
CKYHE	2014	COSCO, Kline, Yang Ming, Hanjin, Evergreen
2M	2014	Maersk, MSC
Océan 3	2014	CMA CGM, UASC, CSCL

Source : D'après Alphaliner.

La CMA-CGM a annoncé en février 2015, son partenariat avec China Shipping Container Lines (CSCL) et United Arab Shipping Company (UASC)¹⁰.

La conteneurisation favorise l'émergence de très grands armements de lignes régulières. En effet, les économies d'échelle grâce à l'utilisation des grands navires ou des hubs ne sont possibles que pour les armements qui contrôlent des volumes suffisamment importants¹¹. Pour un transporteur maritime, trois possibilités s'offrent :

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

Ces trois formes d'intégration horizontale peuvent avoir comme objectif, outre l'ambition générale d'augmenter les volumes transportés, de renforcer les parts de marchés sur une route maritime donnée ou inversement d'étendre la couverture géographique offerte par le réseau maritime de l'armement¹².

La concentration horizontale est une excellente façon d'atteindre la taille critique pour une entreprise. Bien plus rapide que la seule croissance interne, la concentration horizontale

¹⁰ CMA CGM crée l'alliance « Ocean Three » avec CSCL et UASC. Septembre 2015. www.lantenne.com.

¹¹ OCDE, 2010, intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques, table ronde n° 146. P44

¹² OCDE, 2010, idem. P 44.

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

reste coûteuse. Une société peut se limiter à la croissance interne, mais selon le marché, la seule croissance interne sera insuffisante pour lui permettre d'accroître sa part de marché.

B. La stratégie verticale : favorisée par la conteneurisation, celle-ci vise à investir d'autres segments de la chaîne de transport en proposant aux clients un service de porte-à-porte reposant sur la multimodalité. Les armements de ligne régulière ont poussé le plus loin le concept en associant transport maritime, opérateur de terminaux, transport terrestre et parfois activité de transit. Les plus avancés dans ce processus sont Maërsk /AP Möller, NOL/APL et NYK¹³ .

B₁ Le porte-à-porte

Dans le cas d'une offre de porte-à-porte, l'armateur assure pour le chargeur la réalisation du transport du conteneur depuis son point de départ jusqu'au port et éventuellement du port d'arrivée à sa destination finale. Cette organisation de pré ou post-acheminement par l'armateur ou son agent est appelée carrier haulage (par opposition au merchant haulage, nom donné quand le transport est réalisé par le chargeur ou son mandataire, le commissionnaire de transport), ainsi les compagnies maritimes contrôlent la chaîne de bout en bout facilitée par les nouveaux besoins de leurs clients.

C'est ainsi qu'on parle des cinq jambes de la conteneurisation¹⁴ :

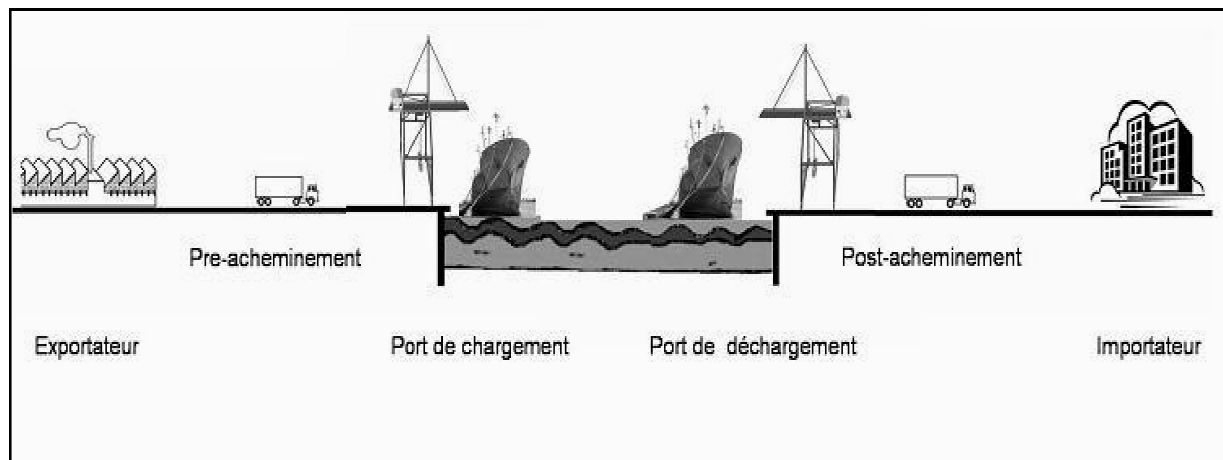
- l'acheminement terrestre à l'exportation vers le port d'embarquement (pré-acheminement) ;
- le passage portuaire au port de chargement ;
- le transport maritime proprement dit ;
- le passage portuaire au port de déchargement ;
- le transport terrestre à l'importation jusqu'au lieu de destination finale (post-acheminement).

¹³Laurent LEVEQUE et Cyril CHEDOT « Cluster portuaire et localisation de la décision dans les activités maritimes et portuaires : quelques enseignements de l'exemple havrais », Transport et développement des territoires 2013 n° 1-2. P 225

¹⁴RENAULT Serge (2010), « le transport en conteneur roule sur cinq jambes réponse à la conteneurisation du monde-méditerranéen », *oultre-terre*, vol 25, n°2, pp.21-35. P 22

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Figure N° 02: Les cinq jambes du conteneur



Source : RENAULT Serge (2010), « *le transport en conteneur roule sur cinq jambes réponse à, la conteneurisation du monde-méditerranéen* », *oultre-terre*, vol 25, n°2, pp.21-35. P 22

Pour l'acheminement d'une marchandise d'un point A à un point B incluant une partie maritime, le conteneur rend possible le passage d'un transport segmenté entre les différents modes à une articulation et à une combinaison entre ceux-ci. Ils s'inscrivent désormais dans la logique d'une chaîne intermodale de transport dont l'optimisation suppose non seulement la meilleure performance de chaque mode utilisé, mais aussi la meilleure combinaison possible de ceux-ci. Les possibilités géographiques d'acheminement deviennent multiples. La prestation transport peut être classique, du type quai à quai, ou s'étendre à la totalité du parcours, du porte-à-porte.

Des grands armements développent des fonctions de logisticiens, concurrençant par ailleurs les commissionnaires. Les armateurs investissent ainsi de plus en plus dans la manutention portuaire, principalement pour garantir leurs capacités dans les ports, sécuriser la manutention et obtenir les meilleurs prix.

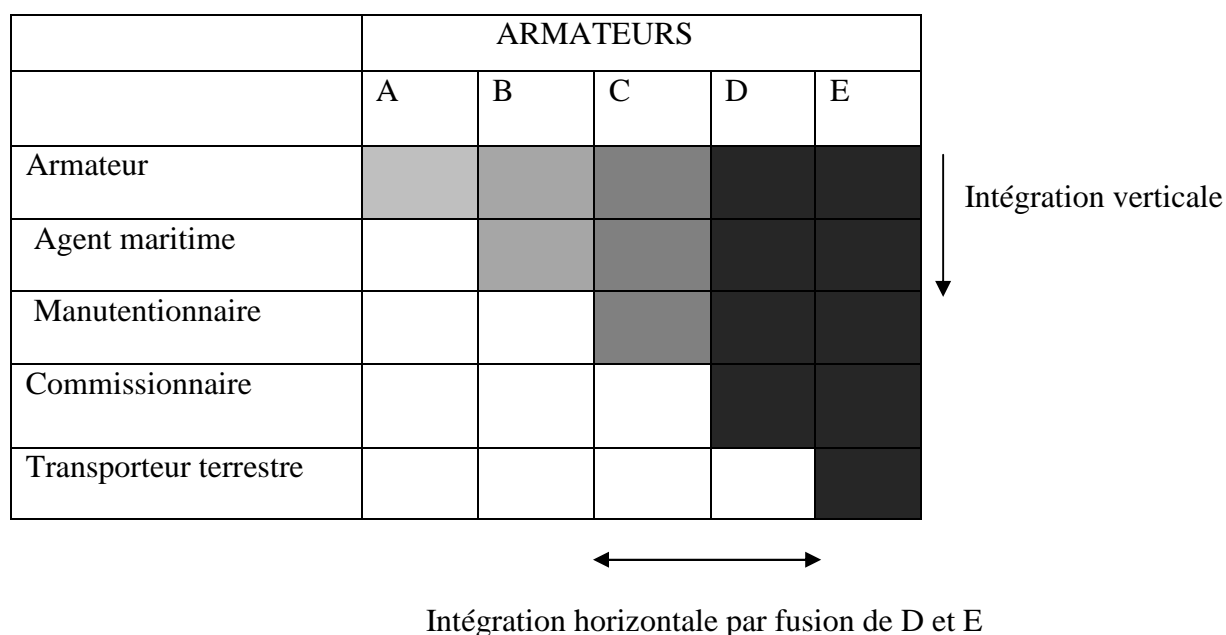
Dans cette logique de toile, il faut aussi ajouter que les armateurs développent également de plus en plus le transport terrestre à leur compte, en mettant en place des dépôts intérieurs qui leur permettent de lisser leurs trafics en massifiant les transports sur certaines destinations. Ils répondent à des logiques autres que celles des ports secs, développés par des opérateurs de terminaux. En localisant plus loin dans l'intérieur du pays leur centre de réception ou de livraison de conteneurs, ces derniers cherchent à fluidifier le passage de leurs

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

conteneurs sur le terminal en l'organisant eux-mêmes. Ils évitent ainsi l'engorgement des ports et activent le dédouanement. Mais, l'intégration verticale de la chaîne de transport par l'armement de lignes régulières se heurte aussi à des obstacles.

Pour le chargeur, une chaîne de transport fortement intégrée peut le mettre en situation de dépendance par rapport à un prestataire logistique dominant. Il a tout intérêt alors à favoriser la concurrence entre les différents acteurs de la chaîne de transport et aussi se heurte aux capacités financières, techniques et humaines des armements. Celles-ci sont, par définition, limitées et inégales d'une entreprise à l'autre, ce qui implique nécessairement des arbitrages entre des stratégies qui favoriseront l'extension de la couverture géographique ou l'accroissement du volume des opérations (intégration horizontale par croissance interne ou externe) et celles qui privilégieront un élargissement de l'offre commerciale et de services (intégration verticale).

Figure N° 03 : L'intégration de la chaîne de transport à travers l'exemple de l'armateur



Source : FRÉMONT Antoine (2009) « Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques : Quelques évidences empiriques ». P11.

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

B₂ Exemple d'une grande compagnie maritime : la CMA-CGM

La CMA-CGM (Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime, du nom de deux compagnies nées en 1978 et 1977, et qui ont fusionné en 1996) est aujourd'hui la troisième compagnie mondiale de transport maritime, spécialisée dans le transport conteneurisé.

La CMA-CGM est une compagnie française. Son siège social est à Marseille, mais son histoire est celle d'une grande firme transnationale. Depuis 2002, la société réalise des opérations de croissance externe qui lui permettent de supporter l'intense compétition du secteur :

- Opérations d'intégration verticale, qui lui permettent de contrôler l'ensemble des activités liées au transport maritime (elle a, par exemple, racheté une compagnie d'assurance maritime en 2008) ;
- Opérations de diversification géographique (elle a, ainsi, racheté des firmes taïwanaise, marocaine et américaine en 2007) ;
- Opérations de diversification catégorielle (en rachetant, par exemple, une firme spécialisée dans les croisières de luxe en 2004) ;
- Opérations d'intégration horizontale (en 2006, elle a ainsi racheté une firme française concurrente, spécialisée dans le trafic conteneurisé en Afrique et dans l'océan Indien).

La CMA-CGM est devenue l'une des plus grandes firmes logistiques mondiales, spécialisée dans le transport maritime conteneurisé, mais maîtrisant l'ensemble de la chaîne logistique. Elle est ainsi capable d'assurer du transport porte-à-porte sur l'ensemble de la planète, intégrant du transport maritime, certes, mais aussi fluvial, routier, ferroviaire. La CMA-CGM a ainsi créé de nombreuses filiales spécialisées, sur l'ensemble de la chaîne logistique : Land Transport International pour le transport routier, CMA Rail pour le transport ferroviaire et River Shuttle Containers pour le transport fluvial. La CMA-CGM a ainsi cessé d'être uniquement une compagnie de transport maritime pour devenir une firme globale de logistique multimodale.

Tableau ci-dessous va nous aider à avoir une image économique qui démontre une certaine compétitive des armateurs.

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Tableau N° 02 : Classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises année 2011.

Rang	Armateurs	Pays	Chiffre d'affaire (Milliard de dollars) 2011
1	Maersk	Danemark	60.2
2	MSC	Suisse	25
3	CMA-CGM	France	14.9
4	Chine ocean shipping compagny	Chine	10.1
5	Americain presiding company	Singapour	7.9
6	Hapag-lioyd AG	Allemagne	6.1
7	Evergeen marine corporation	Taiwan	3.5

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

Le tableau ci-dessus montre clairement la dominance des compagnies maritimes européennes à la tête de la liste (Maersk), avec un chiffre d'affaires de 60.2 MD, elle dépasse largement celle de la Suisse et de la France avec un chiffre d'affaire 25 MD et 14.9 MD successivement. La compagnie chinoise (Chine Ocean Shipping Compagny) en quatrième place avec un chiffre d'affaires de 10.1MD, et celle de la Taiwan en septième place avec un chiffre d'affaires de 3.5 MD.

Section 2 : La demande des chargeurs (Importateurs et Exportateur)

Selon la définition de l'AUTF¹⁵, un chargeur est tout industriel, commerçant ou distributeur qui confie directement ou indirectement l'acheminement de ses marchandises à un transporteur, quels que soient le mode et le moyen utilisés.

Le chargeur est en amont de la chaîne logistique, il est le donneur d'ordre. Il intervient partiellement, à des niveaux plus ou moins importants de la logistique, selon ses choix politiques ou ses moyens humains et matériels, il sous-traite le transport, en particulier s'il s'agit d'échanges internationaux.

¹⁵ Association des Utilisateurs de Transport et de Fret

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Dans la plupart des cas, il confie la totalité de sa logistique à des tiers (coopérative, prestataire logistique, auxiliaire de transport), c'est-à-dire, l'organisation et l'acheminement de ses cargaisons.

Malgré les divers avantages dont ils bénéficient, suite aux progrès techniques et réglementaires qui ont marqué le transport, les chargeurs recherchent une meilleure solution de transport, celle qui leur permettra d'atteindre les objectifs de qualité, de coût et de meilleur délai.

2.1 Externaliser ou intégrer la prestation de transport

A- Pour la partie terrestre, deux cas s'offrent à un chargeur en matière de transport :

- Transporter lui-même ses marchandises jusqu'au port s'il possède les moyens ;
- Ou demander à un transporteur de le faire à sa place.

B- Pour la partie maritime, il peut soit négocier directement avec un armateur ou son agent ou passer par un commissionnaire de transport qui négociera en son nom.

S'il s'agit d'un transport à la demande, il lui faudra passer par un courtier qui négociera le navire le plus adapté à sa cargaison.

Le taux de fret maritime en contrepartie du service fourni est à négocier par le chargeur soit avec son agent maritime ou directement avec un armateur, ou encore avec les conférences si elles existent.

Le chargeur fait appel à un groupeur s'il ne possède pas les quantités importantes pour les mettre avec un autre afin de remplir le conteneur, dit FCL (conteneur complet). La remise directe des marchandises non conteneurisées à l'armateur, dit LCL (*less than container load*) est en voie de disparition.

2.2 Choix des incoterms

Les incoterms constituent une sorte de modalité du service de transport entre l'armateur et le chargeur alors leurs choix est très important. En plus de ces incoterms, l'entreprise qui participe au commerce international doit être compétitive, et prendre en compte l'acheminement d'une marchandise d'un point A à un point B incluant une partie maritime, et l'ensemble des procédures (assurances, dédouanement, banque).

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

2.2.1 Les contrats de transport maritime

Il existe deux types de contrat dans le domaine maritime :

- **Contrat de transport** : le transport de marchandises par voie maritime est un contrat par lequel un chargeur (expéditeur ou auxiliaire) confie à un transporteur maritime une marchandise à transporter, contre rémunération d'un prix de transport appelé « fret ».
- **Contrat d'affrètement¹⁶** : l'affrètement est un contrat par lequel une personne, le fréteur, moyennant un prix, aussi appelé fret, s'engage à mettre à la disposition d'une personne, l'affrèteur, tout ou partie d'un navire, en vue de le faire naviguer.

Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire.

L'affrèteur est tenu de payer le prix de l'affrètement. Si aucun prix n'a été convenu, il doit payer une somme qui tient compte des conditions du marché au lieu et au moment de la conclusion du contrat.

2.3 Choix du port

Selon le type de transport (conteneurisé, conventionnel, tramping), la destination et la fréquence des départs, les ports sont plus au moins spécialisés¹⁷. La fluidité du passage portuaire, au niveau des prestations physiques, en matière de dédouanement, et la rapidité permettent au chargeur d'exporter ces marchandises plus vite et de disposer de ces importations dans les plus brefs délais.

Les délais pour charger et décharger courent à compter du moment où le fréteur informe l'affrèteur que le navire est prêt à charger ou à décharger après son arrivée au port.

En cas de dépassement des délais alloués pour une cause qui n'est pas imputable au fréteur, l'affrèteur doit, à compter de la fin du délai alloué pour charger ou décharger, des surestaries ; celles-ci sont considérées comme un supplément du fret et sont dues pour toute la période additionnelle effectivement requise pour les opérations de chargement ou de déchargement.

¹⁶ CHETOUANE Ahlem « le transport maritime des Hydrocarbures en Algérie : Etude de cas ; l'entreprise Hyproc SC », mémoire de magister. Université d'Oran. Promotion 2012-2013. P 21

¹⁷ MERZOUG Slimane « étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie » thèse de doctorat, université Abderrahmane MIRA Bejaia. Promotion 2014. P 140

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Les surestaries qui ne sont pas prévues au contrat sont calculées à un taux raisonnable, suivant l'usage du port où le lieu des opérations ou à défaut suivant les usages maritimes.

Dans le transport de ligne régulière, les frais de manutention sont des éléments très importants dans le choix de port, ces frais sont payer par l'armateur qui les négocie avec un opérateur de terminal, et ce choix portera aussi sur celui qui offre la meilleure chaîne de transport ; tant au niveau des délais, des prix et de la qualité.

Le chargeur doit tenir en compte de certaines caractéristiques résumées ci-dessus :

- Pour le pré acheminement et le post acheminement : en s'informant sur les modes de transport terrestre existant, le nombre de ruptures de charge, les délais, la sécurité, et les coûts totaux de chaque solution retenue.
- Pour le passage portuaire au départ et à l'arrivée : en prenant en compte, le nombre, la qualité, et la disponibilité des équipements, les délais de dédouanement, la sécurité, les coûts de manutention et les usages en matière de liners termes.
- Pour le transport maritime proprement dit : en s'informant sur les types de navires fréquentant les ports, la fréquence et la durée (transit time) des liaisons port à port, le niveau de l'encombrement portuaire au départ et à l'arrivée.

2.4 Transport multimodal ou intermodal

Le transport multimodal, ou transport intermodal, ou transport combiné, consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. Il concerne surtout les marchandises. Le terme intermodal s'applique dans la mesure où une logistique unifiée tout au long du transport, quelque soit le mode, à la fois pour limiter les manutentions et réaliser le suivi.

Pour cela, le conteneur qui est un outil intermodal, le permet pour l'acheminement de la marchandise dans un même contenant en utilisant successivement deux ou plusieurs modes de transport pour réaliser le transport d'une charge.

Grace à la facilité de manutention, le conteneur peut utiliser successivement et d'une façon combinée les différents modes de transport sans qu'il y ait manutention des marchandises elle-même lors du changement de mode. Le conteneur est adapté à une remorque routière, et transférable sur une barge fluviale sans intervention sur la marchandise pendant ces opérations.

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Le transport intermodal est aujourd'hui un élément fondamental des systèmes de transport moderne¹⁸. L'intermodalité du transport porte-à-porte est développée par les armateurs, alors le choix du chargeur porte sur la combinaison des modes de transport la plus optimale pour tirer profit de l'opération.

Section 3 : Les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.

3.1 Le transitaire portuaire ou maritime

Le transitaire maritime fait une relation entre le client et la douane, c'est un prestataire de service agréementé par l'État, il s'engage ainsi à commettre toutes les opérations nécessaires à la réalisation d'un transport maritime en veillant à réduire au maximum le temps de transport et assurer le meilleur coût possible.

Les fonctions de transitaire maritime consiste à :

- Contrôler les opérations de chargement et de déchargement du navire ;
- Contribuer à la rédaction du connaissement ;
- Signer les documents pour le compte de son mandant ;
- Faire les opérations de groupage et de dégroupage ;
- Régler les frets ;
- S'occuper à l'importation du dédouanement et de la réception des marchandises.

Le transitaire est un auxiliaire très important dans le commerce extérieur qui intervient dans la chaîne du transport comme mandataire, commissionnaire de transport ou commissionnaire en douane.

A. Le mandataire : Il est chargé de retenir le fret sur un navire choisi par son client, et il s'occupe de l'acheminement de la marchandise emballée par son client.

¹⁸Julien Dubreuil « *la logistique des terminaux portuaires de conteneurs* ». Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport. Août 2008. P 03

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Dans le transport par voie maritime, le mandataire a des obligations principalement résumées dans les points suivants :

- Il exécute les ordres de son mandant ;
- Il n'a pas le choix des sous-traitants ;
- Il n'est pas responsable de leur faute.

B. Le commissionnaire de transport : c'est un « *prestataire de services, qui assure la prise en charge d'une cargaison sous son entière responsabilité* »¹⁹. Il est donc responsable sur toutes les avaries, les manquements et les retards des marchandises qui lui sont confiées.

C. Le commissionnaire agréé en douane : « *Le commissionnaire en douane est une personne physique ou morale qui, en vertu d'un agrément de l'administration des douanes accomplit les formalités d'import et d'export pour le compte de son mandant auprès de cette administration* »²⁰

Les formalités accomplies par le commissionnaire en douane sont :

➤ **Conduite des marchandises**

Dès leur introduction sur le territoire douanier, les marchandises même sous un régime de transit sont soumises à la surveillance et au contrôle jusqu'à ce que soit déterminé leur statut douanier.

➤ **Présentation en douane des marchandises**

Dès l'arrivée des marchandises au bureau de douane ou autres lieux qui leur sont assignés dans le cadre des règles relatives à la conduite en douane, elles doivent être présentées par personne qui les a introduits dans le territoire communautaire ou, le cas échéant, par celle qui a pris en charge le transport après cette introduction.

➤ **Mise en douane des marchandises**

La mise en douane a pour objet de permettre, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur

¹⁹ Guide des transports internationaux des marchandises. Mohammed EL-K. El Khalifia, édition 1994. P 89

²⁰ Guide des transports internationaux de marchandises, op.cit.

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

enlèvement. Elle consiste en l'obligation du dépôt d'une déclaration dite « déclaration sommaire » par la personne qui présente les marchandises en douane.

3.2 Le consignataire de la cargaison

« C'est le plus important intervenant dans le transport maritime »²¹. Selon le code maritime algérien, « Est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat qui ayant droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires. »²²

Pour le chargement comme pour le déchargement, l'intervention du consignataire est d'une importance considérable:

A. Au chargement

- Il doit s'assurer de la mise à bord des marchandises, procéder au contrôle correspondant à l'aide des documents en sa possession et signer le connaissement une fois le chargement est effectué.

B. Au déchargement

- Il appartiendra à l'entreprise désignée comme consignataire de la cargaison de prendre toute mesure pour assurer la bonne réception de la marchandise concernée.
- Le consignataire de la cargaison réceptionnera la marchandise pour le compte du destinataire.

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

3.2.1 Le consignataire du navire

C'est le domaine par lequel la compétence et la confiance constitue des critères de choix d'un agent consignataire, par l'exploitant d'un navire qui lui donne mandat dans un port d'escale.

²¹ BAUCHET Pierre « Transport international dans l'économie mondiale ». P 328

²² Art 621 du code maritime algérien, 2008. P 169

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Le code maritime algérien (CMA) dans son article de 609 en donne la définition suivante : « *Est considéré comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou de son capitaine s'engage moyennant une rémunération à effectuer, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que les autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans le port* ».

En principe, la mission de l'agent consignataire du navire consiste généralement à :

- Réceptionner la marchandise de la part des chargeurs ;
- Recruter le fret ;
- Assister le navire lors de l'escale ;
- Aviser la clientèle de l'arrivée de la marchandise ;
- Établir et échanger les connaissements ;
- Établir les manifestes comptables et cargo ;

Sa rémunération est établie sur la base d'honoraire appelé commissions d'agence et le cas échéant par des commissions de recrutement de fret.

3.2.2 Le consignataire de marchandise

D'après l'article de 621 du CMA, « *le consignataire de la marchandise est considéré comme toute personne physique ou morale qu'en vertu d'un mandat de ceux qu'ont droit à la marchandise, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison de celle-ci de payer le fret s'il est et dû de répartir les marchandises entre les destinataires* »

En principe, la mission de l'agent consignataire de la marchandise consiste généralement à :

- S'occuper de la réception de la marchandise à l'exportation ;
- Il organise le chargement et le déchargement du navire ;
- Il taxe et signe le connaissement ;
- Il rédige le manifeste de la cargaison et le remet à la douane par l'intermédiaire de courtier maritime ;
- Il fait réserve d'avarie ;
- Il a un rôle dans la maintenance, la répartition et les problèmes d'équipages.

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

3.3 Le manutentionnaire (l'aconier)

Un aconier est un entrepreneur préposé à l'aconage, c'est-à-dire à la manutention des marchandises : Chargement et arrimage à bord d'un navire de commerce ou déchargement. Ce terme est surtout utilisé dans le Sud de la France. Les ports de commerce de la mer de nord lui préfèrent celui de stevedore, ceux de l'Atlantique celui de manutentionnaire, ou d'entreprise de manutention²³.

Par souci d'abrégier le temps d'escale des navires, des entrepreneurs spécialisés interviennent pour effectuer les opérations faites autrefois par l'équipage.

L'activité de manutention connaît de nos jours un développement considérable, lié à l'intensification des activités portuaires ; l'augmentation du tonnage des navires, la nécessité d'un chargement et d'un déchargement rapides et l'importance du poids et de la valeur de la cargaison, ont fait que l'équipage ne pouvait plus s'occuper des opérations de manutention. Les transporteurs ont ainsi fait appel à des entrepreneurs spécialisés dans la manutention, disposant d'un outillage performant et d'un personnel qualifié.

Les entrepreneurs de manutention maritime, qui se bornent à la réalisation des opérations matérielles de mise à bord et de déchargement, sont appelés stevedores, et se rencontrent sur la mer du Nord, la Manche et l'Océan Atlantique. Par contre, ceux de la Méditerranée sont appelés aconiers et se chargent à la fois d'opérations matérielles (chargement à bord et déchargement à quai) et juridiques (la réception, la reconnaissance des marchandises à l'import comme à l'export et la garde des marchandises à embarquer ou débarquer).

3.4 Le courtier maritime²⁴

Le courtier maritime agit comme intermédiaire entre les chargeurs et les consignataires du chargement d'une part et les armateurs ou transporteurs par mer d'autre part.

Les principales tâches d'un courtier maritime sont :

²³ Guide de l'entreprise portuaire de SKIKDA.

²⁴ Guide de transports internationaux de marchandises. Mohammed EL-K. El Khalifia, édition 1994. P 10

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

- La manutention des navires au port (chargement et déchargement...).
- Réception et livraison du chargement, encaissement des frets et des prix de passage et recherche des frets (marchandises).
- Règlement des litiges, approvisionnement et avitaillement des navires.
- Remplir le rôle d'agent d'expédition (des marchandises) ou contrôler en douane (mise en douane des formalités douanières...).
- Prendre toute disposition pour la mise à poste d'un navire, son chargement ou son déchargement.
- Fixation des affrètements des cargos de ligne et des temps (courtier d'affrètement).
- Remplir le rôle d'agent d'affrètement pour les grosses affaires commerciales.

Les types de courtiers sont :

A- Le courtier interprète

Consiste à assurer la mise en douane du navire, la traduction des écrits et la conformation à la de la législation des documents et la certification des rapports de mer.

B- Le courtier d'affrètement (shipbroker)

Dans l'activité du courtage maritime, la plus intéressante est celle d'intermédiaire dans le cadre des bourses des frets, il met en jeu :

- Sa connaissance des produits, généralement des matières premières.
- Sa maîtrise des marchés pour faire connaître un vendeur à un acheteur.
- Son réseau d'information afin de présenter les capacités de transport susceptibles d'être offertes.

3.5 La douane

« *La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Il est habilité à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux* »²⁵.

²⁵ MARIE-MADELEINE Damien, « *Dictionnaire de transport et de la logistique* », 2^{ème} édition, Dunod, Paris, 2005. P 194

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.

3.6 Le transporteur

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifique. De plus il est chargé de mettre le navire en état de navigation, de l'armer, de l'équiper et de l'approvisionner²⁶.

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

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

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

3.7 Le chargeur

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

- Préparer la marchandise ;
- Prospector un navire ;
- Déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

Les banques et les compagnies d'assurance sont aussi des intervenants qui ont le rôle de promouvoir le commerce maritime de marchandises. Le service des banques consiste à identifier la transaction et son suivi physique et financier. Quant aux compagnies

²⁶ALI Wassila, BAAR Djamila « *L'interaction entre le commerce extérieur et le transport maritime, étude de cas : EPB* » mémoires de fin d'études Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2009. P 12

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

d'assurances, elles assurent et indemnisent leur client ou l'assurent sur les risques liés au navire et à la cargaison.

3.8 L'armateur

C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime, qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur (loueur d'un navire), son rôle est de transporter les marchandises par mer d'un point A à un point B²⁷.

Conclusion

Enfin, après avoir présenté les principaux intervenants dans le domaine maritime, ainsi que les différentes stratégies des armateurs pour faire face à la concurrence et pour offrir aux importateurs et aux exportateurs des meilleurs services à moindre coût, en développant des nouvelles stratégies.

Ces stratégies offrent aux chargeurs un service, de porte-à-porte qui consiste à l'acheminement de la marchandise de point de départ jusqu'à sa destination final, en utilisant le conteneur comme un outil intermodal.

Dans nos jours, les armateurs contrôlent toute la chaîne de transport (maritime, terrestre, ferroviaire) en développant des nouvelles stratégies. Ainsi pour conclure, ces intervenants jouent un rôle important dans le commerce extérieur d'un pays.

Après avoir présenté l'offre des amateurs, la demande des chargeurs et les principaux intervenants, le deuxième chapitre est réservé aux transports maritimes algériens.

²⁷ MAMERI Zineb, MERSEL Sonia, « *la gestion des risques liés au transport maritime international de marchandise* », mémoire de fin d'étude. Promotion 2012-2013. P 12

Chapitre II

Le transport maritime algérien

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Introduction

Dans ce présent chapitre, nous essayerons de présenter l'évolution du système portuaire algérien qui a connu depuis l'indépendance plusieurs phases et modes d'organisation de ses activités, tout en suivant une politique libérale qui limite à l'État ses interventions dans le domaine et encourage le privé à prendre l'initiative ainsi pour son intérêt qui la pousse à ratifier certaines conventions maritimes internationales.

Ce chapitre est développé en trois sections ; la première portera sur l'évolution du système portuaire algérien ainsi les principaux ports, la seconde sur le transport maritime de marchandise en Algérie et enfin, la troisième sur les incoterms et le cadre juridique de transport maritime algérien.

Section 1 : Évolution du système portuaire algérien

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

1.1 Le monopole de la CNAN sur le système portuaire algérien

L'évolution de système portuaire algérien a connu quatre phases depuis l'indépendance jusqu'à la réforme 1998.

1.1.1 La Phase entre 1962-1971 (le port autonome)

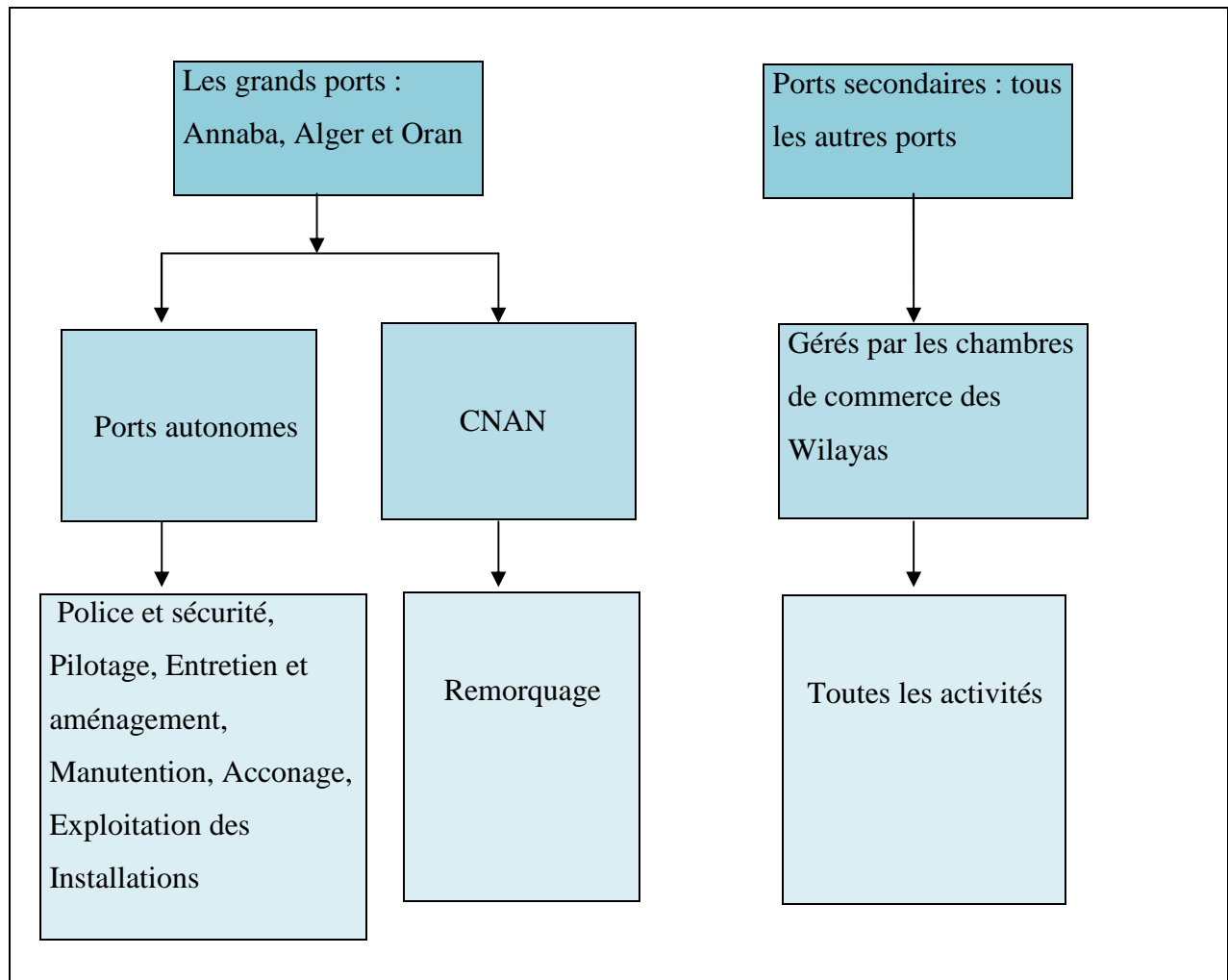
En Algérie, l'analyse de la législation et de la réglementation des ports autonomes et plus précisément à la parution des décrets :

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

C'est dans cette phase que la CNAN a été créée, qui a pour mission d'assurer le remorquage dans les trois grands ports (Alger, Oran et Annaba), tandis que les autres fonctions sont assurées par une autorité autonome à qui sont confiés ces ports.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Figure N° 04 : Système portuaire algérien, 1962 - 1971



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

On constate que, le système portuaire algérien de 1962 jusqu'à 1971 est subdivisé en deux parties :

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

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Au niveau des ports, deux intervenants sont présents :

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

Les avantages et les inconvénients de création de port autonome sont:

Les avantages :

- À leurs créations, ces entités disposaient de prérogatives très larges dans le domaine de l'exploitation, des travaux publics, et de la sécurité de la navigation.

Les inconvénients :

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

1.1.2 La phase entre 1971-1982(création de l'office national des ports)

Elle approfondit l'approche dans plusieurs directions par le non amalgame des grands ports et de ceux qui sont de dimensions marginales.

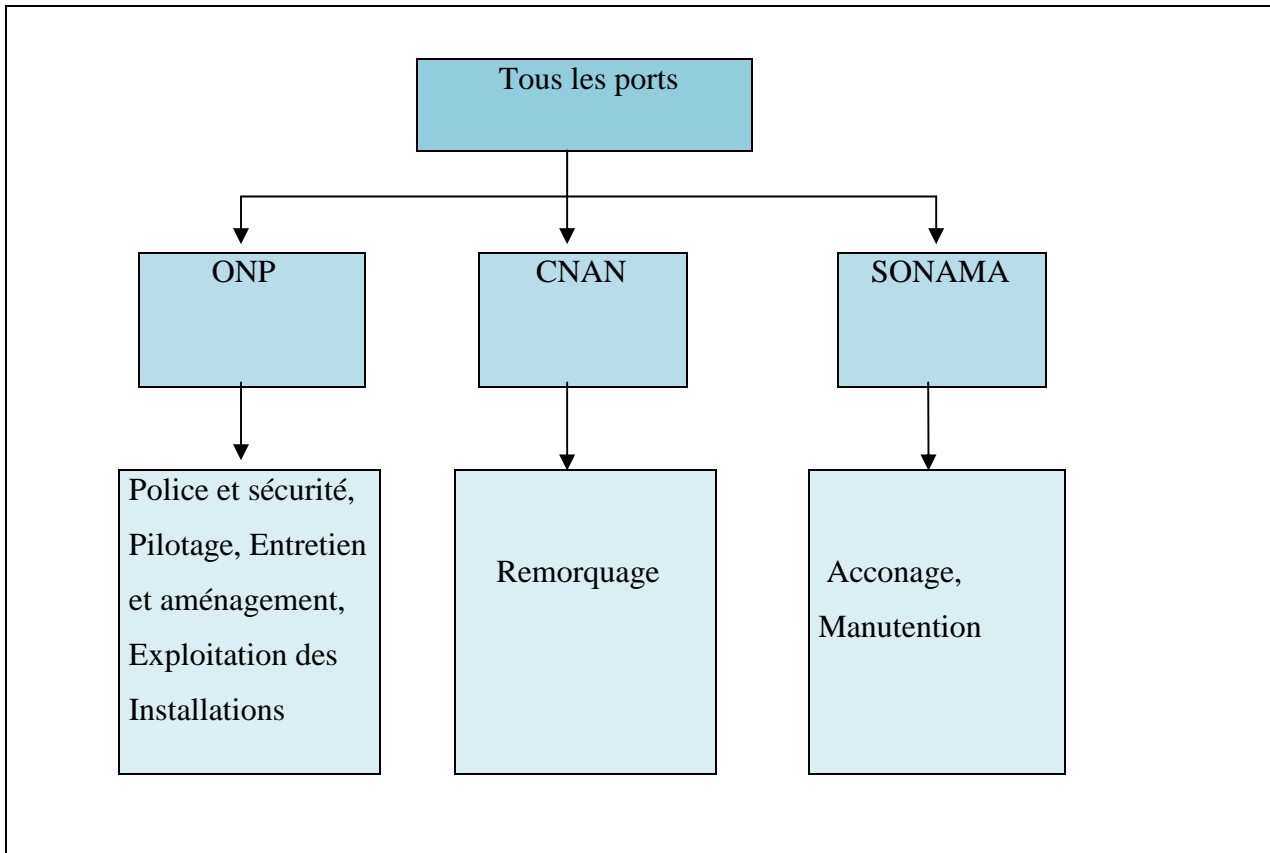
Les entreprises portuaires voient intervenir trois types de sociétés spécialisées :

- L'Office National des Ports (ONP) : Il a pour mission la gestion et le développement des ports et bénéficiant de mêmes droits et obligations que l'État en matière de domanialité. Les services de pilotage et de lamanage lui furent également attribués.
- La société Nationale des Manutentions (SONAMA) : créées pour la circonstance, elles assurent les fonctions de manutention et d'acconage.
- La Compagnie Nationale algérienne de Navigation (CNAN): elle s'occupe de l'activité commerciale de remorquage et elle assure les services de la consignation maritime.

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

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Figure N° 05 : Système portuaire algérien, 1971 - 1982



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

On constate que, le système portuaire algérien de 1971 jusqu'à 1982 est monopoliser par trois sociétés étatiques, ONP ; s'occupe de police, sécurité, Pilotage, Entretien et aménagement, Exploitation des Installations, CNAN ; toujours de remorquage et enfin SONAMA ; d'acconage et de la manutention.

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

Les avantages :

- L'office était investi de prérogatives de puissance publique et assurait la gestion de domaine au nom de l'État¹.

¹ BELAIDI Lyacine, BERNINE Sofiance, MOULOUA Djamel « transitaire et cosignataire dans le transport maritime international de marchandises », mémoires de fin d'études. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2007.P 43.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

- Harmonisation des tarifs portuaire.
- Souplesse dans la répartition des ressources.

Les inconvénients :

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

1.1.3 La phase entre 1982-1998 (les ports érigés en entreprises publiques économiques)

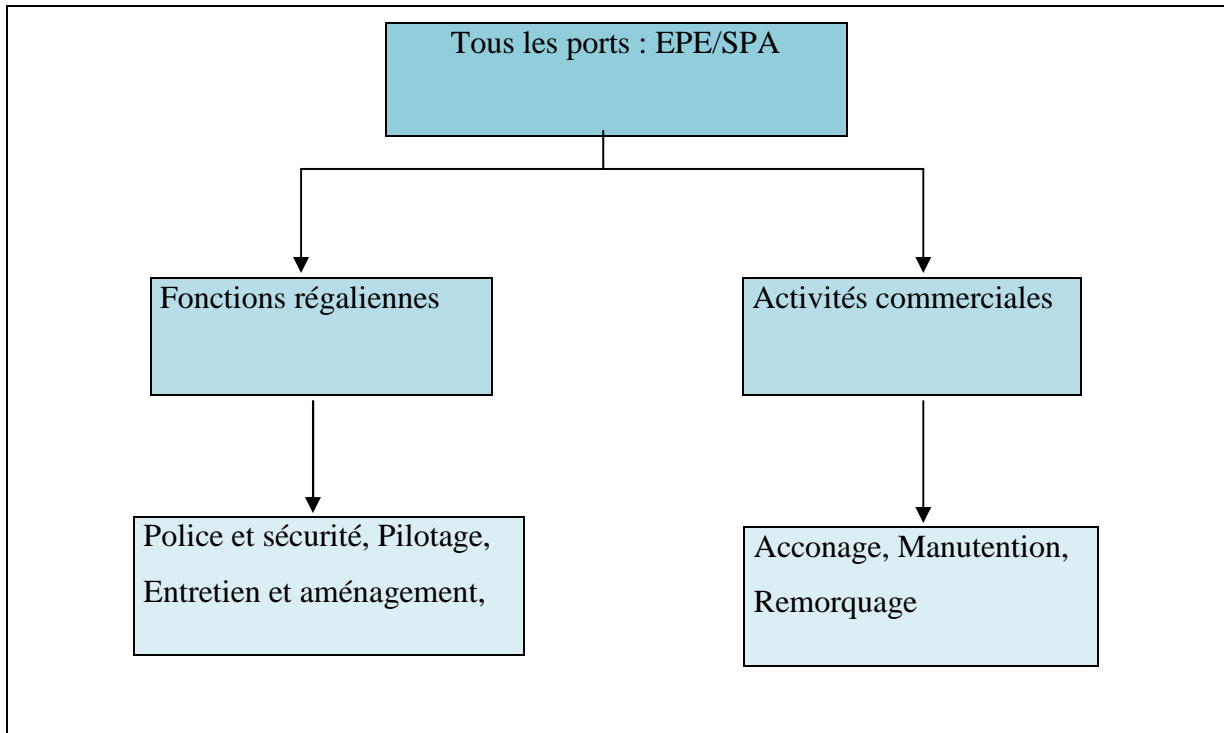
Cette phase s'inscrit dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises, la réglementation a accordé l'autonomie de gestion des entreprises publiques économiques avec, la création de l'EPE (entreprises publiques économiques), qui ont pour mission la gestion, l'exploitation et le développement des infrastructures et superstructures portuaires.

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

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

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Figure N° 06 : Système portuaire algérien, 1982 - 1998



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

Les avantages et les inconvénients des ports érigés en entreprises publiques économiques² sont comme suites:

Les avantages :

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

Les inconvénients :

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

² www.Algerieferries.com

Chapitre II : Le transport maritime algérien

1.2 Les réformes de la loi 98-05 portant nouveau code maritime

Depuis l'indépendance, les ports algériens souffrent de manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales étatiques qui sont les principaux chargeurs. Les pouvoirs publics réagissent en décrétant une réforme de la législation portuaire avec la loi 98-05 portant un nouveau code maritime, ils espèrent attirer les investisseurs privés, nationaux et étrangers.

1.2.1 Les ambiguïtés de l'ancien code maritime (1976) sur l'activité de transport maritime

Dans l'ancien code maritime, au lieu de créer un cadre législatif favorable aux investisseurs privés, c'est l'inverse qui s'est produit, ils sont donnés les moyens de participer à la promotion du pavillon algérien. En Algérie, toutes les activités liées aux transports maritimes sont exclusivement réservées aux entreprises d'État en vertu du monopole et de la propriété publique des transports maritimes décrétés par la constitution de 1976, considèrent du point de vue de la réglementation, ce monopole était une suite logique de la politique économique inspirée du socialisme et caractérisée par l'omniprésence de l'État au niveau de tous les secteurs d'activités. Cependant, cet arsenal juridique s'est fait au détriment des seuls opérateurs algériens désireux de créer et d'exploiter à partir du territoire national, une entreprise de transport maritime. Ces opérateurs sont ainsi légalement, mais injustement exclus³.

1.2.2. Caractères principaux du nouveau code maritime algérien (1998)

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

Le premier caractère qui ressort de la lecture du CMA (1998), est son caractère internationaliste ne s'aligne pas nécessairement sur les conventions les plus « modernes » lorsqu'il existe plusieurs moutures réglant le même domaine, il peut se faire que l'Algérie à

³ MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, *l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives*, OPU 2004. P 119.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

ratifié une convention internationale et s'inspire de celle-ci pour organiser sa législation interne.

1.2.3 Les défaillances du nouveau code maritime

Le CMA constitue la partie intégrale de la législation maritime algérienne. Cette nouvelle modification aura véritablement d'intérêt sur le plan interne, comme la libéralisation des transports maritimes, ce nouveau code marque un recul par rapport à l'ancien quant aux conditions d'algérienisation des navires et la participation des personnes physiques étrangères, et l'exercice des activités d'affrètement⁴.

Ce nouveau code reste muet sur certaines questions importantes comme l'algérienisation des navires loués en crédit-bail ou affrétés coque nue par une personne physique ou morale algérienne, le caractère solennel ou d'ordre probatoire du contrat de manutention et d'acconage, l'avis du manutentionnaire quant à l'applicabilité des clauses de mandat insérées dans les connaissements.

Le développement d'une jurisprudence montrera quelques imperfections de ce code : L'interprétation de la notion de valeur « courante » et « usuelle », validités des clauses de mandat, et le régime de responsabilité de l'acconier.

Section 2 : Le transport maritime de marchandise en Algérie

L'importance des ports en tant que soutien en fonctionnement de l'activité économique et sociale et son développement, si elle n'est pas à démontrer, mérite d'être rappelée : C'est un espace économique et stratégique et aussi un lieu de transit dont les performances se mesurent à l'autre fluidité.

2.1 Les principaux ports algériens

La façade maritime algérienne comprend trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djendjen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès)⁵. Ces

⁴ M.NEFOUS, *le nouveau code maritime algérien, mémoire D.E.S.S centre CDMT*, université Aix-Marseille, promotion 2000. P 6-7.

⁵ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, « *Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?* »2011. P. 85-93

Chapitre II : Le transport maritime algérien

onze ports sont répartis tout en long d'une côte de 1200 km. Offrent une capacité théorique estimée à environ 105 millions de tonnes/ an. On va illustrer les trois principaux ports au niveau national à savoir : Alger, Annaba, Djendjen.

2.1.1 Port d'Alger

Icosium, El Djazair ou Alger, trois appellations pour un même lieu en des temps différents qui vont du neuvième siècle avant l'ère chrétienne à l'ère contemporaine. Vers 1830, au moment de l'invasion française, le port offrait :

- Une superficie totale : 28 ha dont 23 ha de terre-plein et 5 ha couverts ;
- Bassins : 184 ha ;
- Linéaire totale de quai : 8.609 m ;
- Passe Nord : 176 m de large et 22 m de profondeur ;
- Passe Sud : 240 m de large et 16 m de profondeur.

À partir de 1830, le port d'Alger allait connaître plusieurs phases d'aménagement et de développement :

- De 1830 à 1865 : Construction du bassin de l'ancien port et des voutes civiles d'Alger.
- De 1870 à 1983 : Construction du bassin d'Agha et du bassin de Mustapha.
- De 1987 à 1988 : Réalisation d'un appointement et trois rampes.
- De 1992 à 1997 : Construction d'un terminal à conteneurs d'une superficie de 18 hectares et d'une capacité de 100.000 TEU à partir de l'an 2000.

Le volume global des marchandises débarqués et embarqués au port de la capitale traité par l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL) a atteint 934.775 tonnes en juillet 2014 contre 897.154 tonnes le même mois de l'année 2013, soit une évolution de 4,19%, indique l'entreprise.

Le volume de marchandises débarquées a connu une stabilité s'établissant à 365.269 tonnes contre 765.005 tonnes durant la période comparée, précise l'EPAL dans un bilan obtenu par l'APS.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

En revanche, les marchandises embarquées ont enregistré une hausse de 28,28 % s'établissant à 169.506 tonnes en juillet 2014 contre 132.149 le même mois de 2013. Par type de produit, durant la période comparée, les produits agricoles et denrées alimentaires ont atteint 170.861 tonnes contre 159.139 tonnes, soit une hausse de 7,37 %.

Les produits pétroliers, quant à eux, augmenté de 6,07% à 472.722 tonnes en juillet 2014 contre 445.672 tonnes le même mois de l'année écoulée. Les minéraux et matériaux de construction ont aussi progressé de 72,36% s'établissant à 37.928 tonnes contre 22.006 tonnes durant la période comparée. Par contre, une baisse de 58,35% a été affichée pour les produits métallurgiques qui sont passés de 16.077 tonnes en juillet 2013 à 6.696 tonnes le même mois de l'année 2014.

Pour leur part, les marchandises diverses restaient presque stable (-0,89%) atteignant 249.689 tonnes en juillet 2014 contre 251.929 tonnes en juillet 2013, détaille le bilan de l'EPAL⁶.

Durant le mois de septembre 2014⁷, le trafic des conteneurs manipulés par l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL) affiche un accroissement de l'ordre de 22,38 % par rapport à la même période de 2013. Selon le dernier bilan de cette entreprise, « ce mode de conditionnement totalise un volume de 52.356 EVP (équivalent pied) ».

Ce volume est réparti comme suit : Conteneurs pleins : 16.300 EVP, soit une baisse de 01,11% comparé à la même période de l'année précédente. Conteneurs vides : 18.028 EVP, soit une augmentation de 55,86 % pour la même comparaison. A ce titre, le taux des conteneurs traités au niveau de l'EPAL est de 46 % sur un nombre total de 74.505 EVP durant le mois de septembre 2014.

Le tonnage global de la jauge brute des navires opérant en entrée est passé de 1.820.521 tonneaux en septembre 2013 à 2.074.488 tonneaux au même mois de 2014, faisant apparaître une progression de 13,95 %. Selon le commandant Ahmed Boudjadja chargé de la capitainerie du port d'Alger, « cette évolution se traduit par le fait que le port d'Alger se

⁶ Guide de l'entreprise portuaire d'Alger.

⁷ Le jeune indépendant, port d'Alger : hausse du trafic marchandises. De 22 mai 2015.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

spécialise aujourd'hui dans la conteneurisation ». Et d'ajouter que « cela n'est pas le cas des autres ports algériens qui sont orientés vers le divers »⁸.

2.1.2 Port d'Annaba

La position bien abritée du golfe d'Annaba, les facilités de communication qu'offrait la vallée de la Seybouse ont très tôt attiré les marchandises et favorisé la création d'une grande agglomération en ce point d'Afrique de Nord⁹.

Les richesses minérales et agricoles et le mouvement commerciale croissant imposèrent d'importants travaux d'aménagement du port qui commence en 1856, ainsi que en 1870, 80 hectares de plan d'eau étaient délimités par :

- Les quais Nord et Ouest de la petite darse sur 590 mètres linéaires et les jetées Nord et Sud.

Après 1962, plusieurs travaux d'aménagement ont été entrepris :

- La construction du poste mis N° 13 ;
- Le rempiétement des postes N° 19, 20 et 21 ;
- L'aménagement d'un port de pêche ;
- La construction d'un terminal polyvalent RO/RO à conteneurs au quai Ouest inauguré fin 1997.

Les infrastructures sont constituées de 22 postes à quai qui totalisent 3 685 m de linéaires de quai d'un tirant d'eau moyen de 9.75 m et d'un maximum de 12.5 m ainsi que du poste N° 26 pour les produits pétroliers situés sur la jetée Nord. Ce port se trouve au cœur d'une zone industrielle parmi les plus importantes du pays avec notamment deux importants complexes, à savoir :

⁸ Guide de l'entreprise portuaire d'Annaba.

⁹ BELAIDI Lyacine, BERNINE Sofiance, MOULOUA Djamel « *transitaire et cosignataire dans le transport maritime international de marchandises* », mémoires de fin d'études Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2007. P 48

Chapitre II : Le transport maritime algérien

- Le complexe d'engrais phosphatés (Asmidal) situé à seulement 02 Km du port y dispose de moyen de manutention et de transport d'intrants (soufre, potasse, acide, phosphate) que de produit exportés tel que l'ammoniac.
- Le complexe sidérurgique d'El Hadj situé à 10 Km du port, d'une capacité nominal de 02 millions de tonnes/an.
- Une moyenne et petite industrie dynamique et diversifiée, notamment dans le domaine agro-alimentaire (semoulier et conserverie).
- Des unités industrielles de fabrication de charpente métallique situées à la périphérie du port.

A. Trafic global et conteneurs¹⁰

Le trafic global réalisé à l'issue de l'exercice 2014 a atteint 6,180 Millions de tonnes contre 5,568 Millions de tonnes, soit une augmentation appréciable de près de 11%.

Le volume des importations enregistré au cours de l'exercice 2014 a atteint 4,666 Millions de tonnes contre 4,227 millions de tonnes à fin Décembre 2013, soit une progression de l'ordre de 10,40%.

Par contre, le niveau des exportations constitué essentiellement des produits industriels traités par les entreprises concessionnaires (phosphate, ammoniac, produits métallurgiques ...) a atteint 1,514 million de tonne contre 1,342 million de tonne, soit une évolution de l'ordre de 12,81%.

Il est essentiel de rappeler, qu'une progression notable des exportations de phosphate a été enregistrée durant l'exercice 2014, soit de près 24% par rapport à la réalisation de l'exercice antérieur.

¹⁰ Guide de l'entreprise portuaire d'Annaba.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Tableau N° 03: Trafic de conteneurs au port d'Annaba.

Designation	2013 (1)	Objectif (2)	2014 (3)	Écarts en %	
				(03)/ (01)	(03)/ (2)
Conteneurs (EVP)	143 557	150 000	157 098	+9,43%	+4,73%
Pleins	74 650	80 000	80 685	+8,08%	+1,00%
Vides	68 907	70 000	76 413	+10,89%	+9,16%
Tonnage net Conteneurisé	734 556	800 000	801 303	+9,09%	+1%

Source : Guide de l'entreprise portuaire d'Annaba.

Le trafic conteneurisé poursuit sa tendance à la hausse. En effet à la fin de décembre 2014, il a atteint 157 098 EVP ce qui représente une évolution de 9,43% par rapport à la même période de l'exercice précédent.

En termes de tonnage nets conteneurisés qui ont atteint 801 303 tonnes, l'augmentation est de l'ordre de 9,09%.

L'entreprise poursuit sa stratégie de mise en place des conditions optimales pour le développement de ce trafic et augmenter sa part de marché dans le trafic national.

Parmi les mesures les plus importantes, il peut être cité en particulier :

- L'optimisation du potentiel du linéaire de quai du port en utilisant l'ensemble des postes à quai notamment ceux des concessionnaires qui connaissent un ralentissement d'activité (ARCELOR MITTAL).
- Le renforcement des moyens de production notamment la mise en service de trois (03) nouveaux stackers a permis une améliorations sensible des performances en terme de réductions des délais de livraison des conteneurs et de leurs durée de séjour au port (2,43 jours/navire contre 3,21 jours/navire à la fin de décembre 2013, soit une amélioration de 24.29%).

Par ailleurs, il est prévu pour l'exercice 2015 les perspectives de développement suivantes :

Chapitre II : Le transport maritime algérien

- Le dragage général du port en cours d'achèvement par les services de Ministère des travaux publics, cette action permettra l'amélioration des tirants d'eau qui permettra l'accostage des gros navires au port d'Annaba.
- A la prochaine mise en exploitation des nouvelles aires d'entrepôts après des travaux de réaménagement et revêtement à l'instar de la zone de dégagement.

2.1.3 Port de Djendjen

Situé à l'Est de l'Algérie, le port de Djendjen, avec sa position géographique, il bénéficie d'une place stratégique à moins de 50 miles de la route maritime reliant le canal de Suez au détroit de Gibraltar. Il est le dernier port commercial construit en Algérie après l'indépendance et considéré comme le plus important ouvrage portuaire en Méditerranée en termes d'espaces et eau profonde. Sa construction décidée au cours de la décennie 70, a débuté en 1984 pour s'achever en 1992, s'inscrit dans le cadre de l'accroissement des capacités portuaires de la région Centre/Est¹¹. Il est à :

- 10 Km du chef lieu de la wilaya de JIJEL ;
- 350 Km à l'Est d'Alger ;
- 40 Km de la zone industrielle de BELLARA ;
- 900 Km de Hassi Messaoud.

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

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

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

¹¹ Guide de l'entreprise portuaire de Djendjen.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Dans le passé, Djendjen était considéré comme une réalisation coûteuse et peu rentable, puisque le port a été construit au service d'une usine sidérurgique qui n'a jamais vu le jour. C'est une construction qui a coûté au pays des milliards de dinars et en devises pour fonctionner à seulement 25 % des capacités installées. Toutefois, le port a trouvé sa vocation en étant l'un des principaux ports d'exportation à la fois pour le commerce des conteneurs en plein essor et pour les marchandises sèches, en particulier les céréales. Ayant été construit à cet effet, le port dispose d'eau profonde permettant d'accueillir des navires de 120 000 t. Il bénéficie également d'excellentes liaisons terrestres et ferroviaires comme l'autoroute Est-Ouest en lien avec la prochaine réalisation de la pénétrante autoroutière Jijel-Sétif¹².

Durant l'exercice 2013¹³, le port de Djendjen a réalisé un trafic global de 3 865 509 tonnes, alors qu'à l'issue de l'année 2012, il affichait 3 822 272 tonnes, soit 1.13% de plus. L'analyse du trafic marchandises par catégories de produits manipulés tant à l'import qu'à l'export enregistre une progression au niveau des produits agricoles et produits pétroliers et une diminution de toutes autres catégories de produits.

La hausse du trafic global n'a pas engendré une augmentation du nombre de navires ayant transité par le port de Djendjen durant l'année 2013. En effet, le nombre de navires à l'entrée est passé de 686 navires en 2012 à 628 navires pour l'année 2013.

L'entreprise portuaire de Djendjen a défini plusieurs axes de développement couvrant notamment les superstructures, les infrastructures et les équipements, et ce, afin d'améliorer les facilités offertes aux navires en diminuant les séjours à quai, les attentes en rade, assurant une fluidité du trafic de marchandises, une meilleure sécurité de la plateforme portuaire, et de bonnes conditions de conservation de la marchandise. Sur le plan d'investissement, l'entreprise dispose d'une situation financière équilibrée, permettant le financement des grands projets d'investissements ; à ce titre, il a été vu la réalisation d'un terminal à bois de 05 Ha, le revêtement d'une surface de 08 Ha, ainsi que l'acquisition de nouveaux équipements de manutention.

En termes d'effectif, l'exercice 2013 a vu une augmentation de 39% par rapport à l'exercice antérieur, avec une amélioration du management par le biais de la certification ISO 2008, en phase finale de sa mise en œuvre, et un large programme de formation visant à offrir une meilleure qualité des services.

¹²M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet « *Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?* », 2011. p 90.

¹³ Guide de l'entreprise portuaire de Djendjen.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Plus de 4,02 millions de tonnes de marchandises ont été traitées au cours de l'année 2014. Au cours de cet exercice, 676 navires transportant 3,8 millions de tonnes de marchandises diverses ont accosté au port, contre 630 en 2013, soulignant qu'en matière d'exportation, 16.858 tonnes de divers produits ont été exportés en 2014 contre 28.377 tonnes en 2013. Le port de Djendjen¹⁴, dont le taux d'utilisation est de 85,90%, reçoit en moyenne 36.000 véhicules par mois (439.526 au cours de l'année 2013), selon les responsables locaux du secteur des transports.

2.2 Activité Portuaire

Au premier trimestre 2014¹⁵, les ports nationaux ont enregistré durant le premier trimestre 2014 un trafic global (toutes marchandises confondues) de 29,90 millions de tonnes contre 28,93 millions de tonnes au premier trimestre 2013, soit une baisse de 4,90 %, au cours de ce premier trimestre 2014, les produits hors hydrocarbures débarquées ont augmentés de 12,50%, de même pour les marchandises embarquées qui ont enregistré une hausse de 15,52%, par rapport à la même période de l'année 2013.

Le trafic conteneurs a enregistré une hausse de 15,28% par rapport au premier trimestre 2013, avec 312.087 boîtes manipulées au premier trimestre 2014, contre 270.730 en 2013.

Au premier semestre 2014¹⁶, les ports nationaux ont enregistré durant le premier semestre 2014 un trafic global (toutes marchandises confondues) de 63,40 millions de tonnes contre 60,22 millions de tonnes au premier semestre 2013, soit une hausse de 5,28 %. Au cours de ce premier semestre 2014, les produits hors hydrocarbures débarquées ont augmentés de 9,83 %, de même pour les marchandises embarquées qui ont enregistré une hausse de 18,99%, par rapport à la même période de l'année 2013.

Le trafic conteneurs a enregistré une hausse de 9,70%, par rapport au premier semestre 2013, avec 619.539 boîtes manipulées au courant de ce premier semestre 2014, contre 564.776 boîtes manipulées en 2013.

¹⁴ Guide de l'entreprise portuaire de Djendjen.

¹⁵ Ministère des Transports, Bulletin indicateur de production. Premier trimestre 2013 /2014.

¹⁶ Ministère des Transports, Bulletin indicateur de production. Premier semestre 2013/ 2014.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

2.3 Le rôle exclusif du transport maritime dans le commerce extérieur en Algérie

La structuration des échanges extérieurs vers le transport maritime est accentuée par l'orientation économique de l'Algérie après l'indépendance : L'industrialisation et la révolution agraire qui n'ont pas consacré l'indépendance alimentaire face à une démographie galopante. Au contraire, ce sont des politiques qui ont entraîné un important besoin d'importation d'équipement industriels, matière première nécessaires à la production et des produits alimentaires répondant aux besoins croissants de la population. En contrepartie, le pays n'exporte que les hydrocarbures. Ces deux flux à sens inverse connaissent une corrélation positive, puisque le niveau d'importation dépend du niveau des recettes générées par l'exportation des hydrocarbures¹⁷.

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

En termes de couverture des importations par les exportations, les résultats en question, dégagent un taux de 107% en 2014 contre 118% enregistré en 2013¹⁸.

¹⁷ KAIDI Rachel, ZIDANE Wassila, « La tarification du transport maritime : cas de l'EPB », mémoire de fin d'étude. Promotion : 2011-2012. P 18

¹⁸ Ministère des Finances, direction générale des douanes, statistique du commerce extérieur de l'Algérie. Année 2014.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Tableau N° 04 : Évolution de commerce extérieur algérien (2013/2014)

Valeurs en millions

	Année 2013		Année 2014		Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	4368 548	55 028	4 719 708	58 580	6,45
Exportations	5 157 233	64 974	5 065 671	62 886	-3,21
Balance Commerciale	788 685	9 946	345 963	4 306	
Taux de Couverture (%)	118		107		

Source : Ministère des Finances, direction générale des douanes, statistique du commerce extérieur de l'Algérie. Année 2014.

La chute des cours du baril en 2015, commence à avoir des conséquences sur les équilibres économiques du pays. Selon le Centre National de l'Informatique et des Statistiques (CNIS) des Douanes algériennes, notre pays a réalisé un excédent commercial insignifiant, de l'ordre de 483 millions de dollars, durant le mois de janvier de l'année en cours¹⁹.

L'excédent commercial du pays est ainsi en baisse de 43% par rapport à celui enregistré durant la même période de l'année dernière, qui s'élevait à 847 millions de dollars. La chute des prix du baril durant ces derniers mois a, comme il fallait s'y attendre, induit une diminution considérable des recettes provenant des exportations, dominées par les hydrocarbures.

Ainsi, en janvier 2015, l'Algérie a exporté pour 4,79 milliards de dollars, contre 5,39 durant la même période de l'année dernière. Soit une baisse de 11,13%. Le chiffre aurait pu être moindre n'était la baisse du volume des importations au cours de la même période. Lequel le volume s'élevait à 4,31 milliards de dollars durant le premier mois de l'année en cours, contre 4,54 milliards en janvier 2014.

¹⁹ Les importations baissent en janvier 2015. www.algerie-focus.com

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Les hydrocarbures, faut-il le souligner, constitue encore et toujours l'essentiel de nos exportations. Durant la même période, ils représentent un taux de 94,51% des recettes globales. En somme, la tendance baissière de l'excédent commercial, entamée à la fin de l'année passée, continue. Mais sans pour autant inquiéter les pouvoirs publics, du moment qu'excédent, infime soit-il, il y a.

A cet égard, les ports et le transport maritime constituent un axe vital sur lequel repose le commerce extérieur face à la faiblesse des autres modes de transports internationaux.

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

Les statistiques portuaires et maritimes²⁰ ne donnent aucun port algérien comme étant d'importance internationale, à l'exception des ports pétroliers. En outre, la prise en charge du commerce extérieur par le pavillon national est en recule permanente (elle est passée de 10 % en l'année 2000 à 2 % en l'année 2012²¹).

Section 3: Les incoterms et le cadre juridique de transport maritime en Algérie

Afin de garantir les opérations entre les importateurs et les exportateurs, il est nécessaire que les réglementations et les obligations qui lui sont confiées soit respecter afin que la marchandise transportée arrive en bon état au point final.

L'organisation générale du transport maritime dépend de l'encadrement réglementaire qui porte sur certaines conventions pour faciliter les relations entre les négociateurs de différents pays.

3.1 Les incoterms (International Commercial Terms)

Pour éviter les confusions et les erreurs d'interprétation lors d'une transaction commerciale entre l'importateur et l'exportateur, la chambre de commerce international

²⁰ Selon l'annuaire statistique des ports de commerce (2011), le premier port en Algérie hors hydrocarbure est celui de Bejaia avec un tonnage de 9.393.900.

²¹ Annuaire statistiques du ministère des Transports, 2012.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

(CCI), créée en 1936 les termes de vente, généralement utilisés dans le commerce international sous forme d'une brochure intitulé « incoterms ».

3.1.1 Définition des incoterms

Les incoterms(ou termes commerciaux) ont été mis au point par la chambre de commerce internationale afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises²².

Les incoterms ont pour but d'uniformiser les termes commerciaux les plus usités dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de la part du monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ces incoterms font l'objet de révisions régulières, ils ont pour but de régler :

- La répartition des frais liés au transport des marchandises ;
- Le transfert des risques au cours du transport des marchandises.

Ces incoterms définissent avec précision les obligations du vendeur et de l'acheteur en matière de prestations, de risques et de coûts.

A. La répartition des prestations : Qui fait quoi ?

Les éléments concernés sont :

- **La manutention** : Définir les responsabilités et les tâches de chaque partie en Matière de chargement et de déchargement des marchandises;
- **Le transport** : Selon l'incoterm utilisé, la charge des parties varie en matière de pré acheminement, de transport principal et de post- acheminement;
- **Les formalités de douane** : Á l'importation et à l'exportation;
- **La charge d'assurer la marchandise** pendant le transport;
- **La charge d'effectuer les emballages** nécessaires au transport.

B. La répartition des risques : Qui est responsable ?

Qui va supporter les conséquences des dommages des incendies, des vols ou des pertes pendant le transport ?

C. La répartition des coûts : Qui paie quoi ?

Les éléments concernés sont :

²² Corine PASCO, « commerce international » DONUD 6^e édition 2006, Paris. P 61.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

- Le transport
- L'assurance
- Les droits de douane à l'importation et à l'exportation
- Les frais annexes.

Les incoterms ne revêtent aucun caractère obligatoire, car chacune des parties est libre de les utiliser ou non, et de les modifier éventuellement si besoin. Ils permettent le plus souvent en une simple ligne, de définir les conditions de livraison et évitent de reporter dans chaque contrat des clauses logistiques complexes. Encore, faut-il bien libeller les clauses commerciales afin d'éviter tout litige d'interprétation.

Comme les versions précédentes des incoterms restent valables, il est nécessaire de bien stipuler l'année de référence des incoterms ou le numéro de la brochure (n° 560 pour les incoterms 2000).

3.1.2 Les classifications des incoterms

3.1.2.1 Classification selon leurs groupes

On peut classer les incoterms en 04 groupes :

A. Groupe E: EX

EXW- Ex Works (A l'usine)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement (atelier, usine, entrepôt, etc.). L'acheteur supporte tous les frais et risque inhérents à l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée. Ce terme représente l'obligation minimum pour le vendeur.

B. Groupe F: Free

FCA- Free Carrier (Franco transporteur)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise, dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu. L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur. Il paye le transport principal. Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

FAS - Free Alongside Ship (Franco le long du navire)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

FOB- Free On Board (Franco à bord)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des frais et des risques se place au passage du bastingage du navire au port d'embarquement.

C. Groupe C: Cost or Carriage

CFR- Cost And Freight (Coût et fret)

Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. Le point de transfert de risque est le même qu'en FOB.

CIF- Cost, Insurance And Freight (Coût, assurance et fret)

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR, mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. La marchandise voyage, sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur, dès le bastingage franchi au port d'embarquement.

CPT- Carriage Paid To (port payé jusqu'à lieu de destination convenu)

Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Il dédouane la marchandise à l'exportation.

Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

CIP-Carriage Insurance Paid to (Port et assurance payés jusqu'au lieu de destination convenu)

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage qui peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation²³.

D. Groupe D: Delivered

DAF - Delivery At Frontier (Rendue frontière)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été livrée, dédouanée à l'exportation, au lieu convenu à la frontière, mais avant la frontière du pays adjacent, sur le véhicule de transport d'approche non déchargé. Le transfert des frais et risques se fait au passage de la frontière. Les formalités douanières d'importation et le paiement des droits et taxes de douane dus à l'import incombent à l'acheteur²⁴.

DES -Delivery Ex Ship (Rendu ex navire destination convenue)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison, quand la marchandise non dédouanée à l'importation, est mise à la disposition de l'acheteur à bord du navire au port de destination convenu. Le vendeur supporte tous les frais et risque inhérents à l'acheminement de la marchandise jusqu'au port de destination convenu.

DEQ -Delivered Ex Quay (Rendu à quai)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il met la marchandise, non dédouanée à l'importation, à la disposition de l'acheteur sur le quai, au port de destination convenu. L'acheteur dédouane la marchandise à l'importation. Le transfert des frais et risques se fait quand la marchandise est sur le quai du port convenu.

²³ GARSULT Philippe, PRIAMI Stéphane, « *Opérations bancaires à l'international* », édition Banque, Paris 2001. P 46

²⁴ Ghislaine Legrand et Huber Martini, gestion des opérations import-export. 2007/2008. P 15

Chapitre II : Le transport maritime algérien

DDP - Delivered Duty Paid (Rendu droit acquittés)

A l'inverse du terme EXW à l'usine²⁵, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur. Le déchargement incombe en frais et risques à l'acheteur.

DDU- Delivered Duty Unpaid (Rendu droits non acquittés)

Le vendeur livre la marchandise à l'acheteur, non dédouanée à l'importation, et non déchargée à l'arrivée de tout véhicule de transport, au lieu de destination convenu. L'acheteur s'occupe à ses risques et frais, de l'accomplissement des formalités douanières d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation.

3.1.2.2 Classification selon le mode de transport

Les incoterms selon le mode de transport sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau N°05 : Incoterms et mode de transport

Transport maritime	Transport terrestre	Transport polyvalent
FAS, FOB, CFR, DES, DEQ.	DAF.	EXW, FCA, CPT, DDU, DDP.

Source : Corinne PASCO « commerce international », 4^{ème} édition, 2002, p 63.

3.1.2.3 Classification selon le mode de vente

On distingue deux catégories d'incoterms :

➤ Vente départ

Les ventes au départ avec 8 incoterms : Ils laissent les risques du transport principal à la charge de l'acheteur:

²⁵ DESTEXHE Christine, «Le contrat de vente international », 1^{er} édition Edipro, Belgique, 2005. P 121.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

- **CIF** : utilisation rare
- **CIP** : utilisation fréquente
- **CFR** : utilisation rare
- **CPT** : utilisation fréquente
- **EXW** : utilisation fréquente
- **FAS** : utilisation rare
- **FCA** : utilisation fréquente
- **FOB** : utilisation rare

➤ **Vente arrivée**

Les ventes à l'arrivée avec 5 incoterms : Ils laissent les risques du transport principal à la charge du vendeur:

- **DAF** : utilisation rare
- **DDU** : utilisation fréquente
- **DDP** : exception
- **DES** : utilisation rare
- **DEQ** : utilisation rare

3.1.3 L'importance des incoterms

Les incoterms ont pour objectif et importance²⁶ :

- D'établir une série de règles internationales de caractère facultatif précisant l'interprétation des principaux termes utilisés dans le contrat de vente avec l'étranger.
- D'éviter les malentendus dus aux diversités d'interprétations des usages commerciaux entre pays et entités économiques.
- D'informer et d'éclaircir les exportations sur la loi nationale applicable aux contrats, de leur donner des renseignements et de les aider dans leur interprétation.
- De servir de base au contrat tout en prévoyant certaines modifications ou additions, dans la mesure où les circonstances l'exigent.
- De préciser de façon explicite, les obligations et les frais de chaque partie.

²⁶ Guide général du commerce international, édition MLP, Alger, 1998. P 17

Chapitre II : Le transport maritime algérien

3.2 Cadre juridique de transport maritime en Algérie

Pour augmenter sa participation dans le commerce mondial ainsi dans le transport maritime international en particulier, l'Algérie a ratifié certaines conventions maritimes internationales. Ce qui influe positivement sur la productivité marine nationale et la compétitivité de secteur maritime algérien.

Sans que l'Algérie à ratifié les nouvelles conventions internationales, elle s'inspire de leurs dispositions en les insérant dans le code maritime. L'Algérie a opté pour la réforme du CMA le 25 juin 1998 pour l'adaptation du cadre institutionnel.

3.2.1 La convention de Bruxelles

3.2.1.1 Convention « originelle »

Signée à Bruxelles le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931, désignée parfois improprement par l'expression de « règle de La Haye » la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance²⁷. L'Algérie est liée par le texte de cette convention à un nombre de 376 pays.

La convention s'applique à « tout connaissance créé dans un État contractant » art.10, si le transport est international, à la phase maritime du transport art.1 e, à l'exclusion des animaux vivants et des marchandises transportées en pontée art.1 e.

Le transport international - au sens de la Convention - est celui qui est effectué entre deux ports appartenant à des États différents, ou celui dans lequel les parties figurant au connaissance n'ont pas la même nationalité.

La Convention de Bruxelles met en place un régime de responsabilité objective du transporteur maritime. Si la marchandise est endommagée à l'arrivée, le transporteur maritime est présumé responsable. Cette présomption n'est pas irréfragable, le transporteur peut la combattre et s'exonérer de sa responsabilité en invoquant un des cas exceptés prévus par la Convention.

En outre, le transporteur bénéficie d'une limitation de responsabilité qui se traduit par un plafonnement de l'indemnisation de l'ayant droit, destinataire ou chargeur.

Le chargeur est cité dans la Convention de Bruxelles pour la première fois au titre de l'article 3, §5 : « Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du

²⁷ Article 860-01, illustration de la convention de Bruxelles (convention originelle); transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ième} partie Ed Lamy aout 1999.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur ».

La responsabilité du chargeur peut également être mise en cause aux termes des dispositions de l'article 4, §2 ; ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

- ✓ D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- ✓ D'un « acte de dieu »;
- ✓ De faits de guerre;
- ✓ D'une insuffisance d'emballage.

Notons également le troisième paragraphe du même article 4 : « Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés », ainsi que le dernier alinéa du cinquième paragraphe : « Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur ».

Dans la version originelle du 25 août 1924, la limitation de responsabilité du transporteur est définie par l'article 4 - 5ème alinéa et fixée à 100 livre sterling par colis ou unité, ou contre-valeur dans une autre devise. Toutefois, si la valeur des marchandises est insérée au connaissance, cette déclaration vaudra présomption, sauf preuve contraire, et le transporteur pourra la contester. La valeur de 100 livre sterling par colis ou unité sera appliquée quand bien même la valeur déclarée des marchandises lui serait inférieure. En outre, la fausse déclaration de valeur exonère le transporteur maritime de toute responsabilité pour perte ou dommages causés aux marchandises ou les concernant.

Chapitre II : Le transport maritime algérien

A. Délai pour émettre des réserves à la livraison

Pour les dommages apparents avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport pour les dommages non apparents dans les 3 jours de la délivrance (art.3-6).

B. Délai pour agir en justice

01 an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées (art.3-6).

Après le mouvement d'indépendances qui a occupé les années 1960-1970, la Convention de Bruxelles était déjà critiquée par de nombreux pays de chargeurs qui la considéraient favorable aux intérêts des armateurs.

3.2.1.2 Convention de Bruxelles modifiée par le protocole de 1968 et le protocole de 1979

La convention de Bruxelles a subi de nombreuses modifications pour arriver aux nouvelles règles qui sont les règles de Hambourg en matière de droit maritime. La première de ces modifications est appelé règles de Visby qui fut signée par 22 États en 1968. L'objectif de cette règle était d'apporter de nouvelles dispositions en matière de réception de la marchandise par le transporteur.

Dans les années 1970 le réexamen des régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises par voie maritime était demandé par la plupart des nations concernées.

La seconde modification de la convention de Bruxelles a eu lieu en 1979 par le protocole de Bruxelles Cette modification a également permis la création de la notion du DTS.

3.2.1.3 La règle de Visby

Le domaine d'application du protocole est plus large et plus clair que celui de la Convention. Il s'appliquera, à « tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux états différents quand :

- Le connaissance est émis dans un état contractant, ou
- Le transport a lieu au départ d'un port dans l'état contractant,
- Le connaissance prévoit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet, régiront le contrat ».

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Ce dernier alinéa constitue un domaine facultatif important car de très nombreux connaissements le prévoient dans une clause Paramount.

Les dites clauses sont des clauses importantes, elles permettent aux contractants de définir la loi à laquelle ils désirent être soumis, sous condition que le transport sorte du champ d'application de la dite convention de Bruxelles, que les dites clauses figurent bien sur le connaissement et enfin qu'elles soient acceptées par le chargeur.

A. Causes d'exonération de la responsabilité du transporteur

Selon les règles de la Haye-Visby « 1968 » Au moins 17 cas exceptés pouvant être regroupés en 3 catégories :

- 1- les cas exceptés tenant au navire ;
- 2- les cas liés à la cargaison ;
- 3- les cas liés à des événements extérieurs (art.4-2).

B. Limites de la responsabilité du transporteur

Le protocole de 1979 a modifié l'article 4-5^{ème} alinéa en insérant plusieurs paragraphes dont le § a qui substitue à la valeur de « 100 livre sterling par colis ou unité » celle de « 666,67 DTS par colis ou unité, ou 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable ».

Le paragraphe « e » de ce 5^{ème} alinéa exonère le transporteur maritime du bénéfice de cette limitation « s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».

Les pays en développement, étaient d'avis que les règles de La Haye avaient été élaborées en 1924 par des "nations coloniales", essentiellement au profit de leurs intérêts maritimes et qu'il fallait corriger le déséquilibre constaté entre les armateurs et les chargeurs.

➤ Obligations du transporteur

- Mettre le navire en état de navigabilité
- Charger et réaliser le déplacement de la marchandise.
- Livrer la marchandise

➤ Obligations du chargeur

- Présentation de la marchandise
- Paiement du prix de transport : le fret

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Conclusion

Après l'indépendance, le système portuaire algérien est monopolisé par la CNAN jusqu'à la réforme du CMA en 1998 qui porte un nouveau code maritime. Cette réforme a opté pour l'adaptation d'un cadre institutionnel avec les mutations de transport maritime international.

Le choix d'un incoterms démontre le niveau de sécurité que l'acheteur ou le fournisseur apporteraient l'un pour l'autre. De ce fait, il est évident qu'une marchandise sera achetée à des prix différents selon l'Incoterms utilisé.

Après avoir traité le système portuaire algérien qui a connu plusieurs changements depuis l'indépendance et de son cadre juridique, nous consacrerons le prochain chapitre pour traiter l'impact de la libéralisation sur la flotte nationale.

Chapitre III

L'impact de la libéralisation sur la flotte
nationale

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Introduction

Une capacité propre de transport maritime permet au pays d'assurer les approvisionnements vitaux en cas de crise ou de conflit et également d'éviter la dépendance des transporteurs étrangers. Le besoin de se doter d'une marine marchande est né le lendemain de l'indépendance, c'est un moyen d'affirmer la souveraineté nouvellement acquise et permet d'atteindre une autonomie politique et une indépendance économique.

La CNAN est un armateur de l'État, elle jouit d'un quasi-monopole sur toutes les activités maritimes. Mais au cours des dernières années, le gouvernement algérien a mené des profondes réformes pour améliorer le système de transport maritime basé sur la libéralisation et la démonopolisation des activités économiques et commerciales et la participation accrue du privé national et international à ces activités, mais cette politique a engendré des effets divers pour la flotte et les compagnies nationales.

Dans ce chapitre, nous présenterons la situation de la flotte algérienne après l'indépendance (section 01) et on parlera sur la flotte et les compagnies nationales de transport (section 02), et enfin l'impact de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 sur le transport maritime algérien et les voies de développement que l'État algérien a mis en place pour développer ses ports ainsi que les infrastructures (section 03).

Section 1 : La situation de la flotte algérienne après l'indépendance

1.1 La flotte marchande¹

Une flotte marchande peut être l'objet d'une étude géographique, puisqu'elle participe, au même titre que les flux qui l'animent, les routes qui la dirigent et les ports qui l'accueillent, à la structuration de l'espace. L'approche géographique consiste à connaître la relation de l'espace avec ses acteurs. La géographie des transports tient compte de la formation des coûts, les incidences des stratégies de développement.

¹ MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, *l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives*, OPU 2004, p 10

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

L'objectif d'un armateur est de maîtriser l'espace dans lequel il évolue. Dans le cas de l'Algérie, c'est un armement d'un pays en développement, donc avec une flotte sous le monopole de l'État, il est difficile au pavillon national de se développer face à la mauvaise gestion de la CNAN qui monopolise tout le système portuaire algérien.

Nous verrons donc les moyens à mettre en œuvre pour qu'il puisse mieux maîtriser son espace et assurer sa pérennité. L'approche méthodologie adoptée consiste à connaître le comportement des acteurs (protectionnisme maritime, puissance navale, etc.) pour l'exploitation et la maîtrise de cet espace.

1.1.1 La pénétration de l'avant-pays par la flotte nationale

Le rôle d'un armement consiste à relier les espaces continentaux afin de satisfaire les besoins d'échanges des personnes et des marchandises. Il gère un réseau maritime, caractérisé par les routes et les ports qu'il fréquente. Sa performance dépend de deux facteurs :

- L'étendue de son réseau ;
- L'offre de ses services multimodaux.

Dans le cas de l'armement algérien, son réseau maritime est régional, en l'occurrence méditerranéen. Avec une flotte modeste, il ne peut pas prétendre d'introduire dans le réseau maritime mondial ni rivaliser avec ses concurrents présents sur la desserte.

Nous verrons donc le réseau maritime dans lequel il évolue, ce que sous-entend l'étude de l'activité de lignes régulières parce qu'elle s'inscrit dans la durée.

À son évolution, la CNAN a étendu son réseau de lignes régulières. À une fréquence mensuelle, elle dessert l'Afrique, les États-Unis, le moyen orient et l'Europe avec des dessertes multiples.

1.1.2 Une flotte nationale : outil du commerce extérieur

La CNAN a commencé à participer au trafic de lignes régulières avant la négociation du code de conduite des conférences. Participer à ce trafic, c'est non seulement s'investir d'un attribut des anciens maîtres, mais c'est aussi affiché dans les ports lointains, une manifestation visible de prestige.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Si les questions de protection économique, de souveraineté ou de maîtrise des approvisionnements plaident à l'évidence en faveur d'une flotte nationale, il n'en demeure pas moins que la recherche du profit est la motivation essentielle pour un armateur.

En fait, l'Algérie, en l'absence d'une flotte nationale, est devenue très vulnérable, voire même à la merci de transporteurs étrangers. Il s'agit là ni moins ni plus que de la sécurité des approvisionnements, en sus d'une hémorragie des devises sachant que les armateurs étrangers font la pluie et le beau temps en fixant à leur guise les prix de transport vers les ports algériens².

1.2 La concurrence des flottes étrangères

Des longues années, l'Algérie dépendait du régime de partage des cargaisons souvent limitées à des relations bilatérales, des accords de type 50/50. Les compagnies maritimes européennes participent d'une façon directe ou indirecte, dans l'approvisionnement des ports nationaux.

La compagnie maritime française Sud Cargo est un acteur majeur des relations entre les ports méditerranéens et ceux du Maghreb. Sur l'Algérie, elle propose plusieurs liaisons hebdomadaires par navires-rouliers. Ces navires sont adaptés aux ports algériens, ils sont équipés des moyens de déchargements pour palier les défaillances des ports.

Les coûts de transport demeurent élevés, ces tarifs élevés sur l'Algérie se justifient par déséquilibre qualitatif du trafic, dû à la protection du marché par des accords bilatéraux, la détermination du réseau des lignes régulières de l'armement algérien prouve une dimension nationale, sa capacité a réalisé des trafics inter ports étrangers, dû à la faiblesse de son outil naval.

1.3 Les mesures protectionnistes prises par l'Algérie

Les mesures protectionnistes en Algérie sont multiples : les sociétés nationales doivent acheter FOB de manière à favoriser l'acheminement de leur produit sous pavillon

² Le Quotidien d'Oran, faute d'une flotte nationale conséquente: Main basse sur le transport maritime. De 06/03/2013.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

national. La consignation des armements étrangers est gérée par une société d'État, les cargaisons du départ d'Algérie sont chargées en priorité sur des navires battant pavillon algérien, les autres navires repartent à vide vu la faiblesse des exportations algériennes. Les transporteurs étrangers sont pénalisés par des taxes discriminatoires, des frais portuaires élevés.

Pendant un certain temps, il y avait une orientation de certaines cargaisons dites gouvernementales au profit du pavillon national. Le meilleur moyen pour la CNAN est d'obtenir la préférence de la part des chargeurs est sans aucun doute de leur offrir des conditions de qualités, de services et des prix plus attractifs.

Face à ces forces rampantes, du protectionnisme, le chargeur algérien, est un otage, ou du moins, un administré de monopole d'État et non le client de prestataire de service public. Il est confronté à plusieurs monopoles qui lui imposent toutes leurs conditions, chaque intermédiaire impose ses délais, ses prix imprévisibles et ses tracasseries administratives.

Section 2 : La flotte et les compagnies nationales de transport

L'Algérie s'est efforcée de posséder une flotte maritime dès son indépendance. Cette flotte est mise sous contrôle d'une société d'État, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN). La possession d'une flotte maritime se veut une affirmation d'une indépendance vis-à-vis aux armateurs étrangers.

La CNAN n'a pas intégré au trafic de lignes régulières dès sa création, qui demeure sous le contrôle des armateurs français jusqu'au moins les années 1970. Depuis, la flotte nationale ne cesse de se développer et de se diversifier vers toutes les activités liées directement à l'économie nationale. À l'heure actuelle, le pavillon national est confronté aux contraintes de vieillissement, du déséquilibre dans le trafic maritime, et enfin de contraintes liées à l'activité portuaire.

2.1 L'armement en Algérie

De l'époque de la gestion centralisée du transport et annexes, le transport et l'armement étaient confiés à des entreprises publiques et la CNAN et ENTMV respectivement

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

pour les différentes marchandises et le transport de voyageur. L'ouverture de ce secteur a donné naissance à de nouveaux opérateurs et de nouveaux services.

La loi n° 98-05 du 25/06/1998 portant code maritime a déjà consacré les principes fondamentaux de la démonopolisation des services du transport maritime et leur ouverture à la concurrence. C'est ainsi qu'au titre d'ouverture, trois (03) armateurs privés consacrés ont reçu l'accord pour exploiter les services du transport maritime, NOLIS et SOTIC pour les marchandises et MORECAN ALGÉRIE pour les passagers, disposant chacun d'une unité.

À partir de janvier 2015³, la CNAN rouvre deux lignes maritimes de transport de marchandises sur le Portugal et les Etats-Unis :

- ✚ La première ligne offrira une liaison directe entre le port de Houston (côte Est des Etats-Unis) et les ports algériens de Mostaganem et Skikda, avec une fréquence d'un (01) départ par mois.
- ✚ Quant à la deuxième ligne, elle est mise en service depuis le 5 janvier 2015 avec une première escale au port de Leixoes (Portugal) à destination d'Oran, Alger et Skikda. Deux départs sont programmés par mois à destination de tous les ports algériens.

Ces deux lignes s'ajouteront à celles déjà en exploitation et qui relient les ports algériens avec le port d'Anvers (Belgique) et le port de Hambourg (Allemagne).

Aujourd'hui⁴, l'Algérie ne dispose plus d'armement, l'offre nationale de transport maritime des marchandises générales est réduite à sa plus simple expression ; son évolution a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur. La flotte nationale est constituée aujourd'hui de 16 unités réparties entre 8 vraquiers, 4 navires Multipurpose et 2 navires RORO appartenant à la CNAN et un RORO et un vraquier appartenant à NOLIS, une filiale du groupe CEVITAL.

Les deux navires de NOLIS sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins du groupe CEVITAL en matière de transport. Nous arrivons en fait à un stade où l'on peut objectivement considérer que l'Algérie ne dispose plus d'un armement pour le transport maritime des marchandises générales.

³ Algérie presse service, janvier 2015, la CNAN rouvre deux lignes maritimes de transport de marchandises sur le Portugal et les Etats-Unis.

⁴ Le courrier d'Algérie, l'information au quotidien, l'Algérie ne dispose plus d'armement. De 1^{er} février 2015.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Avec l'effritement de la flotte restante, peut s'interroger à présent sur le devenir des personnels, notamment les centaines de navigants formés à prix fort et constituant la ressource à la fois la plus précieuse et la plus difficile à reconstituer, et également sur les risques qui pèsent sur notre pays en matière de sécurité des approvisionnements et d'exportation.

La prise en charge de la majeure partie du transport maritime des marchandises générales à destination de l'Algérie par les armements étrangers, a considérablement modifié le paysage maritime algérien. Ce dernier est en effet, aujourd'hui⁵, plutôt constitué d'activités de services auxiliaires au transport maritime, plus particulièrement d'agences maritimes qui ont poussé comme des champignons à la faveur de la libéralisation des activités de consignation. En dehors des agences publiques (GEMA, NASHCO), et des représentations directes des grands transporteurs étrangers (MAERSK, CMA-CGM, MSC, etc.), il s'est créé une multitude d'agences privées, de taille et d'importance diverses, assurant, pour la majorité d'entre elles, la consignation de navires de tramping, c'est-à-dire chargés de vrac ou d'autres cargaisons homogènes. Certaines de ces agences représentent des agents consignataires étrangers, pour le compte desquels elles « sous-traitent » les opérations dans les ports algériens. Il y a aussi les commissionnaires de transport étrangers qui sont, soit installés en leur nom propre, soit représentés par des agents locaux. La pression sur les taux de fret à l'importation et à l'exportation, avec respectivement, comme effets, une réduction des coûts des importations et une plus grande compétitivité de produits algériens à l'exportation.

En l'absence d'un armement national digne de ce nom, qui doit constituer la référence en la matière, les armements étrangers imposeront toujours leurs conditions, comme cela est le cas actuellement⁶. De même, que les prix pratiqués par les armateurs de lignes desservant les ports algériens sont fixés dans la plus grande liberté, sans aucune résistance, ni réaction.

Le ministre des Transports, Amar Ghoul a affirmé, que la part des armateurs nationaux dans le marché algérien de transport maritime de marchandises passera de 2 % actuellement à 35%, est ce, après l'acquisition de 25 nouveaux navires de marchandises.

2.2 La structure et le tonnage de la flotte

La part de marché de l'armement national en ce qui concerne le transport de marchandises générales est réduite à 1,4% pour ce qui est du tonnage global des marchandises

⁵ L'Algérie ne dispose plus d'armement. www.lecourrier-dalgerie.com

⁶ Le courrier d'Algérie, l'information au quotidien, l'Algérie ne dispose plus d'armement. De 1^{er} février 2015.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

solides et à 1,75% pour le trafic de conteneurs. L'armement CNAN assurait ainsi avec ses capacités propres et affrétées, une part de 35 % des échanges extérieurs de l'Algérie avec un objectif à atteindre 50 %⁷.

Tableau N° 06 : Le tonnage transporté par la CNAN pour les années de 1981-2011

Années	1981	1991	2001	2011
Tonnage transporté Import (en Millions de Tonnes)	14,5	17,5	19,1	37,6
Tonnage transporté Exports (en Millions de Tonnes)	47,1	65,8	80,5	80,4
Tonnage transporté (en Millions de Tonnes)	61,7	82,1	99,6	118,2

Source : Abdelhamid BOUARROUDJ « *le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir* », 02 octobre 2012. P 5

Les armateurs algériens, en plus de leur caractère public non-conforme à la logique commerciale et productive, rencontrent des obstacles de dysfonctionnement de la chaîne de transport et un cadre réglementaire, administratif et financier contraignant, ce qui compromet la réalisation d'industrie maritime compétitive. Certes, l'implication de l'État dans un secteur jugé naissant est légitime, mais cela ne justifie pas les pratiques bureaucratiques et un environnement inadapté aux évolutions récentes du transport maritime. Cette situation va à l'encontre des avantages du transport maritime et pourra minimiser le rôle de la façade maritime dans le développement économique de l'Algérie. Une façade déjà sous exploitée eu égard de la non-utilisation des potentialités touristique, de pêche et de plaisance. Enfin, le développement d'une flotte nationale compétitive dépend des conditions de transit, des infrastructures et superstructures dont disposent les ports de commerce⁸.

En 2015, La CNAN rouvre deux lignes maritimes de transport de marchandises sur le Portugal et les Etats-Unis, ces deux lignes de transports maritimes seront assurées par des

⁷ Abdelhamid BOUARROUDJ « *le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir* », 02 Octobre 2012. P 4

⁸ KAIDI Rachel, ZIDANE Wassila « *la tarification du transport maritime, cas de l'EPB* ».Mémoires de fin d'études. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2012-2013. P 19

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

navires adaptés à tous type de cargaison (produits dangereux, équipements divers et industriels), disposant d'une capacité de chargement d'un total de 40.000 tonnes avec des moyens de levage pouvant atteindre 400 tonnes.

Au premier trimestre 2014⁹, Le tonnage global traité au niveau de l'ensemble des ports nationaux a enregistré une baisse de 3,36% par rapport au premier trimestre 2013. Les produits hors hydrocarbures débarqués ont augmentés de 12,50%, les produits hors hydrocarbures embarqués ont enregistré à leurs tour une hausse de 15,52%, par rapport à la même période de l'année 2013.

Au premier semestre 2014¹⁰, Le tonnage global traité au niveau de l'ensemble des ports nationaux a enregistré une légère hausse de 5,28% par rapport au premier semestre 2013. Les produits hors hydrocarbures débarqués ont augmentés de 9,83%, les produits hors hydrocarbures embarqués ont enregistré à leurs tour une hausse de 18,99%, par rapport à la même période de l'année 2013.

2.3 L'état et l'âge de la flotte

Dans cette situation, la flotte nationale est menacée d'interdiction d'entrer aux ports étrangers, notamment européens avec lesquels les lignes sont fréquentes. Le contrôle exigé par la commission européenne aux pays membres, en matière de contrôle par l'État du port des navires entrants dans ses ports, a classé les navires algériens comme étant dangereux et à risque pour la navigation maritime¹¹.

Avec les reformes induites dans la loi 98-05 qui constituent un déclin dans l'histoire de la marine algérienne. Pour la première fois, elles ont donné, un pouvoir plus large aux autorités portuaire. Ces réformes ont renforcé le pavillon national par son ouverture aux armateurs privés et l'acquisition de nouvelles unités de transport ainsi que l'ouverture du capital.

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans)¹² correspondant à celui de la démolition. Avec l'immobilisation des vraquiers et d'un Multipurpose, dans les faits, cinq navires uniquement sont opérationnels avec diverses

⁹ Ministère des Transports, Bulletin indicateur de production. Premier trimestre 2013 /2014.

¹⁰ Ministère des Transports, Bulletin indicateur de production. Premier semestre 2013/ 2014.

¹¹ MERZOUG Slimane ; *la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia*, thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005. P 54

¹² Le courrier d'Algérie, l'information au quotidien, réception de trois nouveaux navires .De 26 Novembre 2014.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

fortunes opérant entre l'Europe (Marseille, Barcelone, Laspezia, Anvers et Hambourg) et l'Algérie, couvrant une part tout à fait insignifiante du trafic de marchandise générale.

En 2014¹³, CNAN Nord avait mis en exploitation quatre (4) navires de marchands "Saoura", "Stidia", "Sedrata" et "Kherrata, destinés à satisfaire, essentiellement, les besoins en équipements de maîtres d'ouvrage des projets réalisés en Algérie. Grâce à la capacité cumulée de ces cargos, CNAN Nord compte transporter 25.000 conteneurs en 2015, soit 600.000 tonnes de marchandises.

Tableau N° 07: Les moyens de CNAN Nord sont constitués de quatre (4) navires en propriété de type général cargo

Navire	Années de construction	Tpl (tonnes de port en lourd)	Cylindrée	Type
SAOURA	2012	9095	11025	Polyvalent
STIDIA	2011	9095	11025	Polyvalent
SEDRATA	2011	9095	11025	Polyvalent
KHERRATA	2012	12767	15953	Polyvalent

Source : CNAN Nord spa

Ces premiers navires sont destinés pour assurer le transport maritime de marchandises en lignes régulières à partir des ports d'Anvers(Belgique), Hambourg(Allemagne), Bilbao, Aviles et Castellone(Espagne), Lisbonne(Portugal), Houston(Etats Unis) et Gemlik (Turquie).

Ces acquisitions constituent le point de départ du renouvellement de la flotte maritime de CNAN Nord. Un programme ambitieux d'acquisitions de navires connaîtra sa concrétisation au courant de l'année 2015, avec l'arrivée de navires de type vraquiers dont le tonnage se situe entre 38 000 et 42 000 DWT.

¹³ L'Eco News, la CNAN se dotera de 5 nouveaux navires à la fin 2014, Septembre 2014.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

En 2015¹⁴, le groupe CNAN, à travers sa filiale CNAN Med, a réceptionné un bateau cargo de marchandise baptisé «Gouraya», d'une capacité de 12 500 tonnes pour un montant avoisinant les 15 millions d'euros.

Ces cinq acquisitions devraient permettre à cette filiale de transport, avec ses propres navires, 110.055 tonnes en 2015¹⁵ sur un volume total prévu de 249.590 tonnes, soit une augmentation de 6,5 % par rapport à 2014.

Le chiffre d'affaires fret de cette filiale devrait également progresser de 7,2 % à 2,3 % milliards de DA dont 924,7 millions de DA à réaliser avec des navires en propriété.

La mise en exploitation de ces navires s'inscrit dans le cadre du plan de développement de ce groupe du pavillon national qui prévoit l'acquisition de 25 navires dont 18 cargos pour sa filiale CNAN Nord et sept (7) navires pour CNAN Med.

Le plan vise principalement à augmenter la part des armateurs nationaux à 25 % du marché algérien de transport maritime de marchandises hors-hydrocarbures à l'horizon 2020, par l'utilisation d'une flotte adaptée, et ce, soit en propriété soit affrété.

Section 3 : Impacts de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 sur le transport maritime algérien et les perspectives et voies de développement

L'Algérie a opté pour une nouvelle politique économique et commerciale, dès le début des années 90, cette politique se manifeste par le désengagement de l'État de la sphère économique et l'ouverture au capital privé, mais le processus des réformes a été enclenché par le nouveau code maritime promulgué en 1998.

Cette ouverture a conduit l'état algérien a développé son secteur maritime qui conditionne par la mise en œuvre d'un cadre juridique fiable, de projets d'investissements cohérents et intégrés, portant sur tous les éléments de la chaîne de transport.

¹⁴ Le courrier d'Algérie, l'information au quotidien, l'Algérie ne dispose plus d'armement. De 1^{er} Février 2015.

¹⁵ Le temps d'Algérie, la CNAN réceptionne un nouveau navire de marchandises transport. Le 11 Janvier 2015.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

3.1 Impacts de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 sur le transport maritime algérien

3.1.1 L'ouverture du secteur maritime consacrée par le nouveau code maritime

La nouvelle réforme contenue dans la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, consistent en l'adaptation de la législation sur le transport maritime et les activités annexes aux exigences de libéralisation et d'ouverture économique. Elle définit les conditions d'exploitation des services de transport maritime et ceux concernant l'exercice des activités annexes telles que : la consignation du navire, la consignation de la cargaison et l'activité du courtier maritime. Elle prévoit un régime de concession pour les services de transport maritime¹⁶.

Pour ce qui est des services de transport maritime, l'ouverture a fait naître de nouveaux armateurs :

- NOLIS et SOTIC pour le transport maritime de marchandises ;
- MORECAN ALGÉRIE pour les passagers.

Selon M. BOUSBIA « les réformes introduites par le nouveau code maritime comportant un handicap majeur au développement du pavillon national consistant dans les conditions exigées par son article 28 relatif à la nationalité de l'investisseur et à la nationalité des navires »¹⁷. La révision de cet article en vue d'adapter le secteur à l'environnement économique international pourra attirer les investissements étrangers, notamment dans le cadre de partenariat. Cette dernière s'avère une issue par laquelle le pavillon national pourra profiter des avancées dans le domaine du management que peuvent lui apporter ces investisseurs étrangers¹⁸.

Une ouverture aux services de transport maritime et des activités annexes se traduira par une concurrence avec les armateurs nationaux, ce qui posera une contrainte pour les armateurs algériens. Cette compétitive des armateurs nationaux dépendent des installations portuaires qui fournissent des meilleurs services, des coûts moindres, mais également des

¹⁶ MERZOUG Slimane ; la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005. P 46.

¹⁷ BOUSBIA Mahmoud, la facilitation du transport international et du passage portuaire en Méditerranée, Tunis, 9-11 octobre 2003.

¹⁸ MERZOUG Slimane ; la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005. P 47.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

dessertes terrestres de qualité. Faute de cela, le pavillon national ne pourra pas subsister sur le marché, en raison de son état technique et économique, loin des normes et des évolutions actuelles du transport maritime international.

3.1.2 L'ouverture du capital de la CNAN

Les pouvoirs publics ont longtemps géré les ports selon le modèle étatique socialiste, ses ports ont souffert de ce monopole de la CNAN avec pour conséquence un sous-investissement et une anarchie latente qui les caractérisent. Conscient des faiblesses de ce modèle, l'État a entrepris des réformes en adoptant un modèle de gestion portuaire moderne basé sur la concession des terminaux portuaires aux acteurs privés.

En Algérie, le groupe Pharaon a racheté 51 % du capital d'international BULK Carriers(IBC), une filiale de CNAN-Groupe, en vertu d'un contrat de partenariat.

La répartition des actions est comme suit : 24,5% sont détenus par le saoudien Mouneim Pharaon, 24,5% par le jordanien Dadjani et 2% par l'Algérien Laradji Mustapha. Ces deux pour cent ont une signification : conserver la majorité du capital entre les mains d'actionnaires nationaux et maintenir ainsi les navires sous pavillon algérien.

La CNAN l'a fait également avec Aigle Azur. Le contrat a été signé d'une part, par le président du conseil d'administration d'IBC, Bouabes Kemal, et le DG de CNAN-group, Ali Bombar, et, d'autre part, par Pharaon. Cette joint-venture a été rendue possible après quinze mois de négociations. Elle a été entérinée par le Conseil des participations de l'Etat (CPE) qui a autorisé l'ouverture du capital d'IBC. L'opération a été chapeautée par le SGP GESTRAMAR. Le contrat de cession dont il s'agit définit les obligations à charge des deux parties liées à l'organisation et aux missions de la nouvelle entité.

Le groupe CNAN a signé, le 04 mars 2007¹⁹, un contrat de concession de 49% de la branche CNAN-Med, avec le groupe italien Dario Perioli, qui a remporté le marché. La signature de ce contrat intervient suite à la publication d'une note par le Conseil des participations de l'Etat concernant « l'ouverture du capital de la branche CNAN-Med, en plus

¹⁹ EL Watan économie, cession de 49% du capital de CNAN Med au groupe italien Dario Perioli. Quotidien national du 17 Mars 2008.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

de la signature d'un contrat de cession de 49% du capital social du groupe CNAN-Med par le ministère de l'Industrie et de la Promotion des investissements ».

CNAN Med est spécialisée dans le transport des marchandises dans la zone méditerranéenne. Le Conseil des participations de l'Etat qui a statué sur la restructuration de CNAN Group, avait décidé de l'ouverture du capital de CNAN Nord, autre filiale du groupe, à hauteur de 49 % au profit du groupe français Gofast-Aigle Azur et de 2% pour une personne physique de nationalité algérienne. L'autre dossier qui a fait l'objet d'une autre résolution du CPE est celui de CNAN-maghreb Line (CML), filiale transport maritime de passagers dont le capital est détenu à hauteur de 49% par Gofast-Aigle Azur et 2% par son P-DG, M. Arezki Idjerouidène. L'accord de cette cession partielle avait été signé entre les deux parties en septembre 2007²⁰. Concernant le transport maritime de cargaisons homogènes, le CPE avait aussi avalisé la création d'une société de droit algérien à capitaux mixtes dont le capital est détenu à hauteur de 49 % par CNAN Group, 49% par un partenaire jordano-saoudien et 2% par une personne physique de nationalité algérienne. La cession de 2% du capital de ces sociétés à des personnes physiques de nationalité algérienne a pour objectif de conserver la majorité du capital entre les mains d'actionnaires nationaux et de maintenir ainsi les navires sous pavillon algérien.

Les limites du partenariat de l'Algérie n'est pas un pays attrayant pour les investisseurs privés et cela est dû à plusieurs facteurs : poids de la fiscalité, lourdeurs bureaucratiques pour l'enregistrement des actes de propriété, et retards dans la modernisation de son système bancaire. Dans ce contexte, les investisseurs étrangers ne se sont pas précipités pour négocier des concessions dans les ports algériens.

3.2 Perspectives et voies de développement

Le caractère d'universalité du transport maritime constitue un de ses aspects fondamentaux, donc il est difficile de le concevoir d'une façon autarcique.

3.2.1 Les ambitions portuaires de l'Algérie

À l'heure des autoroutes de la mer, le développement des infrastructures portuaires s'impose comme un passage obligé pour mettre le système portuaire au diapason des

²⁰ El Watan économique, CNAN Groupe : deux filiales privatisées. Quotidien national du 2007.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

évolutions et lui permettre ainsi de contribuer efficacement à la croissance et au développement de l'économie algérienne. Les infrastructures portuaires constituent le poumon de l'économie. Et c'est dans ce sens que le secteur portuaire en Algérie constitue le plus grand défi et la préoccupation majeure du ministère des travaux publics. Sa place dans l'économie est importante.

Ce secteur représente 95 % du commerce extérieur. Car la plupart des transits se fait par voie maritime. Et principalement 98 % en matière d'hydrocarbures. Selon le directeur des infrastructures maritimes au ministère des Travaux publics, l'État a prévu, depuis 1999, divers programmes, allant de la réalisation de plusieurs projets à l'extension de certains édifices. À cet effet, près de 184 milliards de dinars (environ 2,3 milliards de dollars) ont été consacrés au développement des infrastructures portuaires durant la période allant de 1999 à 2014.

En 2005, l'Algérie adopte une nouvelle stratégie portuaire. Cette stratégie a été élaborée en fonction des perspectives de croissance du trafic. Le trafic des marchandises diverses est la catégorie qui connaît la croissance la plus rapide. Pour cette raison, le pays a décidé d'investir dans les terminaux à conteneurs en privilégiant quatre ports : Alger, Oran, Bejaïa et Djendjen. Les aménagements projetés portent sur la mise à disposition de nouveaux linéaires de quais avec des tirants d'eau et des aires de transit adapté aux exigences d'un transport maritime moderne. Cela nécessite, dans la plupart des cas, la réalisation de nouveaux bassins et de systèmes de digues et brise-lames en eaux profondes, soit un investissement global d'environ 1,2 milliard d'euros jusqu'en 2020 (SNAT, 2008). L'un des premiers effets de cette stratégie devrait être de réduire le nombre de navires cargo au profit des navires porte-conteneurs²¹.

En 2006, l'activité de containerisation en méditerranée a réalisé 7,5 millions EVP. En 2015, le besoin est de 21 millions EVP, mais les capacités actuelles ne dépassent pas les 12 millions d'unités (EVP). La part algérienne de cette activité est infinie, pour ne pas dire négligeable. « Les ports algériens doivent jouer un rôle méditerranéen pour la conteneurisation (transit) », a affirmé le ministre. Les ports d'Oran et de Jijel, appuyés par ceux de Bejaïa et d'Alger, sont prévus pour cela en plus de transbordement.

²¹ Fatima Zohra Mohamed-Cherif (2012) «*Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives*». p 91-92

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

La privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger. La privatisation du port d'Oran a commencé en juin 2008. Le port d'Oran est considéré comme une installation portuaire qui pourra accueillir en 2017 des bateaux dont la capacité sera de 1,5 à 2 millions de conteneurs par an, alors qu'actuellement, ils ne peuvent accueillir que l'entrée de bateaux transportant un maximum de 400 conteneurs. Il est également envisagé de privatiser les ports de Mostaganem et d'Annaba²².

Le ministère des travaux publics²³ a élaboré un schéma directeur portuaire à l'horizon 2025 : c'est un ensemble d'axes, de grandes orientations dans le cadre d'une vision d'avenir concernant les ports. En plus de cette projection à l'horizon 2025, le schéma est conçu de telles sortes à permettre sa révision chaque quinquennat.

Le schéma directeur du secteur du transport maritime prévoit le développement de l'investissement et la recherche du partenariat stratégique susceptible de drainer les capitaux et le management adapté à la réalité du pavillon national. Pour les infrastructures portuaires, le programme prévoit la réalisation d'un terminal de transbordement de conteneurs au port d'Alger et au port de Djendjen ainsi que la consolidation et la modernisation des ports existants²⁴

En 2014²⁵, DPW (Emirats Arabes Unis) prévoit de moderniser les terminaux conteneurs d'Alger et de Djendjen afin d'offrir une meilleure insertion de l'Algérie sur les marchés conteneurisés.

Le programme de la modernisation de la flotte nationale a été doté, selon le ministère, « d'une enveloppe financière globale estimée à 120 milliards DA », précisant que « ce programme prévoit l'achat de 27 navires, dont 25 de transport de marchandises et deux (2) de transport de voyageurs ».

²² Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens » Université Mouloud Mammeri. Promotion 2010. P 6.

²³ Quotidien liberté, élaboré un schéma directeur portuaire à l'horizon 2025, du jeudi 8/O1/2007. P 02

²⁴ MERZOUG Slimane et BELKHIRI Aimadedine(2010), la problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale : cas de l'Algérie, sciences, technologies et développement, ANDRU, n° 7, pp 283-308. P 15.

²⁵ Nora MAREÏ, La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation, ISEMAR. Note de synthèse N° 163, mars 2014.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

La présidente du directoire de la SGP-GESTRAMAR, Rabia Lounis, a souligné pour sa part que l'acquisition de nouveaux navires a pour objectif de récupérer 25% du fret maritime de marchandises en 2020 au profit du pavillon national.

Pour réorganiser le transport maritime, les pouvoirs publics prévoient plusieurs programmes d'investissement qui touchent aussi bien les entreprises de transports que les structures portuaires. M. Ghoul dira à ce propos que « L'augmentation des capacités d'accueil des ports et la création des ports secs ainsi que leur liaison par voie ferroviaire sont aussi parmi les actions prévues par le ministère des Transports ».

Le président-directeur général de l'entreprise portuaire d'Alger, Abdelaziz Guerrah, quant à lui, a affirmé que cette structure (port d'Alger) « accueille 750.000 conteneurs par an et prévoit d'atteindre une capacité d'un million d'unités à partir de 2016, grâce notamment à un projet de construction d'un nouveau quai à conteneurs ». Selon lui, « la capacité d'accueil des bateaux de voyageurs sera aussi doublée pour pouvoir traiter deux navires simultanément tout en diminuant le temps d'attente à deux heures et 30 minutes ».

Ainsi, la grande majorité des entreprises publiques de transports, Air Algérie, CNAN et autres sociétés de transport urbain et suburbain ont bénéficié récemment des plans de sauvetage, mais reste à savoir si l'argent injecté dans ces compagnies aura un impact positif sur leur rentabilité et compétitivité ainsi que sur l'amélioration de leurs prestations de services.

La modernisation des ports, avec l'aménagement notamment de nouveaux espaces d'accueil, portera leurs capacités d'accueil à 20.000 navires au lieu de 12.000²⁶ actuellement. En outre, avec la finalisation du projet VTMS (un système intégré de contrôle et de sécurité maritime et portuaire et d'échange de données informatisées) en 2017, l'Algérie comptera parmi les pays les plus avancés en matière de capacités de trafic suivi dans la Méditerranée. « De nouveaux textes réglementaires renforceront l'activité maritime et ferroviaire également puisque les ports seront reliés aux lignes ferroviaires », affirme le ministre, signalant que les projets de construction et réparation navales en Algérie contribueront à réduire nos dépenses

²⁶ La CNAN réceptionne un nouveau navire de marchandises, 11 Janvier 2015. www.horizons-dz.com

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

en devises et à la création de nouveaux postes d'emploi. Une étude, en effet, sera lancée en 2015 avec un partenaire étranger pour l'implantation d'un chantier de construction et de réparation navale au niveau du port d'Arzew. L'étude prendra deux années, selon le DG de l'entreprise de réparation navale (Erenav), et la mise en place du chantier pourra commencer à partir de 2017. « Les chantiers de construction et de réparation conforteront ces métiers », estime le ministre de la Pêche et des Ressources halieutiques.

La réussite de ces projections nécessite la révision du mode de gestion des ports avec l'introduction de nouveaux partenaires, notamment le privé, la modernisation des structures, leur mise à niveau pour optimiser leur exportation.

3.2.2 Construction et réparation navale

En 2004, les dépenses avoisinaient les 50 millions d'euros. Seulement 20 % des réparations sont effectuées en Algérie. Une grande majorité des navires algériens (80 %) se dirigent vers les ports internationaux pour les besoins de répartition. La facture de répartition des navires algériens a atteint, en 2006, les 80 millions d'euros²⁷.

La réparation d'un seul navire coûte entre 1,5 et 2 millions de dollars, révèle le premier responsable de CNAN Groupe qui précise que ce montant doit être versé dès l'entrée en chantier du bateau.

Face à ces coûts, l'Algérie a lancé un appel d'offre international pour le lancement d'une société de répartition navale. En créant sa propre société de réparation navale, en partenariat avec des groupes nationaux ou étrangers, notre pays passera ainsi du statut de client à celui de prestataire pour des bateaux étrangers.

Le marché est d'autant plus grand que chaque année, plus de 7 000²⁸ navires font escale dans les ports algériens. « Des milliers de navires étrangers nous passent pour ainsi dire sous le nez. Nous n'avons pas les moyens de les remorquer ou de les réparer. Nous avons intérêt à ouvrir le marché de la répartition navale », a encore expliqué M. Fayçal Khelil, président de la société de gestion des participations (SGP) Sogeports.

²⁷ Saignée par les armateurs étrangers, l'Algérie prévoit la reconstruction du pavillon national. www.maghrebemergent.com

²⁸ Saignée par les armateurs étrangers, l'Algérie prévoit la reconstruction du pavillon national. www.maghrebemergent.com

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Le choix de port d'Oran pour la création de la société de répartition est lié, au fait qu'il soit situé près de détroit du Gibraltar qui compte un grand nombre de bateaux qui y font escale et ont, de ce fait, besoin de répartition ou de remorquage. La société de répartition navale d'Oran est, par ailleurs, une idée qui date de dix ans, mais qui n'a pu être concrétisée jusque-là.

L'investissement public national est primordial dans un tel contexte, car il sert de moteur pour attirer les investissements privés. Ces derniers, associés à des capitaux externes et au savoir-faire d'opérateurs étrangers, peuvent constituer une solution intéressante pour moderniser le système portuaire algérien et faciliter son intégration dans les réseaux maritimes de la mondialisation, même si une trop grande ouverture aux capitaux étrangers peut également affaiblir le système portuaire national, notamment en cas de crise financière mondiale touchant les grands groupes tels Dubaï Ports World²⁹.

L'investissement dans les moyennes logistiques n'est pas la seule voie pour faire développer le secteur maritime, il y a aussi le développement de la réparation et de la maintenance navale. Les capacités nationales de réparation navale ne couvrent en 2014³⁰ que 10 à 14 % des besoins, l'essentiel des interventions et des arrêts techniques sont effectués dans des chantiers étrangers, avec ce que cela implique comme dépenses importantes qui gagneraient à être investies dans le domaine.

3.2.3 Voies d'une réussite d'un armement

La réussite d'un armement repose sur la compétence de son dirigeant, mais lorsque ce dernier est l'État, les contradictions et les erreurs d'investissements ne manquent pas.

Parmi les problèmes particuliers que posent les armateurs d'États, celui de savoir, qui de l'État lui-même ou de la société national créée pour gérer la flotte d'État, est l'armateur réel. Nous retrouvons cette confusion dans le cas algérien.

²⁹ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet « *Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?* » 2011. P 92.

³⁰ Algérie, pavillon national sur navires fantômes?, 2014. www.maghrebemegent.com.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Les problèmes de l'armement algérien ne viennent pas que de la mer, ils ne sont pas seulement d'ordre financier, mais ils sont liés aux incohérences des décisions de l'État en matière de gestion³¹.

Ces incohérences sont liées à la mauvaise répartition des rôles dévolus à chaque port ; à titre d'exemple, le port d'Alger monopolise le trafic. La nature centralisatrice de l'État algérien bloquant ainsi l'émergence des ports secondaires en est la raison essentielle. Le cabotage national n'est pas développé, alors qu'il pourrait alléger les insuffisances des réseaux de transport terrestre en le prenant en compte dans la chaîne logistique de transport. Et, il n'existe aucune structure à l'échelle locale pour promouvoir cette pratique qui pourrait dynamiser les petits ports.

Or, le rendement portuaire algérien est le plus faible en Méditerranée, notamment en raison du sous-équipement des terminaux, de la mauvaise gestion du stockage, et des faibles tirants d'eau. Les défaillances sur le plan des superstructures sont aussi lourdes de conséquences imposant aux navires des temps d'attente hors normes (la durée de séjour à quai des navires céréaliers est de 16 jours, à titre d'exemple).

Les réformes de 1998, ne visent en aucun cas le désengagement de l'État, mais celui-ci compte tenu de l'absence d'opérateur privé a établi un programme de grande envergure pour le développement des infrastructures de transport de base qui s'étale sur différentes périodes (1999-2004, 2005-2009, 2009-2014).

Pour la réalisation de ce programme, l'État a réservé une enveloppe de près de 35 milliards de dollars US pour la période 2005-2009 et autant pour la période 2009-2014³².

Dans le domaine de développement des infrastructures maritimes, les projections du ministère des transports qui prévoit l'injection près de 605 milliards de DA dans des projets d'investissement repartis sur deux périodes :

- Entre 2005-2015 avec un investissement de 324 millions de DA ;
- Et pour la période 2015- 2025 avec un investissement de 281 milliards de DA.

³¹ MOHAMED-CHERIF Fatima Zohar, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004. P 151.

³² MERZOUG Slimane et BELKHIRI Aimadedine (2010), la problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale: cas de l'Algérie, *sciences, technologies et développement, ANDRU*, n°7, pp 283-308. P 10.

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Le premier défi à relever par les pouvoirs publics est de valoriser le métier de l'armateur. Il faut aussi prendre en compte l'ensemble de la chaîne de transport. Un pays qui ne dispose pas d'une infrastructure importante, son transport risque de s'effectuer dans des conditions défavorables pour lui, alors l'État doit encourager les initiatives des acteurs privés.

Conclusion

Après avoir présenté la flotte algérienne depuis l'indépendance et les changements dans ce secteur maritime après la nouvelle réforme de 1998 qui consiste à l'ouverture aux auxiliaires privés nationaux et étranger ainsi que l'ouverture de la CNAN qui a provoqué un recul de cette dernière face aux investisseurs étrangers qui détiennent désormais le monopole sur le commerce extérieur de l'Algérie.

Cette ouverture qui se traduit par la démonopolisation des services de la CNAN, à cause de la mauvaise gestion des arrêts techniques de navires, opacité dans la conclusion des contrats pour la réparation des navires, gestion anarchiques des conteneurs, graves anomalies dans la gestion des comptes escale, affrètement douteux de bateaux, etc.

Face à cette situation les autorités de pays ont essayé de développer ses infrastructures en mettant en place des plans stratégiques.

Après avoir traité l'impact de la libéralisation sur la flotte nationale, on va passer au dernier chapitre qui est les services maritimes au port de Bejaia.

Chapitre VI

Les services maritimes au port de Bejaia

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Introduction

Dans ce chapitre, nous présentons les principaux résultats de notre enquête qui est développée en quatre sections : La première portera sur la méthodologie de l'enquête, ensuite, la présentation des agences maritimes enquêtées, la troisième sur la position du capital privé national. Enfin, la quatrième section est consacrée à la stratégie des compagnies étrangères.

Section 1 : Méthodologie de l'enquête

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

1.1 Le terrain d'investigation : La wilaya de Bejaia

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

1.1.1 Géographie

Wilaya côtière du centre qui s'ouvre sur la mer méditerranée avec une façade maritime de plus de 100 Km, alternant criques rocheuses et plages de sable fin d'Est vers l'Ouest. La frange du littoral qui a un climat doux bénéficie des influences de la mer. Elle reçoit en moyenne 800 à 1100 mm de pluie par an.

La wilaya est aussi marquée par l'importance du relief montagneux (3/4 du total), coupé par la vallée de la Soummam et les plaines situées près du littoral.

De par sa situation géographique, la wilaya de Bejaia, présente une position stratégique grâce notamment à son port qui est l'un des plus importants du pays en termes de volume d'activités¹.

1.1.2 Situation démographique

La population totale de la wilaya est estimée à 941 110 habitants (fin 2012²), soit une densité de 292 habitants par Km.

¹ Agence nationale de Développement de l'Investissement (ANDI)-2013

² Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

2.1.3 Réseau portuaire

Les caractéristiques physiques du port :

- Superficie totale : 44 ha dont 42 ha de terre-plein et 2 ha couvert ;
- 03 bassins d'une surface totale de 156 ha ;
- Linéaire total de quai : 2.200 m ;
- Passe Nord : largeur 120 m - profondeur 13 m ;
- Passe Sud-est : largeur 330 m - profondeur 15 mètres.

Le port de Bejaia a connu une hausse de son activité durant le 1er trimestre 2015³ avec le traitement de plus de cinq millions de tonnes de marchandises, soit une évolution légère de 0,74 % comparativement au trafic réalisé à la même période de 2014.

Le résultat est jugé "positif" d'autant qu'il a été induit par une crue notable du trafic hors hydrocarbure (4,24 %), siège d'une jauge de 2,8 millions de tonnes, à l'inverse des produits éponymes qui ont régressé de 3,3 % en s'établissant à 2,23 millions de tonnes.

Plusieurs produits ont contribué à cette évolution dont les plus probants restent les céréales, auteurs d'un bond de 39,55 % avec un volume d'importation de plus 306.000 tonnes. Le cas vaut aussi pour les fruits et légumes (24,12 %), les engrais et produits chimiques (13,27 %) et les matériaux de construction (26,69 %).

A contrario, plusieurs autres postes de la même nomenclature ont décliné dont les métaux ferreux, le ciment, les matières textiles et les oléagineux qui ont littéralement piqué du nez, avec une baisse de plus de 40 %.

L'autre motif de satisfaction qui a caractérisé ce bilan est le regain d'activité au terminal à conteneur, siège d'une production de 61 949 boîtes EVP contre 57.550 boîtes à la même période de l'année 2014⁴ et d'une jauge de 456.000 tonnes, contre 389.000 tonnes préalablement.

Ce relèvement intervient après plusieurs saisons de décrues, dont l'effet a semé un véritable doute chez des gestionnaires de la plateforme. Cité initialement comme un cas

³ Guide de l'entreprise portuaire de Bejaia

⁴ Entreprise portuaire de Bejaia. www.portdebejaia.dz

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

d'école au vu de sa réussite, le terminal, exploité par Bejaia Méditerranéan Terminal (BMT), une joint venture algéro-singapourien, a du succomber soudainement à la morosité.

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

Le trafic conteneurs a régressé de 9,64% soit 12481 EVP de moins par rapport au 1^{er} semestre 2013⁵. Une baisse de 17,96 % a été, aussi, enregistrée au niveau du tonnage des marchandises conteneurisées et ce, aussi bien à l'import qu'à l'export. Cette baisse est la conséquence de la congestion du terminal saturé par les lenteurs des enlèvements. (-20,1%). Les exportations, quant à elles, ont connu un léger recul de 2,22% occasionné par la baisse de l'export de sucre de -27,88%.

1.2 Présentation de l'enquête de terrain

Nous aurons à présenter l'enquête de terrain que nous avons menée auprès des agences de transits, consignations et transports dans la wilaya de Bejaia. Nous exposerons d'abord les objectifs de cette enquête et la nécessité de mener un tel travail. Ensuite, nous traiterons la méthodologie adoptée pour atteindre les objectifs visés. Il s'agit de présenter l'échantillon, les problèmes rencontrés et conditions de réalisation de l'enquête. Et enfin nous analyserons les informations et le résultat de l'enquête.

1.2.1 Objectifs de l'enquête du terrain

Le travail que nous avons réalisé sur le terrain constitue le pivot central de notre étude. Les informations que nous avons eues pour consolider notre travail théorique et pour répondre clairement à la problématique posée sont insuffisantes, celle-ci va nous permettre de réunir des informations nécessaires pour étudier le rôle joué par les auxiliaires de transport maritime privés nationaux et étrangers dans la démonopolisation des services maritimes.

Le but de cette enquête est d'arriver à dégager un certain nombre de données qui nous permettrons de rassembler des informations nécessaires pour tenter de répondre à la

⁵ Bejaia port(EPB) INFOS, numéro 85- Avril/ Mai/ Juin 2014.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

problématique posée et de voir le rôle joué par les services maritimes privés de la wilaya de Bejaia dans le déclin de la CNAN.

D'une manière plus précise, cette enquête va nous permettre, en analysant ses résultats, de démontrer le lien entre les agences privées et la CNAN.

1.2.2 Méthodologie de l'enquête de terrain

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

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

➤ Délimitation du champ de recherche

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

Pour cela, nous avons pu récupérer 31 questionnaires au sein des agences, qui sont des agences de transits, consignations et de transport public et privé. Avec cela, on a obtenu le tableau ci-dessous, qui représente notre échantillon.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Tableau N° 08 : Structure de l'échantillon

Activités Nombre d'agence (A)	Transit	Consignataire	Transport
A 1	+		
A 2	+		
A 3	+		
A 4	+		
A 5	+		
A 6	+		
A 7	+		
A 8	+		
A 9	+		
A 10	+		
A 11	+		
A 12	+		
A 13	+		
A 14	+		
A 15	+		
A 16	+		
A 17	+		
A 18	+		+
A 19	+		+
A 20	+		+
A 21	+		+
A 22	+		+
A 23	+	+	
A 24	+	+	
A 25	+	+	
A 26			+
A 27		+	+
A 28		+	
A 29		+	
A 30	+	+	+
A 31	+	+	+

Source : Etabli par nos soins à partir des questionnaires.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

➤ Pré-test du questionnaire

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

1.2.3 Administration du questionnaire et conditions de réalisation de l'enquête : les problèmes rencontrés

L'enquête a été lancée à partir de février 2015 pour qu'on puisse rassembler les questionnaires à temps. Il est vrai que la mission d'enquêter auprès des agences en Algérie n'a pas été commode et la tâche ne nous a pas été facilitée non plus, suite aux nombreuses difficultés rencontrées auprès de beaucoup d'agences. Cela est dû :

- Essentiellement au manque de coopération des entreprises : il est question soit d'agence qui semble redouter toute sorte de questionnaire, soit de celles qui ne se sentent pas obligées de dégager un minimum de leur temps pour répondre à un questionnaire qui ne leur apporte rien.
- Et probablement au fait que la période où nous avons mené cette enquête coïncidait avec « surcharge de travail », comme on disait à chaque fois que nous nous présentions dans ces agences.

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

À la fin de l'enquête, nous avons donc pu récupérer (31) questionnaires auprès de ces agences (public et privé), dont 64,5 % sont répondues par les directeurs ou les gestionnaires, 32,3 % par des cadres intermédiaires et 3,2 % par des agents, mais il y avait certaines questions pour lesquelles on n'a reçus aucune réponse.

1.3 Analyse des informations et résultats de l'enquête

Après avoir présenté l'enquête de terrain, nous arrivons enfin à l'analyse des informations collectées par le biais des questionnaires. Les résultats de ces derniers sont traités en utilisant le logiciel Sphinx. Avec ce dépouillement on a pu analyser nos résultats sous forme des graphes, des tableaux, etc. L'enquête que nous avons menée concerne aussi bien des agences privées que publiques.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

1.3.1 Présentation de questionnaire

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

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

Notre questionnaire se présente sous forme de trois parties (**Annexe N° 01 et N° 02**) :

- La première partie vise à présenter les caractéristiques générales des sociétés. Elle est composée de dix (10) questions. Nous avons choisi de les mettre au début du questionnaire pour mettre le répondant en confiance et elle nous permettra à nous de vérifier la qualité de répondant ainsi une vue globale.
- La deuxième partie porte sur le positionnement du capital privé national. Elle comprend dans l'ensemble sept (07) questions. Elles portent sur la position de l'agence et son caractère (publique, privé ou mixte).
- La troisième partie traite la stratégie des compagnies étrangères. Elle est composée de treize (13) questions. Elle est constituée de plusieurs questions, sur la CNAN, les armateurs étrangers et aussi sur l'ouverture aux activités annexes.

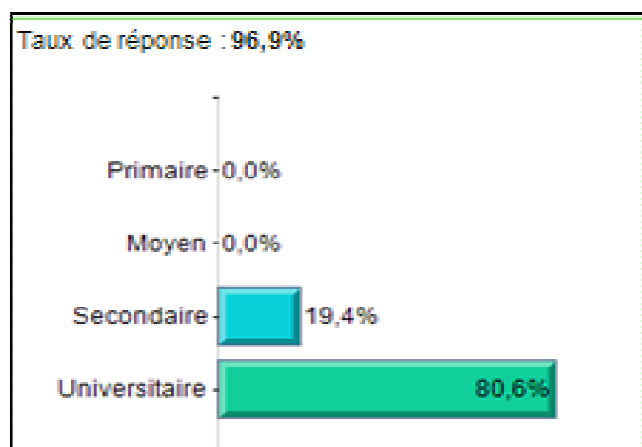
Section 2 : Présentation des agences maritimes enquêtées

Cette section est la première partie de notre questionnaire qui sera présentée en 10 questions sur la présentation des agences maritimes enquêtées.

Question 01 : En votre qualité de répondant à ce questionnaire, veuillez de bien vouloir indiquer votre niveau d'étude ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Figure N° 07 : Répartition des employés selon leur niveau d'instruction



D'après ce graphe, on constate que la majorité des répondants ont le niveau universitaire, qui représente un taux 80,6 %, et le reste de 19,4 % ont le niveau secondaire.

Question 02 : Quel est votre âge ?

Tableau N° 09 : Répartition des répondants de l'échantillon selon l'âge

Taux de réponse 96,9%

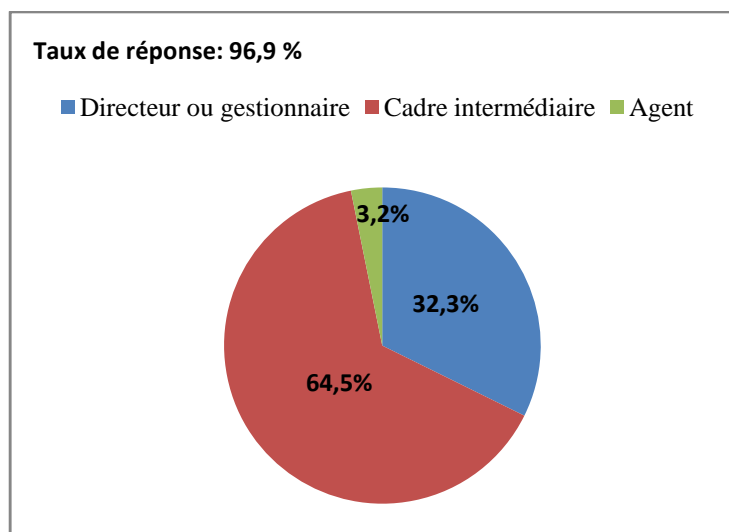
Age	Nombre des répondants	Pourcentage %
[21-32]	20	64,52 %
[33-44]	07	22,58 %
[45-54]	04	12,90 %
TOTAL	31	100 %

En lisant le tableau, on constate que l'âge des répondants varie, de façon générale, de 21 à 54 ans. Ce tableau montre que 64,52 % ont l'âge entre [21-32], et 22,58 % entre [33-44], et le reste de 12,90 % entre [45-54], et chacun de ces répondants dépend du poste occupé au sein de l'agence (directeur, gestionnaire, cadre intermédiaire ou bien agent).

Question 03 : Quel poste occupez-vous dans l'agence ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Figure N° 08: Répartition de l'échantillon selon le poste occupé



Ce graphe montre que la plus grande partie des répondants sont des cadres intermédiaires qui représentent 64,5 %, suivie par les directeurs ou gestionnaires avec 32.3%, et la minorité de 3.2%, sont des agents.

Question 04 : Depuis combien d'années êtes-vous au sein de l'agence ?

Tableau N° 10: Le nombre d'années d'expérience professionnelle des répondants au sein de l'agence

Taux de réponse : 96,9 %

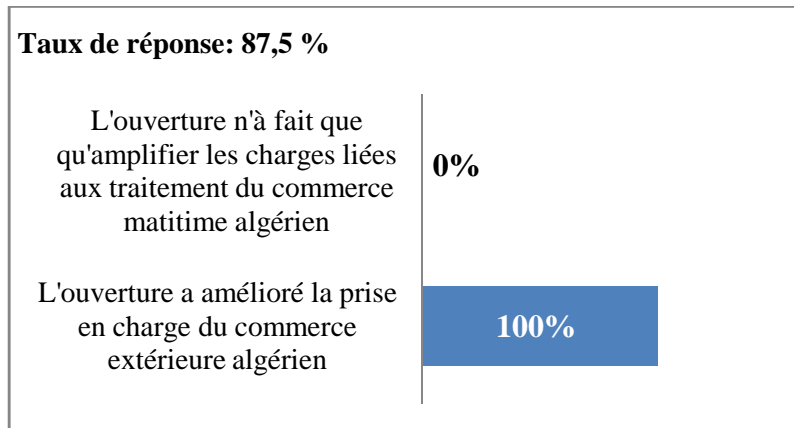
Années	Nombre de répondants	Pourcentage %
[00 -05]	13	41,94 %
[05-10]	10	32,26 %
[11-16]	04	12,90 %
[17-22]	01	3,22 %
[23-31]	03	9,68 %
TOTAL	31	100 %

À partir de la lecture de ce tableau, on remarque que 41,94 %, ont l'expérience professionnelle de [00 -05] ans au sein de ces agences, 32,26 % pendant [05-10] ans, et 9,68 % pendant [23-31] ans. On peut dire que la plupart des responsables ont une ancienneté plus importante ou ils sont dans l'agence depuis sa création.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Question 05 : Que pensez-vous de l'ouverture des services maritime (consignation, transit, transport et autres activités annexes) aux privés nationaux et étrangers ?

Figure N° 09: La répartition d'avis des répondants sur l'ouverture des services maritime aux privés nationaux et étrangers



À partir de ces réponses, nous pouvons constater que tous les répondants (100 %) pensent que l'ouverture des services maritime (consignation, transit, transport et autres activités annexes) aux privés nationaux et étrangers a amélioré la prise en charge du commerce extérieure algérien.

On peut comprendre alors que l'ouverture est positif, et que le déclin de la CNAN est non seulement positif, mais aussi nécessaire.

Question 06 : Quel est le statut juridique de votre agence ?

Figure N° 10: Statut juridique des agences



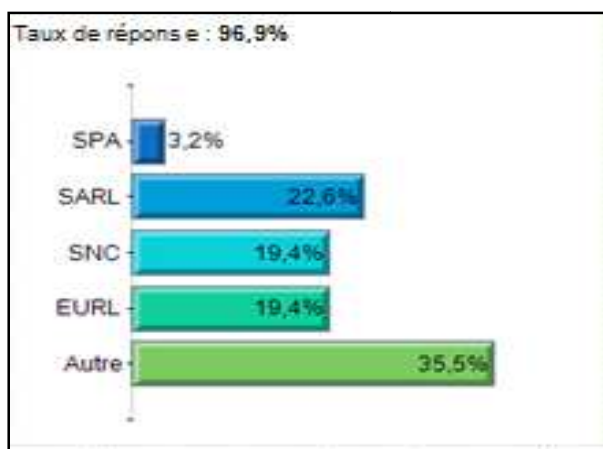
Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

À travers cette analyse, nous constatons que 90,3 %, des agences ont le statut juridique privé, tandis que les autres (public, mixte) représentent que 3,2%. Cela implique que le secteur privé détient une grande partie des agences en Algérie.

Il ya donc une forte ouverture des activités annexes et une démonopolisation totale des activités de la CNAN.

Question 07 : Quelle est la forme juridique de votre agence ?

Figure N° 11 : Les formes juridiques des agences



Nous remarquons que, la forme juridique prédominante est la société individuelle (35,5 %), puis la SNC et EURL (19,4 %), ensuite la SARL avec 22,6 %. En dernier lieu, nous avons une société par actions, SPA (3,2 %).

Question 08 : Quel(e) est (sont) le (s) domaine(s) d'activité de votre agence ?

Figure N° 12: Le(s) domaine(s) d'activité des agences



Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

D'après notre analyse, on constate un pourcentage élevé des transitaires qui représentent 87,1 %, tandis que les autres font la consignation ainsi que le transport qui représentent 25,8 % et 29,0 % respectivement.

Il est intéressant à noter que, certaines agences font les trois activités au même temps ou les deux à la fois, et la majorité de ces agences sont des transitaires.

Question 09 : Quel est le nombre du personnel employé dans votre agence ?

Tableau N° 11: Répartition de nombre du personnel employé dans ces agences

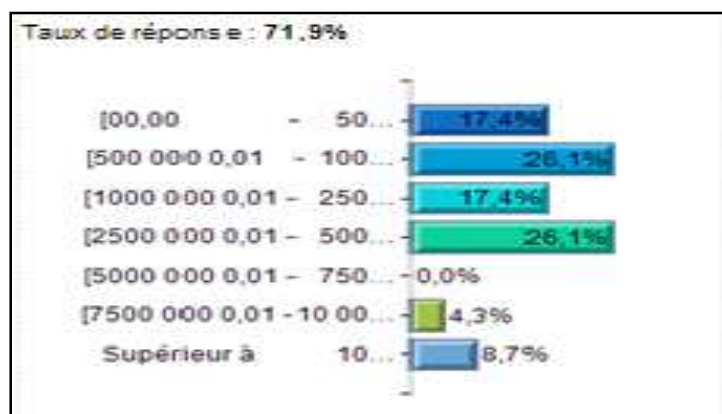
Taux de réponse 81,3 %

Effectifs	Nombre de répondants	Pourcentage %
[00-05]	05	19,23 %
[05-09]	09	34,62 %
[10-14]	05	19,23 %
[15-19]	02	07,69 %
[20-25]	05	19,23 %
TOTAL	26	100 %

Les résultats de l'enquête révèlent que le nombre du personnel employé dans la plupart de ces agences varie entre [05-09] avec un nombre de 09 et un taux de 34,62 %, tandis que les autres agences, leurs nombre varie entre 2 à 5.

Question 10 : Dans quel intervalle est situé le chiffre d'affaires de votre agence ?

Figure N° 13: Le chiffre d'affaires des agences



Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

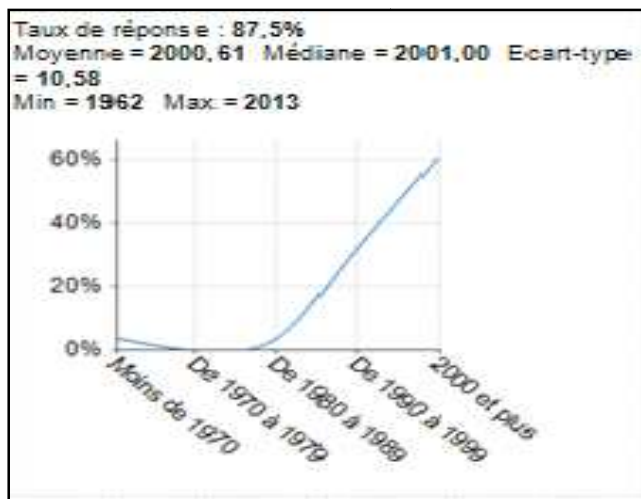
D'après le graphe ci-dessus, nous remarquons que le chiffre d'affaires de la majorité des agences se situe dans l'intervalle de [500 000 0,01 - 1000 000 0,00 DA] et [2500 000 0,01 - 5 000 000 0,00 DA] avec un pourcentage total de 52,2 %. Tandis qu'un taux de 8.7 % qui est supérieur à 10 000 000 0,00 DA.

Section 3 : La position du capital privé national

Cette section est la deuxième partie de notre questionnaire qui sera représentée en 07 questions qui porte sur la position du capital privé national.

Question 11 : Quelle est la date de création de votre agence ?

Figure N° 14: Date de création des agences



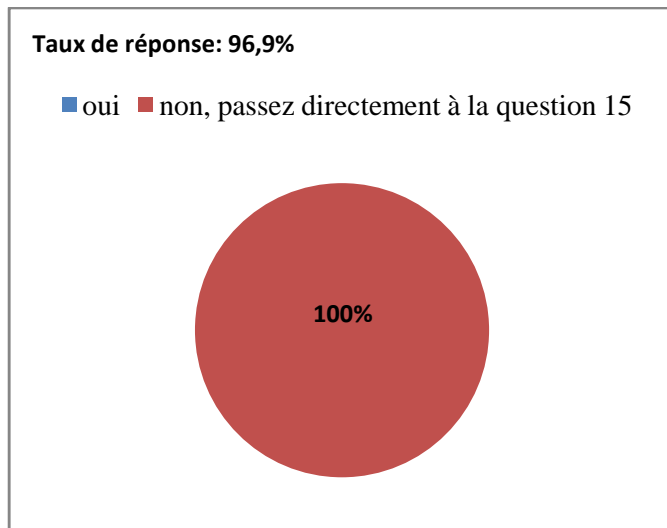
À la lecture du résultat graphique, on remarque qu'après 1971, le nombre des agences à diminuer durant la période allant jusqu'à 1979, cela est dû au monopole des trois entreprises étatiques (SONAMA, ONP et CNAN), mais on constate qu'à partir 1982, le nombre des entreprises a augmentée à cause de la restructuration de 1982 qui a touché toutes les entreprises nationales de grande taille.

Le nombre d'agences n'a pas cessé d'augmenté à partir de 1998, cela est dû à la nouvelle réforme de 1998, qui consiste à la libéralisation et à l'ouverture du secteur maritime et portuaire.

Question 12 : Votre agence est-elle publique à l'origine ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

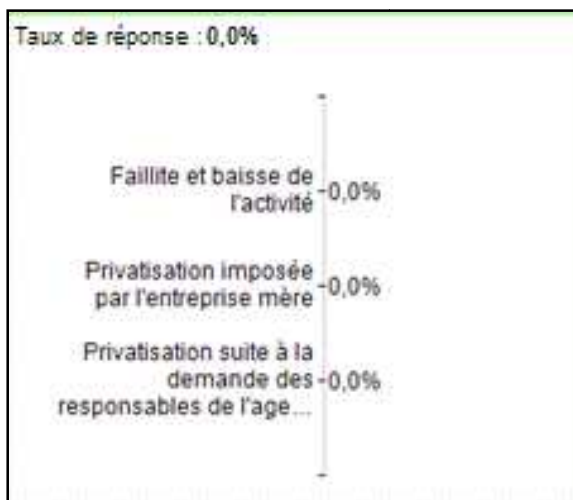
Figure N° 15: Statut d'origine des agences



On voit ici, que 100 % des agences sont privées à l'origine, on constate qu'il n'y avait pas d'agences publiques qui sont devenues privées.

Question 13 : Si « OUI »

Figure N° 16: Les agences qui sont publique à l'origine

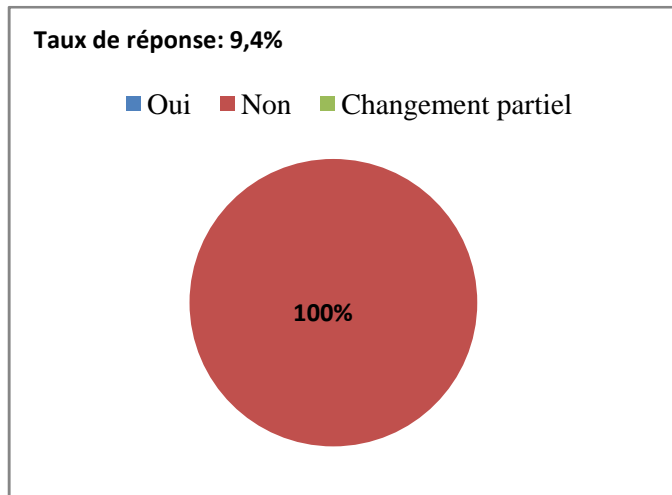


Dans la figure N° 15, il n'y avait personne qui a répondu « OUI », alors on remarque dans celle ci-dessus qu'il n'y avait pas de privatisation suite à la demande des responsables des agences ou imposée par les entreprises mères à cause de la faillite ou la baisse de l'activité.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Question 14: Y-t-il de changement du staff des dirigeants à la tête de l'agence après sa privatisation ?

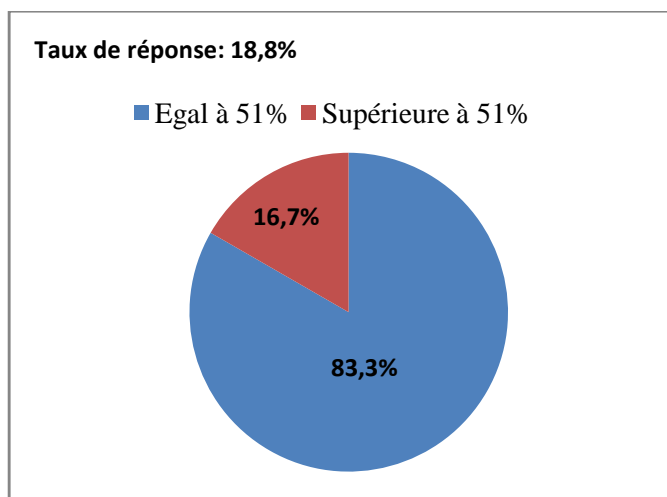
Figure N° 17: Le changement du staff des dirigeants à la tête de l'agence après sa privatisation



Dans la figure N° 15, aucune agence n'a été privatisée.

Question 15: Si votre agence est de statut mixte (privé national et étranger), quelle est la part du capital privé national dans le capital social total?

Figure N° 18: La part du capital privé national dans le capital social total



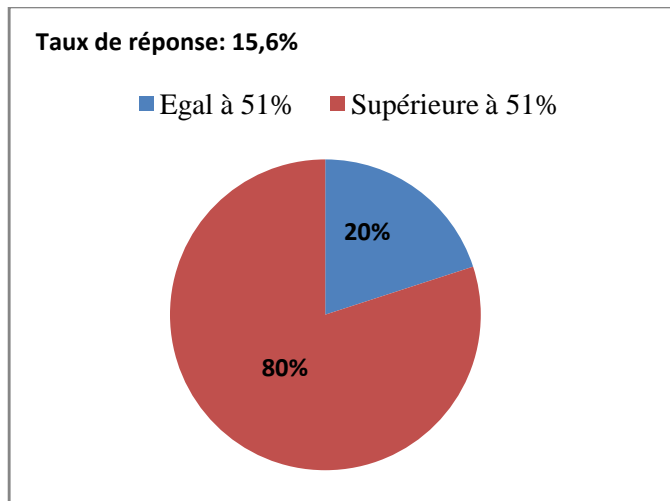
On observe d'après cette figure, que la part du capital privé national qui est égale à 51 % dans le capital social total des agences de statut mixte (privé national et étranger), est de

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

83,3 % et 16,7 % ont un capital supérieures à 51 %. On constate alors qu'une grande part du capital est entre les mains de privé national n'ont pas entre le privé étranger.

Question 16: Si votre agence est de statut mixte (public et capital étranger), quelle est la part du capital public national ?

Figure N° 19: La part du capital public national



D'après ce graphe, on constate que la part du capital public national qui est égale à 51 % dans le capital social total des agences de statut mixte (public national et étranger), est de 20%, et 80% sont supérieures à 51%.

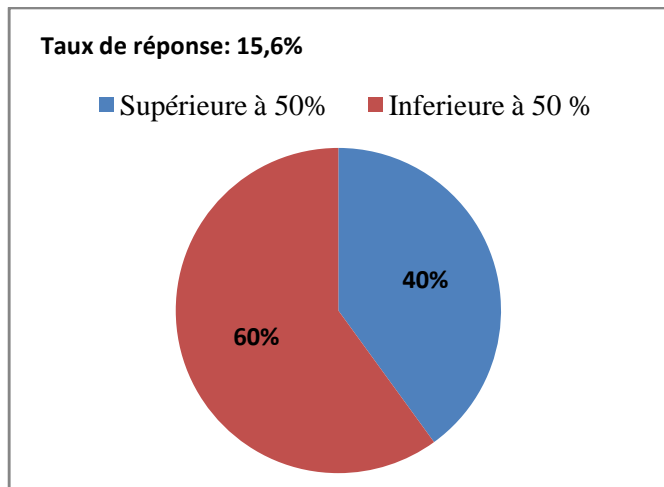
La loi de finances complémentaires de 2009 a introduit des mesures économiques contraignantes pour les investisseurs étrangers, telles que l'obligation pour s'associer en joint-venture avec 51% des parts pour l'entreprise algérienne et 49% pour l'entreprise étrangère, l'interdiction de financement étranger pour un investissement local et l'obtention de l'aval du Conseil National de l'Investissement (CNI).

Cela signifie que l'État algérienne a met en place des lois pour protéger ces entreprises de la concurrence des compagnies étrangers et avoir toujours un capital qui est supérieur aux privés étrangers.

Question 17: Si votre agence est un partenariat public et privé national, quelle est la part du capital privé dans le capital social ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Figure N° 20 : La part du capital privé dans le capital social



Suite à notre enquête, on a constaté que 60% des agences privées ont le capital social qui est inférieur à 50%, et 40% qui sont supérieures à 50% avec le partenariat public.

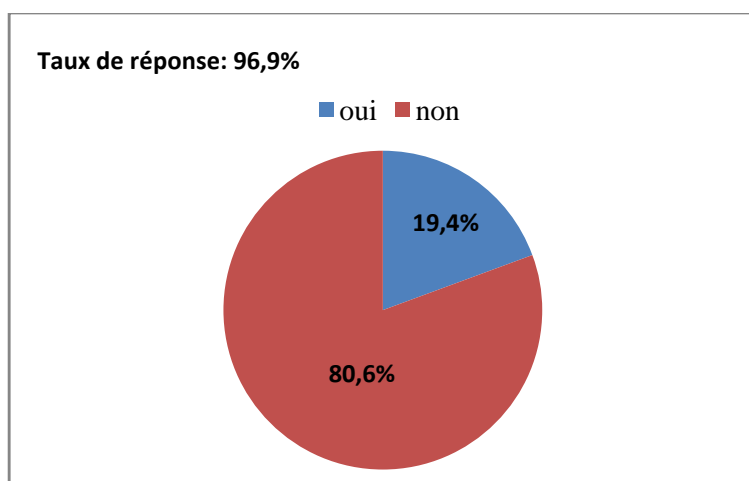
On remarque que les agences publiques détiennent un capital social supérieur à celles des agences privées.

Section 4 : Stratégie des compagnies étrangères

Cette quatrième section est la dernière partie de notre questionnaire, elle sera présentée en 13 questions qui portent sur la stratégie des compagnies étrangères.

Question 18: Votre agence est-elle un représentant d'un armateur étranger ?

Figure N° 21: Les agences qui sont(ou pas) des représentants d'un armateur étranger



Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Selon les données présentées dans la figure ci-dessus, 19,4 % des agences sont des représentants des armateurs étrangers, tandis que 80,6 % qui restent travail pour leurs propres compte.

Cela veut dire que ces compagnies privées contrôlent le marché algérien. Et c'est qui a fait écarter la compagnie CNAN.

Question 19: Si « Oui », cette présence en Algérie s'inscrit dans quelle logique ?

Figure N° 22: La logique de cette présence des armateurs étrangers en Algérie

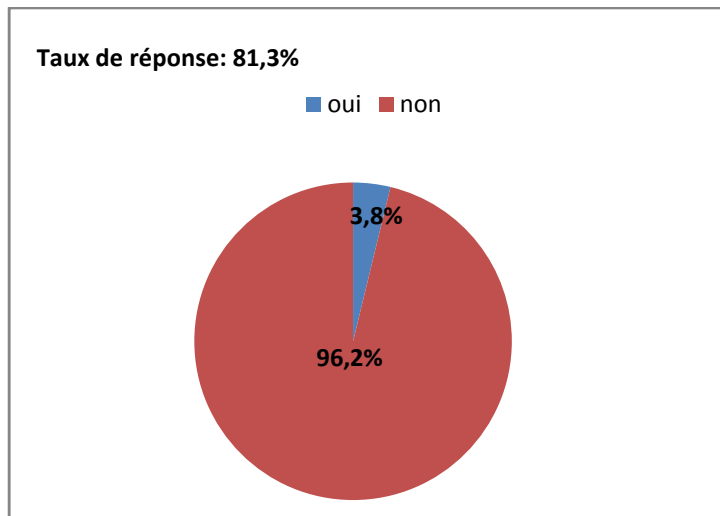


À partir des données de la figure N° 21 (80,6 % des agences est représentant des armateurs étrangers), et de celle ci-dessus, on remarque que 57,1 % des répondants au sein de ces agences pensent que cette présence des armateurs étrangers en Algérie s'inscrit dans la logique d'une prestation logistique de porte-à-porte qui inclut le pré et le poste-acheminement, par contre le reste de 42,9 % pensent que cette logique s'inscrit d'une prestation sur le segment maritime seulement.

Question 20: Si « Non », est-elle un représentant de la CNAN ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Figure N° 23: Les agences qui sont(ou pas) des représentants de la CNAN

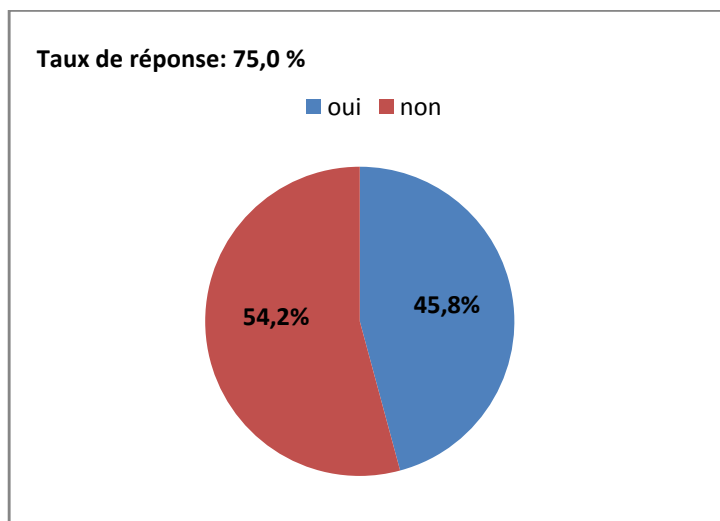


À partir des résultats de la figure N° 21 (80,6 % qui ne sont pas des représentants des armateurs étrangers), on constate que 96,2 % travail entant qu'agence privée pour leurs propres comptes, tandis que le reste de 3,8 % sont des représentants de la CNAN.

Alors, il ya un déclin et un recul des agences liées à la CNAN.

Question 21: Si votre agence est indépendante de la CNAN et des armateurs étrangers, assure-t-elle des services maritimes (consignation, transit, transport) pour la CNAN ?

Figure N° 24: Les agences qui assurent(ou pas) des services maritimes pour la CNAN



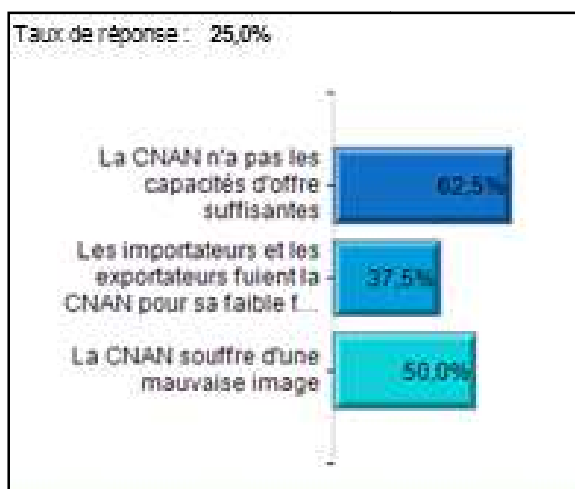
Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Dans la figure N° 23, (96,2 % sont indépendants de la CNAN et qui travaillent entant qu'agences privés pour leurs propres comptes). Dans cette figure, on remarque que 45,8 % assurent des services maritimes (consignation, transit, transport) pour la CNAN, tandis que 54,2 %, n'assurent aucuns services pour la CNAN.

Cela confirme que la CNAN n'a pas investi dans les activités annexes (consignation, transit, transport). Et ce désinvestissement a laissé la voie libre aux armateurs étrangers.

Question 22: Si votre réponse à la question précédente est « Non », pour quelles raisons ?

Figure N° 25: Les causes de non assurance des services maritimes pour la CNAN

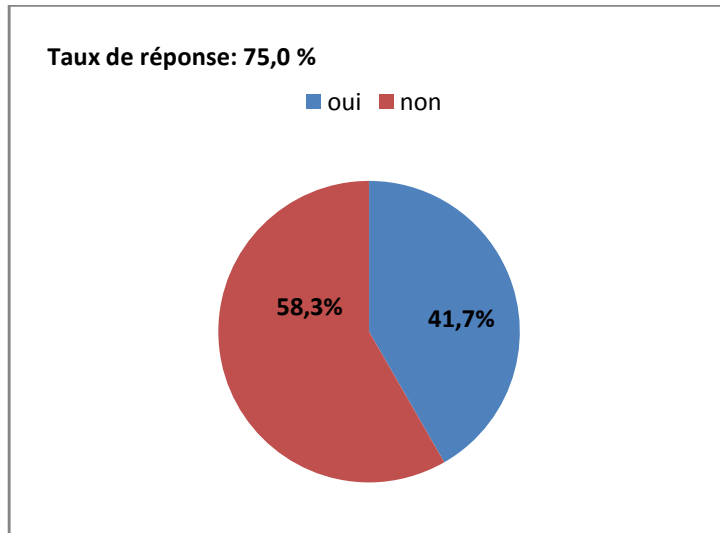


Sur les 54,2 % qui n'assurent aucun service pour la CNAN (figure N° 24), la raison de cette non assurance, est que 62,5 %, on répondus que la CNAN n'a pas les capacités d'offre suffisantes, et 50,0 %, que la CNAN souffre d'une mauvaise image, tandis que le reste de 37,5 %, ont répondu que les importateurs et les exportateurs fuient la CNAN pour sa faible fiabilité.

Question 23: Est-ce que votre agence est en faveur de la décision prise par certains armateurs étrangers de remplacer le mode de transport franco on bord (FOB) par le mode de coût et fret (CFR) ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Figure N° 26: Les agences qui sont(ou pas) en faveur de la décision prise par certains armateurs étrangers de remplacer le mode de transport franco on bord (FOB) par le mode de coût et fret (CFR)



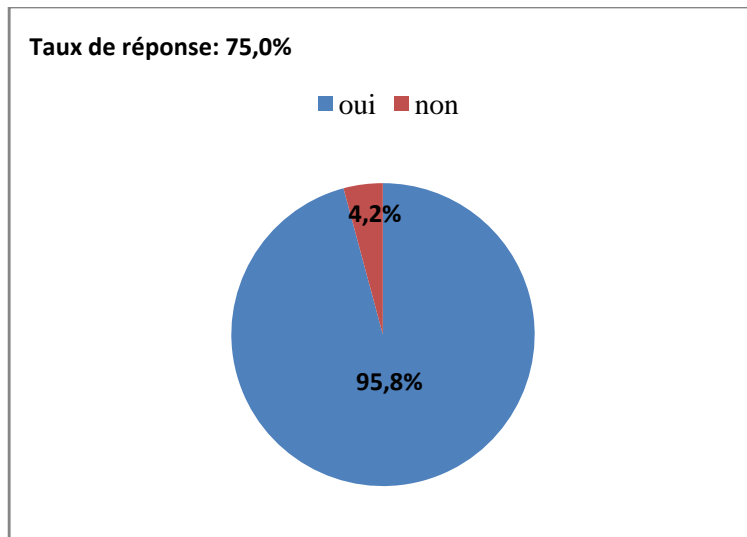
D'après les répondants au sein de ces agences, on constate que 41,7 % sont en faveur de la décision prise par certains armateurs étrangers de remplacer le mode de transport franco on bord (FOB) par le mode de coût et fret (CFR), par contre 58,3 % sont opposés à cette décision.

Dans le point de transfert de risque le FOB et le CFR sont les mêmes, mais la différence, c'est que dans le FOB, c'est l'acheteur qui choisit le navire et paye le fret maritime. Par contre dans le CFR, c'est le vendeur qui choisit le navire et qui paye les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné.

Question 24: Le recours aux surestaries par les armateurs est-il justifié dans le commerce maritime en Algérie?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

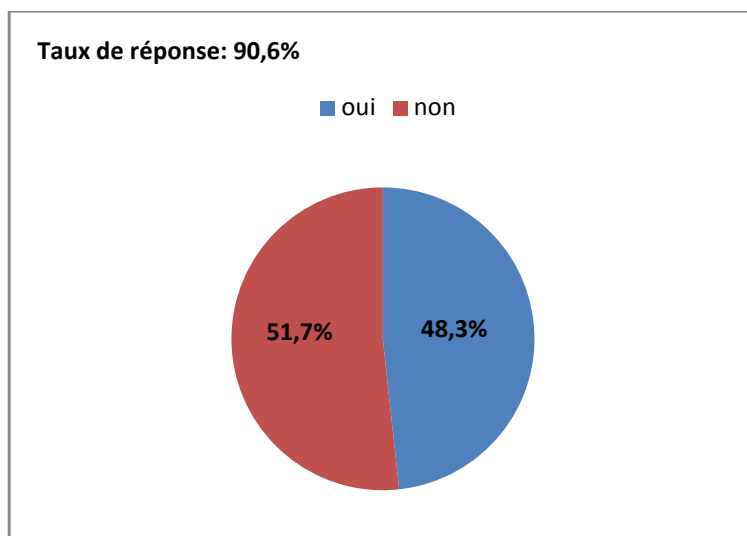
Figure N° 27: Les agences qui pensent(ou pas) que le recours aux surestaries par les armateurs est justifié dans le commerce maritime en Algérie



D'après les réponses de la figure ci-dessus, on remarque que la majorité de 95,8 %, voient que le recours aux surestaries (indemnité due au capitaine par le chargeur pour retard dans le chargement ou le déchargement) par les armateurs est justifié dans le commerce maritime en Algérie, seul une minorité de 4,2 % voient le contraire.

Question 25: Pensez-vous que la douane est un maillon responsable de l'importance des surestaries supportées par les importateurs?

Figure N° 28: Les agences qui pensent(ou pas) que la douane est un maillon responsable de l'importance des surestaries supportées par les importateurs

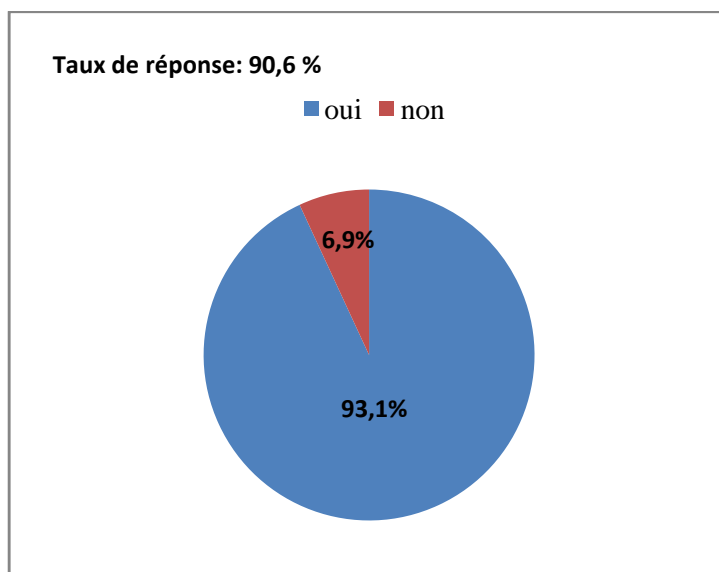


Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

On constate d'après les résultats de cette figure en haut que 48,3 % pensent que la douane est un maillon responsable de l'importance des surestaries supportées par les importateurs, tandis que 51,7% ne pensent pas que le problème des surestaries vient de la douane.

Question 26: Faites-vous appelle aux technologies d'information et de la communication (Intranet, internet, EDI,...) dans vos relations avec les autres intervenants portuaires ?

Figure N° 29: Les agences qui font appellent(ou pas) aux technologies d'information et de la communication dans vos relations avec les autres intervenants portuaires



On remarque d'après les données de la figure ci-dessus, que 93,1 %, de ses agences font appel aux technologies d'information et de la communication pour leurs relations avec les autres intervenants portuaires, alors que 6,9 %, n'utilise pas cette technologie avec les intervenants portuaires.

Question 27: Quelles sont les principales causes du prolongement des délais de traitement des marchandises dans l'enceinte portuaire ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Figure N° 30: Les principales causes du prolongement des délais de traitement des marchandises dans l'enceinte portuaire

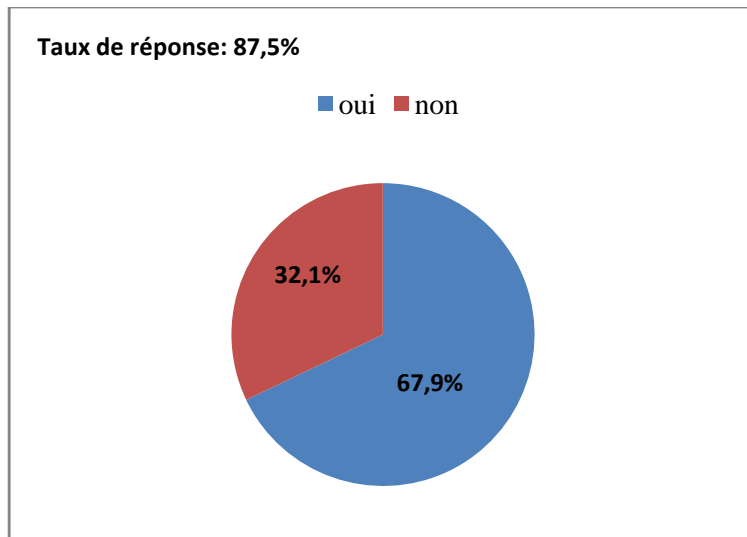


Suite aux réponses, on a constaté que le plus grand nombre des répondants (74,1 %), ont dit que les principales causes du prolongement des délais de traitement des marchandises dans l'enceinte portuaire sont dues à la multitude d'intervenants (port, douane, services phytosanitaires, services de la DCP,...), 37,0 %, ont répondu que le problème vient dans les pots-de-vin et la corruption, 29,6 % voient que la cause vient de l'exiguité des espaces portuaires, et 18,5 %, ont dit que c'est le retard d'enlèvement des marchandises causé par les importateurs et la faible connexion du port à l'arrière-pays (carence dans les infrastructures de transport terrestre), et un échantillon de 14,8 %, ont répondu que la cause vient de la faible application de la réglementation en vigueur en matière d'enlèvement des marchandises au port et de la faible utilisation des technologies de l'information et de la communication (internet, EDI, intranet, ...).

Question 28: Pensez vous que les services douaniers sont le plus important maillon qui augmente les délais de passages portuaires ?

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

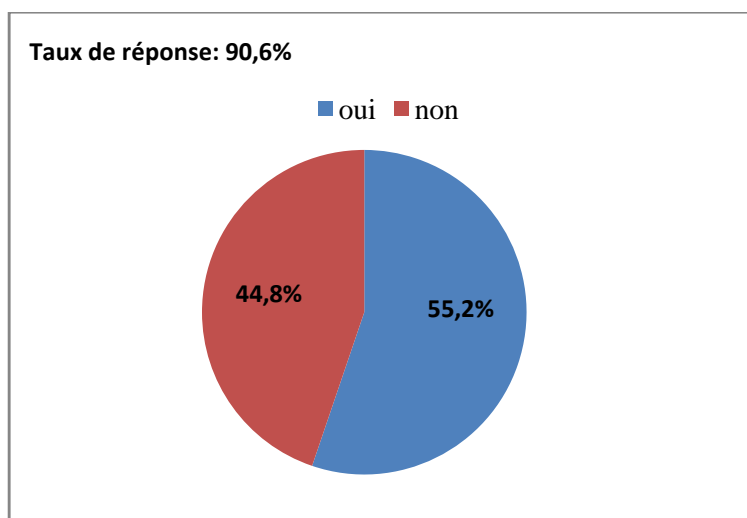
Figure N° 31: Les agences qui pensent (ou pas) que les services douaniers sont le plus important maillon qui augmente les délais de passages portuaires



D'après les résultats obtenus dans notre enquête, on a remarqué qu'une partie de 67,9 %, pensent que les services douaniers sont le plus importants maillon qui augmente les délais de passages portuaires, et une autre de 32,1 %, pensent que l'augmentation des délais de passages portuaires ne vient pas de la douane.

Question 29: Pensez vous que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie?

Figure N° 32: Les agences qui pensent(ou pas) que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie

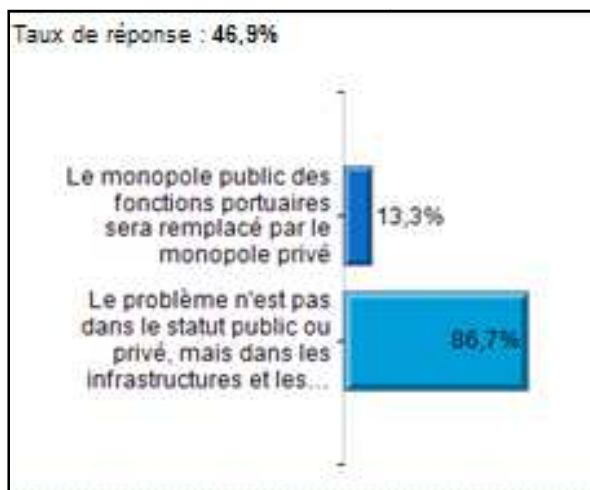


Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Selon les données présentées ci-dessus, on remarque que 55,2 % des répondants au sein des agences, pensent que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie, tandis que 44,8 % pensent le contraire.

Question 30: Si « Non », pourquoi ?

Figure N° 33: Les agences qui ne pensent pas que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie



Selon les résultats présentés ci-dessus et les résultats obtenus dans la (figure N° 32), il est constaté que les 44,8 %, qui ne pensent pas que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie, on remarque que 86,7 %, pensent que le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dans les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants, tandis que la minorité de 13,3 % pensent que le monopole public des fonctions portuaires sera remplacé par le monopole privé.

Conclusion

La prédominance du secteur privé à partir de la nouvelle réforme de 1998, qui consiste à la libéralisation et à l'ouverture des services maritimes aux privés nationaux et étrangers, a augmenté le nombre d'agences (consignation, transit, transport) et a démonopolisé totalement les activités de la CNAN et a provoqué son déclin.

Chapitre IV : Les services maritimes au port de Bejaia

Cette forte ouverture des activités annexes a écarté la CNAN et les agences qui la représentent. Ainsi, les compagnies privées contrôlent le marché algérien.

L'absence d'une flotte nationale adaptée à la structure et au volume du commerce extérieur et l'inadaptation du dispositif réglementaire actuel ont placé le transport maritime national, sous la mainmise des armateurs étrangers. Cela est dû au désinvestissement de l'État dans le transport maritime de marchandises a laissé la voie libre aux armateurs étrangers.

Conclusion Générale

Conclusion générale

La présente étude a tenté d'apporter des éléments de réponse à l'objet de notre travail qui consiste à étudier le rôle joué par les auxiliaires de transport maritime privés, nationaux et étrangers dans la démonopolisation des services maritimes de la CNAN. Nous avons axé notre réponse sur la problématique posée sur les points suivants : La part de la CNAN dans le commerce extérieur de l'Algérie, les causes de recul de la CNAN face aux armateurs étrangers, les stratégies des compagnies maritimes privées pour détenir le monopole sur le commerce extérieur de l'Algérie et enfin l'impact de la libéralisation du secteur maritime sur la CNAN.

Nous avons essayé d'introduire le sujet dans son aspect général dans le premier chapitre du présent travail. A travers ce dernier, nous avons pu établir une approche générale sur l'offre et la demande de transport maritime. Ainsi, dans le deuxième chapitre, nous avons étudié le transport maritime algérien. Par la suite, dans le troisième chapitre, nous avons vu l'impact de la libéralisation sur la flotte nationale. A la fin, nous avons analysé à travers des questionnaires les services maritimes au port de Bejaia.

En premier lieu, nous avons pu voir l'intégration horizontale qui vise à obtenir des économies d'échelle : Une société peut se limiter à la croissance interne. Selon le marché, la seule croissance interne sera insuffisante pour lui permettre d'accroître sa part de marché et cette croissance restera coûteuse. La stratégie verticale qui vise à investir d'autres segments de la chaîne de transport en proposant aux clients un service de porte-à-porte : L'armateur assure pour le chargeur la réalisation du transport du conteneur depuis son point de départ jusqu'au port et éventuellement du port d'arrivée à sa destination finale. Ce qui nécessite des intervenants spécifiques ayant comme mission principale l'établissement d'une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

En deuxième lieu, nous avons conclu que le système portuaire algérien était monopolisé par l'ONP, la SONAMA et la CNAN, depuis l'indépendance et les ports algériens souffrent de manque d'investissement et de l'abus de la part des sociétés nationales étatiques qui sont les principaux chargeurs, jusqu'aux réformes de la loi 98-05 portant sur le nouveau code maritime qui consistent à l'ouverture aux investisseurs nationaux et étrangers. Cette loi provoque le déclin de la flotte nationale dans la prise en charge du commerce extérieur.

En troisième lieu, on a remarqué qu'après 1998, l'armement algérien a quasiment disparue : En 2002, l'offre nationale de transport maritime des marchandises était de 67 unités,

Conclusion générale

aujourd'hui, elle est réduite à sa plus simple expression avec 16 unités officiellement et beaucoup moins dans la réalité. Cette libéralisation du secteur du transport maritime a attiré les investisseurs privés, nationaux et étrangers, et l'Algérie à l'égard des armateurs étrangers est quasi totale, puisque le pavillon national (CNAN) couvre 2 % des besoins du transport maritime tandis que les armateurs privés, nationaux et étrangers couvrent les 98 % qui restent. En l'absence d'un armement national, les armements étrangers imposeront toujours leurs conditions.

En quatrième lieu, on a constaté que la CNAN n'a pas les capacités d'offre suffisantes tout en souffrant d'une mauvaise image. Ce qui a favorisé le secteur privé qui détient une grande partie des agences en Algérie. Ainsi, cette ouverture a amélioré la prise en charge du commerce extérieur algérien. Le désinvestissement de l'État dans ce secteur a entraîné la détérioration des infrastructures et des équipements portuaires. Cela a aussi provoqué l'installation d'un environnement organisationnel inadapté et peu efficace pour répondre à l'état actuel du marché. Conséquence: L'Algérie se retrouve beaucoup moins compétitive par rapport à ses voisins maghrébins.

La disparition progressive d'une flotte nationale de marchandises générales a eu des effets désastreux sur l'économie du pays. L'Algérie se retrouve complètement soumise au bon-vouloir des armateurs étrangers. Ainsi, en mars 2012, la décision des armateurs internationaux opérant en Algérie de supprimer de manière unilatérale le paiement FOB (Free on Board) de leurs importations a obligé les importateurs algériens à s'acquitter de leurs factures d'importations en mode « Coût et Fret » (le fret doit être payé par l'acheteur étranger et non par le vendeur algérien). Cette décision a réduit la marge de manœuvre des entreprises algériennes et affecté leur compétitivité.

La flotte algérienne était durant les années 1980 classée parmi les 50 premières flottes dans le monde parce qu'elle disposait des navires les plus modernes et les plus sophistiqués de la région. Cela a permis de couvrir les besoins en matière de transport. Au lieu de continuer sur cette voie de développement, le secteur a lourdement pâti de l'arrêt de l'investissement, et d'un tas d'autres facteurs : Les difficultés de gestion, le manque de développement de nouvelles technologies et l'ouverture du secteur à la concurrence. La prospérité de la CNAN dépend non seulement de l'investissement dans les moyens logistiques mais aussi du développement du domaine technique : La réparation et de la maintenance navale.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- BAUCHET Pierre « Transport international dans l'économie mondiale ». édition 1995.
- BAUCHET Pierre « le transport maritime dans le commerce international », Paris, Economica. 1991.
- Corine PASCO, « commerce international » DONUD 6^e édition 2006, Paris.
- Corinne PASCO « commerce international », 4^{ème} édition, 2002.
- DESTEXHE Christine, «Le contrat de vente internationale », 1^{er} édition Edipro, Belgique. 2005.
- FRÉMONT Antoine « Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques : Quelques évidences empiriques ». 2009
- Guide général du commerce international, édition MLP, Alger. 1998.
- Guide de transports internationaux de marchandises. Mohammed EL-K. El Khalifia, édition 1994.
- GARSULT Philippe, PRIAMI Stéphane, « Opérations bancaires à l'international », édition Banque, Paris 2001.
- Ghislaine Legrand et Huber Martini, gestion des opérations import-export. 2007/2008.
- MARIE-MADELEINE Damien, « Dictionnaire de transport et de la logistique », 2^{ème} édition, Dunod, Paris, 2005.
- OCDE, Intégration et concurrence entre le transport et les activités logistiques, table ronde n°146. 2010.

Rapports, mémoires et documents

- Abdelhamid BOUARROUDJ « le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir », 02 octobre 2012.
- ALI Wassila, BAAR Djamilia « L'interaction entre le commerce extérieur et le transport maritime, étude de cas : EPB » mémoires de fin d'études. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2009.
- BELAIDI Lyacine, BERNINE Sofiance, MOULOUA Djamel « transitaire et cosignataire dans le transport maritime international de marchandises » mémoires de fin d'études. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2007.

Bibliographie

- HALHAL Saïd « le rôle de la conteneurisation dans le développement du transport maritime en Algérie » mémoire de fin de cycle. Université de Bejaia, promotion 2012-2013.
- Julien Dubreuil « la logistique des terminaux portuaires de conteneurs ». Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport. Août 2008.
- KAIDI Rachel, ZIDANE Wassila, « La tarification du transport maritime : cas de l'EPB », mémoire de fin d'étude. Université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion : 2011-2012.
- MERZOUG Slimane « Étude du coût de transport dans les échanges maritimes internationaux : cas de l'Algérie » thèse de doctorat, université Abderrahmane Mira Bejaia. Promotion 2014.
- MERZOUG Slimane et BELKHIRI Aimadedine (2010), la problématique du financement des infrastructures de transport à la lumière de la crise financière mondiale: cas de l'Algérie, sciences, technologies et développement, ANDRU, n°7, pp 283-308.
- MERZOUG Slimane ; la place de transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Bejaia, thèse magistère, université de Bejaia, promotion 2005.
- MAMERI Zineb, MERSEL Sonia, « la gestion des risques liés au transport maritime international de marchandise », mémoire de fin d'étude. Université Abderrahmane Mira Bejaia Promotion 2012-2013.
- M.NEFOUS, le nouveau code maritime algérien, mémoire D.E.S.S centre CDMT, université Aix-Marseille, promotion 2000.
- Nora MAREÏ, La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation, ISEMAR. Note de synthèse N° 163, mars 2014.

Articles, revues et presse

- Article 860-01, illustration de la convention de Bruxelles (convention originelle) ; transports maritimes, guide Lamy transports, tome 2, 4^{ème} partie Ed Lamy aout 1999.
- Art 621 du code maritime algérien, 2008. P 169.
- Agence Nationale d'Intermédiation et de Régulation Foncière.
- Agence nationale de Développement de l'Investissement (ANDI)-2013

Bibliographie

- Algérie presse service, janvier 2015, la CNAN rouvre deux lignes maritimes de transport de marchandises sur le Portugal et les Etats-Unis.
- Bejaia port(EPB) INFOS, numéro 85- Avril/ Mai/ Juin 2014.
- BOUSBIA Mahmoud, la facilitation du transport international et du passage portuaire en Méditerranée, Tunis, 9-11 octobre 2003.
- Conférence des nations unies sur le commerce et développement 2011
- El Watan économique, CNAN Groupe : deux filiales privatisées. Quotidien national du 2007
- EL Watan économie, cession de 49% du capital de CNAN Med au groupe italien Dario Perioli, Quotidien national du 17 Mars 2008.
- Fatima Zohra Mohamed-Cherif (2012) « Les liaisons maritimes de l’Algérie dans l’espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives. Territoire en mouvement, revue de géographie et aménagement ».
- Guide de l’entreprise portuaire d’Alger.
- Guide de l’entreprise portuaire d’Annaba.
- Guide de l’entreprise portuaire de Djendjen.
- Guide de l’entreprise portuaire de Bejaia.
- Guide de l’entreprise portuaire de SKIKDA
- Le courrier d’Algérie, l’information au quotidien, l’Algérie ne dispose plus d’armement. De 1^{er} février 2015.
- Le courrier d’Algérie, l’information au quotidien, réception de trois nouveaux navires. De 26 Novembre 2014
- Le Quotidien d’Oran, faute d’une flotte nationale conséquente: Main basse sur le transport maritime. De 06/03/2013.
- Le temps d’Algérie, la CNAN réceptionne un nouveau navire de marchandises transport. Le 11 Janvier 2015
- L'Eco News, la CNAN se dotera de 5 nouveaux navires à la fin 2014, Septembre 2014
- Le jeune indépendant, port d’Alger : hausse du trafic marchandises. De 22 mai 2015.
- Laurent LEVEQUE et Cyril CHEDOT « Cluster portuaire et localisation de la décision dans les activités maritimes et portuaires : quelques enseignements de l’exemple havrais », Transport et développement des territoires. 2013. n° 1-2.

Bibliographie

- MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra « Les ports algériens à l'heure du désengagement de l'État », Politique maritime. Université de Sénia Oran. Décembre 2007.
- MOHAMED-CHERIF Fatima Zohra, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives, OPU 2004.
- M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? ».2011.
- Quotidien liberté, élaboré un schéma directeur portuaire à l'horizon 2025, du jeudi 8/O1/2007.
- Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens » Université Mouloud Mammeri. Année 2010.

Annuaire statistiques

- Annuaire statistiques du ministère des Transports, 2012
- Ministère des Finances, direction générale des douanes, statistique du commerce extérieur de l'Algérie. Année 2014.
- Ministère des Transports, Bulletin indicateur de production. Premier trimestre 2013/2014.
- Ministère des Transports, Bulletin indicateur de production. Premier semestre 2013/2014.

Divers sites Internet

- Algérie, pavillon national sur navires fantômes?, 2014. www.maghrebemegent.com.
- CMA CGM crée l'alliance « Ocean Three » avec CSCL et UASC. Septembre 2015. www.lantenne.com
- Entreprise portuaire de Bejaia. www.portdebejaia.dz
- Les importations baissent en janvier 2015. www.algerie-focus.com
- L'Algérie ne dispose plus d'armement. www.lecourrier-dalgerie.com

Bibliographie

- La CNAN réceptionne un nouveau navire de marchandises, 11 Janvier 2015. www.horizons-dz.com.
- Saignée par les armateurs étrangers, l'Algérie prévoit la reconstruction du pavillon national. www.maghrebemergent.com
- www.Algerieferreries.com

Lexique du transport maritime

Acconage : Chargement et déchargement des marchandises à l'aide des embarcations appelées acons.

Bassin : Partie du port limité par le quai et des digues.

Charte partie : Contrat d'affrètement qui peut être au voyage coque ou à temps.

Cabotage : Se dit des navires navigants sur des zones définies, en principe limitées à un pays. Le cabotage se distingue ainsi de la navigation au long cours et de la navigation au bornage.

Cargo : Navire transporteur de marchandise par opposition au navire transporteur de passagers, donc le mot cargo désigne la marchandise ou le navire.

Conteneur : Engin de transport généralement de forme parallélépipédique conçu pour le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20,30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30,45 et 60 m³.

Conférence : Entente d'armateurs visant surtout à l'application de taux de fret communs sur des destinations données et à la coordination des transports.

Consortiums : Est une collaboration temporaire entre plusieurs acteurs à un projet ou programme dans le but d'obtenir un résultat.

Cargaison : Est l'ensemble des marchandises transportées.

Conteneurisation : Transport par conteneurs qui peuvent être transféré sur des plate - formes de camion, de wagons, de navires spécialisés, voire dans les soutes des avions, cela sans déchargement du contenu.

Flotte : Ensemble des appareils d'une compagnie aérienne, par exemple la flotte d'Air Algérie.

Flotte marchande : (unités de mesure) : On utilise le nombre de navires en unités (par type de navires le plus souvent), et de façon plus significative, la capacité des navires exprimée en millions de tonnes ou bien en EVP pour les porte-conteneurs.

Groupeur : Commissionnaire de transport, regroupant les différentes commandes d'un ou de plusieurs clients, pour lui / leur expédier en un seul lot en conteneurs. Appelé N.V.O. aux Etats Unis.

Lexique du transport maritime

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

Infrastructure : Installation tels les aérogares, les ports.

Joint-venture : Entreprise conjointe ou dite aussi coentreprise.

Jauge : Volume du navire servant à son enregistrement et au calcul des taxes diverses qui lui sont applicables, ainsi que des primes d'assurance. L'unité de mesure est le tonneau de jauge, égale à 2,831 m³ (100 pieds cubes anglais).

Multimodal : Désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour l'acheminement une marchandise d'un point à un autre point. Le cabotage maritime peut ainsi faire partie d'un transport multimodal.

Navire : C'est un tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et qui effectue à titre principal une navigation maritime.

Porte-conteneurs : Navire spécialisé dans le transport de marchandises regroupées dans un conteneur généralement normalisé de 20 ou 40 pieds.

Portek : Société Singapourienne ; est un opérateur de terminaux, à conteneurs, il est l'un des leaders mondiaux dans le trafic de conteneurs.

Pavillon : Enregistrement d'un navire dans un état d'appartenance.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorquages pour lui permettre d'assurer de main œuvre dans les accès au fret.

Surestaries : Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.

Tonnage : C'est la capacité en volume d'un navire, elle s'exprime en tonneaux. 01 tonneau équivaut à un pied cube ou 2,83 m³.

Terminal : Entrepôt dédiée à un mode de transport.

Tonne : Unité de mesure de masse : la tonne métrique (1000 kg), mais aussi la tonne britannique (1016 kg = long ton) et la tonne américaine (907 kg = short ton).

Vraquier : Navire transportant des produits sec en vrac.

Annexes

Annexe N° 01 : Questionnaire d'enquête

Partie 1: Présentation de l'agence

Question 1: En votre qualité de répondant à ce questionnaire, veuillez de bien vouloir indiquer votre niveau d'étude ?

- | | |
|-----------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Primaire | <input type="checkbox"/> Secondaire |
| <input type="checkbox"/> Moyen | <input type="checkbox"/> Universitaire |

Question 2: Quel est votre âge ?

Question 3: Quel poste occupez-vous dans l'agence ?

- | | |
|--|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Directeur ou gestionnaire | <input type="checkbox"/> Agent |
| <input type="checkbox"/> Cadre intermédiaire | |

Question 4: Depuis combien d'années êtes vous au sein de l'agence ?

Question 5: Que pensez-vous de l'ouverture des services maritimes (consignation, transit, transport et autres activités annexes) aux privés nationaux et étrangers ?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> L'ouverture a amélioré la prise en charge du commerce extérieure algérien | <input type="checkbox"/> L'ouverture n'a fait qu'amplifier les charges liées aux traitements du commerce maritime algérien. |
|--|---|

Question 6: Quel est le statut juridique de votre agence ?

- | | |
|---------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Public | <input type="checkbox"/> Mixte (privé et public national) |
| <input type="checkbox"/> Privé | <input type="checkbox"/> Mixte (Algéro-étranger) |

Question 7: Quelle est la forme juridique de votre agence ?

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> SPA | <input type="checkbox"/> EURL |
| <input type="checkbox"/> SARL | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> SNC | |

Si 'Autre' précisez :

Question 8: Quel(s) est (sont) le(s) domaine (s) d'activité de votre agence ?

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Transit | <input type="checkbox"/> Transport |
| <input type="checkbox"/> Consignation | <input type="checkbox"/> Autre |

Si 'Autre' précisez :

Annexe N° 01 : Questionnaire d'enquête

Question 9: Quel est le nombre du personnel employé dans votre agence ?

Question 10: Dans quel intervalle se situe le chiffre d'affaires de votre agence ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> [00,00 - 500 000 0,00 DA] | <input type="checkbox"/> [5000 000 0,01 - 7500 000 0,00 DA] |
| <input type="checkbox"/> [500 000 0,01 - 1000 000 0,00 DA] | <input type="checkbox"/> [7500 000 0,01 -10 000 000 0,00 DA] |
| <input type="checkbox"/> [1000 000 0,01 - 2500 000 0,00 DA] | <input type="checkbox"/> Supérieur à 10 000 000 0,00 DA |
| <input type="checkbox"/> [2500 000 0,01 - 5000 000 0,00 DA] | |

Partie 2: La position du capital privé national

Question 11: Quelle est la date de création de votre agence ?

Question 12: Votre agence est-elle publique à l'origine ?

- | | |
|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non, passez directement à la question 15 |
|------------------------------|---|

Question 13: si « OUI »

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Faillite et baisse de l'activité | <input type="checkbox"/> Privatisation suite à la demande des responsables de l'agence |
| <input type="checkbox"/> Privatisation imposée par l'entreprise mère | |

Question 14: Y-t-il de changement du staff des dirigeants à la tête de l'agence après sa privatisation ?

- | | |
|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Changement partiel |
| <input type="checkbox"/> Non | |

Question 15: Si votre agence est de statut mixte (privé national et étranger), quelle est la part du capital privé national dans le capital social total?

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Egal à 51% | <input type="checkbox"/> Supérieure à 51% |
|-------------------------------------|---|

Question 16: Si votre agence est de statut mixte (public et capital étranger), quelle est la part du capital public national ?

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Egal à 51% | <input type="checkbox"/> Supérieure à 51% |
|-------------------------------------|---|

Question 17: Si votre agence est un partenariat public et privé national, quelle est la part du capital privé dans le capital social ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Supérieure à 50% | <input type="checkbox"/> Inférieure à 50 % |
|---|--|

Annexe N° 01 : Questionnaire d'enquête

Partie 3: Stratégie des compagnies étrangères

Question 18: Votre agence est-elle un représentant d'un armateur étranger ?

- oui non

Question 19: si « Oui », cette présence en Algérie s'inscrit dans quelle logique ?

- Une prestation logistique de porte à porte qui inclut le pré et le poste-acheminement Une prestation sur le segment maritime seulement

Question 20: Si « Non », est-elle un représentant de la CNAN ?

- oui non

Question 21: Si votre agence est indépendante de la CNAN et des armateurs étrangers, assure-t-elle des services maritimes (consignation, transit, transport) pour la CNAN ?

- oui non

Question 22: Si votre réponse à la question précédente est « Non », pour quelles raisons ?

- La CNAN n'a pas les capacités d'offre suffisantes La CNAN souffre d'une mauvaise image
 Les importateurs et les exportateurs fuient la CNAN pour sa faible fiabilité

Question 23: Est-ce que votre agence est en faveur de la décision prise par certains armateurs étrangers de remplacer le mode de transport franco on bord (FOB) par le mode de coût et fret (CFR) ?

- oui non

Question 24: Le recours aux surestaries par les armateurs est-il justifié dans le commerce maritime en Algérie?

- oui non

Question 25: Pensez-vous que la douane est un maillon responsable de l'importance des surestaries supportées par les importateurs?

- oui non

Question 26: Faites-vous appelle aux technologies d'information et de la communication (Intranet, internet, EDI,...) dans vos relations avec les autres intervenants portuaires ?

- oui non

Question 27: Quelles sont les principales causes du prolongement des délais de traitement des marchandises dans l'enceinte portuaire ?

Annexe N° 01 : Questionnaire d'enquête

- Multitude d'intervenants (port, douane, services phytosanitaires, services de la DCP,...)
- Faible utilisation des TIC (internet, EDI, intranet, ...)
- Faible application de la réglementation en vigueur en matière d'enlèvement des marchandises au port
- Exiguïté des espaces portuaires
- Retard d'enlèvement des marchandises causé par les importateurs
- Les pots de vin et la corruption
- Faible connexion du port à l'arrière pays (carence dans les infrastructures de transport terrestre)

Question 28: Pensez vous que les services douaniers sont le plus important maillon qui augmente les délais de passages portuaires ?

- oui
- non

Question 29: Pensez vous que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie?

- oui
- non

Question 30: Si « Non », pourquoi ?

- Le monopole public des fonctions portuaires sera remplacé par le monopole privé
- Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dans les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Question 1	Question 2	Question 3	Question 4	Question 5	Question 6
Universitaire	50	Directeur ou ge	1984	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	54	Directeur ou ge	20	L'ouverture a a	Privé
Secondaire	50	Directeur ou ge	23	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	40	Directeur ou ge	10	L'ouverture a a	Mixte (Algéro-é
Universitaire	30	Cadre interméd	1	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	38	Directeur ou ge	12	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	28	Directeur ou ge	10	L'ouverture a a	Privé
Secondaire	30	Cadre interméd	5	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	28	Cadre interméd	3	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	29	Cadre interméd	5	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	28	Cadre interméd	3	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	25	Cadre interméd	2	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	30	Cadre interméd	1	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	28	Cadre interméd	3		Privé
Universitaire	28	Cadre interméd	3	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	49	Directeur ou ge	24	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	32	Cadre interméd	7	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	30	Cadre interméd	3	L'ouverture a a	Privé
Secondaire	31	Cadre interméd	8	L'ouverture a a	Privé
Secondaire	31	Cadre interméd	5	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	42	Directeur ou ge	14	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	37	Directeur ou ge	13	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	36	Cadre interméd	9	L'ouverture a a	Privé
Secondaire	21	Agent	1	L'ouverture a a	Privé
Secondaire	30	Cadre interméd	10	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	38	Directeur ou ge	14		Privé
Universitaire	30	Cadre interméd	4		Public
Universitaire	29	Cadre interméd	1	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	27	Cadre interméd	3	L'ouverture a a	Mixte (privé et
Universitaire	37	Cadre interméd	5	L'ouverture a a	Privé
Universitaire	30	Cadre interméd	2	L'ouverture a a	Privé

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Question 7	Question 7_Autre	Question 8	Question 8_Autre	Question 9
Autre	personne physique	Transit		6
Autre	personne physique	Transit;Consignation		4
SNC		Transit;Consignation		7
SPA		Transit;Consignation;Transport		
SARL		Transit		4
SARL		Consignation;Transport		
Autre	personne physique	Consignation		
Autre	personne physique	Transit;Transport		6
EURL		Transit		18
Autre	personne physique	Transit		8
SNC		Transit		13
Autre	personne physique	Transit		13
Autre	personne physique	Transit		6
EURL		Transit;Transport		5
EURL		Transit;Transport		12
SNC		Transit		2
Autre	personne physique	Transit;Consignation		
EURL		Transit		25
Autre	personne physique	Transit;Transport		11
SARL		Transit		20
SNC		Transit		7
Autre	personne physique	Transit		11
SNC		Transit		8
SARL		Transit		20
SARL		Transit;Consignation;Transport		6
Autre	personne physique	Transit;Transport		4
SARL		Consignation		
SARL		Transit		20
EURL		Transport		3
EURL		Transit		20
SNC		Transit		15

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Question 10	Question 11	Question 12	Question 13	Question 14	Question 15
[7500 000 0,01 -	1984	Non, passez directement à la question 15			Egal à 51%
[2500 000 0,01 -	1962	Non, passez directement à la question 15			
	1992	Non, passez directement à la question 15			
Supérieur à	2005	Non, passez directement à la question 15			Egal à 51%
[500 000 0,01 -	2003	Non, passez directement à la question 15			
Supérieur à	1995	Non, passez directement à la question 15			
[500 000 0,01 -	2000	Non, passez directement à la question 15			
	1999	Non, passez directement à la question 15			
[00,00 - 500 000 0,00 D		Non, passez directement à la question 15			
[2500 000 0,01 -	2001	Non, passez directement à la question 15			
[00,00 -	2005	Non, passez directement à la question 15			
[2500 000 0,01 -	2013	Non, passez directement à la question 15			
	1999	Non, passez directement à la question 15			
[2500 000 0,01 - 5000 000 0,00 D		Non, passez directement à la question 15			
[500 000 0,01 -	2006	Non, passez directement à la question 15			
[1000 000 0,01 -	1993	Non, passez directement à la question 15			
	2003	Non, passez directement à la question 15			
[1000 000 0,01 -	2008	Non, passez directement à la question 15			
		Non, passez directement à la question 15			
[2500 000 0,01 -	2013	Non, passez directement à la question 15			
[500 000 0,01 -	1995	Non, passez directement à la question 15			
[00,00 -	2009	Non, passez directement à la question 15			
[1000 000 0,01 -	1992	Non, passez directement à la question 15			
	2013	Non, passez directement à la ques	Non		Egal à 51%
	2000	Non, passez directement à la ques	Non		
[00,00 -	2001	Non, passez directement à la question 15			Supérieure à 51%
[500 000 0,01 -	1997	Non, passez directement à la question 15			
[1000 000 0,01 -	2013	Non, passez directement à la ques	Non		Egal à 51%
[500 000 0,01 -	2010	Non, passez directement à la question 15			Egal à 51%
[2500 000 0,01 -	2008	Non, passez directement à la question 15			
	1998	Non, passez directement à la question 15			

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Question 16	Question 17	Question 18	Question 19	Question 20	Question 21
Egal à 51%	Supérieure à 50%	non		non	non
		non		non	non
		non		non	oui
		oui	Une prestation l	non	oui
		non		non	non
		oui	Une prestation l	non	
		non		non	non
		non		non	non
		non			
		non		non	non
		non		non	oui
		non		non	oui
		non		non	non
		non		non	oui
		non		non	oui
		non		non	non
		non	Une prestation s	non	non
		non		oui	oui
		non		non	non
		oui	Une prestation sur le segment maritime seulement		
		non		non	non
		non		non	
		non		non	non
Supérieure à 51%	Inferieure à 50 %	oui	Une prestation l	non	oui
		oui	Une prestation sur le segment maritime seulement		
Supérieure à 51%	Supérieure à 50%	non		non	
		non		non	oui
Supérieure à 51%	Inferieure à 50 %	oui	Une prestation logistique de porte		
Supérieure à 51%	Inferieure à 50 %	non		non	
		non			oui
		non		non	non

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Question 22	Question 23	Question 24	Question 25	Question 26	Question 27
	oui	oui	non	non	Retard d'enlèver
Les importateurs	oui	oui	oui	oui	Multitude d'inter
	oui	oui	non	oui	Multitude d'inter
	oui	oui	oui	oui	Multitude d'inter
		oui	oui	non	Multitude d'inter
La CNAN n'a pas les capacités d'of	oui	oui	oui	oui	Exiguïté des espa
	non		non	oui	Multitude d'inter
	non		non	oui	Multitude d'inter
			oui	oui	Multitude d'inter
	oui	oui	oui	oui	Multitude d'inter
	non	non	non	oui	Multitude d'inter
	oui	oui	non	oui	Multitude d'inter
	non		non	oui	Multitude d'inter
	oui	oui	non	oui	Multitude d'inter
	non	oui	oui	oui	Multitude d'inter
	non	oui	non	oui	Multitude d'inter
La CNAN n'a pas	non	oui	oui	oui	Faible applicatio
	non	oui	oui	oui	
	non	oui	non	oui	Multitude d'inter
La CNAN souffre	non	oui	non	oui	Multitude d'inter
			non	oui	
Les importateurs	non	oui	oui	oui	Les pots de vin e
	non	oui	non	oui	Multitude d'inter
La CNAN n'a pas	oui	oui	oui	oui	Les pots de vin e
	oui	oui	oui	oui	Multitude d'inter
	oui	oui	non	oui	Multitude d'inter
La CNAN n'a pas	non	oui	oui	oui	Faible applicatio
	non	oui	oui	oui	Multitude d'inter
La CNAN n'a pas les capacités d'of	oui	oui	non	oui	Retard d'enlèver

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Question 28	Question 29	Question 30	Colonne1	Colonne2	Colonne3
non	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
non	oui				
venants (port, dc	oui				
oui	oui				
oui	oui	Le monopole public des fonctions portuaires sera remplacé p			
oui	oui				
non	oui				
oui	oui				
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	non	Le monopole public des fonctions portuaires sera remplacé p			
non	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
non	oui				
non	oui	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	oui				
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	oui				
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
non					
oui	oui				
	oui				
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
non	oui				
oui	oui				
oui	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			
oui	oui				
non	non	Le problème n'est pas dans le statut public ou privé, mais dai			

Annexe No 02 : Résultats de l'enquête

Colonne4	Colonne5	Colonne6	Colonne7	Colonne8	Colonne9
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
par le monopole privé					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
par le monopole privé					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					
ns les infrastructures et les équipements portuaires insuffisants.					

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau N° 01 : Les principales alliances entre armateurs.....	9
Tableau N° 02 : Classement des principaux armateurs mondiaux par le transport de marchandises année 2011.....	14
Tableau N° 03: Trafic de conteneurs au port d'Annaba.....	38
Tableau N° 04 : Évolution de commerce extérieur algérien (2013/2014).....	43
Tableau N° 05 : Incoterms et mode de transport.....	49
Tableau N° 06 : Le tonnage transporté par la CNAN pour les années de 1981-2011.....	62
Tableau N° 07 : Les moyens de CNAN Nord sont constitués de quatre (4) navires en propriété de type général cargo.....	64
Tableau N° 08 : Structure de l'échantillon.....	80
Tableau N° 09 : Répartition des répondants de l'échantillon selon l'âge.....	83
Tableau N° 10: Le nombre d'années des répondants au sein de l'agence.....	84
Tableau N° 11: Répartition de nombre du personnel employé dans ces agences.....	87

Liste des figures

Liste des figures

Figure N° 01 : L'autoroute maritime entre Bejaia et Barcelon.....	6
Figure N° 02 : Les cinq jambes du conteneur.....	11
Figure N° 03 : L'intégration de la chaîne de transport à travers l'exemple de l'armateur.....	12
Figure N° 04 : Système portuaire algérien, 1962 - 1971.....	27
Figure N° 05 : Système portuaire algérien, 1971 - 1982.....	29
Figure N° 06 : Système portuaire algérien, 1982 - 1998.....	31
Figure N° 07 : Répartition des employés selon leur niveau d'instruction	83
Figure N° 08 : Répartition de l'échantillon selon le poste occupé.....	84
Figure N° 09 : La répartition d'avis des répondants sur l'ouverture des services maritime aux privés nationaux et étrangers.....	85
Figure N° 10 : Statut juridique des agences.....	85
Figure N° 11 : Les formes juridiques des agences.....	86
Figure N° 12 : Le(s) domaine(s) d'activité des agences	86
Figure N° 13 : Le chiffre d'affaires des agences.....	87
Figure N° 14 : Date de création des agences.....	88
Figure N° 15 : Statut d'origine des agences.....	89
Figure N° 16 : Les agences qui sont publique à l'origine.....	89
Figure N° 17 : Le changement du staff des dirigeants à la tête de l'agence après sa privatisation.....	90
Figure N° 18 : La part du capital privé national dans le capital social total	90
Figure N° 19 : La part du capital public national.....	91
Figure N° 20 : La part du capital privé dans le capital social	92
Figure N° 21 : Les agences qui sont(ou pas) des représentants d'un armateur étranger.....	92

Liste des figures

Figure N° 22: Dans quelle logique s'inscrit cette présence des armateurs étrangers en Algérie.....	93
Figure N° 23 : Les agences qui sont(ou pas) des représentants de la CNAN.....	94
Figure N° 24: Les agences qui assurent(ou pas) des services maritimes pour la CNAN.....	94
Figure N° 25: Les causes de non assurance des services maritimes pour la CNAN	95
Figure N° 26: Les agences qui sont(ou pas) en faveur de la décision prise par certains armateurs étrangers de remplacer le mode de transport franco on bord (FOB) par le mode de coût et fret (CFR).....	96
Figure N° 27: Les agences qui pensent(ou pas) que le recours aux surestaries par les armateurs est justifié dans le commerce maritime en Algérie	97
Figure N° 28: Les agences qui pensent(ou pas) que la douane est un maillon responsable de l'importance des surestaries supportées par les importateurs.....	97
Figure N° 29: Les agences qui font appellent(ou pas) aux technologies d'information et de la communication dans vos relations avec les autres intervenants portuaires.....	98
Figure N° 30: Les principales causes du prolongement des délais de traitement des marchandises dans l'enceinte portuaire.....	99
Figure N° 31: Les agences qui pensent (ou pas) que les services douaniers sont le plus important maillon qui augmente les délais de passages portuaires.....	100
Figure N° 32: Les agences qui pensent(ou pas) que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie.....	100
Figure N° 33: Les agences qui ne pensent pas que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie.....	101

Table des matières

Introduction général.....	1
---------------------------	---

Chapitre I : Généralités sur l'offre et la demande de transport maritime

Introduction.....	04
-------------------	----

Section 1 : L'offre de transport maritime

1.1 Les différents types de services maritimes de marchandises.....	04
1.1.1 Le tramping.	04
1.1.2 Les lignes régulières.....	05
1.1.3 Le cabotage	05
1.1.4 L'autoroute de la mer	06
1.1.5 Le transport de marchandises conteneurisées.....	06
1.2 Les stratégies des armateurs.....	07
1.2.1 La stratégie de développement.....	07
1.2.2 Les stratégies verticale et horizontale	07

Section 2 : La demande des chargeurs (Importateurs et Exportateur)

2.1 Externaliser ou intégrer la prestation de transport	15
2.2 Choix des incoterms.....	15
2.2.1 Les contrats de transport maritime.....	16
2.3 Choix du port.....	16
2.4 Transport multimodal ou intermodal.....	17

Section 3 : Les principaux intervenants dans la chaîne de transport maritime

3.1 Le transitaire portuaire ou maritime.....	18
3.2 Le consignataire de la cargaison.....	20
3.2.1 Le consignataire du navire.....	20
3.2.2 Le consignataire de marchandise.....	21
3.3 Le manutentionnaire (l'acconier).....	22
3.4 Le courtier maritime.....	22
3.5 La douane.....	23
3.6 Le transporteur.....	24
3.7 Le chargeur.....	24
3.8 L'armateur.....	25

Table des matières

Conclusion.....	25
-----------------	----

Chapitre II : Le transport maritime algérien

Introduction.....	26
-------------------	----

Section 1 : Évolution du système portuaire algérien

1.1 Le monopole de la CNAN sur le système portuaire algérien.....	26
1.1.1 La phase entre 1962-1971 (le port autonome).....	26
1.1.2 La phase entre 1971-1982 (création de l'office national des ports).....	28
1.1.3 La phase entre 1982-1998 (les ports érigés en entreprises publiques économiques)....	30
1.2 Les réformes de la loi 98-05 portant nouveau code maritime.....	32
1.2.1 Les ambiguïtés de l'ancien code maritime (1976) sur l'activité de transport maritime...	32
1.2.2. Caractères principaux du nouveau code maritime algérien (1998).....	32
1.2.3 Les défaillances du nouveau code maritime.....	33

Section 2 : Le transport maritime de marchandise en Algérie

2.1 Les principaux ports algériens.....	33
2.1.1 Port d'Alger.....	34
2.1.2 Port d'Annaba.....	36
2.1.3 Port de Djendjen.....	39
2.2 Activité Portuaire.....	41
2.3 Le rôle exclusif du transport maritime dans le commerce extérieur en Algérie.....	42

Section 3: Les incoterms et le cadre juridique de transport maritime en Algérie

3.1 Les incoterms (international commercial terms).....	44
3.1.1 Définition des incoterms.....	45
3.1.2 Les classification des incoterms.....	46
3.1.2.1 Classification selon leurs groupes.....	46
3.1.2.2 Classification selon le mode de transport.....	49
3.1.2.3 Classification selon le mode de vente.....	49

Table des matières

3.1.3 L'importance des incoterms.....	50
3.2 Cadre juridique de transport maritime en Algérie.....	51
3.2.1 La convention de Bruxelles.....	51
3.2.1.1 Convention « originelle »	51
3.2.1.2 Convention de Bruxelles modifiée par le protocole de 1968 et le protocole de 1979.....	53
3.2.1.3 La règle de Visby.....	53
Conclusion	55

Chapitre III : L'impact de la libéralisation sur la flotte nationale

Introduction.....	56
--------------------------	-----------

Section 1 : La situation de la flotte algérienne après l'indépendance

1.1 La flotte marchande.....	56
1.1.1 La pénétration de l'avant-pays par la flotte nationale	57
1.1.2 Une flotte nationale : outil du commerce extérieur	57
1.2 La concurrence des flottes étrangères.....	58
1.3 Les mesures protectionnistes prises par l'Algérie	58

Section 2 : La flotte et les compagnies nationales de transport

2.1 L'armement en Algérie.....	59
2.2 La structure et le tonnage de la flotte.....	61
2.3 L'état et l'âge de la flotte.....	63

Section 3 : Impacts de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 sur le transport maritime algérien et les perspectives et voies de développement

3.1 Impacts de la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 sur le transport maritime algérien.....	66
3.1.1 L'ouverture du secteur maritime consacrée par le nouveau code maritime.....	66
3.1.2 L'ouverture du capital de la CNAN.....	67

Table des matières

3.2 Perspectives et voies de développement.....	68
3.2.1 Les ambitions portuaires de l'Algérie.....	68
3.2.2 Construction et réparation navale.....	72
3.2.3 Voies d'une réussite d'un armement.....	73
Conclusion.....	75

Chapitre VI : Les services maritimes au port de Bejaia

Introduction.....	76
--------------------------	-----------

Section 1 : Méthodologie de l'enquête

1.1 Le terrain d'investigation : La wilaya de Bejaia.....	76
1.1.1 Géographie.....	76
1.1.2 Situation démographique.....	76
2.1.3 Réseau portuaire.....	77
1.2 Présentation de l'enquête de terrain.....	78
1.2.1 Objectifs de l'enquête du terrain.....	78
1.2.2 Méthodologie de l'enquête de terrain.....	79
1.2.3 Administration du questionnaire et conditions de réalisation de l'enquête : les problèmes rencontrés.....	81
1.3 Analyse des informations et résultats de l'enquête.....	81
1.3.1 Présentation de questionnaire.....	82

Section 2 : Présentation des agences maritimes enquêtées

Question 01 : En votre qualité de répondant à ce questionnaire, veuillez de bien vouloir indiquer votre niveau d'étude ?.....	82
Question 02 : Quel est votre âge ?.....	83
Question 03 : Quel poste occupez-vous dans l'agence ?.....	83
Question 04 : Depuis combien d'années êtes-vous au sein de l'agence ?.....	84

Table des matières

Question 05 : Que pensez-vous de l'ouverture des services maritime (consignation, transit, transport et autres activités annexes) aux privés nationaux et étrangers ?.....	85
Question 06 : Quel est le statut juridique de votre agence ?.....	85
Question 07 : Quelle est la forme juridique de votre agence ?.....	86
Question 08 : Quel(e) est (sont) le (s) domaine(s) d'activité de votre agence ?.....	86
Question 09 : Quel est le nombre du personnel employé dans votre agence ?.....	87
Question 10 : Dans quel intervalle est situé le chiffre d'affaires de votre agence ?.....	87

Section 3 : La position du capital privé national

Question 11 : Quelle est la date de création de votre agence ?.....	88
Question 12 : Votre agence est-elle publique à l'origine ?.....	88
Question 13 : Si « OUI ».....	89
Question 14: Y-t-il de changement du staff des dirigeants à la tête de l'agence après sa privatisation ?.....	90
Question 15: Si votre agence est de statut mixte (privé national et étranger), quelle est la part du capital privé national dans le capital social total?.....	90
Question 16: Si votre agence est de statut mixte (public et capital étranger), quelle est la part du capital public national ?.....	91
Question 17: Si votre agence est un partenariat public et privé national, quelle est la part du capital privé dans le capital social ?.....	91

Section 4 : Stratégie des compagnies étrangères

Question 18: Votre agence est-elle un représentant d'un armateur étranger ?.....	92
Question 19: Si « Oui », cette présence en Algérie s'inscrit dans quelle logique ?.....	93
Question 20: Si « Non », est-elle un représentant de la CNAN ?.....	93
Question 21: Si votre agence est indépendante de la CNAN et des armateurs étrangers, assure-t-elle des services maritimes (consignation, transit, transport) pour la CNAN ?.....	94

Table des matières

Question 22: Si votre réponse à la question précédente est « Non », pour quelles raisons ?....	95
Question 23: Est-ce que votre agence est en faveur de la décision prise par certains armateurs étrangers de remplacer le mode de transport franco on bord (FOB) par le mode de coût et fret (CFR) ?.....	95
Question 24: Le recours aux surestaries par les armateurs est-il justifié dans le commerce maritime en Algérie?.....	96
Question 25: Pensez-vous que la douane est un maillon responsable de l'importance des surestaries supportées par les importateurs?.....	97
Question 26: Faites-vous appelle aux technologies d'information et de la communication (Intranet, internet, EDI,...) dans vos relations avec les autres intervenants portuaires ?.....	98
Question 27: Quelles sont les principales causes du prolongement des délais de traitement des marchandises dans l'enceinte portuaire	98
Question 28: Pensez vous que les services douaniers sont le plus important maillon qui augmente les délais de passages portuaires ?.....	99
Question 29: Pensez vous que la privatisation des fonctions portuaires est une voie nécessaire pour réduire les coûts de transport maritime et les surestaries en Algérie?.....	100
Question 30: Si « Non », pourquoi ?.....	101
Conclusion.....	101
Conclusion générale.....	103
Bibliographie.....	105
Lexique.....	110
Annexes.....	112
Liste des tableaux.....	123
Liste des figures.....	124
Table des matières.....	126