

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE
BEJAIA.

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUE,
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

***La gestion des conteneurs et son rôle dans le développement du
commerce international : Cas NASHCO***

Réalisé par :

- 1) TEKERRABET Zidane
- 2) MSILI Laamri

Encadré par : Mme. RAHMANI Lila

Promotion 2021-2022

Dédicace

Nous dédions ce modeste travail

À nos très chers parents, source de vie, d'amour et d'affection.

*À nos chers frères et sœurs qui nous ont soutenus et encouragés
durant toutes ces années d'études.*

*À nos amis, et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la
réalisation de ce mémoire.*

Remerciements

Nous tenons avant tout à remercier Dieu le tout-puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience nécessaire pour achever ce travail.

Nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à notre encadreur Mme RAHMANI LILA qui nous a porter conseil et guider durant toute notre démarche.

Nos remerciements sont également adressés à tout le personnel de l'entreprise NASHCO qui s'est bien occupé de nous durant notre quête du savoir et nous a consacré tout son temps pour répondre à toutes nos questions.

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international.....	4
Section 01 : Aperçu sur le commerce international.....	5
Section 02 : Généralité sur le transport maritime.....	15
Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation.....	27
Section 01 : Généralités sur le conteneur	27
Section 02 : La conteneurisation comme un instrument de la croissance économique.....	43
Conclusion du chapitre.....	50
Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion du trafic des conteneurs au niveau de NASHCO.....	51
Section 01 : Présentation du port de Bejaïa, de l'entreprise NASHCO et de la méthodologie de l'étude.....	51
Section 02 : La gestion des conteneurs au sein de l'entreprise (NASHCO).....	61
Conclusion générale.....	74

Introduction générale

Introduction générale

La mondialisation et les innovations technologiques ont totalement modifié la manière d'appréhender la production, le commerce et le transport maritime dans les pays développés comme dans les pays en développement. Le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays grâce à l'apport du transport maritime qui est un des facteurs clés de la mondialisation. Sans oublier la participation au commerce mondial qui est fortement liée à la qualité des infrastructures maritime d'un pays, le coût des services du transport et la présence de l'avantage concurrentiel.

Le transport maritime est l'un des plus anciens moyens d'échange utilisé par l'homme, c'est un système dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux et transporter des personnes et des marchandises à travers le monde, de ce fait, ce dernier est donc un instrument privilégié par les entreprises internationalisées.

Le transport maritime a connu plusieurs révolutions et il s'est adapté au fil du temps avec l'évolution des structures et système de gestion portuaire, notamment les mesures douanières et les règles du commerce international. Cette évolution massive est toujours suivie et encadré par certaines organisations gouvernementales, et structuré par un ensemble de normes internationales et conventions comme la convention de Bruxelles et les règles de Rotterdam et Hambourg, dans le but d'organiser les échanges mondiaux, protéger le consommateur et lutter contre la fraude.

Avant l'arrivée des conteneurs transport de marchandise se faisait généralement en vrac, les marchandises sont mis dans des emballages simples comme des caisses et des cartons, mais ces derniers risquent constamment de se détériorer à cause des incidents qui peuvent survenir soit pendant l'embarquement, débarquement, et pendant le trajet à cause des tempêtes, et cela peut causer des pertes qui peuvent parfois être considérable, notamment l'insatisfaction du client.

En effet, le conteneur est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. Il est apparu dans les années 20 aux Etats-Unis dans les transports ferroviaires et il a été utilisé par les Américains pendant la Deuxième Guerre Mondiale et la Guerre de Corée. Le conteneur a été inventé dans le souci de diminuer les coûts d'exploitation des armateurs, mais après son introduction dans la chaîne de transport, il a été constaté qu'il était en réalité le moyen de transport le plus sécurisé. La conteneurisation a, donc moins d'un siècle et pourtant son essor, fait qu'elle se taille actuellement une place de choix dans les échanges maritimes internationaux. Notons, 80% des échanges internationaux se font par voie maritime¹.

Cette invention est donc devenu la solution la mieux placée pour assurer la protection de la marchandise acheminée et la facilitation de l'embarquement et de la

¹ <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissez-vous-lhistoire-du-transport-maritime/>, (consulté le 13/05/2022)

manutention sur le navire. Et cela reviens en grande partie à l'évolution remarquable de cette dernière grâce son adaptation avec un ensemble de norme internationale de construction, et la création de plusieurs types de conteneurs, où on a constaté une rénovation en terme de taille et de forme, ce qui a permis de transporter des marchandises de tout sort. En plus de ça, il est devenu tellement indispensable et important qu'il ait poussé les pays à investir dans l'amélioration des ports, l'informatisation des systèmes de gestion des conteneurs, sans oublier la création de nouveau aire de stockage à conteneurs.

Vue l'impact constater de la conteneurisation sur le développement du commerce extérieur, et sa forte présence dans le domaine du transport maritime que ce soit dans les pays développé ou ceux en voie de développement qui a totalement transformer les structures des ports. Nous avons jugé d'effectuer une recherche sur la gestion des conteneurs et sa relation avec le commerce international, particulièrement, au niveau de l'entreprise NASHCO spécialisé dans la consignation maritime lui permettant d'offrir aux clients des prestations de qualité afin d'en faire de véritables partenaires et de développer des activités en liaison avec le transport maritime.

Ainsi le but de notre recherche c'est de répondre à la question centrale suivante :
Quelle est le rôle de l'entreprise NASHCO dans la gestion de la conteneurisation dans le cadre du commerce international ?

De cette question principale découlent d'autres questions secondaires importantes qui ont le même rapport :

- Quelle est la relation qui existe entre le consignataire et les autorités portuaires ?
- Quelle sont les formalités documentaires et la procédure appliquée dans gestion des conteneurs ?
- Quelle sont les types de conteneurs les plus convoités et les plus utilisés dans l'activité du commerce international ?
- Quelle est l'impact de la conteneurisation sur le commerce International ?

Ainsi, ce travail devrait nous permettre la vérification des hypothèses suivantes :

Hypothèses 01 : La gestion des conteneurs demande l'intervention et la cohésion de plusieurs acteurs, notamment le consignataire et les autorités portuaires, l'un ne peut pas opérer sans l'autre, et cela reviens à la loi qui impose un ensemble de procédures qui permettront d'encadrer et de gérer le port et le commerce par voie maritime.

Hypothèses 02 : Le choix du conteneur est toujours en relation avec la demande des clients, notamment par rapport au le type de la marchandise à importer ou à exporter. Donc, on suppose que les conteneurs standard DRY sont les plus convoités vue leurs adaptation avec une grande partie des marchandises.

Hypothèses 03 : La conteneurisation est devenu un pilier du commerce international car elle occupe une grande part dans les échanges mondiaux, le conteneur contribue à la réduction des coûts et du temps et permet une organisation portuaire modernisée.

Introduction générale

Afin de répondre aux questions posées et ainsi vérifier les hypothèses formulées, nous avons adopté une méthodologie descriptive et analytique basée :

- Premièrement, une recherche bibliographique portant sur l'aspect théorique de la gestion de la conteneurisation dans le cadre du commerce international.
- Deuxièmes, un stage pratique au niveau de l'entreprise NASHCO.

Pour mener à bien notre travail, nous avons opté sur le suivant :

Pour débiter, le premier chapitre sera consacré pour parler de quelques généralités sur le commerce international, en tracent son évolution à travers le temps, puis nous parleront de quelques points essentiels sur le transport maritime. Par contre, pour le deuxième chapitre, nous allons le consacré entièrement pour la conteneurisation.

Pour conclure, dans le dernier chapitre, on présentera le port de Bejaia, l'organisme d'accueil NASHCO et on finira par la présentation de notre étude de cas sur la gestion des conteneurs.

**Chapitre 01 : Le transport maritime et son
rôle dans le développement du commerce
international**

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Introduction du chapitre

Au cours de ces 50 dernières années, le commerce mondial a connu une croissance remarquable. Le volume du commerce mondial est aujourd'hui environ 40 fois supérieur à celui enregistré aux premiers jours du GATT (soit une augmentation de 4 100% entre 1950 et 2020)¹, de ce fait, le commerce international est devenu une variable centrale pour l'économie mondiale, et il a toujours marqué sa présence dans l'histoire économique des pays industrialisés, vu son rôle important dans le développement économique des pays.

« Le développement des échanges et l'interdépendance croissante des économies, caractérisent le processus de mondialisation. Le commerce international se base sur un libéralisme économique, plus exactement l'importation et l'exportation des biens et services, et l'investissement direct étranger, du coup le développement des échanges sont accompagnés d'une libéralisation des marchés ainsi que d'une accélération des échanges de tous types²».

À travers l'histoire, le gros des échanges internationaux se faisait par voie maritime sur la mer Méditerranée entre l'Europe et les pays du Maghreb, c'est donc sur cette zone géographique qu'était concentré le transport maritime, ce dernier à donner naissance au trafic triangulaire entre l'Europe l'Amérique et l'Afrique. Les progrès techniques ont aussi participé au développement du transport maritime avec l'invention de la machine à vapeur, qui a participé à la fabrication de bateaux plus rapides et plus efficaces.

Ensuite, la mondialisation et le principe du libre-échange ont totalement modernisé ce mode de transport, surtout avec l'avancement du progrès technique et la signature des conventions maritimes internationales entre les pays. En conséquence **80 %** du volume du commerce mondial se fait aujourd'hui par voie maritime³.

Le commerce international et le transport maritime sont devenues des éléments indissociables, mais malgré cela, de nombreuses sont les contraintes qui se mettent à travers leurs chemins et lui posent de nouveaux défis, comme l'exemple de la pandémie (Covid19) et la guerre en Ukraine, qui ont totalement bouleversé l'économie mondiale.

Du coup dans ce chapitre, nous allons parler de certains points essentiels sur le commerce international, et nous allons également tracer son évolution à travers le temps tout en évoquant l'effet de la pandémie et de la guerre en Ukraine sur son évolution, ensuite nous consacrerons une autre section pour parler du transport maritime.

¹ https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/trade_evolution_f/evolution_trade_wto_f.htm# (13/05/2022)

² <https://www.kartable.fr/ressources/ses/cours/queles-sont-les-fondements-du-commerce-international-et-de-l'internationalisation-de-la-production/10598#> (consulté le 13/05/2022)

³ <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissiez-vous-lhistoire-du-transport-maritime/>, op cité (consulté le 13/05/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Section 01 : Aperçu sur le commerce international

Le commerce international existait depuis des siècles, mais avec la mondialisation économique ce dernier s'est totalement transformé, et il a connu des changements fondamentaux dans la structure, la nature et les acteurs des échanges commerciaux. Depuis le début du XIX^{ème} siècle, les échanges commerciaux internationaux des biens et des services, ont considérablement évolué. À l'origine, cela ne concernait qu'un nombre réduit et limité de grandes puissances européennes, mais cela n'as pas duré, car le commerce international s'est progressivement développé pour bénéficier actuellement à la quasi-totalité des pays du monde.

Dans cette section, nous allons ensemble définir c'est quoi le commerce international, tout en entament ses principales théories, en suite nous allons parler de son évolution à travers le temps, puis de l'effet du Covid19 et de la guerre en Ukraine sur le commerce mondiale.

1. Définition du commerce international

Le commerce international se définit comme l'ensemble des flux de **marchandises**, **services** et **capitaux** qui circulant entre des espaces économiques de nationalités différentes, autrement dit, se sont les échanges de biens, services et capitaux qui se font entre les pays du monde.

Les flux de **services** sont pris en compte dans le commerce international, puisque leur part progresse énormément et très rapidement, surtout dans le domaine du transport, tourisme et services aux entreprises.

Donc, le commerce international est un domaine très vaste et complexe, ou on trouve tout ce qui concerne l'organisation des échanges entre les pays, la logistique internationale (par voie maritime aérienne et terrestre), les techniques douanières, les techniques de financement et les modes de règlement des opérations commerciales internationales, sans oublier la gestion des risques liés à ce type d'échange (risque de change, fiscal, juridique, politique...). Il faut reconnaître aussi l'énorme contribution des différentes intégrations régionales dans la gestion de tous ces paramètres et la maîtrise des échanges commerciaux entre les pays⁴.

2. Les théories du commerce international

Le commerce international est une activité qui présente énormément d'avantages pour certains pays car il permet à leurs entreprises d'acquérir de nouveaux marchés, d'agrandir leur secteurs activités, diversifié la production, et ainsi réalisé des économies d'échelle. Par contre pour d'autres pays le commerce international est considéré comme responsable de la désindustrialisation.

⁴ Isabelle Limoges, Karl Miville-de Chêne en collaboration avec Sylvie Breault, LE COMMERCE INTERNATIONAL, 3^E édition, éditeur Chenelière Education, Montréal Québec, 2013, P5.

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

De ce fait, ce sujet a suscité énormément de débats du coup dans cette section, nous allons revoir quelques théories économiques du commerce international qui s'intéressent à la modélisation des échanges de biens et services entre États.

2.1. L'avantage absolu (Adam Smith)

Né en 1723, Adam Smith est un philosophe et un économiste Écossais, il a publié en 1776 un ouvrage qui est une recherche sur les causes et la nature de la richesse des nations, et il est connu pour avoir posé les bases de la théorie économique moderne, notamment la théorie de l'avantage absolu.

Cette théorie explique que chaque pays a intérêt à se spécialiser dans la production d'un bien pour lequel il a un avantage compétitif absolu vis-à-vis des autres, autrement dit c'est la situation par laquelle un pays se spécialise dans un secteur où il est plus productif, pour fabriquer un bien avec des coûts inférieurs aux autres pays, et cela veut dire qu'il a un avantage absolu qui lui permettra d'augmenter sa production totale (donc sa consommation). Adam Smith dans son exemple sur (la manufacture d'épingles), dit que la division des tâches dans la fabrication des épingles permet l'augmentation de la productivité et l'extension de la taille du marché, et tout cela grâce à la division du travail.

2.2. L'avantage comparatif (David Ricardo)

David Ricardo est un économiste anglais qui a poursuivi le travail de Smith mais montre qu'un pays a intérêt à se spécialiser et à participer au commerce international même s'il n'a pas d'avantage compétitif absolu.

Cette théorie explique qu'un pays peut tirer un profit du commerce international quel que soit son niveau de développement et cela en choisissant de se spécialiser dans la production d'un bien pour laquelle il est comparativement le plus compétitif et à échanger.

David Ricardo illustre sa théorie en prenant l'exemple de deux produits et deux pays : le drap et le vin, et le Portugal et l'Angleterre. Dans son exemple, le Portugal est plus productif que l'Angleterre dans les deux productions. Pourtant, l'avantage du Portugal est comparativement plus grand dans le vin que dans le drap. Le Portugal a intérêt à ne produire que du vin, l'Angleterre que du drap, et à échanger ensuite une partie de leur production.

Cette théorie repose cependant sur certaines **hypothèses restrictives**, par exemple l'absence de coûts de transport. De plus, une spécialisation très poussée des pays les rend vulnérables. Par exemple, si un pays se spécialise dans la production de vin et qu'une maladie décime la vigne, il en résultera une violente crise économique.

2.3. L'approche HOS

Cette approche est considérée comme une suite pour la théorie de l'avantage comparatif, il a été développé par les économistes suédois Eli Heckscher (1919) et Bertil Ohlin (1933) puis par Paul Samuelson (1948) et ils l'ont nommé le modèle HOS.

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Le modèle HOS ressemble à la théorie de Ricardo sur l'avantage comparatif, la seule différence c'est que dans le modèle HOS un pays doit se spécialiser dans la production et l'exportation d'un bien qui utilise les facteurs de production les plus abondants autrement

- ❖ Exemple: un pays riche qui est doté de technologies très avancées, peut se spécialiser dans la production des biens qui nécessitent des techniques de pointe comme l'informatique ou l'aéronautique..., par contre les pays plus pauvres qui ne sont pas assez développés et qui ne possèdent pas des technologies de pointe, ils peuvent se spécialiser dans la fabrication des biens qui nécessitent d'autres facteurs de production et des techniques simples et disponibles dans leurs pays comme la main d'œuvre, exemple (l'agriculture)⁵.

2.4. La nouvelle théorie du commerce international

Dans les années 1970 jusqu'à 1980, plusieurs économistes ont critiqué le modèle HOS, parce que les échanges ne s'effectuent pas seulement sur la base de dotation en facteurs de production. D'autres auteurs ont également proposé des indicateurs pour quantifier l'importance des échanges, et globalement plus de la moitié du commerce entre les pays industrialisés relève de l'interbranche, et cette part est en croissance permanente. Les théories traditionnelles qui supposent que les biens échangés sont homogènes, ne peuvent pas ces flux commerciaux⁶.

Pour mieux expliquer ces théories, nous avons cet exemple :

- ❖ L'Europe vend des Airbus aux États-Unis, mais achète des Boeing, et cela est en contradiction avec le modèle HOS.

Pour cela, de nouvelles théories du commerce qui critiquent le modèle HOS sont nées et introduisent des explications fondées sur la concurrence imparfaite. Cette approche montre notamment l'importance des rendements d'échelle croissants, c'est-à-dire que, plus un pays fabrique d'un produit, plus il devient productif dans ce domaine car il développe un savoir-faire et des économies d'échelle. Cette approche explique la concentration géographique des activités (le cinéma à Hollywood, l'aéronautique à Toulouse, l'automobile en Allemagne, la finance à Londres...).

Si cette approche reste favorable à l'ouverture au commerce, elle montre l'utilité qu'il peut y avoir pour l'État à mener une politique industrielle. En effet, en aidant temporairement un secteur, l'État peut l'aider à gagner une taille critique qui lui permettra ensuite de bénéficier de rendements d'échelle et d'être compétitif sur le marché mondial⁷.

3. Evolution du commerce international

⁵ <https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/politiques-economiques/theories-economiques/theories-du-commerce-international> (consulté le 05/05/2022)

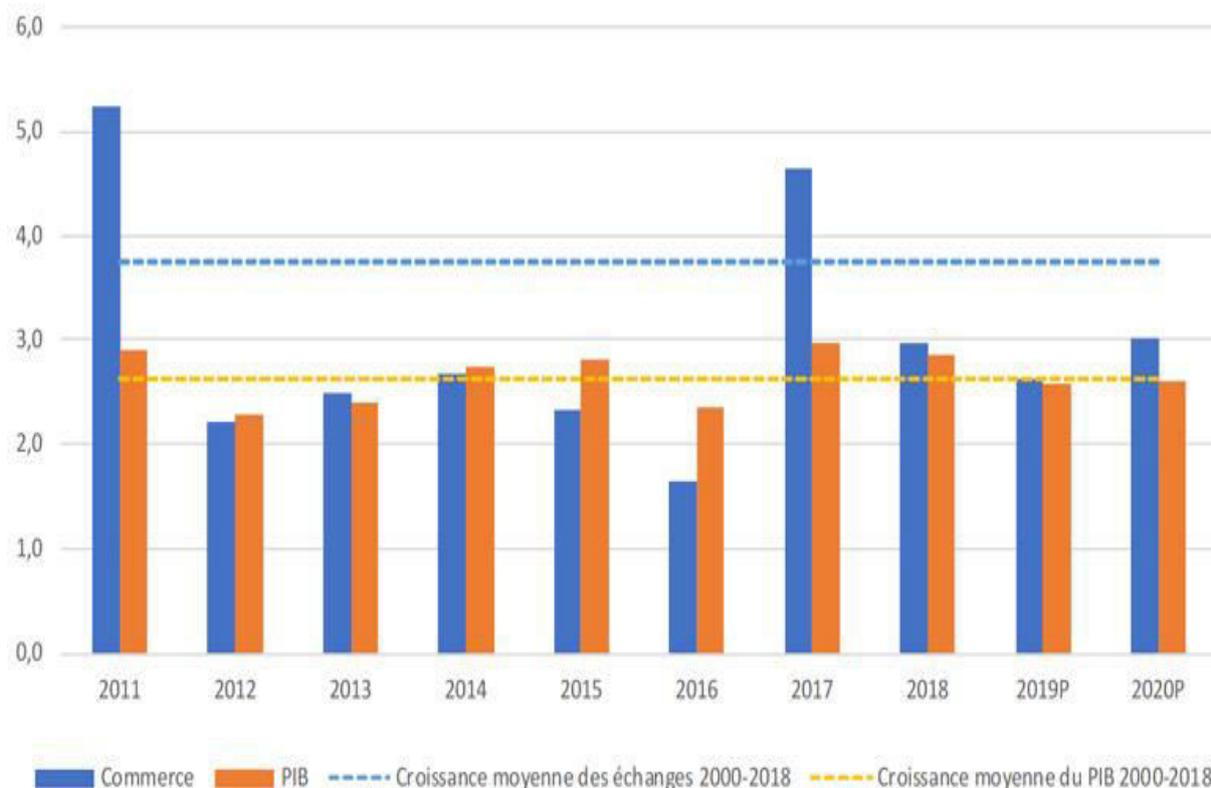
⁶ Michel Rainelli, Le commerce international, 9^{ème} édition, édition La Découverte, rue Abdel-Hovelacque, Paris, 2003, PP60-61

⁷ <https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/politiques-economiques/theories-economiques/theories-du-commerce-international>, (consulté le 05/05/2022), op cité (consulté le 05/05/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Le commerce mondial a été confronté à de nouvelles turbulences en 2018 avec la forte montée des tensions commerciales et de l'incertitude des politiques économiques, et cela on peut le voir sur le graphique numéro 1 qui montre la croissance du commerce des marchandises en 2018.

Graphique N°01 : Croissance du volume du commerce des marchandises et du PIB au niveau mondial, 2011-2020



Source: OMC et CNUCED pour le commerce, estimations consensuelles pour le PIB

Selon les données du graphique ci-dessous, la croissance en glissement annuel du volume du commerce mondial des marchandises a ralenti, de 3,9% au premier semestre de 2018 à 2,7% au second semestre. Le ralentissement s'est accentué vers la fin de l'année, où la croissance trimestrielle relativement forte du troisième trimestre (1,2%) a été suivie d'une baisse de 0,3% au quatrième trimestre. Le ralentissement de la croissance du commerce s'est accompagné d'un fléchissement de la croissance de la production dans les grandes économies.

Ce fléchissement du commerce et du PIB est dû en partie au resserrement de la politique monétaire, à une volatilité financière accrue et à l'augmentation des droits de douane sur les marchandises largement échangées dans les grandes économies. Les tensions commerciales semblent avoir contribué grandement à ce ralentissement.

Le ralentissement de la croissance du volume des échanges de marchandises en 2018 était général, témoignant d'une baisse de la demande d'importation dans les pays développés

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

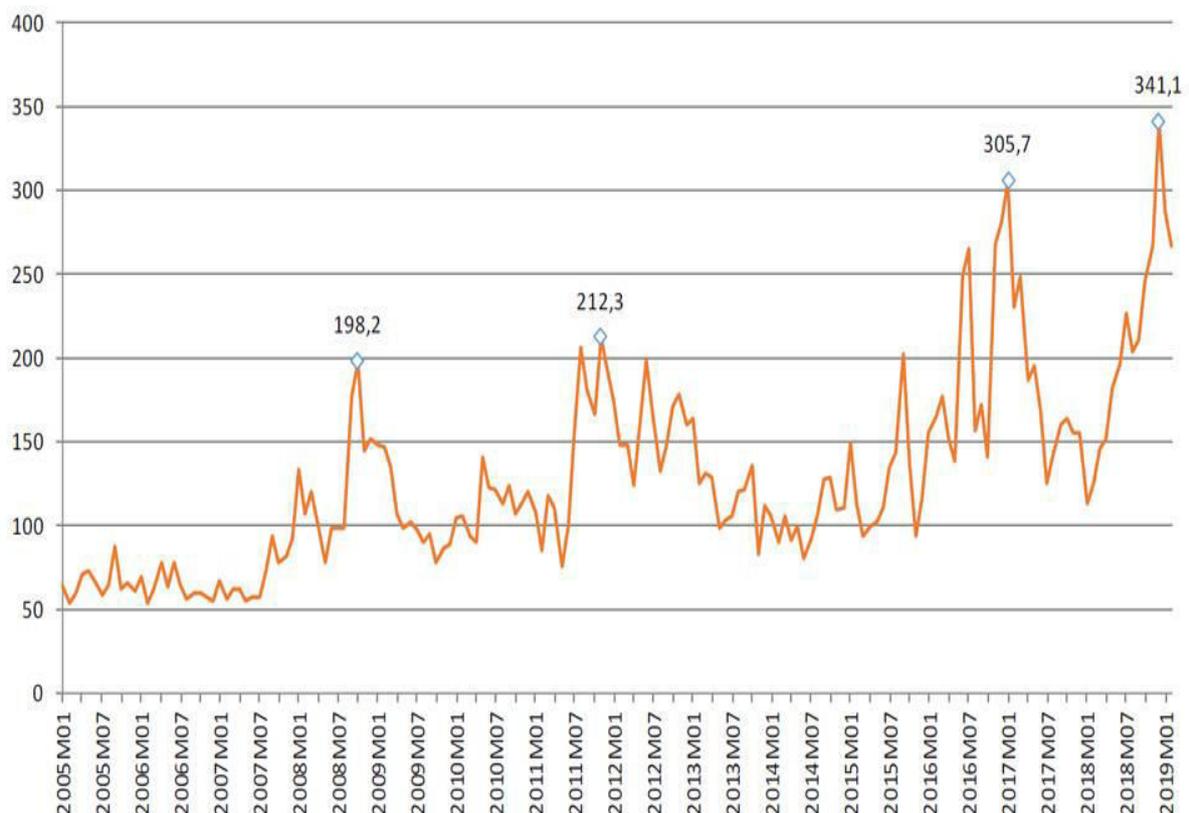
comme dans les pays en développement, même si certaines régions ont été plus touchées que d'autres.

La croissance globale du commerce de 3,0% en 2018 a été nettement inférieure à la croissance de 4,6% enregistrée en 2017. Cette forte croissance avait semblé indiquer le retour à la plus forte expansion des échanges qui avait caractérisé la fin des années 1990 et le début des années 2000, mais elle ne s'est pas poursuivie en 2018. Le commerce a progressé à peine plus que la production en 2018, après avoir été 1,6 fois plus élevé en 2017. Toutefois, la croissance du commerce est restée au-dessus du taux moyen de 2,6% depuis 2008.

Ce deuxième graphique montre l'évolution d'un indice basé sur la fréquence des termes relatifs à l'incertitude des politiques économiques dans les articles de presse.

Graphique N°02 : Degré d'incertitude de la politique économique dans le monde, janvier 2005 février 2019

(Indice, moyenne 1997-2015 = 100)



Source : PolicyUncertainty.com (consulté le 06/05/2022)

Comme nous pouvons le constater sur le graphique numéro 02, l'indice fait état d'une augmentation constante au fil du temps, avec un pic à 341 en décembre 2018 qui coïncide avec la suspension des services du gouvernement des États-Unis et les négociations commerciales entre les États-Unis et la Chine. Dans la mesure où l'incertitude économique

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

décourage l'investissement, elle peut avoir des effets négatifs sur le commerce étant donné que les biens de production ont en général une haute teneur en produits importés. Inversement, un apaisement des tensions commerciales stimulerait à la fois l'investissement et le commerce⁸.

4. L'effet de la Covid-19 sur le commerce international

La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences sanitaires et économiques dévastatrices, car elle a causé des bouleversements sans précédent dans la vie des populations, l'économie mondiale, le commerce international et l'investissement direct étranger, et elle a également provoqué une baisse considérable des exportations et des importations mondiales dans un certain nombre de secteurs.

En traversant les différentes phases successives de l'épidémie, le commerce mondial a connu un recul de 13 % à 32 % en 2020⁹, (selon le communiqué de l'OMC publié en 2020).

L'impact de la pandémie de Covid-19 sur les volumes du commerce maritime en 2020 a été moins grave que prévu, mais ces retombées seront de grande ampleur et pourraient transformer le transport maritime, le commerce maritime s'est contracté de 3,8 % en 2020, reflétant un choc initial, mais il a rebondi plus tard dans l'année en augmentant de 4,3 % en 2021, les perspectives à moyen terme de ce commerce restent positives mais soumises à une montée de risques et d'incertitudes¹⁰.

Les confinements imposés par les gouvernements durant la pandémie de Covid-19 ont contribué aux perturbations du commerce international de biens comme on peut le constater sur le graphe ci-après.

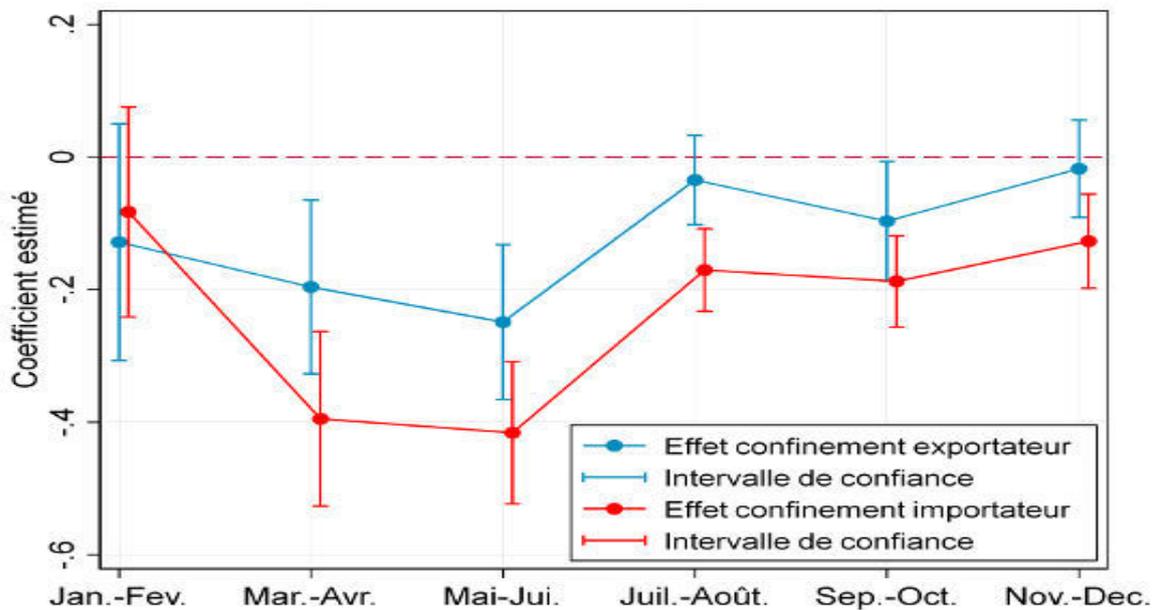
⁸ https://www.wto.org/french/news_f/pres19_f/pr837_f.htm(consulté le 06/05/2022)

⁹ Organisation mondiale du commerce, (Trade Setto Plungeas COVID-19 Pandemic Upends Global Economy) communiqué de presse, 8 avril 2020. (Consulté le 06/05/2022)

¹⁰ Étude sur les transports maritime 2021 de la CNUCED publiée le 18 novembre. (Consulté le 06/05/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Graphique N°03 : Effet du confinement sur les importations et les exportations en 2020.



Source : Etude sur L'impact des confinements sur le commerce international, Bloc-notes Eco de la Banque de France, Publié le 14/07/2021, (consulté le 08/05/2022).

D'après ce graphe ci-dessous, nous remarquons un affaiblissement fort et progressif des exportations et des importations en 2020 qui ont débuté de Janvier jusqu'à Mai et cela est due à plusieurs raisons.

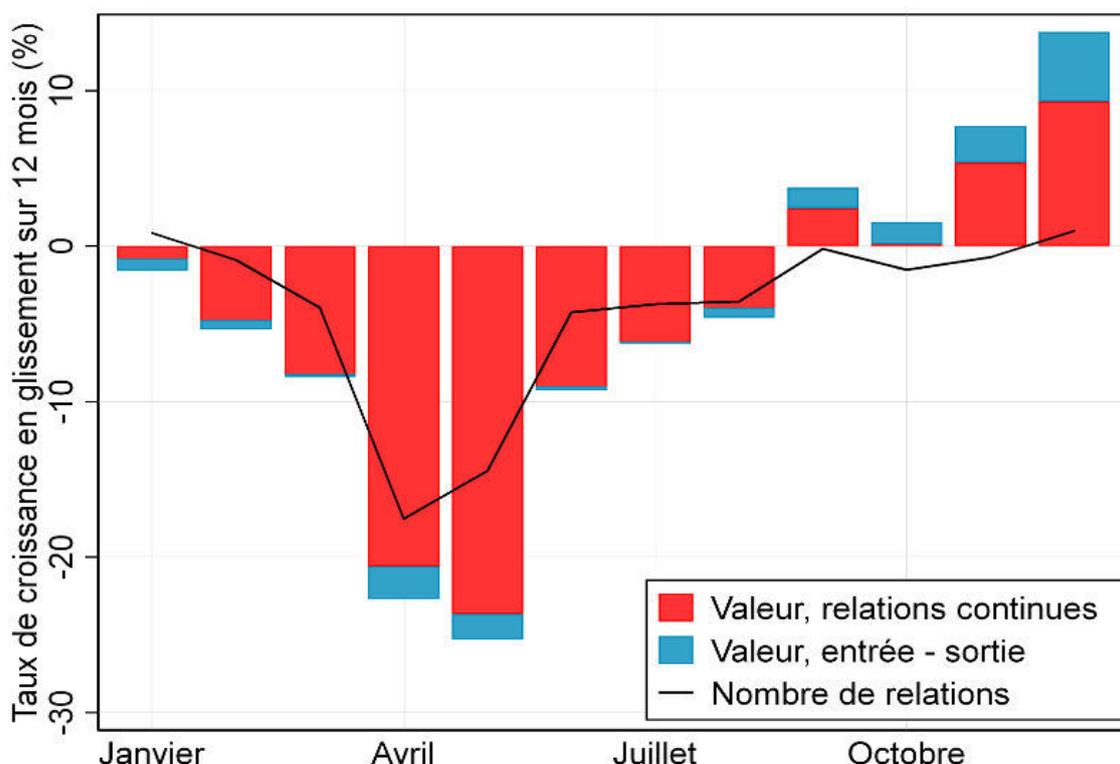
La pandémie de Covid-19 a contraint les gouvernements à introduire une série de restrictions, dont le degré de sévérité a varié dans le temps et dans l'espace et qui ont fortement perturbé l'activité économique et sociale. Ces restrictions ont affecté en particulier la capacité des agents à se rendre sur leur lieu de travail, à consommer ou à voyager.

Elles ont contribué à désorganiser la production, notamment du point de vue de la coordination des entreprises avec leurs fournisseurs et leurs clients. Pour les entreprises participant au commerce international, leur capacité à mener des échanges transfrontaliers a souffert d'une combinaison de chocs d'offre et de demande liés à ces restrictions.

Les perturbations qui ont affecté la logistique des transports internationaux ont constitué une difficulté supplémentaire celle de la valeur du commerce mondial comme on peut le constater sur le graphe ci-après.

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Graphique N°04: Effet du confinement sur la valeur du commerce mondial en 2020



Source : Antoine Berthou et Sebastian Stumpner Bloc-notes Eco de la Banque de France, Etude sur L'impact des confinements sur le commerce international, Publié le 14/07/2021. (Consulté le 08/05/2022)

Le graphique montre que la valeur du commerce mondial a chuté au printemps 2020, au moment où de nombreux pays ont introduit des confinements et d'autres restrictions liées à la Covid-19. En avril et en mai 2020 notamment, la valeur totale des exportations a diminué de 25 % environ par rapport au même mois de l'année précédente. Cela est dû à un plus faible montant d'exportations au sein des relations commerciales continues (pays exportateur, pays importateur et produit détaillé) et également, dans une moindre mesure, à une diminution du nombre de transactions (nombre de partenaires commerciaux étrangers et de produits exportés).

Les exportations mondiales ont commencé à se redresser en juin 2020, retrouvant leurs niveaux d'avant-crise dès septembre 2020. Étonnamment, la reprise s'est poursuivie à l'automne 2020 à un rythme rapide, en dépit des nouveaux confinements introduits en Europe durant la deuxième vague de la pandémie¹¹.

5. L'impact de la guerre en Ukraine sur l'économie mondiale

¹¹ Etude sur L'impact des confinements sur le commerce international) Bloc-notes Eco de la Banque de France, Publié le 14/07/2021, disponible sur (<https://blocnotesdeleco.banque-france.fr/billet-de-blog/limpact-des-confinements-sur-le-commerce-international>), (consulté le 08/05/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

D'après une analyse du secrétariat de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la guerre en Ukraine pourrait effacer la moitié de la croissance du commerce mondial attendue en 2022,

Selon cette étude, la crise devrait ramener la croissance du PIB mondial à un niveau compris entre 3,1 et 3,7 % cette année, tandis que celle du commerce mondial devrait s'établir entre 2,4 % et 3 %. En octobre, l'OMC tablait sur une hausse de 4,7 %.

La guerre en Ukraine a non seulement créé une crise humanitaire d'une immense ampleur, mais a également fortement ébranlé l'économie mondiale, et les coûts en termes de réduction des échanges et de production seront probablement ressentis par les populations du monde entier en raison de la hausse des prix des denrées alimentaires et de l'énergie et de la réduction de la disponibilité des marchandises exportées par la Russie et l'Ukraine", note le secrétariat de l'OMC.

La guerre en Ukraine a non seulement créé une crise humanitaire d'une immense ampleur, mais a également fortement ébranlé l'économie mondiale, et si les parts de la Russie et de l'Ukraine dans l'ensemble de la production et du commerce mondial sont relativement faibles, ces deux pays sont d'importants fournisseurs de produits essentiels, notamment de produits alimentaires et d'énergie.

Selon l'OMC, les deux pays ont distribué en 2019 environ 25 % du blé mondial, 15 % de l'orge et 45 % du tournesol. A elle seule, la Russie représente 9,4 % du commerce mondial des carburants, une part qui s'élève à 20 % pour le gaz naturel¹².

La Russie est l'un des plus grands exportateurs de matières premières. En effet, il s'agit du premier producteur mondial de matières premières et l'Ukraine se trouve à la 5e position. Suite à la guerre, les pays européens sont face à une montée des prix de ces dernières. Le premier producteur mondial de l'huile de tournesol est l'Ukraine suivie par la Russie.

Simultanément, ces deux producteurs représentent 60% de la production mondiale. Il faut savoir que l'huile et le blé sont des matières premières utiles dans la fabrication de nombreux aliments comme par exemple le pain. La guerre a eu un impact sur le prix de ces derniers pouvant aller jusqu'à une augmentation du double du prix. Cela pourrait avoir de nombreuses conséquences sur des pays qui dépendent des exportations russes comme par exemple la

Turquie et l'Égypte qui reçoivent plus ou moins 70% de leur importation de ces deux matières premières de Russie et d'Ukraine (BBC News)¹³.

¹² Communiqué de presse, Le Point International, (Guerre en Ukraine : la croissance du commerce mondial pourrait être divisée par deux, selon l'OMC) publié le 11-04-2022

¹³ <https://decodagecom.be/consequences-guerre-ukraine-commerce-international/> (consulté le 10/05/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

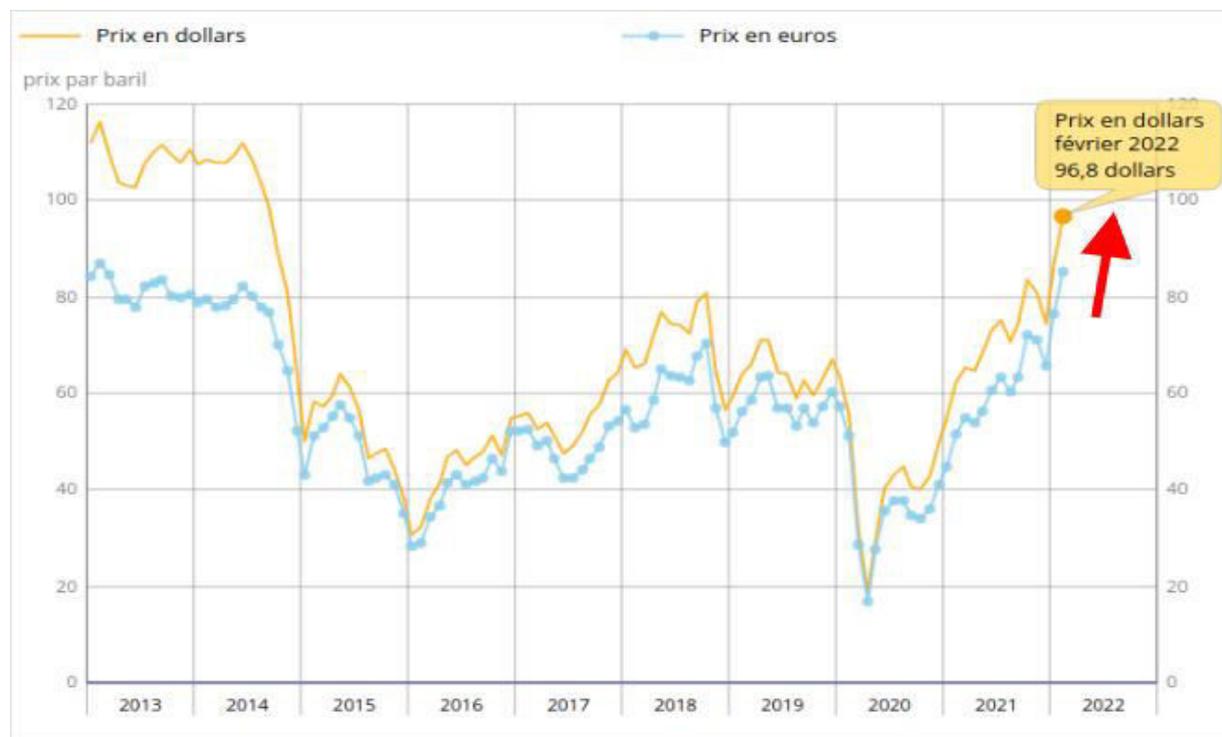
Le monde a également ressentie la forte augmentation des prix du pétroles et de ces dérivées comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous et sur le graphique N°05 :

Tableau N°01 : Variations des prix du Pétrole et dérivés en février 2022:

Date	Prix		Variations(en%)	
	Du dernier mois	Du dernier mois	Des 3 derniers mois	Des 12 derniers mois
Prix du Brent en \$/baril	96,8	11,9	19,4	55,5
Prix du Brent en €/baril	85,4	11,6	20,2	65,9
Supercarburant cts €/L	63,8	11,5	15,5	65,9
Gazole	733,6	11,2	21,1	75,1
Fioul lourd	448,7	7,1	20,9	53,9
Naphta	746,3	11,7	13,9	66,9

Source : Prix du pétrole et des matières premières importées, février 2022, L'Institut national de la statistique et des études économiques (INSII) publié le 18/03/2022 (consulté le 10/05/2022)

Graphique N°05 : Variations des prix du Pétrole (Brent) par baril.



Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Source : (Prix du pétrole et des matières premières importées, février 2022), L'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) publié le 18/03/2022 (consulté le 10/05/2022)

En février 2022, le prix du pétrole en euros reste fortement orienté à la hausse (+11,6 % après +16,1 % en janvier). Les prix en euros des matières premières importées (hors énergie) ralentissent un peu (+3,8 % après +4,7 %), aussi bien du fait des prix des matières premières industrielles (+5,1 % après +7,7 %) que de ceux des matières premières alimentaires (+2,6 % après +3,0 %).

On sait que la Russie est un fournisseur principal de l'énergie en Europe. Suite à la guerre, il y a une hausse importante des prix du pétrole par exemple. Elle représente plus ou moins 40% du gaz européen. Le baril de pétrole a dépassé les 100\$ par baril. Donc aucune alternative ne sera trouvée, les pays dépendants de l'énergie russe devront continuer à se fournir chez eux. Cela a un impact positif pour la Russie mais qu'à court terme car une fois des alternatives trouvées les pays se dirigeront vers d'autres pays exportateurs des mêmes énergies ou de substituts (BBC NEWS)¹⁴.

Section 02 : Généralité sur le transport maritime

Le transport maritime est un moyen de transport fiable et très vaste. Du coup, dans cette section, nous allons ensemble le définir et tracer son histoire, et nous allons également entamer quelques points essentiels sur ce domaine comme ses intervenants, les incoterms et les différentes conventions maritimes internationales signées.

1. Définition et historique du transport maritime

1.1. Définition du transport maritime

Le transport maritime est un mode de transport très répandu dans le monde, fréquemment utilisé par les exportateurs et il englobe tout déplacement de marchandises, de biens ou de personnes par la voie maritime.

Ce dernier se focalise essentiellement sur le transport des matières premières et des produits industriels et agricoles en utilisant des conteneurs ou en les transportant en vrac. Il est considéré comme étant le mode de transport le plus utilisé dans le monde en raison des divers avantages qu'il offre comme les frais qui sont moins chers par rapport au transport aérien, la sécurité de la cargaison, le gain du temps, l'assurance et la possibilité de transporter des cargaisons lourdes et volumineuses avec des quantités considérables¹⁵.

1.2. Historique du transport maritime

Le transport maritime est l'un des plus anciens modes de transport que le monde ait connus, et il est considéré comme un élément moteur de la mondialisation et du développement économique.

¹⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6215992#graphique-petrole-g1-fr> / (consulté le 10/05/2022)

¹⁵ Isabelle Limoges, Karl Miville-de Chêne, op-cité, PP 154-155

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Cette pratique remonte de très loin, à une époque où l'être humain a compris qu'il y avait la possibilité de transporter des personnes et des marchandises par voie maritime. Et au fil des années, cette pratique s'est amélioré et intensifié, et cela reviens d'une grande partie à l'empire Romain qui a été considéré comme étant le centre des échanges commerciaux grâce à sa maîtrise de certaines techniques dans le domaine du transport maritime et au développement des grands ports¹⁶.

À ses débuts le commerce international était dans une situation de libéralisme absolu, donc il n'y avait aucune frontière pour les échanges entre les nations. Le transport maritime se faisait avec des rames et des caravelles de navires aux environs de (XV^{ème} siècle), laissent ensuite place aux navires à voiles en (XVI^{ème} siècle), et puis cette pratique s'est amélioré avec la construction des jetées, des canaux, des bassins à flot et des écluses permettant ainsi de faciliter la circulation des navires tout en évitant qu'ils s'échouent à marée basse¹⁷.

À la fin du (XIX^{ème} siècle) les compagnies de navigation abandonnent le voile et adoptent définitivement la propulsion à vapeur, ensuite dans la seconde moitié du siècle la révolution technique a connu un autre tournant avec l'introduction de la coque de fer à une machine à vapeur.

Finalement, il y a eu une autre énorme avancée qui a révolutionné le monde du transport maritime avec « la découverte de l'hélice et de la turbine qui a permis de donner plus de vitesse et de robustesse aux navires » sans oublier l'apparition des conteneurs dans les années soixante¹⁸.

2. Les intervenants du transport maritime

En vue de réaliser les différentes opérations de manutention et d'acheminement de marchandises, le transport maritime nécessite l'intervention de plusieurs acteurs.

2.1. Le manutentionnaire

Le manutentionnaire est un acteur très important dans le processus de gestion des conteneurs, car il s'occupe des différentes opérations de manutention portuaire comme le déchargement ou le chargement des marchandises à bord d'un navire.

Les dirigeants du service de manutention ont une énorme responsabilité car ce métier demande une grande précision et une grande capacité d'analyse et de gestion pour assurer la sécurité des ouvriers et de la cargaison. Pour cela ils font appel aux différents professionnels de manutentions comme les dockers, grutiers, ouvriers de maintenances qui vont s'occuper déplacement de la cargaison à bord du navire ou sur le quai pour réaliser l'opération du chargement ou du déchargement, et il existe deux types de manutention.

¹⁶ Agnès Mirambet, paris et Didier Frémond, « Deux mille ans de commerce maritime, De l'amphore au conteneur » Gallimard, 2014

¹⁷ <https://fr.scribd.com/document/470362536/Historique-du-transport-maritime> (consulté le 04/03/2022)

¹⁸ <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissez-vous-lhistoire-du-transport-maritime> (consulté le 09/03/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

- Manutention horizontale : les dockers se chargent de fixer les marchandises qu'ils embarquent à bord du navire, et ils effectuent le déplacement des conteneurs en utilisant des rampes pour le matériel roulant.
- Manutention verticale : les dockers vont utiliser des cavaliers pour soulever les conteneurs à une faible hauteur, et finalement les décharger en utilisant une grue¹⁹.

2.2. Le commissionnaire

Il existe plusieurs types de commissionnaires comme :

2.2.1. Le transitaire (commissionnaire de transport)

«Au sens strict du terme, un transitaire est une personne chargée d'assurer le passage d'une marchandise entre deux modes de transport (terre/mer, air/terre...). Son intervention se situe aux points de rupture de charge²⁰.»

2.2.2. Le commissionnaire en douane

Le commissionnaire en douane est une personne physique ou morale agréé par l'administration de douane, son rôle principal est de s'occuper des différentes formalités douanières et administratives nécessaires relative à la cargaison importée ou exportée, qui consiste à accomplir la déclaration de détail et à fournir tous les informations nécessaires au calcul des droits des taxes²¹.

2.3. L'armateur

L'armateur est une personne physique ou morale, elle se définit comme étant le propriétaire, ou l'affréteur du navire (une personne qui prend en location un moyen de transport), son rôle principal est d'armer le navire en lui fournissant tous les moyens nécessaire équipage, vivres, combustible, matérielles et approvisionnement nécessaire à la navigation, il occupe aussi la mission du transport des marchandises et des personnes.

Ce dernier est constamment en relation avec le consignataire qui agit à son nom pour le défendre et servir ses intérêts, et il est également en relation avec les autres acteurs du transport maritime pour mener au bien sa mission²².

2.4. La douane

La douane est un ensemble de services contrôlé par l'État, elle occupe un rôle important en transport maritime et elle est chargée de plusieurs missions :

- ✓ Le contrôle des marchandises importé ou exporté, pour protéger le consommateur et lutter contre la fraude et les grands trafics internationaux.

¹⁹ Cossi Hervé ASSONBA «Le transport maritime de marchandises conteneurisées», Université Lille 2, Thèse de doctorat, 2014, P127.

²⁰Ibid. P134

²¹ www.douane.gov.dz (consulté le 09/03/2022)

²² <https://m2rmaritime.com/larmateur-le-transporteur-maritime/>(consulté le (10/01/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

- ✓ Le contrôle de la déclaration et la vérification de l'origine de la marchandise, et la collecte des droits et taxes sur les marchandises²³.

2.5. Le consignataire

Le consignataire est un acteur très important dans le transport maritime, il est constamment en relation avec l'armateur, car il travaille à son compte et il s'occupe des différents besoins de ce dernier et de son équipage.

Il se charge aussi d'organiser l'escale des navires, remplir les formalités administratives, analyser les documents de l'exportation, récupérer des titres de propriété des marchandises, analyser des différents documents pour l'exportation, déclaration au service des douanes, répartition des frais d'escale²⁴.

2.6. Le transporteur

Le transporteur est une personne physique ou morale, qui dispose de plusieurs moyens humains, approvisionnement et matériel de navigation.

Sa mission principale consiste à transporter la marchandise vers sa destination, et assurer la livraison dans les délais prévus tout en évitant sa détérioration²⁵.

2.7. L'assurance

L'assurance est un élément primordial en commerce international, et elle est vivement recommandée.

Tout au long d'une opération d'import ou d'export, la marchandise est constamment exposée à plusieurs risques liés au processus de manutention, au stockage et au transport maritime, pour cela l'importateur et l'exportateur doivent se souscrire à une police d'assurance pour se prémunir des différents risques maritimes qui peuvent endommager la cargaison durant le voyage et ainsi éviter les conflits entre eux les deux parties du contrat²⁶.

2.8. Le chargeur

Le chargeur est une personne morale ou physique, qui s'occupe d'effectuer les opérations de chargement de marchandises, et cela en concluent un contrat de transport maritime de marchandise avec un transporteur.

Ce dernier effectue plusieurs missions telles que :

- La rédaction des documents et déclaration relatifs aux transports pour l'identification la marchandise
- L'emballage et l'immobilisation de la marchandise à l'intérieur du conteneur
- Le paiement du transport et la présentation de la marchandise dans les délais

²³ douane.gov.dz (consulté le 21/03/2022)

²⁴ CODE MARITIME ALGERIEN, article 609 et 610 (consulté le 21/03/2022)

²⁵ Cossi Hervé Assonba, op cité. p140

²⁶ <https://assurance-bateau.ooreka.fr/comprendre/assurance-maritime> (consulté le 21/03/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Remarque : l'entreprise portuaire n'est pas considérée comme un chargeur²⁷.

2.9. Le courtier maritime

Le courtier maritime est un mandataire qui occupe le rôle d'intermédiaire commercial entre le chargeur et l'armateur du navire, sa fonction consiste à négocier des contrats d'affrètement (location de navires), des contrats de vente et d'achat de navires, il négocie aussi la couverture de risques liés à la navigation pour l'armateur, et la couverture des risques concernant le fret pour le chargeur.²⁸

3. Les conventions internationales du transport maritime

En matière transport de marchandises par mer, nous pouvons recenser plusieurs conventions internationales signées par multiple états.

3.1. La convention de Bruxelles (les règles de la Haye)

Signée le 25 août 1924, la Convention de Bruxelles et un ensemble de règles régissent le transport international des marchandises et elles sont applicables sur tous les pays signataires. Cette dernière est entrée en vigueur le 2 juin 1931 et elle a été ratifiée par 78 pays²⁹.

Cette convention a pour but l'unification de certaines règles relatives à l'exécution du contrat de transport maritime en matière de connaissance :

➤ La responsabilité

Le transport de la marchandise représente une lourde responsabilité pour le transporteur, car ce dernier doit faire preuve de vigilance et de professionnalisme durant son trajet afin d'assurer la livraison de la cargaison vers sa destination au port de déchargement sans endommager la marchandise.

➤ L'exonération

Il est vrai que le transporteur est responsable mais aussi exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages dans les cas suivants : incendie non intentionnelle accident de mer, de fait guerre, de grève, l'insuffisance de l'emballage.³⁰

3.2. Les règles de Rotterdam

le 11 décembre 2008 fut la date de signature de la convention des nations Unies, qui est un contrat de transport international de marchandises qui comporte un ensemble de règles "les règles de Rotterdam" qui servent à établir un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires.

➤ Obligations du transporteur

²⁷ <https://akanea.com/transport/glossaire-transport/definition-chargeur/> (consulté le 21/03/2022)

²⁸ CODE MARITIME ALGERIEN, article 631

²⁹ Moise Donald Daily, « logistique et transport international de marchandises, Ed. L'harmattan, paris, 2013, p 119.

³⁰ D. chevalier, F. Duphil, « Transporter à l'international », Ed. FOUCHER, Vanves, paris, 2009, p 139

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

au terme de l'article 11, le transporteur est responsable de la marchandise du moment de la prise en charge au port de départ, jusqu'à sa livraison vers sa destination au port de déchargement, donc ce dernier doit transporter la cargaison d'un point A vers un point B, tout en faisant attention à garder la marchandise en bon état, et Il doit aussi procéder à l'acheminement dans les délais prévus et effectuer une livraison conforme.

➤ Les limites de responsabilité

La limitation de responsabilité consiste pour le transporteur à indemniser partiellement l'ayant droit de la marchandise, en cas de retard, d'avarie, ou de perte totale des marchandises transportées. Les limitations de responsabilité sont de 875 DTS par colis ou 3 DTS par kg (poids brut) la plus élevée de ces sommes s'appliquant au bénéfice du réclamation.³¹

3.3. La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer (les règles d'Hambourg)

La convention des nations unies pour le développement du commerce et de l'industrie a mis sur pied le projet d'une nouvelle convention sur le transport des marchandises par voie maritime (les règles d'Hambourg) le 31 mars 1978 et elle est entrée en vigueur le 01 novembre 1992. Cette convention se caractérise des éléments suivants :

➤ Durée du contrat de transport maritime

Elle est valable depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. Elle couvre toutes les opérations de chargement et déchargements et manutentions (pré et post acheminement) et la phase maritime. Cette durée est plus étendue à celle de Bruxelles.

➤ Champs d'application :

Le champ d'application de cette convention est plus large que celle de Bruxelles, dont.

- ✓ Le port de chargement ou déchargement situé dans le pays contractant (signataire)
- ✓ Le document de transport (connaissance) est émis dans état signataire
- ✓ Application à tous types de document de transport
- ✓ Application aux transports des animaux vivants et aux marchandises en pontée
- ✓ Transport maritime de la réception au port jusqu'à la livraison (port à port)
- ✓ Le connaissance émis dans un état contractant³².

4. Les incoterms

4.1. Définition

Créés en 1936 par la chambre internationale du commerce (ICC) les incoterms ou (International Commercial Terms) sont un ensemble de règles internationales, et un moyen très pratiqué utilisé dans le commerce international dans le but de définir les obligations de

³¹ <https://www.balme-avocat.com/fr/actualites/id-1-regles-de-rotterdam> (consulté le 08/04/2022)

³² D, Chevalier, F, Duphil, op-cité, P 139.

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

l'acheteur et du vendeur lors d'une transaction commerciale, et ainsi il permet d'unifier et d'harmoniser les échanges mondiaux³³.

« Les incoterms proposent une codification pour identifier les transactions commerciales, et chaque modalité est donc codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison et d'acheminement.

Les incoterms concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne : la livraison des marchandises, la conclusion du contrat de transport, le transfert des risques entre l'acheteur et le vendeur, la présentation des documents de transport, le chargement et le déchargement des marchandises, l'accomplissement des formalités des marchandises douanières à l'export et à l'import, le paiement des droits et taxes³⁴. »

4.2. Les incoterms de 2010

En 2010, la Chambre de Commerce Internationale a fixé une version de 11 règles pour des livraisons internationales et nationales (Incoterms), désignées par des acronymes de 3 lettres comme nous pouvons le constater sur le tableau suivant :

Tableau N°02 : Les incoterms du transport multimodaux et maritime de 2010

Les Incoterms Transports Multimodaux :	Les incoterms Transports Maritimes ou Transports fluviaux :
EXW	FAS
FCA	FOB
CPT	CFR
CIP	CIF.
DAT	
DAP	
DDP	

Source : <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/> (consulté le 23/04/2022)

4.3. Les Incoterms Transports Multimodaux

Il existe en tout 11 incoterms, 7 d'entre eux sont utilisés pour les transports multimodaux

➤ **EXW (Ex-Works), À l'usine**

Les obligations sont minimales pour le vendeur, ce dernier s'occupe uniquement de l'emballage et de la mise à disposition des marchandises dans ses locaux (atelier, usine, entrepôt, etc.).

L'acheteur supporte tous les coûts de l'exportation (frais de transport, chargement, dédouanement et risques), jusqu'à l'expédition de la marchandise à sa destination.

➤ **FCA (Free-Carrier), Franco-transporteur**

La responsabilité du vendeur consiste à mettre la marchandise à disposition de l'acheteur.

³³ Robert Noumen, avec collaboration de pierre NTOKO, Éléments de base de la logistique internationale, édition Menaibuc, paris, 2004, p33

³⁴ <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms> (consulté le 23/04/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Le vendeur est tenu de remettre la marchandise à un transporteur dans un endroit convenu désigner et payer par l'acheteur. Et puis le transfert des risques s'effectue directement après cette opération au moment de la prise en charge de la marchandise par le l'acheteur.

L'acheteur supporte tous les coûts de l'exportation (frais de transport, chargement, dédouanement et risques) jusqu'à l'expédition de la marchandise vers sa destination.

➤ **CPT (Carriage Paid To), Port payé jusqu'à**

Le vendeur se charge de livrer la marchandise au premier transporteur à l'étranger, les frais du transport sont payés par le vendeur, par contre les frais d'assurance sont à la charge de L'acheteur, Ce dernier assume également les risques et tous les autres frais encourus par la marchandise dès sa remise au premier transporteur. L'acheteur prend en charge toutes les opérations qui ont lieu à l'arrivée.

➤ **CIP (Carriage Insurance Paid to), Port payé, Port assurance payés jusqu'à**

L'incoterm CIP est identique à CPT, la seule différence chez CIP c'est que l'assurance du transport est prise en charge par le vendeur.

➤ **DAT Rendu au terminal**

Le vendeur se charge de livrer la marchandise pour l'acheteur au terminal désigné (au port ou au lieu de destination).

Le vendeur supporte tous les coûts de l'acheminement jusqu'au déchargement au port. Et il assume également les frais du transport et le dédouanement à l'export, et le dédouanement import est à la charge de l'acheteur.

➤ **DAP (Delivered At Place), Rendu au lieu de destination**

Le vendeur paye le contrat du transport, et prend en charge la livraison des marchandises jusqu'au point de livraison convenu (entrepôt, magasin...). Et il assume tous les coûts et les risques jusqu'à ce point.

L'acheteur supporte le déchargement et le dédouanement import.

➤ **DDP (Delivered Duty Paid), Rendu droits acquittés**

Pour l'incoterm DDP l'obligation est maximale pour le vendeur car ce dernier conclut et paye le contrat de transport, et assume également tous les frais et risques de l'acheminement jusqu'à la livraison au lieu de destination.

Et toutes opérations douanières, paiement des droits de taxes, exports, transits et import sont à la charge du vendeur.

4.4. Les incoterms Transports Maritimes ou Transports fluviaux

Les incoterms utilisés pour le transport de marchandises maritime ou aérien sont les suivants :

➤ **FAS franco le long du navire**

Le vendeur est tenu de livrer la marchandise emballée au port désigné par le client, tout en assumant le dédouanement dans le périmètre du navire, à quai.

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise dans la phase de manutention et du transport.

➤ **FOB franco à bord**

Le vendeur est tenu d'assurer la livraison de la marchandise emballée, et le chargement à bord du navire désigné par le client.

Tous les coûts de préacheminement, douane et risques de chargement sont à la charge du vendeur.

➤ **CFR Coût et fret**

Le vendeur conclut et paye le contrat de transport maritime, dédouane à l'export.

Par contre les risques du transport, l'assurance, la douane import est le déchargement est à la charge de l'acheteur.

➤ **CIF Coût assurance fret**

Le vendeur conclut et paye le contrat de transport maritime, dédouane à l'export.

Dans ce cas CIF est identique à CFR, la seule différence c'est que dans CFR le vendeur doit assurer en plus les frais d'assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport.³⁵

4.5. Les incoterms 2020

Les 11 Incoterms 2020 se présentent sous forme de codes de 3 lettres et sont classés en deux catégories comme le montre le tableau suivant :

Tableau N°03 : Liste des incoterms de 2020

7 Incoterms multimodaux :	4 Incoterms maritimes ou fluviaux :
<ul style="list-style-type: none"> • EXW : Ex Works / Départ usine (marchandise non chargée). • FCA : Free Carrier / Franco transporteur Option : 'connaissance avec annotation de mise à bord. • CPT : Carriage Paid To / Port payé jusqu'à. • CIP : Carriage and Insurance Paid to / Port payé jusqu'à, assurance comprise. • DAP : Delivered At Place / Livraison sur place (marchandise non déchargée au lieu de destination). 	<ul style="list-style-type: none"> • FAS : Free Alongside Ship / Franco le long du navire • FOB: Free On Board / Franco à bord • CFR: Cost and Freight / Coût ET Fret • CIF: Cost Insurance and Freight / Coût, Assurance ET Fret

³⁵ Robert Noumen, op cité, P33-35

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

<ul style="list-style-type: none">• DPU : <u>Delivered At Place Unloaded/ Livraison sur place (marchandise déchargée au lieu de destination).</u>• DDP : Delivered Duty Paid / Rendu droits acquittés.	
---	--

Source: <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms> (consulté le 23/03/2022)

4.6. Les principales évolutions des incoterms

FCA transport par mer : dans certains cas, possibilité pour le vendeur d'obtenir le connaissance maritime avec une annotation de mise à bord.

CIP impose une couverture tous risques : l'assurance doit couvrir, au minimum, le prix prévu au contrat majoré de 10 % (soit 110%). Il se limitait avant à une police d'assurance minimale, et **CI**F exige une couverture minimale.

L'incoterm de 2010 **DAT** (Delivered at Terminal) disparaît et devient le **DPU** (Delivered at Place Unloaded). Le lieu de destination peut être n'importe quel lieu et pas uniquement un terminal. Le vendeur doit vérifier que le lieu où il livrera les marchandises est un lieu où il sera en capacité de décharger.³⁶

4.7. Le rôle de l'incoterm

Généralement dans une vente internationale, l'acheminement des marchandises nécessite plusieurs transports, des dédouanements à l'import et à l'export, des chargements et des déchargements, et il y'a également des coûts supplémentaires qui peuvent survenir en cours du voyage, aussi bien que des dommages qui peuvent être causés aux marchandises.

Donc, le rôle de l'incoterm c'est de régler le problème du transfert des risques et des frais entre le vendeur et l'acheteur, par contre le transfert de propriété est régi par des règles juridiques, et elles sont différentes d'un pays à un autre.

Il faut savoir que lorsque le vendeur et le client stipulent dans leur contrat de vente des conditions qui sont différentes de celles de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut. Les deux parties doivent également mentionner bien précisément le lieu convenu se fera le transfert de risque et des frais.

Le transfert de propriété de la marchandise : c'est le moment où l'acheteur devient propriétaire de la marchandise.³⁷

5. L'importance du transport maritime dans le développement d'une économie

Le transport maritime est un élément très important en commerce international, car la majorité des échanges commerciaux sont effectués par voie maritime en raison des divers avantages qu'il offre. Donc, nous pouvons dire que le succès de l'économie d'un pays dépend

³⁶, <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/> (consulté le 23/03/2022), Op cité

³⁷ <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms/>, (consulté le 23/03/2022), op cité

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

fortement de son système de transport et de la capacité des pays à gérer leurs flux des échanges commerciaux avec l'étranger³⁸.

De ce fait, dans ce qui suit, nous allons parler du rôle et de l'importance du transport maritime dans le développement d'une économie.

5.1. Le rôle du transport maritime dans l'économie

Le transport maritime joue un rôle majeur dans les échanges mondiaux de marchandises : à lui seul, il assure plus de 80 % des échanges intercontinentaux de fret (c'est-à-dire de marchandises), soit environ 8 milliards de tonnes (un chiffre qui varie à la hausse comme à la baisse ces dernières années, en raison de la récession de 2009)³⁹.

Le transport de marchandises est devenu acteur très important et un facteur clé pour la croissance économique et commerciale des pays, grâce à son énorme contribution aux échanges commerciaux internationaux, et il fait partie intégrante du processus de la mondialisation, de la production et du commerce. Ce qui influence à l'échelle mondiale l'activité économique et contribue à la création de la richesse.

Ce dernier facilite aussi l'activité économique et il est une porte ouverte pour les pays du monde entier vers l'étrangers, c'est aussi une route vers de nouveaux marchés et de nouveaux horizons, car il permet aux différentes entreprises de produire d'avantage des biens et services et il encourage aussi la créativité et l'innovation et cela pour élargir son activité et s'implanter à l'étranger.

Ce dernier permet aussi de fournir et de faire parvenir les différentes matières premières et les biens manufacturés, pour remplir les besoins des entreprises industrielles, et il permet aussi de remplir les marchés locaux en produits agricoles aux consommateurs locaux et aux marchés internationaux, créé des emplois, faciliter la croissance des échanges dans le monde, et devient un acteur principale et majeur de la mondialisation.

Les progrès technologique ont aussi apporté leur contribution pour rendre le transport maritime plus performant et plus efficaces. Et cela avec l'amélioration de la capacité de chargement des navires, la vitesse du déplacement, et les techniques de navigation vu l'importance de ce secteur et le volume des échanges effectuer qui ne cessent de s'accroître⁴⁰.

5.2. Le transport maritime un facteur clé pour réaliser l'objectif du développement durable

³⁸ Rapport final du Groupe de travail du CSPP sur les transports et l'économie, Les transport et l'économie, octobre 2014 (consulté le 13/05/2022)

³⁹ Ibid.

⁴⁰ https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/4_geo_06 (consulté le 12/05/2022)

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international

Selon l'ONU « Le transport maritime est un élément très important pour réaliser le développement durable, et il est le pilier du commerce international et de l'économie mondiale⁴¹. »

Surtout pour les pays en développement et aucun pays ne peut être autosuffisant, car chaque un a besoin des autres et besoins de faire des échanges commerciaux, vendre des biens et services, et acheter les biens dont un pays a besoin,

Ce mode de transport emploie des moyens de subsistance de milliards de personnes dans le monde en développement, et permet d'apporter un soutien infatigable à la chaîne d'approvisionnement mondiale, sans oublier les emplois qu'il offre pour plus d'un million de personnes qui constituent les équipages des navires. Ainsi, il permet un coût bas et une efficacité meilleure que les autres modes de transport, et cela grâce à l'amélioration des navires en terme de leurs capacité à transporter, la vitesse et la sophistication des moyens de navigations. En conséquence, tous ces facteurs emmèneront vers un développement économique durable⁴².

Conclusion du chapitre

En résumé, l'explication de la croissance économique des entreprises et le développement des marchés internationaux observés au niveau international, durant les deux derniers siècles, est fortement liée aux progrès techniques et au développement des moyens de transport notamment le secteur maritime, sans oublier la contribution portée par les conventions du transport maritime signées entre les pays pour l'unification de certaines règles relatives à l'exécution du contrat de transport maritime en matière de connaissance qui ont à leurs tours facilité les rapports commerciaux entre les pays pour permettre une plus grande efficacité.

Nous avons également constaté que le commerce international est fortement liée au transport maritime, et cela nous pouvons le remarquer avec l'effet néfaste de la pandémie et du confinement sur la circulation des navires, ce qui a entraîné une forte baisse des importations et des exportations, puis un ralentissement considérable de la croissance économique mondiale.

Le transport maritime est donc d'une importance capitale car 80% des échanges mondiaux se font par le trafic maritime. Et cela revient en grande partie à l'énorme volume des marchandises transportées par les navires, mais aussi aux coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes et sa capacité à embarquer toutes sortes de marchandises surtout avec diffusion du transport conteneurisé et la bonne maîtrise de la logistique.

⁴¹ <https://news.un.org/fr/story/2016/09/344752-le-transport-maritime-est-indispensable-pour-realiser-les-objectifs-de#>, (consulté le 13/05/2022)

⁴² Ibid.

**Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de
la conteneurisation**

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Introduction du chapitre

L'invention du conteneur est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime. La croissance des échanges de produits manufacturés à travers le monde n'a été rendue possible que par la conteneurisation, qui, grâce à son efficacité, il constitue aujourd'hui un pilier de la logistique et de la mondialisation. Le conteneur a été inventé dans le souci de diminuer les coûts d'exploitation des armateurs. Mais après son introduction dans la chaîne de transport, il a été constaté qu'il était en réalité l'emballage le plus sécurisant pour le transport de marchandises.

À l'origine, Cette invention simple et technique était une boîte métallique aux dimensions standardisées dont les pièces de coin permettent la protection et la manutention de la cargaison. Mais après, la conteneurisation s'est transformée en innovation de procédés au sens de Schumpeter car les différents acteurs du transport maritime, armateurs de lignes régulières, commissionnaires de transport et manutentionnaires principalement, s'en emparent pour bouleverser leur métier respectif et repenser l'organisation du transport maritime afin de l'insérer dans des chaînes de transport multimodales pour répondre aux besoins des chargeurs industriels ou à la distribution.

Aujourd'hui, la conteneurisation est devenu un domaine très vaste et très utilisé en commerce international, surtout avec l'amélioration et la création de nouveaux conteneurs plus sophistiqué et adéquat avec plusieurs types de marchandises ce qui a révolutionné le transport maritime.

Au deuxième chapitre, nous étudierons certains points sur la conteneurisation et son évolution à travers le temps

Section 01 : Généralités sur le conteneur

Dans cette section, nous allons définir c'est quoi un conteneur, tout en retraçant son histoire, et on verra ensemble les différents types de conteneurs.

1. Présentation du conteneur

1.1. Définition du conteneur :

« Un conteneur (ou container en anglais) est un caisson dimensionné pour le transport maritime, aérien, routier, ferroviaire ou multimodal. A chaque angle du conteneur, il possède des pièces de coin qui permettent de le transborder plus facilement. Le conteneur peut être adapté en fonction des usages et de la marchandise, l'objectif étant de faciliter les opérations d'empotage, dépotage et de réduire la rupture de charge¹.»

¹ <https://www.welje.com/transport/337-tout-savoir-sur-le-conteneur.html> (consulté le 12/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Cet engin de transport métallique, de caractère permanent, est assez résistant pour permettre un usage répété, et il est spécialement conçu pour faciliter le chargement et le transport des marchandises d'un point de départ vers un point de destination, sans rupture de charge, conçu de dispositif qui permettant aux appareils de levage de les manipulé plu facilement.

Il permet également de protéger la marchandise contre les avaries mécaniques, les conditions atmosphériques et la mer, et il peut être véhiculé par d'autres moyens de transport [train, semi-remorques]².

1.2. Historique et évolution du conteneur

La conteneurisation dans le transport maritime ou l'utilisation des conteneurs est apparu aux États-Unis dans les années 20. Malcolm Mac Lean un transporteur routier américain est considéré comme son inventeur pendant la seconde moitié des années 1950. Son idée dissociée la remorque du camion pour la transporter sur un bateau donnant ainsi naissance au conteneur. Cette idée d'acheminer les marchandises dans des boîtes ou « containers ». Malcolm l'a repris aux militaires américains qui avaient imaginé le transport de certains matériels militaires dans ces conteneurs durant la Seconde Guerre mondiale et dans la guerre de Corée, puis dans les années 1960 des normes ont été conçu pour ces conteneur, mais les standards ont été fixé un peu plus tard en 1974 par l'ISO (International Standards Organisation).

Les conteneurs ont été inventés dans le but de diminuer les coûts de transport, mais après son utilisation, il a été constaté qu'il est très utile, à la fois un emballage sécurisant et un outil pratique pour l'acheminement et la manutention des marchandises³.

Les conteneurs en bois existaient déjà en Europe avant la Seconde guerre mondiale, par contre l'utilisation des conteneurs en acier était en 1965. De là, l'Organisation pour la Normalisation Internationale a recommandé des normes, ce qui a facilité le développement de la conteneurisation spécialement les conteneurs de 20 et de 40 pieds selon les besoins. Cette standardisation des dimensions par l'ISO (International Standards Organisation) et l'adoption des conteneurs par l'armée américaine pour sa logistique pendant la guerre du Vietnam ont favorisé sa généralisation à partir des années 1970⁴.

Leur usage s'est adaptés à tous les modes de transport, et il existe différents types de TC, en fonction de leur utilisation : conteneur standard, conteneur réfrigéré, conteneur citerne. Leurs normes techniques répondent à des conventions douanières internationales. Les grands ports, les plates-formes multimodales ont dû s'adapter aux normes imposées par la conteneurisation par la création de : systèmes de manutention, aires de stockage spécialisé, des équipements et des machines pour effectuer l'embarquement et le débarquement des conteneurs.

² <https://douane.gov.dz/spip.php?definition21> (consulté le 12/05/2022)

³ Yachba Khadidja, (vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime), Thèse doctorat, université d'Oran, 2017, P20

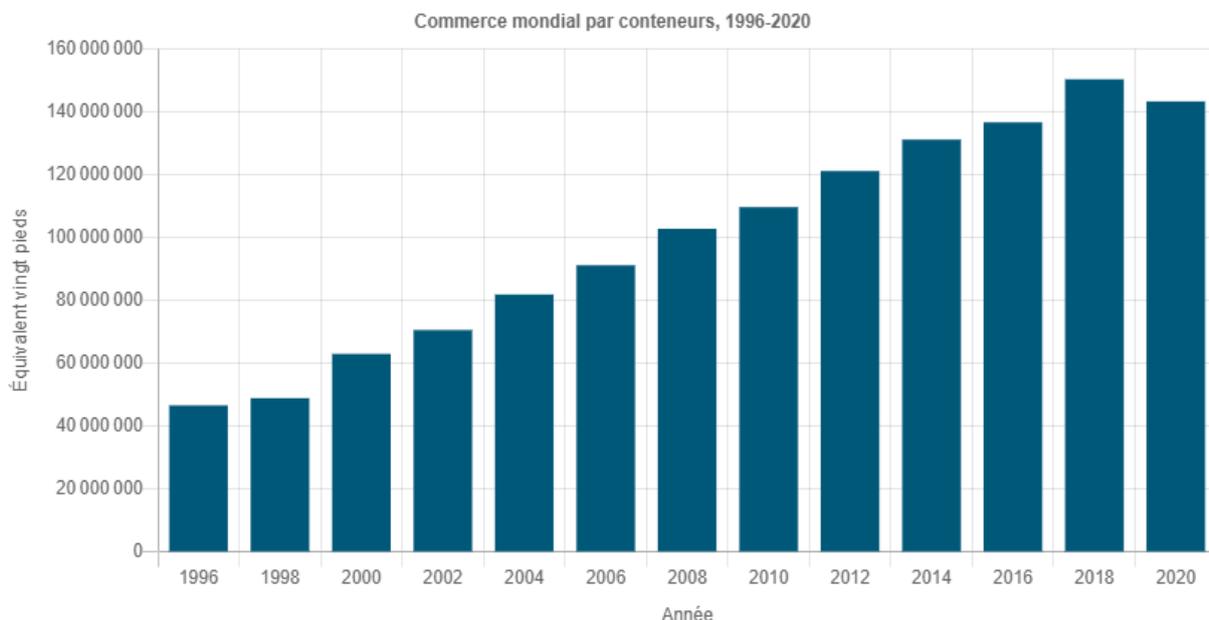
⁴ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conteneur-conteneurisation> (consulté le 13/05/2022)

1.3. Evolution du transport par conteneurisation

La tendance depuis 24 ans (de 1996 à 2020) est au transport des marchandises diverses par conteneurisation, mais aussi le transport en vrac de certaines marchandises a suivie un rythme de croissance de 7 à 8 % par an. Aujourd'hui, la plupart des lignes régulières sont des services conteneurisés. En effet, la conteneurisation offre trois avantages décisifs : une très forte productivité lors des manutentions portuaires, des économies d'échelle permises par la taille croissante des navires et l'intermodalité qui consiste à transporter la marchandise de porte à porte à l'intérieur du même conteneur sans rupture de charge. La conteneurisation est devenue l'épine dorsale de la mondialisation.

Ce graphique ci-dessus représente le commerce mondial pas conteneurs.

Graphique N°06 : le commerce mondial par conteneurs année 1996-2020



Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conteneur-conteneurisation>, (Consulté le 12/05/2022)

Sur ce graphique, on peut constater une évolution avec une forte croissance du commerce mondial par conteneurisation de 1996 jusqu'à 2018, où elle a atteint 150 millions d'EVP, par contre entre 2019 et 2020 il y'a eu une baisse de 5,33% et cela est due à la baisse de l'activité maritime à cause de la pandémie et des mesures sanitaires (confinement).

Le classement mondial des ports à conteneurs depuis 1970 montre très clairement le basculement du trafic depuis les façades nord-américaines et surtout européennes vers les façades est-asiatiques, notamment chinoise.

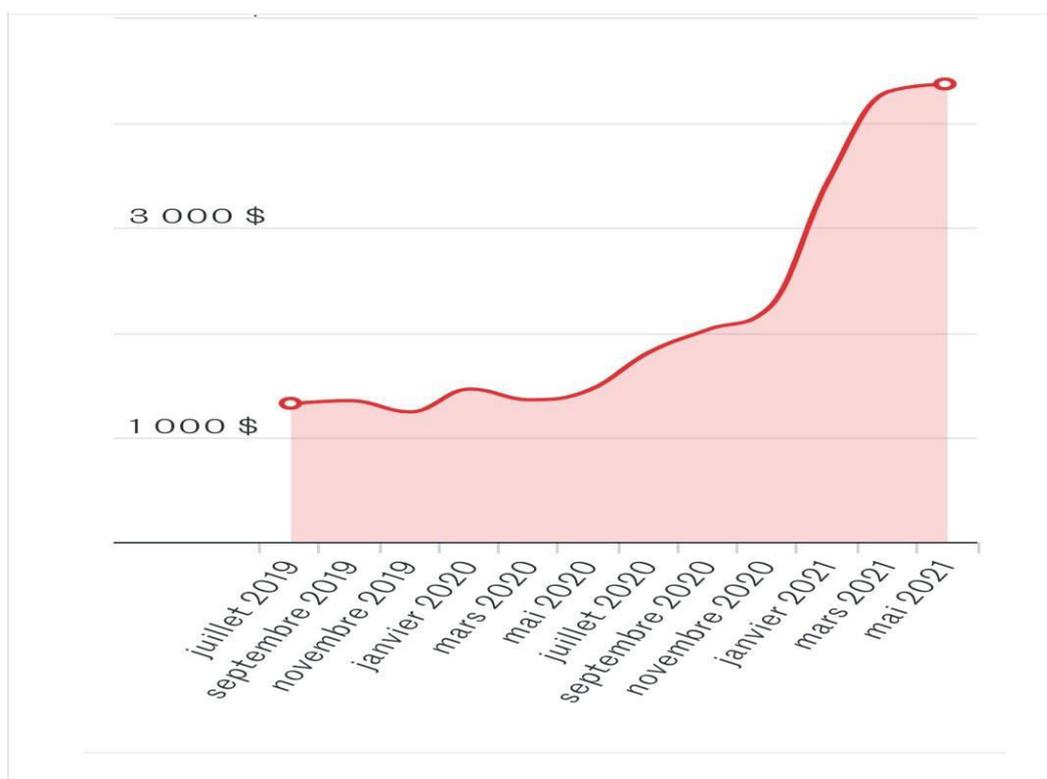
D'après un article du Monde (2021), de très nombreux conteneurs tombent à la mer, notamment en raison de la concurrence très forte entre armateurs et entre ports (l'accélération

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

des cadences entraînant des prises de risques ou des arrimages bâclés). L'ONG Robin des Bois estime à plusieurs dizaines de milliers le nombre de conteneurs tombés à la mer, chacun représentant jusqu'à trente tonnes de déchets. Les conséquences sont désastreuses pour les milieux marins comme pour la navigation, car un conteneur peut flotter plusieurs semaines avant de couler, représentant alors un danger⁵.

Ce graphique ci-dessus représente l'évolution du prix moyen pour acheminer un conteneur standard depuis 2019 jusqu'à 2021

Graphique N07 : Evolution du prix moyen pour acheminer un conteneur de taille standard (équivalent quarante pieds) depuis 2019.



Source : Journal (le monde), publié par Gauthier Mesnier le 17 mai 2021 à 17h29, mis à jour le 18 mai 2021 à 10h31, (Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ?) (Consulté le 12/05/2022)

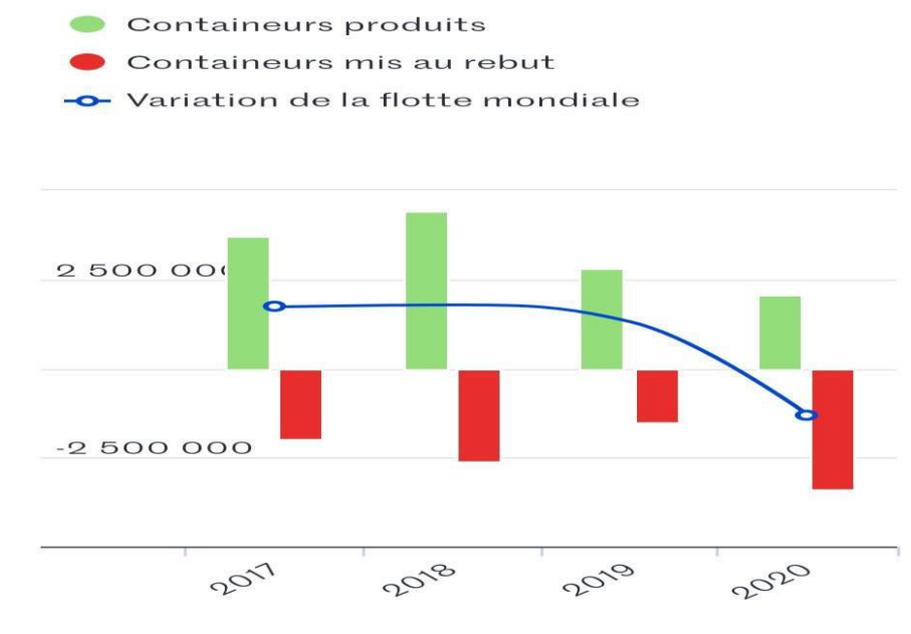
Le prix d'un conteneur équivalent quarante pieds, unité standard, se négocie autour de 5 000 dollars (4 100 euros) en moyenne, soit une hausse de 234 % par rapport à 2019, selon le cabinet de conseil maritime Drewry. L'indice World Container Index montre une progression continue des tarifs dès le deuxième trimestre 2020. Ce sont surtout les prix du marché du « spot » qui se sont envolés, c'est-à-dire les contrats qui se négocient à chaque expédition et non pas à long terme.

Ce graphique ci-dessus représente la faible production des nouveaux conteneurs

⁵ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conteneur-conteneurisation> (Consulté le 12/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Graphique 08 : Une production de nouveaux conteneurs trop faible



Source : Journal (le monde), publié par Gauthier Mesnier le 17 mai 2021 à 17h29, mis à jour le 18 mai 2021 à 10h31, (Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ?) (Consulté le 12/05/2022)

Les déséquilibres sur les prix s'amplifient par le fait que la production de nouveaux conteneurs est trop faible par rapport au nombre de conteneurs jetés tous les ans. En effet, constamment sur la route, ils s'usent vite et ne restent en circulation qu'une quinzaine d'années, en moyenne, avant d'être recyclés. Si la croissance de la production (entre + 6 % et + 8 %) est certaine pour 2020, elle n'arrive pas à compenser les mises au rebut. Il en résulte un recul du nombre de conteneurs, accentué par les effets en décalage des ralentissements de la production en 2019⁶.

Chaque année, Dynaliners publie un rapport annuel détaillé sur l'état des ports conteneurisés sur l'année 2020 et permet d'établir une liste des plus grands ports à conteneurs du monde.

Avec presque 690 millions d'EVP, les 146 ports ayant enregistré un trafic de plus d'un million d'EVP dans le monde en 2020 ont réalisé 86 % du volume mondial. Sans surprise, sept des 10 plus grands ports au monde sont désormais chinois, seuls Singapour, Busan et surtout Rotterdam viennent bouleverser ce classement.

Il existe plusieurs méthodes afin de mesurer l'évolution du trafic des ports de commerce. On peut ainsi distinguer deux types de classements : le premier mesurant le volume de marchandises échangées en millions de tonnes et le deuxième mesurant

⁶ Journal (le monde), publié par Gauthier Mesnier le 17 mai 2021 à 17h29, mis à jour le 18 mai 2021 à 10h31, (Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ?) (Consulté le 12/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

spécifiquement le trafic de conteneurs. Le trafic est mesuré en millions d'Equivalent Vingt Pieds ou EVP (twenty-foot equivalent unit)⁷.

2. Les types de conteneurs

En transport maritime, il existe plusieurs types de conteneurs, et chaque type est adapté à une marchandise spécifique, et cela pour faciliter le chargement et la manutention que sa sois au port ou sur le navire⁸.

2.1. Conteneur standard (Dry)

Les conteneurs standards sont disponibles dans les tailles typiques de 20 pieds et 40 pieds de longueur, mais aussi en 30 pieds.

Les caisses fermées sont idéales pour le fret général et le groupage, mais conviennent également pour des articles individuels plus gros tels que des pièces de machine. Ils se composent généralement d'un boîtier en tôle, métal ou de bois enduit, comme la montre la figure ci-après. Des portes peuvent être trouvées sur au moins une des faces d'extrémité ou sur la face d'extrémité et sur toute la longueur du ou des côtés longs. Selon le modèle, les conteneurs, également appelés conteneurs ISO ou caisses ISO, ont des supports de chariot élévateur pour le transport, des bords de préhension pour les grues de transport et des tunnels à col de cygne ("ouvertures de rail") pour la fixation aux moyens de transport. Le poids total autorisé est généralement compris entre 20 et 30 tonnes.

Figure 01 : Conteneur standard 20 pieds :



Source : <https://toutypasse.net/photo2-conteneur-20-pieds-de-bonne-qualite-2-8xdx5x7w2070082.jpg>

⁷ (Classement des plus grands ports à conteneurs mondiaux et européens en 2020), publié le 02 /09/2021 sur LFC CONCEIL (consulté le 12/05/2022)

⁸ <https://www.1001containers.fr/blog/news/les-types-de-containers> (consulté le 13/05/2022)

Figure 02 : Conteneur standard 40 pieds :



Source : <https://www.hellopro.fr/images/produit-2/8/8/2/conteneur-maritime-40-pieds-high-cube-6590288.jpg>

2.2. Conteneurs High-cube :

Ces boîtes correspondent aux conteneurs standards, mais sont environ 30 cm plus haut. De plus, les dimensions typiques ne sont pas seulement de 40 pieds. Par conséquent, ces conteneurs peuvent contenir beaucoup plus de fret. Le poids total autorisé est légèrement supérieur à 30 tonnes.

2.3. Conteneur à toit ouvert (Open top) :

Cette variante du conteneur standard se caractérise par un toit métallique amovible ou une bâche. En ouvrant le conteneur, il peut être chargé et déchargé par le haut. Des grues de chargement sont utilisées en particulier. Cela accélère le processus de chargement et accélère la manutention des marchandises. Le toit peut rester ouvert lors du transport de marchandises surdimensionnées. De plus, la bâche peut couvrir des marchandises surdimensionnées et ainsi les protéger.

Figure 03 : Conteneur à toit ouvert (Open top) :



Source : <https://www.qafila.com/wp-content/uploads/2020/12/opentopcontainer.png>

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

2.4. Le conteneur du type (flat rack) :

Ce sont utilisés pour des colis hors-gabarit qui ne craignent pas la mouille, ces conteneurs n'ont pas de parois latérales. Les parois d'extrémité permettent de sécuriser la charge latéralement à l'aide de supports et d'empiler les caisses. Le plancher est particulièrement renforcé de sorte que les conteneurs plats conviennent principalement aux marchandises très lourdes et encombrantes qui doivent être chargées latéralement.

Figure 04 : Le conteneur du type (flat rack) :



Source : <https://www.sarjak.com/Images/Container/40FH/03.jpg>

2.5. Conteneur plat (Flat) :

Les marchandises particulièrement lourdes avec des machines surdimensionnées ou individuelles sont entre de bonnes mains sur un conteneur plat. Celui-ci n'a qu'un plancher renforcé avec des tunnels à col de cygne, par lequel la boîte peut être placée sur des remorques de camions, des navires ou des wagons.

Figure 05 : Conteneur plat (Flat) :



Source : <https://th.bing.com/th/id/OIP.gPihK94DlBlkh6EslFGBawHaFj?pid=ImgDet&rs=1>

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

2.6. Conteneur ventilé :

Il existe deux types de conteneurs ventilés: à ventilation passive et à ventilation active. Les caissons ventilés passivement ont des événements protégés contre l'eau sur les côtés longs supérieurs. Un échange d'air a lieu au-dessus de cela. Les conteneurs à ventilation active sont également appelés conteneurs ventilés car ils ont un ventilateur sur les faces d'extrémité. Sinon, ces types de conteneurs correspondent aux conteneurs standards. Ils conviennent aux marchandises nécessitant une ventilation. L'article le plus important à transporter est le café vert, à partir duquel le terme récipient à café est également utilisé.

2.7. Conteneurs en vrac

Conteneurs-citernes, contrairement aux conteneurs pour vrac, ils ne contiennent pas de marchandises en vrac sèches, mais des substances liquides. Les produits typiques sont moi, l'huile de cuisson ou les combustibles. Un réservoir est attaché au conteneur qui contient les marchandises. Les murs extérieurs sont généralement réduits à un cadre en acier, de sorte qu'ils peuvent être partiellement ou complètement manquants. Selon le type de charge, des dispositifs de contrôle de la température (refroidissement / chauffage) peuvent être installés. Par rapport à un camion-citerne, ces caisses ont l'avantage de permettre une manutention plus rapide des marchandises.

2.8. Le conteneur demi -hauteur (4 pieds de haut)

Ce genre de conteneur est dépourvu de toit et il est utilisé pour les marchandises de forte densité.

Figure 06 : Le conteneur demi -hauteur (4 pieds de haut) :



Source : <https://image.made-in-china.com/2f0j10pMcTIUumhNrb/-20ft-demi-hauteur-r-cipient-Offshore-.jpg>

2.9. Le conteneur citerne (tank container) :

Il est destiné à transporter des produits liquides ou gazeux (sous pression), que sa soit dangereux (classe 3) ou inoffensifs.

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Figure 07 : Le conteneur citerne (tank container) :



Source : <https://www.heraclesnegoce.fr/images/conteneur-maritime-citerne-20.png>

2.10. Conteneurs réfrigérés / isolés :

Avec ces conteneurs, une distinction est faite entre les conteneurs intégrés et les conteneurs hublots. Les conteneurs intégrés ont une unité de refroidissement active qui est installée à l'intérieur et au détriment de la capacité. Les conteneurs hublots sont particulièrement isolés. De plus, la boîte aspire l'air froid à travers les ouvertures de l'extérieur et expulse l'air chaud vers le haut. Cela crée une basse température constante. Les deux conteneurs réfrigérés conviennent aux denrées périssables telles que les fruits, les légumes et la viande ainsi qu'aux fleurs. Les dimensions extérieures correspondent aux conteneurs standards ou aux conteneurs high-cube.

Figure 08 : Conteneurs réfrigérés / isolés :



<https://antillescontainers.fr/wp-content/uploads/2020/12/CONTAINER-REEFER-005.jpg>

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

3. Les paramètres généraux de la conteneurisation

Dans cette partie, nous allons parler des différents paramètres de conteneurisation, que ce soit, les normes de construction, les différents équipements et machines liés au **processus de manutention du conteneur et les modalités d'expédition.**

3.1 La standardisation des conteneurs

Pour que le conteneur puisse effectuer sa mission efficacement dans le transport maritime, terrestre ou aériens, il doit être identifiable pendant toutes les phases de la chaîne logistique, et il doit également être adéquat avec le moyen de transport et les différents équipement au port, et cela pour pouvoir faciliter et accélérer les opération de manutention, chargement et stockage des conteneurs.

Pour cela, un ensemble de normes applicables aux conteneurs et caisses mobiles ont été créé par (l'Organisation Internationale de Normalisation) pour remédier à ces problèmes.

3.1.1. Définition de la Norme ISO

ISO signifie (International Organization for Standardization), l'Organisation Internationale pour la Normalisation. C'est une organisation non gouvernementale éditrice de normes internationales. Cette organisation est constituée en réseau d'instituts nationaux et normalisation de 159 pays, selon le principe d'un membre par pays, son Secrétariat central est situé à Genève en Suisse et assure la coordination d'ensemble.

3.1.2. Les normes de construction

Les dimensions extérieures des containers, la largeur, la longueur, la masse maximum sont définis pour rendre le container le plus multimodal possible et optimisant au maximum son volume pour qu'il puisse passer partout, et transporté indifféremment par la route, par train ou par bateau. Il doit donc s'intégrer dans les gabarits routiers et ferroviaires.

Il existe de nombreuses normes ISO pour conteneurs :

- La Norme 668, qui règlemente les dimensions externes
- La Norme 1161 règlemente les dimensions des corners-fitting
- La Norme 1496-1, qui établit les spécificités et rend certains tests obligatoires
- La Norme 1894, qui règlemente les dimensions intérieures
- La Norme 6346, qui oblige à faire figurer un code, une réglementation et des marques de leur provenance et de leurs précédents propriétaires⁹.

3.1.3. Les dimensions des conteneurs

Ces trois tableaux ci-dessous représentent les dimensions de conteneur standard de 20 et 40 pieds¹⁰ :

Tableau N°04 : Dimensions extérieures des containers maximales

	20 pieds	40 pieds
Longueur en (mètre)	6,058	12,116

⁹ <https://imagine-ton-conteneur.fr/norme-iso/norme-iso/> (consulté le 17/05/2022)

¹⁰ <https://info-container.fr/dimensions-des-containers-maritimes/> (consulté le 17/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Largeur en (mètre)	2,438	2,438
Hauteur en (mètre)	2,591	2, 591 standard 2, 896 high cube

Tableau N°05 : Dimensions des containers intérieures minimales

	20 pieds	40 pieds
Longueur en (mètre)	5,867	11,998
Largeur en (mètre)	2,330	2,330
Hauteur en (mètre)	2,350	2,350 standard 2,650 high cube

Tableau N°06 : Volume et poids approximatifs

	20 pieds	40 pieds	40 pieds high cube
Volume	33,1 M3	67,5 M3	75,3 M3
Poids à vide	2 200 kg	3 800 kg	3 900 kg

3.2 Les modalités d'expédition (FCL/ LCL) du conteneur

Il existe quatre modes principaux d'expéditions de conteneurs :

3.2.1. FCL/FCL

Le chargeur (destinataire) ou le vendeur, charge la marchandise dans le même conteneur (complet), le scelle et il est livré directement chez le client sans être ouvert (sauf contrôle douanier). Ce chargement peut couvrir tout le plancher du conteneur (ce qui est d'ailleurs conseillé par les professionnels) ou non. Dans le cas où la marchandise ne couvre pas entièrement tout l'espace du conteneur, le risque d'avaries est plus élevé. Ce type de transport est qualifié d'unicité de marchandises.

La marchandise a couvert tout l'espace du conteneur, une marchandise destinée à un seul client

3.2.2. LCL/LCL

Si les envois sont insuffisants pour remplir un conteneur entier, le vendeur (fournisseur), le chargeur (destinataire) ou l'expéditeur, confie ces marchandises à un centre de groupage. Elles sont conteneurisées avec d'autres marchandises à destination d'un même port où elles sont dégroupées et remises aux divers clients.

Tous les expéditeurs peuvent regrouper l'expédition sur un seul connaissance. C'est ce qu'on qualifie d'unicité de document de transport. A contrario, lorsque les marchandises empotées dans le même conteneur sont destinées à plusieurs réceptionnaires, l'expédition n'est pas une unicité de marchandise. Plusieurs connaissances ou sousconnaissances sont émis, ce qui ne reste pas sans conséquence juridique.

3.2.3. FCL/LCL

Plusieurs lots de marchandises sont prévus pour une même destination. Le transitaire, le commissionnaire ou même le transporteur empote le conteneur de différents fournisseurs,

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

l'achemine jusqu'au port de déchargement. A l'arrivée au port de déchargement, on procède au dégroupage des marchandises qui sont mises à la disposition des divers réceptionnaires.

3.2.4. LCL/FCL

Ici, l'entreprise a des livraisons d'origines diverses. Les fournisseurs les livrent au même centre de groupage puis ensemble au domicile d'un client unique. Le destinataire reçoit de plusieurs fournisseurs ou de plusieurs vendeurs ses marchandises qui sont empotées dans des conteneurs en son seul nom. Cette expédition sera donc faite par un document unique au nom du destinataire final.

Ces quatre modes d'expéditions par conteneurs peuvent être aussi complétés par d'autres notions dont l'influence n'est pas négligeable dans le transport maritime¹¹.

3.3 Equipement du chargement et de déchargement des conteneurs

De nombreux cargos sillonnent les océans à leur bord avec un chargement impressionnant : des dizaines des centaines voire des milliers de conteneurs remplis de marchandises ou encore de déchets. Ces conteneurs sont destinés à différents marchés européens et leur grand format nécessite l'utilisation de machines spéciales pour leur manutention.

Les grues et les basculeurs de conteneur sont conduits par des professionnels formés à cet effet. Ils se chargent de vider les conteneurs sur le port ou de les charger sur un cargo. Une équipe d'une petite dizaine de personnes est alors nécessaire, sans compter les inspecteurs qui supervisent les opérations pour s'assurer que tout se passe bien. Ces inspections concernent notamment la détermination de la quantité et du poids, la vérification des emballages et de l'étiquetage, le cachetage des marchandises, le contrôle de la température, la traçabilité des conteneurs, le contrôle opérationnel du chargement/déchargement ainsi que l'écriture de rapports et de documents de suivi des opérations¹².

3.3.1. Machines utilisé pour chargement et le déchargement des conteneurs

Plusieurs machines sont indispensables pour le chargement et le déchargement des conteneurs sur les ports : il s'agit des **grues (portiques de quai)**, et des **basculeurs** de conteneur. Il existe bien sûr plusieurs types de grues et de basculeurs selon les besoins sur les ports. Ainsi, pour les basculeurs de conteneur, ces derniers peuvent proposer un système de chargement à la verticale ou à l'horizontale. A la verticale, ils peuvent être inclinés sur un angle compris entre -10° et 90° . Les basculeurs permettent de prendre en charge des conteneurs mesurant entre 20 et 40 pieds de long et sont conçus par des fabricants experts. Il est possible de louer ou d'acheter des basculeurs de conteneurs neufs ou d'occasion auprès d'entreprises spécialisées.

Figure 09 : Portiques de quai

¹¹ Cossi Hervé Assongba, op cité, PP 66 - 67

¹² <https://www.pole-ocean.fr/chargement-dechargement-conteneurs-maritimes/> (consulté le 18/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation



Source : <https://businessfinanceint.com/wp-content/uploads/2019/12/Part-Kribi-768x512.jpg>

Figure 10 : Basculeur de déchargement de conteneurs



Source : https://www.lctechologies.fr/wpcontent/uploads/2017/12/Basculer_Dechargement_Conteneurs_Award_Universel_7.jpg

Le chariot élévateur qui est un engin de manutention destiné au transfert et au stockage de conteneurs dans le terminal à conteneurs. Ses domaines d'utilisation sont principalement le déplacement des conteneurs sur le port vers les lieux de stockage, le chargement ou déchargement des conteneurs sur les moyens de transport tel les wagons ou camions, et sa

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

grande souplesse lui permet beaucoup d'usages. Il y'a également les chariots cavaliers qui ont une forme de U renversé et reposent sur quatre ou six roues orientables, ce qui leur confère une grande maniabilité. Le stockage peut se faire sur deux ou trois hauteurs. Leur faible vitesse de déplacement limite leur utilisation à la manutention au parc de stockage, et à côté du portique de quai dans le stock tampon.

Figure 11: Chariot élévateur de conteneurs :



Source : https://img.nauticexpo.com/ja/images_ne/photo-g/30627-12652651.jpg

3.3.2. Le déroulement de chargement et de déchargement des conteneurs sur les ports

Les grues et les basculeurs de conteneur sont conduits par des professionnels formés à cet effet. Ils se chargent de vider les conteneurs sur le port ou de les charger sur un cargo. Une équipe d'une petite dizaine de personnes est alors nécessaire, sans compter les inspecteurs qui supervisent les opérations pour s'assurer que tout se passe bien. Ces inspections concernent notamment la détermination de la quantité et du poids, la vérification des emballages et de l'étiquetage, le cachetage des marchandises, le contrôle de la température, la traçabilité des conteneurs, le contrôle anti-fraude, le contrôle opérationnel du chargement/déchargement ainsi que l'écriture de rapports et de documents de suivi des opérations, après la fin de ces opérations des agents manutentionnaires se chargent de déplacer les conteneurs vers les aires de stockage afin de les stocker en les empilent l'un sur l'autre d'une façon méthodique pour faciliter leurs identification¹³.

3.4 Le porte conteneur

¹³ <https://www.pole-ocean.fr/chargement-dechargement-conteneurs-maritimes> (consulté le 19/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

3.4.1. Définition du porte conteneur :

Un porte-conteneurs est un navire destiné au transport de conteneurs à l'exclusion de tout autre type de marchandises. Apparu dans les dernières décennies, le porte-conteneurs est maintenant une figure importante des ports de commerce, et fait partie intégrante du commerce mondial. Le mot (porte-conteneurs) est une traduction directe de l'anglais container carrier, qui est devenu plus tard container (ship). Il existait l'appellation (navires porte cadres) dans les années 1960, maintenant désuète. Ils sont souvent abrégés en (PC), et surnommés (porte-boîtes).

Dans le transport maritime, on trouve les abréviations UCC pour Universal Container Carrier (porte-conteneurs universel, les plus courants) et FCC pour (Fully Cellular Containership), (porte-conteneurs à cellules, utilisées pour guider les conteneurs lors du chargement ; cas des plus grands)¹⁴.

3.4.2. Historique des portes conteneurs :

Les premiers porte-conteneurs. La première génération de porte-conteneurs était composée de vraquiers ou de pétroliers modifiés pouvant transporter jusqu'à 1 000 EVP. Le premier porte-conteneurs, le (Ideal-X) était un pétrolier T2 converti de la Seconde Guerre mondiale. Le conteneur était au début des années 1960 une technologie de transport non testée et la reconversion des navires existants s'est avérée moins coûteuse et moins risquée. Ces navires transportaient des grues à bord, car la plupart des terminaux portuaires n'étaient pas équipés pour manipuler des conteneurs.

Ils étaient également relativement lents, avec des vitesses d'environ 18 à 20 nœuds et ne pouvaient transporter des conteneurs que sur les ponts convertis et non dans leur ventre. Une fois que le conteneur a commencé à être massivement adopté au début des années 1970, la construction des premiers porte-conteneurs entièrement cellulaires (deuxième génération) entièrement dédiés à la manutention des conteneurs a commencé. Les premiers porte-conteneurs cellulaires, appelés Classe C7, ont été introduits en 1968. Tous les porte-conteneurs sont composés de cellules logeant des conteneurs dans des piles de hauteur différente en fonction de la capacité du navire. Cellular container ship offre également l'avantage d'utiliser l'ensemble du navire pour empiler des conteneurs, y compris sous le pont.

Habituellement, deux conteneurs supplémentaires de largeur peuvent être transportés au-dessus du pont plutôt qu'en dessous du pont. Les grues ont été retirées de la conception du navire afin que plus de conteneurs puissent être transportés (les grues restent aujourd'hui sur certains porte-conteneurs spécialisés). La capacité des ports à gérer les conteneurs cellulaires a cessé d'être une préoccupation majeure avec la mise en place de terminaux à conteneurs spécialisés dans le monde entier. Les porte-conteneurs cellulaires étaient également beaucoup plus rapides avec des vitesses de 20-24 nœuds, qui deviendraient la vitesse de référence dans le transport conteneurisé. Puis Pendant les années 1980, les économies d'échelle rapidement

¹⁴ <https://www.techno-science.net/definition/13890.html> (consulté le 20/05/2022)

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

poussé à la construction de grands porte-conteneurs; plus le nombre de conteneurs transportés moins les coûts par EVP¹⁵.

Section 02 : La conteneurisation comme un instrument de la croissance économique

Dans cette section, nous allons parler des différents avantages et inconvénients de la conteneurisation sans oublier son rôle dans la croissance économique.

1. Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation

Les nombreux avantages touchent à la fois le chargeur et le transporteur autre intervenant intéressé par l'expédition. Mais ce mode de conditionnement ne confère néanmoins pas que des avantages mais aussi des inconvénients.

1.1. Les avantages de la conteneurisation

Il existe plusieurs avantages du transport maritime par conteneurisation telle que ¹⁶ :

1.1.1. Le développement de la gestion logistique

Grâce à sa standardisation, les conteneurs peuvent être manipulés de la même manière partout dans le monde. En effet, les infrastructures prêtes sont toutes capables de manutentionner des conteneurs afin de les stocker ou de les placer sur différents véhicules de transport adaptés au transport de conteneurs. Cet avantage important est à la base du développement du transport multimodal, en particulier de la chaîne de transport de porte à porte. Les conteneurs facilitent et accélèrent le transport des marchandises, car il permet le transport multimodal de bout en bout sans rupture de charge.

Cette notion d'interruption de charge est importante et source de désaccord. Le Pr Bonnassies estime « qu'il y a rupture de charge dans un transport multimodal Transmaritime lorsque le transporteur maritime, intervenant après une phase "route" implique une manutention de la marchandise et non du véhicule. » Il est catégorique sur le fait qu'il y a forcément rupture de charge en cas de transport par conteneur puisque le conteneur ne peut être placé sur le navire sans manutention. Par ailleurs, d'autres doctrines avancent qu'« en multimodal, la rupture de charge, c'est la séparation de la marchandise de son contenant, c'est le dépotage du conteneur ou de la remorque... »¹⁷. Il n'y a donc pas d'interruption de chargement dans le cas d'un transport en conteneurs, puisque le changement de mode de transport n'implique pas le démontage du conteneur. Ce raisonnement nous semble plus approprié, puisque l'organisateur de transport tentera en réalité d'émettre un titre de transport dans le cadre d'un transport multimodal s'il est prévu de séparer la marchandise de son unité de transport pendant le trajet¹⁸.

¹⁵ L'évolution de porte-conteneurs | Image & Innovation (imagexinnovation.com) (consulté le 20/05/2022)

¹⁶ Yachba Khadidja, Op-cité, p27

¹⁷ Bonnaud-Legal, Le transport multimodal et la logistique, revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports 2001, p62

¹⁸ Idem

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

1.1.2. La réduction des coûts et délais de traitement au port

L'expédition de conteneurs réduit considérablement les coûts d'expédition. Les principaux facteurs à l'origine d'un coût relatif aussi faible sont sa rapidité et sa flexibilité. Les opérations de traitement et de transbordement des conteneurs sont rapides et minimales, optimisant l'utilisation des facteurs de production. Il convient également de noter que la capacité de route des porte-conteneurs modernes est de 3 à 6 fois supérieure à celle des cargos conventionnels.

1.1.3. Optimisation de l'utilisation des espaces sur les ports

Les conteneurs ont la propriété de s'empiler les uns sur les autres par un principe d'emboîtement sur des trains, barges, péniches, navires porte-conteneurs, etc. De la même manière ils sont stockables sur terrains plats par superposition en hauteur (gerbage).

1.1.4. Economie sur l'emballage

La structure particulière du conteneur lui offre une étanchéité et une résistance importantes aux chocs et aux tempêtes en mer. Ainsi, les marchandises sont protégées et l'emballage des biens contenus dans le conteneur peut-être simplifié.

1.1.5. Sécurisation et confort de la cargaison

Les marchandises à l'intérieur du conteneur sont inconnues pour le transporteur. Et il ne peut pas les ouvrir. Il n'y a que les services des douanes qui peuvent les ouvrir au port d'arrivée. Ainsi, le risque de vol, notamment de produits de haute valeur, est réduit. Lorsque que le conteneur est scellé, il offre la possibilité pour un entreposage (porte contre porte) dans les espaces de stockage portuaires ou sur les navires sans risque de vol.

1.1.6. Le conteneur peut s'adapter aux exigences du développement durable

Le transport maritime par conteneurisation permet de remplacer le transport ferroviaire au trafic routier qui ne cesse de croître à cause de l'accroissement des échanges commerciaux. Autrement dit ces derniers modes de transport sont des modes polluants et limités géographiquement par la saturation des réseaux routiers et les frontières des pays.

1.1.7. Economiser les frais de personnels et amélioration des conditions de travail

Les porte-conteneurs de nos jours comparativement aux navires classiques permettent des économies d'exploitation liées aux charges du personnel embarqué à bord, parce qu'il est important de minimiser le nombre de l'équipage embarqués. Du coup, l'innovation technologique et l'automatisation d'une certaine commande et de contrôles dans le domaine maritime diminue le nombre d'officiers et de marins nécessaires. Par exemple, le plus grand porte-conteneurs, le Emma Maersk de 15 000 EVP, ne nécessite que 13 hommes selon Maersk Lines, l'armateur qui l'exploite.

1.1.8. Il offre une organisation portuaire meilleure

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Le conteneur a privilégié l'optimisation de la gestion des ports, la modernisation de l'organisation portuaire, et l'augmentation de la rentabilité grâce à son efficacité qui offre plus de productivité. Donc de cette manière sont nés les terminaux à conteneurs qui ont des espaces adaptés, et des équipés, matérielles et machines dédiés exclusivement à l'exploitation du conteneur. Les technologies d'information et de communication ont été intégrer à ce domaine qui représente un terrain fertile pour leur application. Ceci a permis d'améliorer, accélérer et simplifier le trafic maritime des navires et des marchandises dans les ports.

1.1.9. L'adaptation de la gestion et de l'organisation

L'emploi des solutions informatiques notamment le réseau d'information en forme de progiciel de gestion intégrée reliant le secteur fonctionnel et opérationnel et un élément très important pour une bonne gestion des installations, c'est-à-dire les engins de parc, les bureaux d'exploitation et de planification et les portiques de quai,.

Dans les ports et terminaux à conteneurs qui sont grands dans le monde notamment dans certains pays en voie de développement des systèmes portuaires d'échange de données informatisées son utilisé. L'exploitation de tels équipements et outils permettent de réduire le temps nécessaire à l'échange d'informations, ainsi que les erreurs qui peuvent survenir lors de transfert de données multiples.

Ce système offre une réduction du temps de traitement des marchandises et des navires notamment le temps d'attente en rade ou à quai, et il permet de fournir des indicateurs pour permettre une meilleure prise de décision.

1.2. Les inconvénients de la conteneurisation

La conteneurisation comporte aussi des inconvénients, en voici les quelques-unes¹⁹ :

1.2.1. La spécialisation privative des quais

La spécialisation des quais a était imposée par le développement de la conteneurisation et cela s'est produit par la création des nouveaux terminaux à conteneurs. De ce fait, de nombreux équipements et machines spécialisés ont occupés le port, comme les portiques de quais d'embarquement et de débarquement de conteneurs, et ils sont devenu utilisable presque que pour le traitement des navires porte-conteneurs. Les quais à leurs tours ont aussi devenu utilisables essentiellement pour les conteneurs.

1.2.2. L'adaptation des infrastructures

Les quais, les terminaux à conteneurs, et les liaisons terrestres sont des infrastructures très importantes utilisées par les autorités portuaires, leur construction demande des investissements importants. Et c'est difficile pour les pays en voie de développement ne pouvant pas se permettre des dépenses de cette envergure, donc leur participation au commerce international est limitée.

¹⁹ Yachba Khadidja, op cité P28

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

En effet, dans le cas de trafic ou un par très grands navires utilisés (porte-conteneurs), il faut des quais qui ont une largeur et profondeur adéquate avec ce genre de navire, donc il doit permettre de recevoir des navires il faut que la profondeur des tirants d'eau soient égale à 13 ou 14 mètres de tirant d'eau et des terres pleines, notamment une profondeur aux environs de 500 mètres. Par contre Si la vocation du terminal ne peut pas recevoir des navires de distribution collective (feeder), les tirants d'eau des quais peuvent se limiter à 10 mètres et la profondeur des terres pleines à 200 mètres.

1.2.3. Difficulté d'adaptation de la ressource humaine

La conteneurisation s'est énormément évoluée en terme technologique, cela à engendré un grand changement dans les conditions de travail pour les dockers, de ce fait ce métier est devenu plus difficile et demande une main d'œuvre spécialisée et plus qualifiée notamment il a causé une réduction de nombre de travailleurs.

En effet, même Les engins des travailleurs sur le terrain (port ou terminal à conteneurs) sont devenus plus compliqué à manipuler, du coup il faut également des conducteurs spécialisés qualifiés et un entretien rigoureux pour assurer la sécurité du personnel et des marchandises. Il est donc nécessaire d'assurer une formation de qualité pour eux. Finalement l'activité de la main d'œuvre dockers qui sont des ouvriers manutentionnaires s'est réduite énormément et cela est naturellement due à la mécanisation et automatisation des équipements du fonctionnement du terminal.

1.2.4. L'adaptation de la flotte de navires de commerce

Afin de répondre aux exigences de la conteneurisation, sans s'appuyer sur des compagnies maritimes conteneurisées étrangères, il est nécessaire de transformer et d'améliorer la flotte commerciale nationale, autrement dit, il faut acquérir des porte-conteneurs. Cependant, ce type de conteneur est très coûteux.

1.2.5. Difficultés liées à la constitution d'un parc national de conteneurs

En plus de la flotte navale commerciale, il faut constituer également un parc de conteneur nationale, ou bien il faut recourir des sociétés de leasing pour louer ce qui est très coûteux, cela est due aux tarifs ferroviaires à grande vitesse sur le marché mondial. De plus, les pays développés sont généralement eux qui commercialisent les conteneurs car les normes strictes imposées par la normalisation nécessitent une bonne maîtrise en termes de technologie que les pays moins développés ne disposent pas.

1.2.6. Le conteneur est la fraude

L'aspect de figure visible du conteneur et son aspect secret du fait que nous ne pouvons pas voir ce qu'il y'a à l'intérieur peut agir comme un "écran" entre ce que nous voyons et ce qui est à bord. La fraude est donc aisée car seul le numéro d'immatriculation du contenant permet de l'identifier et de donner une indication théorique de son contenu en fonction de ce qui a été déclaré. Mais avec un contrôle minutieux et systématique, les

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

avantages que permettent les conteneurs et qui font leur succès sont anéantis, notamment la marchandise qui peut s'endommager lors du contrôle.

1.2.7. La conteneurisation non maîtrisée

Si la conteneurisation n'est pas bien maîtrisée, ça peut engendrer des inconvénients économiques néfastes pour un pays, qui peuvent se traduire par des coûts élevés. Cela est généralement dû au manque d'adaptation avec les infrastructures portuaire, notamment une mauvaise gestion avec un manque de main d'œuvre qualifiée.

La conteneurisation est un phénomène récent et irréversible dans le transport maritime, malgré les divers avantages qu'elle offre. Le succès qu'elle rencontre et sa progression hors normes est une preuve de l'irréversibilité de cette solution de transport, notamment les investissements non rentable acceptés par les ports et les armements qui ne sont pas rentables, sauf pour le long terme. Du coup, la conteneurisation peut générer des désavantages, qui peuvent affecter un pays, et cela touche généralement les pays qui sont en voie de développement, qui ne peuvent pas supporter les coûts du niveau élevé de technologie et d'investissement nécessaire dans cette activité.

2. Le rôle de la conteneurisation dans la croissance économique

L'existence du conteneur a énormément contribué à la croissance économique, cette activité peut être interprétée comme une partie des indicateurs essentiels de l'activité économique grâce à création de richesse, de revenu et de l'emploi.

2.1. Le conteneur favorise l'économie d'échelle

La conteneurisation revêt un caractère complexe en matière d'exploitation en mer, comme au port et les enjeux financiers sont importants. Par conséquent, il est important de respecter le ratio moindre coût / meilleure qualité / meilleurs délais, dans le post et le pré acheminement de la marchandise. A cet effet, des aménagements et des correctifs doivent être opérés dans toute la chaîne des transports. Ces exigences sont dans l'entretien régulier et la réparation des conteneurs défectueux ou endommagés. Il faut aussi exploiter la possibilité de rentabiliser les voyages en procédant à des leasings ou à la location des boîtes.

Dans cet ordre d'idées, les armateurs doivent :

- intégrer des pools pour amoindrir les retours à vide sur certaines liaisons maritimes.
- faire exploiter leurs navires dans des zones adhérentes à la convention internationale des conteneurs. veillez à la normalisation des dimensions du conteneur qui a tendance à se dé-standardiser,
- inciter leurs navires à faire escale dans des havres maritimes suffisamment
- équipés en infrastructures portuaires, pourvus de moyens de géo localisation de conteneurs, avec une administration douanière et sanitaire performante.

2.2. Le conteneur crée de la valeur ajoutée

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

La valeur ajoutée est la différence entre le chiffre d'affaire et les consommations intermédiaires. Cette dernière sert à rémunérer les agents économiques qui concourent au fonctionnement de l'entreprises (les salaires, les apports de capitaux, les administrations, l'entreprises elle-même, bénéfices et réserves indispensable aux futurs investissements).

Pour mieux évaluer le poids économique d'un conteneur, la valeur ajoutée mesure la richesse une branche d'activité au cours d'une période donnée. La valeur ajoutée permet d'améliorer la connaissance de l'économie de terminal à conteneur et son impact sur l'économie portuaire et locale et nationale. La valeur ajoutée associée à l'économie d'un terminal à conteneur se mesure en additionnant les valeurs ajoutées, en totalité ou en partie, des entreprises liées à l'activité de conteneur directement ou indirectement.

2.3. La valeur ajoutée directe

Elle correspond à la valeur ajoutée des activités et le fonctionnement du terminal à conteneur, soit la manutention l'arrimage, la douane...etc.

2.4. La valeur ajoutée indirecte

Elle est liée aux entreprises utilisatrices de services portuaires, installées sur ou à proximité du domaine portuaire. La valeur ajoutée est comptabilisée en totalité ou partiellement à hauteur de la part des flux du conteneur dans l'activité des entreprises.

2.5. La valeur ajoutée induite

Elle résulte des services et comptabilise la part de la valeur ajoutée associée aux dépenses des salariés travaillant dans le terminal à conteneur²⁰.

2.6. La fiscalité

Deux types d'impôt s'appliquent dans l'activité de conteneur : les impôts indirectes liées à l'exploitation de terminal à conteneur (droit de douanes, taxe à la valeur ajoutée,...etc.), et les impôts directs sous forme d'impôt sur le chiffre d'affaire, les bénéfices industrielles.

Le régime fiscal varie d'une législation portuaire à l'autre, les impôts indirects sont inscrits au compte d'exploitation et les impôts sur les bénéfices prélevés sur les résultats et passés dans le compte de profits et de perte.

2.7. Le conteneur, un moyen de transport sans rupture de charge

Les praticiens s'accordent à dire que presque toutes les marchandises peuvent faire l'objet de transport par conteneur. La multiplicité des types de conteneur et leur spécialisation ne fait qu'optimiser son utilisation à la grande satisfaction de ses utilisateurs. Le caractère d'interchangeabilité du conteneur lui permet d'être transporté par tous les modes de transport. Il permet de réaliser des chaînes de transport sans rupture de charge associant la mer à la route, le rail, et le fluvial d'où le rôle important qu'il joue dans le transport de bout en bout.

²⁰ Terrassier, N. (1997), La mesure de la valeur ajoutée liées aux activités portuaires, synthèse Ed : ISEMAR, p3

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

Le conteneur facilite l'expédition car il assure le porte à porte et l'acheminement de la marchandise du lieu de production jusqu'au lieu de distribution

Cette notion de rupture de charge est importante et source de divergence. Il y a rupture de charge dans un transport multimodal Trans maritime lorsque le transporteur maritime, intervenant après une phase "route" implique une manutention de la marchandise et non du véhicule. Il est catégorique sur le fait qu'il y a forcément rupture de charge en cas de transport par conteneur puisque le conteneur ne peut être placé sur le navire sans manutention. Par ailleurs, d'autres doctrines avancent que la rupture de charge, c'est la séparation de la marchandise de son contenant, c'est le dépotage du conteneur ou de la remorque. De ce fait, il n'y a donc pas rupture de charge en cas de transport par conteneur car le changement de mode de transport n'implique pas le dépotage des conteneurs. Ce raisonnement nous semble plus adapté puisque, s'il y avait en cours de voyage une séparation prévue de la marchandise et de son unité de transport.

En tant qu'emballage, sa nature résistante, son étanchéité ainsi que sa solidité permettent la protection de la marchandise. Sa standardisation lui permet d'être stocké, transporté en réduisant au maximum la manutention des marchandises.

Il y a à ce niveau une facilitation des opérations de manutention et un gain de temps précieux dans le temps de chargement et de déchargement de la marchandise et dans l'immobilisation du navire dans les ports. Cela entraîne forcément un gain dans le coût de transport par rapport au transport maritime conventionnel et permet dans ce cas des économies. De ce fait, cette notion de rupture de charge est due à la sûreté et performance de conteneur.

2.8. Réduction de la consommation

Sur la partie financière, les grandes compagnies maritimes ont conduits une politique de réduction des couts d'exploitation, qui base sur l'économie du carburant qui ne fait qu'augmenter. Pour résoudre ce problème, les prochains navires d'une importance emport permettront d'améliorer la ration par conteneur de carburant consommé. Par exemple, la société APM-MAERSK est la première entreprise à réagit sur ce volet financier en attestant que ses futures ULCS (Ultra Large Container Ships) consommeront par conteneur 35% de fuel en moins que l'EMMA MAERSK qui est considéré comme des plus importants porte-conteneurs.

2.9. L'impact positive de l'utilisation du conteneur sur l'attractivité de port

A l'époque du transport conventionnel, le port était la porte d'accès à l'hinterland. Compte tenu des couts de manutention et de réacheminement de la marchandise conventionnelle. Avec l'arrivé du la conteneurisation tout est changé, la manutention d'un nombre de plus en plus important de conteneurs, l'utilisation de navires plus larges et la circulation de millions de conteneurs ont eu de profonds effets sur les industries portuaires. Au niveau des temps d'escales, les navires conventionnels de ligne passent environ 60% de leurs temps dans les ports, par contre les navires porte-conteneurs ne restent dans les ports que

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation

20% à 30% de leurs temps. Dans le domaine de productivité portuaire, il est estimé que le débit d'un poste à conteneur est de 07 à 08 fois que celui d'un poste conventionnel. Le ratio de production par homme au niveau d'un système portuaire conteneurisé est de 24 fois supérieur à celui d'un système conventionnel. La conteneurisation a permis une réduction importante des coûts, au niveau des pays en développement le premier impératif réside dans la mobilisation de fonds importants à investir dans les terminaux appropriés dans les postes à quai²¹.

Conclusion du chapitre

Pour conclure, on peut dire que l'invention du conteneur a encouragé les entreprises maritime du monde entier à faire des changements radicaux dans leurs systèmes portuaires en créant des terminaux à conteneur, et en intégrant de nouveaux systèmes et méthodes de gestion des conteneurs.

Par conséquent, le transport de marchandise par conteneurisation s'est énormément évolué, et cela on peut le remarquer avec la création de plusieurs types de conteneurs adéquats avec tous sorts de marchandises, sans oublier l'intégration de différents équipements et machines développés destinée au chargement, déchargement et à la manutention de ces derniers au port. Du coup, il est devenu un élément indispensable pour le commerce international.

La standardisation et l'intégration des normes de construction ISO ont à leurs tour apporté leur contribution dans le développement des conteneurs tout en offrant plusieurs avantages comme :

- Une meilleure gestion des conteneurs
- Faciliter le chargement, le déchargement et le transport de marchandises par conteneurs
- La sécurisation des marchandises
- Simplifier et améliorer les échanges commerciaux entre les pays
- L'intégration de nouveaux marchés
- L'amélioration du revenu national
- La satisfaction des clients

²¹ Grosidier, J.M (1999), Droit, économie et finance portuaire, paris, Ed : presse des ponts de chaussées, p439

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion du
trafic des conteneurs au niveau de
NASHCO

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Introduction du chapitre :

Le transport maritime par conteneurisation est devenu un domaine très utilisé en commerce international en raison des avantages qu'il dispose, notamment la sécurité des marchandises, les coûts qui sont moins chère par rapport aux autres modes de transport, l'adaptation des conteneurs avec tout type de marchandises et l'énorme volume que peut transporter un navire. De ce fait, tous ces points forts ont contribué au développement des ports et des systèmes et des équipements de traitement et de gestion des conteneurs, et l'apparition d'une spécialisation à l'intérieur des ports.

La gestion des conteneurs à son tour est devenue plus complexe et demande l'intervention et la cohésion de plusieurs acteurs que ce soit le représentant légal du client, le consignataire, l'armateur, les services de douane ou les autorités portuaires. De là, nous avons effectué un stage pratique d'un mois au sein de l'entreprise NASHCO afin de recueillir un ensemble d'informations et de données statistiques dans le but de reconstituer les différentes procédures et formalités de gestion des conteneurs.

Du coup, nous avons consacré ce chapitre pour présenter le port de Bejaia et l'organisme d'accueil NASHCO, afin de comprendre la nature de leurs activités et les moyens techniques et humains dont ils disposent, et la méthodologie de travail. Vers la fin, nous avons également consacré une deuxième section pour présenter les différentes procédures et formalités documentaires de gestion des TCS pour un cas d'importation au sein de l'entreprise NASHCO, afin de mieux cerner son rôle dans commerce international, sa relation avec les autorités portuaires, et l'importance des différents acteurs qui opérant dans ce domaine de conteneurisation.

Section 01 : Présentation du port de Bejaïa, de l'entreprise NASHCO et de la méthodologie de l'étude

Cette section sera consacrée à la présentation, en premier lieu, l'histoire du port de Bejaia, notamment, ses fonctions, ses différentes caractéristiques techniques qu'il dispose, chose qui nous permettra de mieux comprendre le processus de gestion des conteneurs dans le port¹. En deuxième lieu, nous allons présenter l'histoire de l'entreprise (National Shipping Company), puis ses fonctions et sa structure fonctionnelle, dans le but d'avoir plus de détaille sur son activité. En dernier, nous allons entamer la méthodologie utilisée dans pour la réalisation de notre recherche.

¹ <https://portdebejaia.dz/> (consulté le 5 juin 2022)

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

1. Présentation du port de Bejaia

1.1. Histoire de la ville du port

L'histoire du port de Bejaïa, c'est bien plus que l'accueil des navires en provenance des quatre coins du monde. Depuis son existence, qui remonte à l'époque Phénicienne où il fût installé le comptoir punique, le port de Bejaïa a su s'adapter aux mutations internationales et se développer. Derrière tous les succès, on retrouve un nombre innombrable de personnes qui, grâce à leur compétence et leur dévouement, ont su hisser cette entreprise qui constitue un important moteur économique pour la région. C'est ainsi que s'est écrite son histoire et c'est de cette façon que s'exprimera son futur.

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaïa possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques, datant de plus de 10 000 ans, ainsi qu'une multitude de sites archéologiques, recelant des trésors anciens remontant à l'époque du néolithique.

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

Dans l'antiquité, Amsyouden, habitants des flans surplombant la côte, ne fréquentaient la côte que pour pêcher. Les premières nefes qui visitèrent nos abris naturels furent phéniciennes, ils y installèrent des comptoirs.

La Saldae romaine leur succéda, et devint port d'embarquement de blé. Ce n'est qu'au 11ème siècle que la berbère Begaieth, devenue Ennaciria, prit une place très importante dans le monde de l'époque. Le port de Bejaïa devint l'un des plus importants de la Méditerranée, ses échanges étaient très denses. L'histoire retiendra également à cette époque, que par Fibonacci de Pise, fils d'un négociant pisan, s'étendirent dans le monde à partir de Bejaïa, les chiffres aujourd'hui universellement utilisés.

La réalisation des ouvrages actuels du port débuta en 1834, elle fût achevée en 1987. C'est en 1960 que fût chargé le 1er pétrolier au port de Bejaïa.

1.2. Historique du port de Bejaia

La figure ci-dessous représente le port de Bejaia qui possède un patrimoine historique important.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Figure N° 12: Port de Bejaia



Source : <https://portdebejaia.dz>

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

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

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

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

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa, entreprise socialiste, est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA). Depuis le 15 Février 1989,

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algérien, actuellement, il a été augmenté à 3.500.000.000 de DA².

1.3. Caractéristiques techniques du port de Bejaia

Le port de Bejaia possède plusieurs caractéristiques techniques qui lui permettent de bien gérer la réception des navires, et elles se résument ainsi :

1.3.1. Accès du port

Le Port de Bejaia est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et dragué à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader, large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12 m³.

1.3.2. Bassins du port

Le port est composé de trois bassins :

- ❖ Bassin de l'Avant-Port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 13,5 m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant-port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- ❖ Bassin du Vieux Port : sa superficie est de 25 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 8 et 9 m.
- ❖ Bassin de l'Arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5 m et 12 m.

1.3.3. Infrastructures portuaires

Le port s'étale sur une superficie totale de 79 hectares. Sa surface d'entreposage s'étale sur 422.000 m² dont 17.500 m² couverts. Il dispose d'environ 3235 ml de quai, répartis entre 16 postes à quai pour navires de marchandises générales, 03 postes à quai pour navires pétroliers, 02 postes RO/RO et 01 poste gazier⁴.

1.3.4. Les terminaux au port de Bejaïa

Au sein du port il existe plusieurs terminaux qui permettent de stocker tout sort de marchandises :

- ✓ Terminal à conteneurs
- ✓ Terminal à bois
- ✓ Terminal à céréaliier
- ✓ Terminal roulier
- ✓ Terminal pétrolier

² <https://portdebejaia.dz/> (consulté le 5 juin 2022), op cité

³ Ibid.

⁴ Ibid.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

- ✓ Centre de transports marchandises dangereuses« CTMD »
- ✓ Abri papier

1.4. Activités du port

Parmi ces multiples activités on cite :

1.4.1. Aide à la navigation

La Capitainerie du Port est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires. Elle assure également les activités suivantes:

1.4.2. Le pilotage

Appelé et acheminé à bord en vedette, le pilote assiste le commandant du navire, il guide la manœuvre et conduit le bateau à son emplacement à quai.

1.4.3. Le lamanage

A l'arrivée du navire, le lamanage consiste à veiller à l'amarrage du navire et à la constance des bonnes conditions de son arrimage à quai, tout au long de l'escale.

1.4.4. L'accostage

Le port met à la disposition de ses clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

1.4.5. Le remorquage

Les remorqueurs assistent eux aussi la manœuvre des navires, ils gèrent avec le pilote la complexité et les risques nautiques de l'escale. Ils ont donc un rôle primordial pour la sécurité, il est d'ailleurs également fait appel aux remorqueurs pour :

- ✓ Des sauvetages de navires en difficulté ou en péril,
- ✓ Lutter contre les incendies dans les ports,
- ✓ Lutter contre les pollutions maritimes.
- ✓ Location pour avitaillement et transport de matériels.

1.4.6. Manutention et acconage

Une fois les navires à quai, les marchandises sont débarquées par le moyen d'équipements modernes, et conduit par des ouvriers dockers spécialisés qui ont capitalisé une expérience et un savoir-faire avérés.

1.4.7. Manutention

Elle comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en trois shifts, le 1^{er} shift de 7h00 à 13h00, le 2^{ème} shift de 13h00 à 19h00 et le 3^{ème} shift de 19h00 à 1h00 du matin. Pour cas exceptionnels, un quatrième shift, optionnel, peut s'étaler jusqu'à 7h00 du matin.

1.4.8. Acconage

L'acconage assure concrètement les opérations de stockage temporaire des marchandises à l'import puis leur rechargement sur camion ou sur train à destination du client, le flux étant inversé pour une marchandise à l'export.

1.5. Gestion du domaine portuaire

En termes de gestion portuaire l'EPB s'occupe des tâches suivantes :

- ✓ Amodiation et location de terre-pleins, hangars, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.
- ✓ Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- ✓ Pesage des marchandises (pont bascule).
- ✓ Avitaillement des navires en eau potable.

2. Présentation de NASHCO spa de Bejaia

2.1. Historique

Après la décentralisation des entreprises, qu'a connue l'Algérie durant les années 1980, ainsi que les pertes enregistrées surtout au niveau de la CNAN, il fallait trouver une issue pour combler les déficits subit par ces entreprises, car les escales des navires aux ports algériens étaient trop longues et le recours à l'affrètement de navires étrangers deviens de plus en plus fréquent à la longue. Cette situation est devenue préjudiciable pour la CNAN elle-même, ainsi que pour l'économie nationale, c'est alors que la décision fut prise de créer une société par action dénommée NASHCO.

NASHCO National Shipping Company, importante compagnie de consignation en Algérie, occupe une place importante et stratégique au sein du secteur maritime.

NASHCO est une société par actions créée en 1991, au capital de 60 millions de dinars algériens. Sa création fut un accord commun de deux sociétés maritimes qui sont SNTM-CNAN (société nationale de transport maritime- compagnie nationale algérienne de navigation) avec 80 % des actions globale, et la GEMA (général maritime) avec 20 %. En juillet 1997, la CNAN s'acquitte des 20% des actions que détenait le GEMA, qui avait effectué une rétrocession par des résolutions consenties et dégagées à cet effet par le conseil d'administration.

La NASHCO SPA aujourd'hui est 100% filiale de la CNAN, possède un capital social de 326.260.000,00 DA. Elle partage le marché de la consignation maritime avec d'autres entreprises du secteur privé. La NASHCO SPA de Bejaia a été implantée en Février 1994.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

- ❖ **Siège social** : Le siège social est fixé à Alger, 17 Boulevard Mohamed 6, il pourra être transféré en tout endroit des communes et villes d'Alger, par simple décision du conseil d'administration de l'assemblée des actionnaires sur proposition d'administration. La société peut avoir, en outre des bureaux, des agences, siège administratif, succursales partout où le conseil d'administration le jugera utile, sans qu'il n'en résulte aucune dérogation à l'attribution de juridiction.
- ❖ **Dénomination** : La société prend la dénomination «National Shipping Company» NASHCO, qui pourra être modifiée par l'assemblée générale.
- ❖ **Object Social** : L'agence a pour objectif La consignation des navires. Recrutement des frets et transit d. Durée La durée de la société est fixée à quatre-vingts dix-neuf ans (99 ans), qui commenceront à courir du jour de sa constitution définitive. Cette durée pourra être prolongée ou restreinte, par l'assemblée générale des actionnaires.
- ❖ Les agences de la NASHCO : L'entreprise est présente dans tous les ports algériens par ses agences : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia et Mostaganem, ainsi que dans les ports secondaires (Ténès, Dellys, Djendjen et Arzew).

2.2. Mission et activités de NASHCO

La NASHCO SPA est une société spécialisée dans la consignation des navires de ligne, tramping, ainsi que l'avitaillement, issue de l'armement national ou des armateurs étrangers. La principale mission de la compagnie est la consignation maritime, cette activité est assurée avec le souci permanent d'offrir aux clients des prestations de qualité afin d'en faire de véritables partenaires. Face aux résultats encourageants depuis sa création, NASHCO SPA a décidé de développer de nouvelles activités en liaison avec le transport maritime. Dans cette optique la société propose les activités et les services suivants :

- ❖ Consignation maritime de navires
- ❖ Recrutement du fret
- ❖ Magasinage terrestre
- ❖ Avitaillement
- ❖ Gestion des parcs à conteneurs
- ❖ Consignation, lavage et réparation des conteneurs,
- ❖ La représentation de l'armement national ou étranger

2.3. Présentation des structures fonctionnelles

NASHCO est une entreprise qui possède une structure fonctionnelle très large lui permettant ainsi de bien organiser ses fonctions, et elle se compose de :

2.3.1. Directeur

C'est le gestionnaire de l'agence, il prend en charge la gestion budgétaire, il s'agit avant tout d'établir le budget annuel conformément aux orientations de la direction générale et aussi d'établir des situations périodiques (mensuels, trimestrielles et annuelles), et de diriger toutes les structures de l'urgence.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

2.3.2. Secrétariat

Il est chargé d'effectuer pour le compte de l'employeur les tâches administratives et de bureaux tel que la correspondance et la réception des appels, ainsi, parmi ces tâches, on trouve : Enregistrement et transmission du courrier (arrivée et départ) au directeur et aux structures concernées, rédaction des correspondances, consultation de la boîte e-mail en permanence, l'impression et téléchargements de tous les e-mails reçu et procéder à leur enregistrement, élaboration du rapport d'activité mensuel et assurant la transmission des communications être l'extérieur et l'ensemble des structures de l'entreprises.

2.3.3. Département Shipping

Le département Shipping est se charge des fonctions suivantes :

- ❖ Transmission du message d'arrivée aux armateurs.
- ❖ Coordonner les actions des structures opérationnelles.
- ❖ Etablir le rapport d'escale après la sortie du navire et superviser la confection et la gestion des comptes d'escale.
- ❖ Tenue d'une caisse régie.
- ❖ Vielle à l'application de la réglementation en matière de transport maritime.
- ❖ Des autres informations avitaillement.
- ✓ **Ce service comprend**
 - ❖ Division Shipping
 - ❖ Chef de service

2.3.4. Département commercial

Ce département se compose de 3 services, et chaque un gère un ensemble de missions :

- ✓ **Service commercial**
 - ❖ Coordonne et anime les activités commerciales
 - ❖ Etudie et analyse des dossiers et signatures des lettres de réserves des clients et l'élaboration des P.V de constats.
 - ❖ Contrôle des connaissances et fiches de recettes avec les manifestes.
 - ❖ Mandatement et suivi des paiements aux organismes (droits de péage, de quai douanes etc....).
 - ❖ Entretien es relations avec la clientèle, douanes, services de manutention etc.
 - ❖ Gestion du dossier précontentieux (Bulletin Différentiel Déficit et Bulletin Différentiel Excédent).
- ✓ **Charger commercial**
 - ❖ Ouverture du dossier commercial.
 - ❖ Saisir des manifestes (Cargo et Comptable) et du manifeste Douane.
 - ❖ Ventilation des manifestes en direction des services et organigrammes concernées. Confection des connaissances (saisie des B/L).
 - ❖ Etablissements des fichiers recettes, des avis d'arrivée et des factures des prestations fournies.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

- ❖ Confection des déclarations des redevances portuaires et péages.
- ❖ Déclaration d'entrée et sortie des navires à la capitainerie.
- ✓ **Agent commercial**
 - ❖ Saisie de manifeste douane
 - ❖ Evaluation manifeste douane
 - ❖ Dispatcher au niveau de port
 - ❖ Etablissements des déclarations courtage
 - ❖ Recherche des marchandises à quai

2.3.5. Département logistiques

Le département logistique exerce les missions suivantes :

- ❖ Exécution des contrats nous liant aux armateurs
 - ❖ Enregistrements des TCS débarques et suivie des conteneurs à quai ou chez réceptionnaire.
 - ❖ Relance des clients pour la restitution des TCS et remise des TCS aux ateliers de réparation.
 - ❖ Suivi des TCS jusqu'à leur réexportation et identification des TCS en restitution.
 - ❖ Démarche auprès de l'armateur pour accord de location des TCS.
 - ❖ Contrôle et visa des facteurs EPB de la taxe de dépôt.
 - ❖ Facturation de la commission de consignation.
 - ❖ Facturation et recouvrement surestaries.
 - ❖ Tous travaux inhérents au département.
- ✓ **Ce service comprend:**
- ❖ Service Logistiques
 - ❖ Chef du Parc
 - ❖ Agents Pointeurs
 - ❖ Conducteurs Chariots Elévateurs

2.3.6. Département de compte d'escale

Le département compte d'escale gère tout ce qui concerne les factures et des frais d'escale :

- ❖ Réception des facteurs et contrôle de la facturation des prestations fournies.
- ❖ Vérification de la taxation interne.
- ❖ Contrôle des documents de fret
- ❖ Rejet des facteurs erronés.
- ❖ Calcul des commissions d'agence suivant le barème en vigueur.
- ❖ Confection et transmission des comptes d'escale aux armateurs.
- ❖ Département comptabilité et finances
- ❖ Assiste le directeur de l'agence dans le domaine de la gestion comptable. –
- ❖ Veille à la bonne tenue des livres légaux. –
- ❖ Arrête les balances mensuelles et les tableaux des comptes de résultat. –
- ❖ Participe à l'élaboration du budget de l'urgence.

2.3.7. Administration et moyen généraux

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

La mission de ce service c'est la gestion des moyens et du personnel tout en assurent la sécurité de l'entreprise et parmi ces différentes tâches :

- ✓ **Gestion administrative du personnel**
 - ❖ Etablissent des dossiers administratif et suivi des carriers.
 - ❖ Mise à jour du planning des mouvements (absences, retards, congés annuels etc.)
 - ❖ Vérification et mandatement de la paie du personnel.
 - ❖ Suivi des cartes d'allocataires et paiement des allocations familiales après leur récupération auprès de la caisse.
 - ❖ Suivi des programmes de formation.
 - ❖ Etablissement des déclarations mensuelles et annuelles des cotisations sécurité sociale et versement forfaitaire.
 - ❖ Organisation de visites médicales annuelles pour les agents.
- ✓ **Moyens généraux**
 - ❖ Gestions du parc auto
 - ❖ Entretien et réparation matériel roulant
 - ❖ Gestion des stocks
 - ❖ Assure les prestations communes à l'urgence (tel, fax, entretien, etc.)
 - ❖ Entretien et réparation des locaux de l'urgence.
- ✓ **Sécurité :**
 - ❖ Assure la sécurité de l'urgence.

3. Récapitulatif des outils et méthodes utilisé pour la recherche

L'objectif de l'entretien est de visiter chaque service au sein de l'entreprise NASHCO et interviewes avec les différents responsables dans le but de comprendre la nature de leurs activités et collecter le maximum d'informations liées à notre sujet de recherche afin d'élaborer un cas pratique.

3.1. Méthodes appliquées pour l'élaboration de la recherche

Pour réaliser notre mémoire, nous avons opté pour une méthode rigoureuse qui nous a permis de bien effectuer notre recherche, qui consiste à réaliser un plan initial afin d'établir une liste des points essentiels à rechercher. Après une recherche basique sur les différents points, nous avons pu reformuler notre thème, et définir exactement notre plan. Ensuite, nous avons commencé une recherche approfondie sur des ouvrages, thèses, et articles pour recueillir des données et informations nécessaires pour commencer la rédaction de la partie théorique du mémoire.

3.2. Planning de travail adopté pendant l'entretien

Le 15 mars 2022, nous avons débuté notre stage pratique chez l'entreprise NASHCO pour une durée d'un mois, du coup pour bien gérer notre temps entre les entretiens et le travail de recherche théorique, nous avons avec la l'accord de l'entreprise décidé de consacrer 2 jours par semaine pour faire des entretiens avec les différents services et pour cela nous avons suivi le planning suivant :

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

- La réalisation d'une recherche basique sur l'activité de l'entreprise afin d'avoir une idée générale sur sa fonction.
- La réalisation d'un questionnaire basé sur le thème que nous avons choisi, et également sur les recherches effectuées auparavant. Et cela dans le but de montrer aux personnels de l'entreprise quel type d'infos nous recherchons.
- Pendant les entretiens avec le personnel, nous posent nos questions aux différents agents des services, tout en respectent une chronologie afin de bien organiser notre collecte d'informations.
- Poser des questions, écouter et prendre des notes est une méthode suivie durant tous les entretiens.
- Entamer des discussions sur le potentiel, les contraintes, les objectifs, et les sujets d'actualités concernant l'activité de l'entreprise qui nous ont permis de mieux cerner sa situation en terme de qualité de service et satisfaction des clients.

3.3. Opportunité de la recherche

Cette recherche nous a permis d'élargir notre savoir dans le domaine de gestion des conteneurs.

- Avoir une idée plus claire sur le milieu de travail.
- Se familiarisé avec le personnel de l'entreprises.
- Enrichir nos connaissances et mettre en pratique les notre savoirs théoriques acquises durant l'année d'étude. Notamment sur la gestion des conteneurs et le transport maritime par conteneurisation.
- Cette étude nous a également permis de renforcer les capacités professionnelles en matière de diagnostique d'un milieu.

3.4. Difficultés rencontrées

La collecte de données statistiques de l'entreprise était très difficile, à cause de la confidentialité et la sensibilité de certaines informations, qui ne devraient pas tomber entre les mains de leurs concurrents.

Néanmoins, le stage s'est bien passé malgré cette difficulté rencontrée, on a eu aussi à consulter des œuvres qui nous ont composé le manque d'informations.

Section 02 : La gestion des conteneurs au sein de l'entreprise (NASHCO)

Dans cette section, nous allons ensemble retracer les différentes procédures de gestion des conteneurs au sein de NASHCO pour une opération d'import, puis nous allons réaliser l'étude d'un cas pratique pour mieux cerner le sujet.

1. Les formalités de gestion des conteneurs pour un cas d'import

Nous allons deviser ce point en deux parties :

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

- ❖ Premièrement, les formalités préparatoires qui s'effectuent entre le client et le consignataire pour l'obtention des conteneurs vides puis celles qui s'effectuent avec la douane et les autorités portuaires jusqu'à l'embarquement des TCS sur le navire.
- ❖ Dixièmement les procédures qui s'effectuent après le retour du navire, notamment le débarquement et l'échange documentaire jusqu'à l'arrivée du conteneur avec la marchandise importée au client.

1.1. Embarquement des conteneurs vides sur le navire

L'embarquement d'un conteneur représente l'étape finale d'un processus à suivre qui commence par une fixation des cotations et se termine par le chargement du conteneur.

1.1.1. La fixation des cotations

C'est la négociation des tarifs entre le client où son représentant légal (le chargeur ou son transitaire) et l'agent consignataire NASHCO (représentant de l'armateur CNAN) et les tarifs sont fixés de sorte que l'escale du navire soit rentable,

Le calcul de ces tarifs se fait à l'unité qui est le conteneur, le tarif de cette cotation a l'avantage d'être claire et simple à déterminer, les formalités administratives et la loi des économies d'échelles s'appliquent même dans ce cas à chaque fois que le nombre de conteneurs est élevé, à cet effet, le tarif unitaire baisse.

La cotation à bord du navire se fait selon la surface occupée des conteneurs. Cette cotation est la même que ce soit à l'embarquement ou au débarquement, mais les tarifs diffèrent seulement à l'export dans le but d'encourager les exportations, parce que lorsqu'il s'embarque et se débarque, plein le conteneur est rentable. Après que le consignataire et le client (ou son représentant légal) se soient mis d'accord sur un tarif, ils passent à l'étape suivante qui est la signature d'un contrat de cotation.

Il y a lieu à signaler, ce contrat n'est valide que pour un moment déterminé par le Contrat (Durée de validité).

1.1.2. La demande de mise à disposition des conteneurs

Après que les deux parties se sont mis d'accord sur le tarif, la CNAN s'adresse au département logistique de son agent consignataire, en formulant une demande de mise à disposition de conteneurs. Cette demande, n'a ni forme, ni de fond obligatoire, elle contient certaines informations obligatoires, nécessaires à la compréhension parfaite de cette dernière, tels que le nom du client, le nombre de conteneurs vides demandé, leur destination, la date à laquelle les conteneurs seront remis, la quantité et la nature de la marchandise à importer qui déterminera le type de conteneur approprié à utiliser.

1.1.3. La mise à disposition des conteneurs

L'agent du service logistique NASHCO reçoit la demande. Puis il remet au client ou à son représentant la demande de mise à disposition signée au client.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Ensuite, il fait signer une autorisation de transfert des conteneurs chez les services de la douane (inspecteur de douane), et établit une **demande d'accès des camions**⁵ au port, pour l'emmener avec l'autorisation du transfert au service de police de BMT. Et tout cela pour permettre au transporteur de transférer les (TCS) du parc à conteneur NASHCO au port BMT pour être vérifié par les services de la douane.

L'agent de la logistique se dirige ensuite vers les services de la douane pour avoir une **autorisation d'embarquement**⁶ suivie par une **liste des TCS à embarqué**⁷ au navire signé et cachet, il établit 05 copies de **bons d'embarquements**⁸, il garde une et il envoie des autres copies pour les faire signer chez :

- ❖ Services de la douane
- ❖ BMT
- ❖ Service commercial
- ❖ Service Shipping (pour qu'il l'emporte au commandant du bord)

Finalement, un agent expert de la CNAN intervient pour rédiger un rapport détaillé sur l'état des conteneurs tout en prenant des photos avant le chargement pour pouvoir constater s'il y'a des dommages sur ces derniers au retour du navire, les agents de la douane effectuent également une vérification par scanner pour un échantillon de 05% pour chaque embarquement.

1.1.4. Embarquement des conteneurs

Dans cette étape, les conteneurs sont prêts à l'embarquement, du coup des agents spécialistes de chargement (Dockers) font l'opération du chargement sur le navire ou (porte-conteneurs). La forme géométrique des conteneurs permet des empilages sur plusieurs couches. Les différentes opérations de manutention et de chargement se font avec en principe par des machines, équipements et des portiques spécialisés, exemples :

- ✓ Chariots élévateurs à pinces
- ✓ Chariots élévateurs à fourches
- ✓ Grues télescopiques
- ✓ Grues portuaires

Il est rare que l'intégralité de la charge d'un navire porte-conteneurs soit embarquée pour être ensuite transférée directement vers un autre port pour être débarquée. Dans la pratique, ce type de navire passe d'abord par plusieurs ports où il débarque et embarque d'autres conteneurs.

Le plan de chargement est prévu en fonction de la chronologie des futurs déchargements, Last In-First Out (LIFO), dernier entré, premier sorti, et cela pour permettre une gestion rapide et moins compliquée.

⁵ ANNEXE 01

⁶ ANNEXE 02

⁷ ANNEXE 03

⁸ ANNEXE 04

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

1.2. Le Débarquement des conteneurs (importation)

En effet, de l'autre côté de la mer, plusieurs opérations se sont déjà faites avant que l'importateur ne fasse quoique ce soit, notamment : L'envoi des conteneurs chargés des marchandises importées est accompagné des documents correspondants.

1.2.1. Avant l'arrivée du navire au port de débarquement

L'armateur ou l'affréteur du navire, envoi par un moyen de communication (mail ou fax) à son agent consignataire NASHCO le **manifeste comptable**⁹ et le **manifeste de la cargaison**¹⁰ qui est un document contenant tous les renseignements relatifs au navire (nom, type et caractéristiques du navire...) et cela pour lui sélectionner à l'avance un quai adéquat, qui est compatible avec sa taille. Le document contient également des renseignements sur la marchandise (désignation, le tonnage, type qualité des marchandises...), et une estimation du temps d'arrivée du navire.

L'agent commercial d'escale procède directement à la saisie de toutes ces informations sur le système SIGAD qui est relié aux différents services (douane et services portuaire) pour unifier et partager les informations sur la cargaison et faciliter le déchargement et la vérification.

1.2.2. A l'arrivée du navire au port

A l'arrivée du navire, le consignataire transmet un **avis d'arrivée**¹¹ au réceptionnaire de la marchandise, et informe les autorités portuaires qu'ils sélectionnent un poste à quai, puis commencer l'opération de remorquage, accostage et arrimage du navire.

Il faut savoir que l'affectation des postes d'accostage aux navires est dictée par la Conférence de Placement des Navires, où sont représentées les différents institutions et intervenant au niveau du port (l'entreprise portuaire, douane, police, protection civile, consignataires, commissionnaires en douane et le transitaires).

Lorsque le navire est à quais, le consignataire envoi une **demande de débarquement**¹² à la douane qui contient le nombre de conteneurs pleins à débarquer et le nombre de conteneurs vides à embarquer, ces demandes doivent être signées par l'inspecteur principal des brigades qui se charge de livrer les autorisations de débarquement et d'embarquement.

1.2.3. Déchargement des conteneurs

L'agent shipping de l'entreprise NASHCO monte à bord du navire pour faire signer les **manifestes de la cargaison**¹³ par le capitaine du navire, puis l'opération du débarquement commence en présence de leur pointeur pour établir le bordereau de réserve qui contiens des informations sur le nombre de conteneurs réellement débarqués, et d'un agent de la douane pour la surveillance et un représentant du consignataire.

⁹ ANNEXE 05

¹⁰ ANNEXE 06

¹¹ ANNEXE 07

¹² ANNEXE 08

¹³ ANNEXE 06

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Ensuite, l'agent du consignataire compare le manifeste douane avec le bordereau de réserve, qui a été rédigé par le pointeur, et vérifie qu'il n'y a pas un manque ou un excédent sur ce qui a été prévu de conteneurs et ce qui a été déchargé.

En cas où le consignataire trouve une différence, le service acconage établit un différentiel (le manque ou l'excédent) par rapport au manifeste déposé, dûment signé par les deux intervenants (l'entreprise de manutention et le consignataire).

Après la fin du débarquement, le manutentionnaire du port commence le déplacement des conteneurs vers les zones d'emportage où ils sont stockés ou livrés à leurs destinations, donc les conteneurs seront bien rangés et empilés méthodiquement dans le parc à conteneur, consternant leur durée de stockage jusqu'à leur livraison à leur propriétaire et qui varie d'un conteneur à un autre.

1.2.4. L'opération d'échange documentaire avec le client

Du moment où le client reçoit l'**avis d'arrivée**¹⁴, il se dirigerait directement vers l'agence NASHCO pour effectuer l'échange de documents dans les bons délais pour dédouaner et récupérer les conteneurs avec sa marchandise sachant qu'ils ne peuvent pas rester stocker au port plus de trois jours.

Donc, le client se rend chez le consignataire au service logistique pour déposer :

- ❖ **Le (B/L) original**¹⁵ qui est un document qui prouve que le client est le propriétaire de la marchandise. Ce document doit également porter le cachet de la banque sur sa face verso, ce document comporte plusieurs informations :
 - ✓ Le nom du navire et de sa compagnie
 - ✓ La date du chargement des conteneurs.
 - ✓ La destination.
 - ✓ Le nom et adresse du destinataire.
 - ✓ Le propriétaire.
 - ✓ La description exacte de la marchandise,
 - ✓ le poids et le nombre de colis.
 - ✓ Les marques et numéros du Scellé et du conteneur
 - ✓ Les modalités d'expédition.
 - ✓ Le mode de paiement du fret.
 - ✓ Les éventuelles réserves sur l'état de la marchandise ou de son emballage
Clean ou non.
- ❖ Un chèque pour le paiement des frais de transport.
- ❖ Un chèque de caution, qui représente une caution de garantie pour la restitution du conteneur dans les bons délais, et pour se prémunir en cas de non-paiement des surestaries.

¹⁴ ANNEXE 07

¹⁵ ANNEXE 09

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

L'agent du service logistique vérifiés l'authenticité de ces documents et la présence du cachet de la banque, puis il les garde sous sa possession. Puis, l'agent du service commercial lui remet :

- ❖ **Une facture pour les frais de transport de la marchandise**¹⁶.
- ❖ Un reçu qui prouve le règlement de la facture de la marchandise,
- ❖ **Un bon de caution**¹⁷ pour pouvoir récupérer la caution s'il remet le conteneur dans les bons délais.
- ❖ **Un bon à délivrer**¹⁸ pour qu'il puisse dédouaner sa marchandise.

Après la fin de cette opération, le client peut se diriger vers les services de douane pour dédouaner ses conteneurs, vérifier leur contenu, puis les emporter avec lui vers sa destination.

1.2.5. La vérification du conteneur et de la marchandise

Les douaniers procèdent à la vérification des marchandises présentées dans les conteneurs, pour savoir s'il n'y a pas de marchandises illicites et si la marchandise importé est la même que celle qui est inscrite sur le manifeste cargo.

1.2.6. La restitution des conteneurs

Il est important de savoir que dès l'arrivée des conteneurs au port, une franchise de 15 jours est offerte au client. Après le dépassement de ce délai, l'agence consignataire commence le calcul des surestaries qui est une compensation pour le retard effectué et effectue une **facture de surestarie**¹⁹.

Ainsi, la date de leur restitution est prise comme date d'arrêt de comptage des surestaries, pour cela le client a intérêt à rendre les conteneurs au terminal de NASHCO le plus vite possible pour éviter ou au moins minimiser les frais.

Concernant le chèque de la caution, une durée de 20 jours est fixée. Si le client dépasse ce délai sans rendre les conteneurs, le chèque sera encaissé.

Pour un client conventionnel 30 jours de franchise est offerte plus l'exonération du chèque de caution.

Donc, pour la restitution des conteneurs, le client les transporter au parc NASHCO en présentant des B/L et une liste des conteneurs restitués est établie pour la vérification et l'établissement d'une facture en cas d'existence de surestaries, puis il récupère son chèque de caution.

Un expert effectue une vérification des conteneurs. En cas de dommage détecté, le client paye les coûts de réparation et également les frais de manutention au sein du parc.

¹⁶ ANNEXE 10

¹⁷ ANNEXE 11

¹⁸ ANNEXE 12

¹⁹ ANNEXE 13

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

2. Etude de cas de navire TITTERI

Durant notre stage pratique d'un mois chez l'entreprise NASHCO, nous avons réussi à collecter un ensemble d'informations, données statistiques et annexes qui nous ont permis de présenter un cas réel d'une opération d'importation, dans le but de mieux expliquer les différentes procédures de gestion des conteneurs, et cela à travers le suivi d'un lot de conteneurs vides des deux consignataires ARCAS et NASHCO embarqués sur le navire TITRI (qui appartient à la CNAN) destinées pour l'importation de certaines marchandises.

Pendant son séjour en Algérie, le navire TITTERI passe par un ensemble de ports algériens pour débarquer les marchandises déjà importées dans des conteneurs, et embarque également des conteneurs chargés de marchandises destinées à l'exporter, et d'autre qui sont vides destinés à l'import.

A son arrivée au port de Bejaia, l'agent de la logistique chez NASHCO envoie un ordre au responsable de terminal à conteneur pour faire transférer un nombre précis de conteneurs vides au port pour les embarqué sur le navire (50 TCS pour l'entreprise CNAN) et (100 TCS pour l'entreprise ARCAS) afin d'importer des marchandises pour certains clients.

Le tableau ci-dessus représente la liste des clients de NASHCO, le nombre et le type des conteneurs vides embarqué sur le navire.

Tableau N°07 : La liste des clients et le nombre des conteneurs embarqués

Liste des clients de NASHCO	Nombre et type de TC
AL SALAM BANK ALG LOCAT	16 DRY 40 Pied
SONATRACH TRC/ DIVISION MAINTENANCE	15 DRY 40 Pied
SPA PROMBATI	1 DRY 40 Pied
SARL AMIRAL EMBALLAGE	6 DRY 40 Pied
SARL TIZIRI CERAMICA	10 DRY 20 Pied
SARL TAMPON PLAST	2 FLAT RACK

Source : Données internes de NASHCO

Ensuite, le navire a pris son chemin pour effectuer sa chaîne logistique sur la mer méditerrané passant par plusieurs ports, comme vous pouvez le constater sur le tableau ci-dessous et cela pour effectuer sa mission de transport :

Tableau N°08 : Les ports auxquelles opèrent CNAN MED et CNAN Nord

Armateur	CNAN MED (Méditerrané)	CNAN Nord
Les ports	France (Marseille) Espagne (Barcelone) Italie (Marina Di Carrara)	Belgique, Allemagne, Turquie, Portugal

Source : Données internes de NASHCO

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Il faut savoir que l'armateur CNAN se divise en deux, CNAN Méditerranée qui opère seulement avec les ports présents dans la mer Méditerranée et CNAN Nord qui opère avec quelques ports au nord.

Après plusieurs jours, l'importation s'effectue, le navire est prêt pour le retour. Du coup le représentant de NASHCO à l'étranger envoie le 07/03/2022 le **manifeste comptable**²⁰ et le **manifeste de la cargaison**²¹ à l'agent consignataire pour la saisie des informations sur le système SIGAD et informer les autorités portuaires.

Le navire est en fin arrivée au port de Bejaia le 21/03/2022 chargée avec des marchandises diverses et des conteneurs (voir **ANNEXE 14**), comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus.

Le tableau suivant représente les conteneurs et les marchandises importées sur le navire TITTERI pour NASHCO et ARCAS.

Tableau N°09 : Conteneurs et marchandises importées pour NASHCO et ARCAS

Conteneur	20dry	40dry	Flat rack	Divers en tonne	colis	Totale du conteneur	Tonnage totale
NASHCO	10	38	2	4T	10	50	982T
ARCAS	/	/	/	/	/	100	2342

Source : Données internes de NASHCO

Parmi les marchandises importées dans ces conteneurs, on trouve des équipements, des machines industrielles et des matières premières.

Du coup, l'agent consignataire NASHCO envoie un **avis d'arrivée**²² aux clients, pour qu'ils viennent faire l'échange documentaire et récupérer les conteneurs avec la marchandise. Puis, les clients sont venus pour présenter les documents en suivant au service logistique : le **BL original**²³ et le chèque de caution. Et ils effectuent le paiement des frais de transport et la récupération du bon, pour ensuite dédouaner et sortir leurs TCS.

Par contre les clients ont intérêt à restituer les conteneurs avant les délais de 20 jours, donc, si les clients dépassent ce délai sans rendre les conteneurs, le chèque de caution sera encaissé. Et une franchise de 15 jours est offerte aux clients, et s'il y'a un dépassement de ce délai, ils seront obligés de payer la **facture surestaries**²⁴ pour compenser le retard. Par contre, pour un client conventionnel 30 jours de franchise est offerte plus l'exonération du chèque de caution.

²⁰ ANNEXE 05

²¹ ANNEXE 06

²² ANNEXE 07

²³ ANNEXE 09

²⁴ ANNEXE 13

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Le tableau ci-dessous représente les montants des cautions par type de conteneurs.

Tableau N°010 : Montant des cautions conteneurs

conteneur	20 pied	40 pied
dry	120000 DA	240000 DA
Open top	180000 DA	360000 DA
High cube	180000 DA	/
Flat	200000 DA	400000 DA

Source : Les données internes de NASHCO

Le tableau ci-dessous représente la méthode de calcul des surestaries appliquée en cas de dépassement du délai de franchise.

Tableau N°11 : Le calcul des surestaries

jour	Le conteneur de 20 pied	Le conteneur de 40 pied
Du premier au 14 ^{ème} jour	0	0
Du 15 ^{ème} au 29 ^{ème} jour	20 dollars	40 dollars
Du 30 ^{ème} au 59 ^{ème} jour	40 dollars	80 dollars
Au-delà de 60 jour	50 dollars	100 dollars

Source : Les données internes de NASHCO

On peut remarquer dans ce tableau que les montants des surestaries augmentent considérablement au fur et à mesure que les jours passent sans que les clients ne restituent les conteneurs. Donc, ils ont intérêt à le faire le plus vite possible.

Et parmi les clients conventionnés travaillant avec de NASHCO, on trouve :

- ✓ CIVITAL
- ✓ NAFTAL
- ✓ SONATRACH
- ✓ ENIEM
- ✓ IFRI
- ✓ SNVI
- ✓ ELECTRO INDUSTRIE
- ✓ CONDIA
- ✓ SMW
- ✓ TIZIRI CERAMIQUE
- ✓ AGROFIL
- ✓ LA BELLE
- ✓ NEW MARBRE
- ✓ AULPLAST
- ✓ IMPRIMERIE HARANI

Finalement, du moment où les clients restituent les conteneurs dans les bons délais, une vérification sera faite par un expert, pour constater les dommages survenu pendant leur trajet.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

3. Analyse des flux des conteneurs enregistrés par NASHCO

Le tableau ci-après représente l'évolution des flux de conteneurs enregistrés par NASHCO en (nombre de TC, par tonnage de TC et par tonnage global) durant la période 2018 - 2021.

Tableau N°12 : Evolution des flux des conteneurs enregistrés par NASHCO durant la période 2018 - 2021

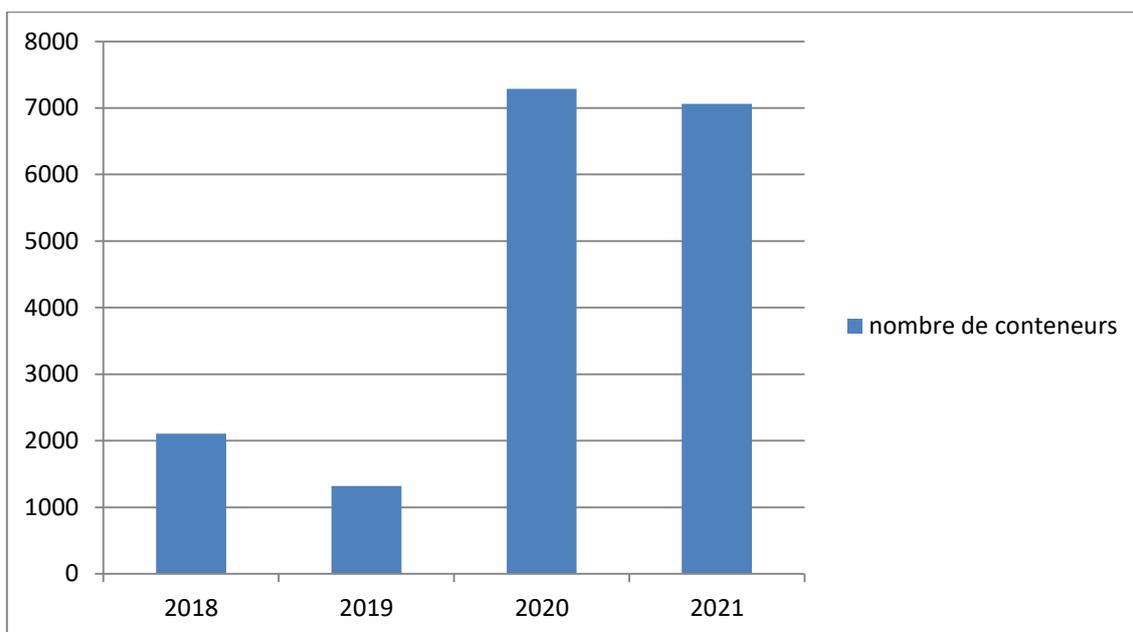
	Tonnage global	Nombre de (TC)	Tonnage de (TC)
2018	102239 T	2108	29916 T
2019	60139 T	1320	12811 T
2020	136971 T	7290	108129 T
2021	128752 T	7060	104717 T

Source : Les données internes de NASHCO

A partir des données du tableau, on peut remarquer une baisse des trois indicateurs (tonnage global, nombre de TC et tonnage de TC) de 2018 à 2019 puis une hausse spectaculaire de 2019 à 2020, finalement une légère stabilisation de 2020 à 2021. De là, nous avons constitué deux graphiques pour voir clairement cette évolution et ainsi expliquer les raisons de ces variations.

Ce diagramme montre l'évolution des flux des conteneurs (en volume) enregistrés par NASHCO

Graphique N°09 : Evolution des flux des conteneurs en volume entre 2018 et 2021 (NASHCO)



Source : Réalisé par nos soins à partir des données internes de NASHCO

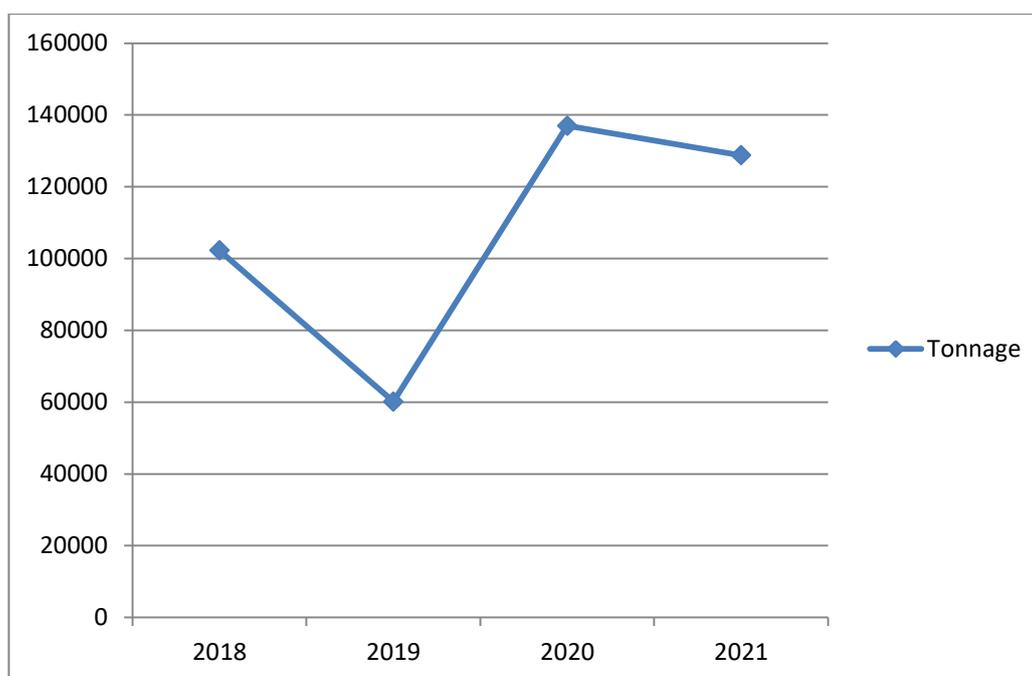
Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Dans cet histogramme, on peut constater une baisse de 33% des flux des conteneurs entre 2018-2019 et cela est dû au renforcement des mesures protectionnistes par l'état à cause de la baisse des prix du pétrole, et l'interdiction d'importation de certains produits (baisse d'importation). Par contre de 2019 au 2020, il y'a eu une augmentation spectaculaire de 06 fois celle de 2019. Cela est causé par la hausse des prix du pétrole en fin 2019, notamment marquée par une baisse des restrictions protectionnistes qui a entraîné une augmentation des importations.

Au cours de l'année 2020-2021, une stagnation suivie par une baisse de 03% qui a été enregistré. Cela est dû à la baisse de la demande et au ralentissement de l'activité maritime à cause de la pandémie covid-19 est les mesures sanitaires (confinement).

Le graphique ci-dessous représente l'évolution par tonnage globale des flux des conteneurs avec la marchandise, enregistrés par NASHCO.

Graphique N°10 : Tonnage global des flux des conteneurs avec la marchandise enregistré par NASHCO de 2018 à 2021



Source : Réalisé par nos soins à partir les données internes de NASHCO

Dans ce graphique, on peut remarquer une baisse considérable de 41% de 2018 à 2019 due au renforcement des mesures protectionnistes par l'état et la réduction des importations à cause de la baisse des prix du pétrole, Par contre de 2019 au 2020, il y'a eu une forte augmentation, le tonnage a doublé. Cela est causé par la hausse des prix du pétrole en fin 2019 notamment marquée par une baisse des restrictions protectionnistes qui a entraîné une augmentation des importations. Finalement, de 2020 à 2021, une baisse de 06% a été enregistrée. Cela est dû à la baisse de la demande et au ralentissement de l'activité maritime à cause de la pandémie covid-19 et les mesures sanitaires (confinement).

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

4. Analyse SWOT

Ce tableau résume les points importants de l'analyse SWOT (forces, faiblesses, opportunités, menaces).

Tableau N°13 : Analyse SWOT pour l'agence NASHCO.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Déploiement de techniques de fidélisation des clients comme la signature de conventions avec eux en leurs offriront des privilèges. ✓ Offrir une franchise de 30 jours et l'exonération de chèque de caution pour les clients conventionnés. ✓ Offrir des remises de 20 à 30 % sur les surestaries pour les clients réguliers et les clients qui importent des grandes quantités. ✓ L'utilisation du système SIGAD et la fiabilité de ses informations. ✓ La liaison permanente avec les services portuaires grâce au système SIGAD. ✓ Liaison avec les autorités portuaire grâce au déplacement permanent de l'agent Shipping et de l'agent logistique au port. ✓ Son image de marque, sa forte présence en Algérie, et sa multifonctionnalité qui la rendent un concurrent fort pour les autres agences. ✓ L'existence d'un parc à conteneur et de 300 conteneurs appartenant à NASHCO. ✓ L'exécution de plusieurs fonctions (Consignation maritime de navires, Recrutement du fret, Magasinage terrestre, Avitaillement, Gestion des parcs à conteneurs, Consignation, lavage et réparation des conteneurs). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ NASHCO ne dispose pas de certains types de conteneurs comme les conteneurs réfrigérer à cause du manque de la demande, mais ça reste une faiblesse en cas de demande, et une opportunité pour les autres concurrents qui disposant de ce type de conteneur. ✓ Les frais élevés des surestaries qui augmentant considérablement au fur et à mesure que le temps passe, et qui pourront poser problème aux clients surtout en cas de blocage des conteneurs au port.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Présence de NASHCO dans tous les ports algériens par ses agences : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia et Mostaganem, ainsi que dans les ports secondaires (Ténès, Dellys, Djendjen et Arzew). ✓ L'existence des représentants de NASHCO dans quelques ports en Europe (coté méditerranéen). ✓ La représentation de l'armement national ou étranger. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'existence de plusieurs concurrents comme ARCAS, MSC, CMA. ✓ La pandémie a causé un ralentissement considérable à cause du manque de la demande. ✓ La politique protectionniste de l'état qui pourrait limiter l'importation de certains produits, augmenter les taxes et ainsi baisser les exportations, comme le cas des voitures.

Source : Etablit à partir des interviews avec les responsables des différents services.

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion de trafic des conteneurs au niveau de NASHCO

Conclusion du chapitre

Pour conclure, on peut dire que la réalisation de ce stage et la collecte de toutes les informations nous ont permis d'acquérir de nouvelles connaissances, et d'améliorer notre savoir-faire qui nous servira à l'avenir dans le monde professionnel.

Les résultats de ce travail de recherche nous ont également donné l'opportunité d'avoir une idée plus claire sur NASHCO (National Shipping Company), qui est une compagnie de consignation en Algérie, et elle occupe une place stratégique et importante au sein du secteur maritime, et cela revient aux différentes fonctions qu'elle exerce et à sa forte présence dans tous les ports en Algérie.

Cette compagnie est spécialisée dans la consignation des navires et la gestion des conteneurs, et cela elle le réalise avec un ensemble de procédures que nous avons cité auparavant, tout en gardant une relation permanente avec l'EPB et l'armateur, chose qui se fait avec les échanges d'informations avec le système SIGAD ou avec le déplacement au port pour remplir les formalités documentaires.

Pour finir, l'observation de l'activité de NASHCO et l'analyse de certaines données statistiques, nous ont permis de constater qu'elle dispose de quelques points négatifs et menaces comme le manque de quelques types de conteneurs et la forte concurrence. Néanmoins c'est rien par rapport aux différents points forts qu'elle dispose comme sa performance remarquable dans la gestion des conteneurs et l'exécution des différentes procédures, sans oublier sa qualité de service qui lui permet d'attirer et de fidéliser les clients.

Conclusion générale

Conclusion générale

A travers notre étude, nous avons tenté d'apporter des éléments de réponse à l'objet de notre travail de recherche qui consiste à étudier le rôle de NASHCO dans la gestion de la conteneurisation dans le cadre du commerce international.

Le transport maritime par conteneurisation participe pleinement au processus de mondialisation à travers le monde, et il est même considéré comme un moteur du commerce international vu l'énorme part qu'il occupe dans les échanges mondiaux des marchandises.

L'introduction du conteneur dans le transport maritime a entraîné plusieurs évolutions dans les structures portuaires, surtout avec la standardisation des conteneurs par l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), et cela a encouragé les pays à faire des investissements lourds et coûteux dans ce domaine par l'élargissement des ports, la création des espaces de stockage à TCS et l'utilisation de nouvelles machines plus sophistiquées.

Et il a également poussé les autorités portuaires à faire un changement radical dans l'organisation des espaces portuaires avec l'informatisation de la gestion des conteneurs, prenant comme exemple le système (SIGAD) qui est utilisé dans le port de Bejaïa pour enregistrer les informations du manifeste cargo afin de les partager avec l'ensemble des intervenants au port, dans le but de faciliter la gestion et la vérification des TCS et la réduction des contacts entre les opérateurs. Il y'a également une spécialisation qui est apparue dans le processus du commerce maritime ou un ensemble d'intervenants collaborant ensemble mais indépendamment, chacun avec sa spécialité afin d'organiser et de relier des clients qui veulent importer ou exporter avec l'armateur à savoir : transporteurs, chargeurs, commissionnaire, manutentionnaires, etc.

Il faut notamment souligner le rôle important du consignataire, qui est en relation permanente avec l'armateur et il est même son représentant légal qui effectue un ensemble de fonctions qui consistent à la consignation, l'armement et l'avitaillement des navires, sans oublier la gestion du parc à conteneurs. Du coup, un client est inévitablement obligé de passer par un consignataire pour entamer par exemple une opération d'import, et cela se fait grâce à une procédure bien structurée que nous avons déjà reconstituée pour vous avec les renseignements fournis par l'agence NASHCO qui se résume par : la demande de cotation par le client, le transfert des conteneurs vides au port, le dédouanement et l'embarquement.

Au retour du navire la procédure continue avec la réception du manifeste cargo et comptable, puis le débarquement des conteneurs pleins de marchandises au port, l'échange documentaire entre le consignataire et le client (BL original, chèque de caution...), le paiement des frais de transport et la récupération des conteneurs qui seront ensuite restitués au parc.

Le conteneur est donc un facteur clé qui contribue énormément à la création de la richesse dans le commerce international. Pour cela, son usage est devenu indispensable, car grâce aux différentes normes qui le composent et à sa morphologie particulière, il permet de simplifier les opérations d'embarquement et de débarquement, la manutention et le stockage.

Conclusion générale

Et il permet également la réduction des coûts et des délais de livraison et il en existe plusieurs formes et tailles (le DRY, les conteneurs frigorifique, le conteneur citerne, conteneur Open Top...) et chaqu'un est conçu spécialement pour s'adapter avec une marchandise particulière. Par contre, les plus utilisé d'entre eux dans le transport maritime sont les (High Cube 40p) et les (Dry de 40p) et ça nous l'avons constaté grâce aux données internes de NASHCO sur du navire TITRI qui a effectué le 14/01/2022 un débarquement de 80 conteneurs dont 39 (High Cube 40P) 33 (Dry de 40P) 2 (Dry 20P) 6 (Open top 40P). Mais malgré cela, ces chiffres peuvent parfois changer car le choix du conteneur restera toujours liée à la nature et la taille de la marchandise.

Annexes



الشركة الوطنية للتسويق البحري
EPE National Shipping Company Spa
« EPE NASHCO Spa »

ANNEXE 01

BEJAIA LE **03/03/2022**

A Monsieur
le commissaire de la police
Des frontières maritimes
Port/Bejaia

Objet : **Demande d'accès camions au port**

Monsieur,

Nous vous saurons gré de bien vouloir nous autoriser l'accès de nos camions en location en priorité au poste BMT, pour le transfert de **15** conteneurs vides du parc NASHCO vers BMT port .

ci-joint Autorisation Douanes

Nous Vous remercions par avance de votre accord,
Veuillez agréer, Monsieur le commissaire mes salutations distinguées

DEPARTEMENT LOGISTIQUE

الشركة الوطنية للتسويق البحري
EPE National Shipping Company Spa
« EPE NASHCO Spa »

ANNEXE 02

Référence :/...../2022

BEJAIA LE 03/03/2022

A Monsieur l'inspecteur principal
Des brigades des douanesObjet : **Autorisation d'embarquement**Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser à
procéder à l'opération d'embarquement :

- Client : **CNAN MED**
- Nature de la marchandise à embarquer : **Conteneur vides**
- Quantité de la marchandise : **15**
- Navire : **CIRTA**

Ci joint listing

- Date d'embarquement : Après la fin des opérations commerciales de
Déchargement

Horaire de travail (embarquement) de

Grade et nombre d'agents des douanes (à remplir par les services de
douanes)

De accordes Monsieur le la 1^{er} Commerciale
en présence obligatoire d'un agent

Autorisation du service des douanes

Il y a lieu de se conformer aux instructions
relatives aux opérations d'embarquement
(passage des JEs au scanner)

Le 03.03.22

LIPB - PI

K. Abbas.



المفتش الرئيسي للفرق
- يجايم -

Cachet et signature



NATIONAL SHIPPING CO
AGENCE DE BEJAIA
Département
Logistique
Cadre réservé au T.E.L

132/22
5000000

SOCIÉTÉ PAR ACTIONS AU CAPITAL SOCIAL DE 326 260 000 DA

RC N° 00B0011420 - 00/16 - NIF N° 000016001142057 - ARTICLE D'IMPOSITION N° 06010108400
AGENCE MARITIME DE BEJAIA : Résidence « LA PLAINE » 200 LOGTS RUE TAOUS HARFI BEJAIA 06000

C.B : BEA Béjaia N° 002 00041 041 220 0028 - 38

TEL + 213 (0) 34 09 01 20/21/19/22 FAX + 213 (0) 34 09 01 20/22 - E-mail : direc-bej@nashco.com.dzSite web : www.nashco.com.dz

CIRTA DU 03/03/2022

ANNEXE 03

N°	Marque	Type	Taille	Armateur	Position
1	TRLU6415655	40	OT	MED	NASHCO
2	TCLU7135140	40	OT	MED	NASHCO
3	SGCU4502366	40	OT	MED	NASHCO
4	TCLU7033365	40	OT	MED	NASHCO
5	HJMU1590239	40	HC	MED	NASHCO
6	SEGU4154132	40	HC	MED	NASHCO
7	TCNU7492103	40	HC	MED	NASHCO
8	CZZU7471771	40	HC	MED	NASHCO
9	DFSU6715999	40	HC	MED	NASHCO
10	HJMU1550386	40	HC	MED	NASHCO
11	TCNU6666577	40	HC	MED	NASHCO
12	CAXU8107046	40	HC	MED	NASHCO
13	CAIU8137671	40	HC	MED	NASHCO
14	TCNU5280656	40	HC	MED	NASHCO
15	CRSU1394477	20	DRY	MED	NASHCO



CNAN ITALIA SRL
 VIALE ITALIA, 33
 19124 LA SPEZIA.P.IVA 01089250110

MANIFEST COMPTABLE: 21

MANIFEST COMPTABLE

NOTE	ITEM	BASE	RATE	D'AVANCE	VAL	A DESTINATION
Navire: TITTERI Numéro de voyage: 21 Page 1/2						
Port de chargement: MARINA DI CARRARA Port de débarquement: BEJAIA - CONTENEURS INTERMODALES Date de depart: 07/03/2022						
CONNAISSEMENT N. IB1000-21						
	NOLO 20' PREPAID	1.00	.00		.00 EUR	-
	B.S. 20'	1.00	.00		.00 EUR	-
	E.R.S.	1.00	.00		.00 EUR	-
	L.C.S..	1.00	.00		.00 EUR	-
	VAS	1.00	.00		.00 EUR	-
	T.H.C.	1.00	.00		.00 EUR	-
	I.S.P.S.	1.00	.00		.00 EUR	-
					<u>00 EUR</u>	<u>- EUR</u>
CONNAISSEMENT N. IB1001-21						
	VAS	1.00	.00		.00 EUR	-
	T.H.C.	1.00	.00		.00 EUR	-
	I.S.P.S.	1.00	.00		.00 EUR	-
	NOLO 20' DEST	1.00	.00		.00 EUR	-
	B.S. 20'	1.00	.00		.00 EUR	-
	FOB 20'	1.00	.00		.00 EUR	-
	E.R.S.	1.00	.00		.00 EUR	-
	L.C.S..	1.00	.00		.00 EUR	-
					<u>00 EUR</u>	<u>00 EUR</u>
CONNAISSEMENT N. IB1002-21						
	NOLO 40' PREPAID	5.00	.00		.00 EUR	-
	B.S. 40'	5.00	.00		.00 EUR	-
	E.R.S.	5.00	.00		.00 EUR	-
	L.C.S..	5.00	.00		.00 EUR	-
	VAS	5.00	.00		.00 EUR	-
	T.H.C.	5.00	.00		.00 EUR	-
	I.S.P.S.	5.00	.00		.00 EUR	-
					<u>EUR</u>	<u>- EUR</u>
CONNAISSEMENT N. IB1003-21						
	VAS	1.00	.00		.00 EUR	-
	T.H.C.	1.00	.00		.00 EUR	-
	I.S.P.S.	1.00	.00		.00 EUR	-
	NOLO 40' DEST	1.00	.00		.00 EUR	-
	B.S. 40'	1.00	.00		.00 EUR	-

SPECIMEN

ANNEXE 05

NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social " 326.260.000,00 DA"

RESIDENCE LA PLAINE,
200 LOGTS, RUE TAOUS HARFI

Ident.Fiscale 000016001142057
Code Swift: BEXADZALXDOE
R.C 00 B 00 11

A N N E X E 0 7

23/03/2022

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTE N°410412200028/38

AVIS D'ARRIVEE

Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

REFERENCE D'ESCALE 325011	NAVIRE TITTERI	Gros : 422
CONNAISSEMENTIB1000-21 BJA/22/57314	ARRIVEE 21/03/2022	Dt. Validation : 22/03/2022
DATE DE CHARGEMENT 07/03/2022	PROVENANCE MARINA DI ITALIE	Quai : 15
PORT CHARGEMENT : MARINA DI CARRARA LIEU DE LIVRAISON : BEJAIA OLD		

DESTINATAIRE :

BEJAIA ZONE INDUSTRIELLE 06000 BEJAIA - ALGERIE

Monsieur et cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
1	TC STC COLIS PCES DE RECHANGE POUR INSTALLATION CERAMIQUE EMAUI011135	7	1	1	214,000	2200

Montant du Fret	,00 DA	Debours :	DA	Devise:	:
Montant de l'Avis	DA	Quittance :	DA	Montant espece:	DA
				Montant Cheque:	DA

Montant en toutes lettres : Trente Neuf Mille Sept Cent Vingt Deux DINARS Soixante Neuf CENTIMES

NB: Veuillez vous munir du BL Original endossé lors de l'échange

Franchise: 15 jours à compter de la date d'accostage du navire CAUTION: TC20' DRY:120.000DA TC 40'DRY:240.000DA

TC20' OT:180.000DA TC40' OT:360.000DA MAFI-F/Rack20':200.000DA MAFI-F/Rack40':400.000DA

OBSERVATION : LES TCS VIDES DOIVENT ETRE RESTITUES AU PARC NASHCO BEJAIA

<< Dans le cas ou la marchandise presente des anomalies, le client ne peut proceder a la manipulation et l'enlevement de sa marchandise sans la presence de l'agent de constat ou de l'expert designe par le transporteur.

Dans le cas ou le client omet de faire des reserves a ce moment et procede a l'enlevement de sa marchandise, sa responsabilite est entierement engagee pour tout dommage constate apres l'enlevement.

Cela equivaut a une renonciation tacite de sa part a tout recours ulterieur

Toutefois si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, les reserves doivent etre faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformement aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>

الشركة الوطنية للتسويق البحري

ANNEXE 08

National Shipping Company Spa
« NASHCO Spa »

AGENCE MARITIME DE BEJAIA
DEPARTEMENT SHIPPING
Référence : CIRTA /MARS/2022
REF : DR N° 325010

Bejaia le 02/03/2022

A Monsieur L'inspecteur Principal
Des douanes de Bejaia

OBJET : Autorisation de débarquement

Nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir nous autoriser
A faire l'opération de débarquement :

CLIENT : DIVERS CLIENTS

Nature de la marchandise : 264 TCS PLEINS

Quantité de la marchandise : 7209 T

Navire : MV CIRTA

Accostage prévu : le 03/03/2022

Date débarquement : 03/03/2022

Horaires de travail : 07H00/01H00 DU MATIN

Poste :

GRADE ET NOMBRE D'AGENTS DES DOUANES

Cachet et Signature



Autorisation du service des douanes

Je la autorise à effectuer la pose
commerciale en prime d'importation
d'un agent
à la date du 03/03/2022
L'inspecteur Principal
K. Abbas

المفتش الرئيسي للفرق

- يحيى -

Cadre réservé au service

بومرد أحمد
* 1341 *
1341
500001

ANNEXE 09

Shipper
BARCELONASPAIN

BILL OF LADING

B/L N.º

11024977

Consignee
EURL ----
BEJAIA B
BEJAIA ARGELIA

Notify address
THE SAME AS CONSIGNEE



COPY NOT NEGOTIABLE

The carrier, his agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to the contrary notwithstanding.

Local vessel	From		
(Ocean) vessel	Port of loading		
TITTERI, ESBJA009/22/E	BARCELONA/ESPAÑA		
Port of discharge	Final destination	Freight payable at	Number of original B/L
BEJAIA/ARGELIA		BARCELONA	3/THREE
Marks & Nos.	Number and kind of packages: description of goods		Gross weight kg.
STOWED IN CONTAINER/S:			Measurement
EMAU3046594 0009311	20 PALLET	1 X 20 DV S.T.C: GLICERINA	22.720,00 KG
		FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD	
TOTAL 20		TOTAL 22.720,00 KG	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS

SPECIMEN

"La responsabilité du transporteur est dégagée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport jusqu'au début du chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises à leur livraison."
"BOARD / ARRIVE / BOARD" WEIGHT, QUANTITY, CONTENTS, QUALITY PACKING DECLARED BY SHIPPERS, MASTER CARRIERS VESSEL AGENTS ARE NOT RESPONSIBLE DU VESSEL AND WHAT SOEVER IS OBLIGED TO SAIL PROMPTLY AND OR IMMEDIATELY"

FREIGHT

Clause surestaries conteneurs
Franchise: 15 jours à partir de l'accostage du navire.
Caution:
Equipment standard: 120 000 DA / TEU (Dry/High-Cube/Pallet-Wide)
Equipment special: 180 000 DA / TEU (Open-Top) & 200 000 DA / TEU (Flat-Rack)

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered unto the consignee or to his or their assigns he or they paying freight and charges as below.

Description, measurement and gross weight not checked or know by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf).

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant.

In witness where of the original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the others to be void.

Place and date of Issue.

BARCELONA, 19/03/2022

Signed (for the Master) by SHIPPER

Total

The carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

TRANSCOMA AS AGENTS OF CNAN MED Spa AS CARRIER
Rue de Tripoli n° 105. Brossette-Hussein Dey-Alger
ALGER - ALGERIE

AGENCE BEJAIA

RESIDENCE LA PLAINE,

ANNEXE 10

Ident. Fiscale 000016001142057

Code Swift: BEXADZALXDOE

Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

FACTURE PROFORMA

N° PROFORMA BJA/PRF/22/2530

Le : 16/03/2022

REFERENCE BIB1001-105

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38

TRANSITAIRE

DATE FACTURATION : 13/03/2022

DATE RESTITUTION : 13/03/2022

COURS USD : 141,9869

CLIENT

SARL MARBRE ET GRANIT CHEURFA

SETIF ZONE INDUSTRIELLE EL EULMA W
SETIF 19600 - ALGERIE

B/L :	ESCALE	NAVIRE		VOYAGE	ARRIVEE LE	
BJA/22/56739	325003	TITTERI		105	14/01/2022	
Conteneurs	Type	Fr.	Nbj	Mnt Tr/1	Mnt Tr/2	Mnt Tr/3
EMAU3038536	20P	15	44	300	1160	0

MNT DEVISE 1 460,00

MNT DA : 207 300,87

FRAIS FIXE : 1 500,00

MONTANT FACTURE : 208 800,87

LA PRESENTE FACTURE EST ARRETEE A LA SOMME DE :

Deux Cent Huit Mille Huit Cent DINARS Huit Cent Sept CENTIMES

Ref .Caution CHEQUE 120000

N/B : -Tous les reglements de nos factures doivent se faire par cheque certifié.

- Les factures non réglées 08 jours après la restitution des containers entraînent l'encaissement du chèque de caution

AGENCE BEJAIA

RESIDENCE LA PLAINE,
200 LOGTS, RUE TAOUS HARFI
BEJAIA (06000) -ALGERIE

ANNEXE M

Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

BON DE CAUTION

16/03/2022

N° : BJA/22/16891

BL/ BJA/22/57279

Ident.Fiscale 000016001142057
Code Swift: BEXADZALXDOE
R.C 00 B 00 11

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38

TRANSITAIRE

CLIENT

PAYEUR :

CHEKROUN TRANSIT
ALGER

SETIF LOT N° 33 B
SEME TRANCHE 19000 SETIF
ALGERIA

Date depot :

07/03/2022

NAVIRE: CIRTA

ARRIVEE LE 03/03/2022 03:30:00

V OYAGE: ESORN007/22/E

ESCALE : 325010

NOMBRE TCS :1

Conteneur	Type	Caution
MAGU2281750	20DRY	120 000,00

Montant de la caution : 120 000,00

NB: La restitution des conteneurs se fait au niveau du parc : PARC NASHCO - DICOPA - BEJAIA
Zone Industrielle BEJAIA

REFERENCES PAYEMENT : BNA N° 6128268 DU 07/03/2022



الشركة الوطنية للتسويق البحري

ANNEXE 12

EPE National Shipping Company Spa
« EPE NASHCO Spa »

BON A DELIVRER

23/03/2022

Ref. B/L : IB1008-21

Escale : 325011 Navire : TITTERI Du : 21/03/2022 18:45:00
Provenance : MARINA DI CARRARA Quai : 15 Gros : 422

Client : SPA
Code. B/L: BJA/22/57322
Ref: IB1008-21
Port Chargement : MARINA DI CARRARA
Port Livraison : BEJAIA OLD
Adresse : BEJAIA W. BEJAIA ALGERIA AKBOU 06200

Article	Description Article	Nb colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
9	TCS STC REELS FLUTING (MEDIUM)	115	10	10	238030	44000
SGCU9103348	INKU6217910	IKSU9123699	CLHU8634641	TCNU6194491	GESU6364750	
TCNU7563188	TCNU5220507	TCNU7561267	SEGU4154385			

NB : Le présent Bon a Délivrer est établi en un seul exemplaire sur lequel doit être apposé le cachet de la caisse.

Service Commercial

SPECIMEN

ANNEXE 13

Ident.Fiscale 000016001142057
Code Swift: BEXADZALXDOE

Tel/Fax : 00.213.34.09.01.22

FACTURE SURESTARIES

N° : BJA/SDT/22/00046

Le : 16/03/2022

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38

DATE FACTURATION : 02/03/2022

DIVISION : CNAN-MED

COURS USD : 140,3957

ARMATEUR : CNAN-MED

DATE ECHANGE : 10/02/2022

CODE INTERNE BJA/SR/22/47464

TRANSITAIRE

CLIENT

PAYEUR CAUTION

DRES

SARL DISCUTERIE TIDJA

SARL DISCUTERIE TIDJA

BEJAIA LIEU DIT, VILLAJE
TIDJA CNE IGHAM 06057

BEJAIA LIEU DIT, VILLAJE TIDJA
CNE IGHAM 06057 AKBOU

B/L :	ESCALE	NAVIRE	VOYAGE	ARRIVEE LE
BJA/22/56846	325006	CIRTA	ESORNN004	03/02/2022

Conteneurs	Sz	Date Rest.	Fr.	Nbj1	Mnt Tr/1	Nbj2	Mnt Tr/2	Nbj3	Mnt Tr/3	Dommages
CAXU7305330	40P	24/02/2022	15	7	280,00	0	,00	0	0	,00
TOTAUX					280,00		,00		,00	,00

TOTAL DEVISE 280,00

TOTAL DA : 39 310,80

FRAIS FIXE 1 500,00

TVA 285,00

MONTANT DOMMAGE ,00

MONTANT FACTURE 41 095,80

LA PRESENTE FACTURE EST ARRETEE A LA SOMME DE :

Quarante Un Mille quatre-vingt-Quinze DINARS quatre-vingt CENTIMES

Caution AGB N° 5043956 DU 08/02/2022 240000

N/B : -Tous les reglements de nos factures doivent se faire par cheque certifié.

- Les factures non réglées 08 jours après la restitution des containers entraînent l'encaissement du chèque de caution

ANNEXE 14

ARMATEUR	ESCALE	NAVIRE	DATE_DEB	BL	DATE_ECHANGE	TC	TYPE_TC	TAILLE	P/ V	CLIENT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	GESU6858183	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	GESU4934622	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TCNU6288287	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TCNU8960048	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TCNU6286411	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1006-105	21/03/2022	TRLU6021353	40DRY	4	P	SONATRACH TRC/ DIVISION MAINTENANCE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1006-105	21/03/2022	SGCU9605644	40DRY	4	P	SONATRACH TRC/ DIVISION MAINTENANCE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1006-105	21/03/2022	AMFU4251203	40DRY	4	P	SONATRACH TRC/ DIVISION MAINTENANCE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1006-105	21/03/2022	AMFU4233703	40DRY	4	P	SONATRACH TRC/ DIVISION MAINTENANCE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1010-105	21/03/2022	GESU4993800	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1009-105	21/03/2022	CXDU2037294	40DRY	4	P	SPA PROMBATI
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TOLU8968130	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	CLTU8991950	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TOLU8955580	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	AMFU4220619	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TOLU8790900	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TCLU6793044	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TCLU6038589	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TRLU6020980	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TCLU6792855	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TRLU9605622	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1008-105	21/03/2022	TRLU6021543	40DRY	4	P	SONATRACH - TRC / DIVISION MAINTENANCE /
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	LEAU4909371	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TCNU6676580	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TCNU7561816	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	DFSU6715999	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	GESU5994740	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TGHU6146854	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TRLU7363957	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	HJMU1590239	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TCNU6980778	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1007-105	21/03/2022	TTNU9344427	40DRY	4	P	AL SALAM BANK ALG LOCAT
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1005-105	21/03/2022	TRIU0533050	40DRY	4	P	SARL AMIRAL EMBALLAGE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1005-105	21/03/2022	TCLU7109579	40DRY	4	P	SARL AMIRAL EMBALLAGE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1005-105	21/03/2022	TCLU7101264	40DRY	4	P	SARL AMIRAL EMBALLAGE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1005-105	21/03/2022	SGCU4548650	40DRY	4	P	SARL AMIRAL EMBALLAGE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1005-105	21/03/2022	CXSU1014060	40DRY	4	P	SARL AMIRAL EMBALLAGE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1005-105	21/03/2022	SGCU4550507	40DRY	4	P	SARL AMIRAL EMBALLAGE
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	SEGU4154132	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	TCNU6457113	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	GESU5086017	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	TCNU8125680	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	TCNU6631251	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	TCNU7198594	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	FCGU1688185	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	LEAU4908919	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	GESU4440580	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1000-105	21/03/2022	SGCU5629890	20DRY	2	P	SARL TIZIRI CERAMICA
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1002-105	21/03/2022	TOLU8756085	Flat rack	4	P	SARL TAMPON PLAST
CNAN-MED	325003	TITTERI	14/01/2022	IB1001-105	21/03/2022	SGCU1613480	Flat rack	4	P	SARL TAMPON PLAST

Bibliographie

Ouvrages et revues

- Isabelle Limoges, Karl Miville-de Chêne en collaboration avec Sylvie Breault, LE COMMERCE INTERNATIONAL, 3E édition, éditeur Chenelière Education, Montréal Québec, 2013.
- Michel Rainelli, Le commerce international, 9ème édition, édition La Découverte, rue Abdel-Hovelacque, Paris, 2003.
- Agnès Mirambet, paris et Didier Frémond, « Deux mille ans de commerce maritime, De l'amphore au conteneur» Gallimard, 2014.
- Moise Donald Daily, « logistique et transport international de marchandises, Ed. L'harmattan, paris, 2013.
- D. chevalier, F. Duphil, « Transporter à l'international », Ed. FOUCHER, Vanves, paris, 2009.
- Robert Noumen, avec colaboration de pierre NTOKO, Éléments de base de la logistique internationale, édition Menaibuc, paris, 2004.
- Bonnaud-Legal, Le transport multimodal et la logistique, revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports 2001.
- Grosidier, J.M (1999), Droit, économie et finance portuaire, paris, Ed : presse des ponts de chaussées.

Thèses et mémoires

- Cossi Hervé ASSONBA «Le transport maritime de marchandises conteneurisées», Université Lille 2, Thèse de doctorat, 2014.
- Yachba Khadidja, (vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime), Thèse doctorat, université d'Oran, 2017.
- Terrassier, N. (1997), La mesure de la valeur ajoutée liées aux activités portuaires, synthèse Ed : ISEMAR.

Autres articles

- Organisation mondiale du commerce, (Trade Setto Plungeas COVID-19 Pandemic Upends Global Economy) communiqué de presse, 8 avril 2020.
- Étude sur les transports maritime 2021 de la CNUCED publiée le 18 novembre.

- Etude sur L'impact des confinements sur le commerce international) Bloc-notes Eco de la Banque de France, Publié le 14/07/2021 Communiqué de presse, Le Point International, (Guerre en Ukraine : la croissance du commerce mondial pourrait être divisée par deux, selon l'OMC) publié le 11-04-2022.
- CODE MARITIME ALGERIEN, article 609, 610 et 63.
- Rapport final du Groupe de travail du CSPP sur les transports et l'économie, Les transport et l'économie, octobre 2014.
- Journal (le monde), publié par Gauthier Mesnier le 17 mai 2021 à 17h29, mis à jour le 18 mai 2021 à 10h31, (Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ?).
- (Classement des plus grands ports à conteneurs mondiaux et européens en 2020), publier le 02 /09/2021 sur LFC CONCEIL.
- L'évolution de porte-conteneurs | Image & Innovation (imagexinnovation.com).

Sites internet

- https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/trade_evolution_f/evolution_trade_wto_f.htm#
- <https://www.kartable.fr/ressources/ses/cours/quels-sont-les-fondements-du-commerce-international-et-de-l'internationalisation-de-la-production/10598#>
- <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissez-vous-l-histoire-du-transport-maritime/>
- <https://www.lafinancementous.com/decryptages/politiques-economiques/theories-economiques/theories-du-commerce-international>
- <https://www.lafinancementous.com/decryptages/politiques-economiques/theories-economiques/theories-du-commerce-international>
- https://www.wto.org/french/news_f/pres19_f/pr837_f.htm
- <https://decodagecom.be/consequences-guerre-ukraine-commerce-international/>
- <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6215992#graphique-petrole-g1-fr>
- <https://fr.scribd.com/document/470362536/Historique-du-transport-maritime>
- <https://www.pour-vous-magazine.com/connaissez-vous-l-histoire-du-transport-maritime>
- www.douane.gov.dz
- <https://m2rmaritime.com/larmateur-le-transporteur-maritime/>
- <https://assurance-bateau.ooreka.fr/comprendre/assurance-maritime>
- <https://akanea.com/transport/glossaire-transport/definition-chargeur/>
- <https://www.balme-avocat.com/fr/actualites/id-1-regles-de-rotterdam>
- <https://www.lfc-conseil.fr/incoterms>
- https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/4_geo_06
- <https://news.un.org/fr/story/2016/09/344752-le-transport-maritime-est-indispensable-pour-realiser-les-objectifs-de#>

- <https://www.welje.com/transport/337-tout-savoir-sur-le-conteneur.html>
- <https://douane.gov.dz/spip.php?definition21>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conteneur-conteneurisation>
- <https://www.1001containers.fr/blog/news/les-types-de-containers>
- <https://imagine-ton-conteneur.fr/norme-iso/norme-iso/>
- <https://info-container.fr/dimensions-des-containers-maritimes/>
- <https://www.pole-ocean.fr/chargement-dechargement-conteneurs-maritimes/>
- <https://www.pole-ocean.fr/chargement-dechargement-conteneurs-maritimes>
- <https://www.techno-science.net/definition/13890.html>
- <https://portdebejaia.dz/>

Liste des tableaux

- **Tableau N°01** : Variations des prix du Pétrole et dérivés en février 2022:
- **Tableau N°02** : Les incoterms du transport multimodaux et maritime de 2010
- **Tableau N°03** : Liste des incoterms de 2020
- **Tableau N°04** : Dimensions extérieures des containers maximales
- **Tableau N°05** : Dimensions des containers intérieures minimales
- **Tableau N°06** : Volume et poids approximatifs
- **Tableau N°07** : liste des clients et nombre des conteneurs embarqué
- **Tableau N°08** : les ports auxquelles opèrent CNAN MED et CNAN Nord
- **Tableau N°09** : conteneurs et marchandises importé pour NASHCO et ARCAS
- **Tableau N°10** : Montant des cautions conteneurs
- **Tableau N°11** : Le calcul des surestaries
- **Tableau N°12** : Evolution des flux des conteneurs enregistré par NASHCO de 2018 à 2021
- **Tableau N°13** : Analyse SWOT pour l'agence NASHCO.

Liste des graphiques

- **Graphique N°01** : Croissance du volume du commerce des marchandises et du PIB au niveau mondial, 2011-2020
- **Graphique N°02** : Degré d'incertitude de la politique économique dans le monde, janvier 2005 février 2019
- **Graphique N°03** : Effet du confinement sur les importations et les exportations en 2020.
- **Graphique N°04** : Effet du confinement sur la valeur du commerce mondial en 2020
- **Graphique N°05** : Variations des prix du Pétrole (Brent) par baril.
- **Graphique N°06** : le commerce mondial par conteneurs année 1996-2020
- **Graphique N°07** : Evolution du prix moyen pour acheminer un conteneur de taille standard (équivalent quarante pieds) depuis 2019.
- **Graphique N°08** : Une production de nouveaux conteneurs trop faible
- **Graphique N°09** : Evolution du flux des conteneurs par nombre entre 2018 et 2021 (NASHCO)
- **Graphique N°10** : Tonnage global des flux des conteneurs avec la marchandise enregistré par NASHCO de 2018 à 2021

Liste des figures

- **Figure 01** : Conteneur standard 20 pieds
- **Figure 02** : Conteneur standard 40 pieds
- **Figure 03** : Conteneur à toit ouvert (Open top)
- **Figure 04** : Le conteneur du type (flat rack)
- **Figure 05** : Conteneur plat (Flat) :
- **Figure 06** : Le conteneur demi -hauteur (4 pieds de haut) :
- **Figure 07** : Le conteneur citerne (tank container) :
- **Figure 08** : Conteneurs réfrigérés / isolés :
- **Figure 09** : Portiques de quai
- **Figure 10** : Basculeur de déchargement de conteneurs
- **Figure 11** : Chariot élévateur de conteneurs :
- **Figure 12** : port de Bejaïa

Liste des abréviations

- ❖ **GATT** : General Agreement on Tariffs and Trade
- ❖ **HOS** : Heckscher-Ohlin-Samuelson
- ❖ **PIB** : Produit intérieur brut
- ❖ **OMC** : Organisation mondial du commerce
- ❖ **CNUCED** : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
- ❖ **INSII** : Institut des sciences de l'information et de leurs interactions
- ❖ **DTS** : Droit de tirage spécial
- ❖ **ICC** : Chambre international du commerce
- ❖ **Incoterms** : International Commercial Terms
- ❖ **EXW** : Ex Work
- ❖ **FAS** : Free Alongside Ship
- ❖ **FCA** : Free Carrier Alongside
- ❖ **FOB** : Free On Board
- ❖ **CIP** : Carriage and Insurance Paid To
- ❖ **CPT** : Carriage Paid To
- ❖ **CIF** : Cost Insurance & Freight
- ❖ **CFR** : Cost and Freight

- ❖ **DDP** : Delivery Duty Paid
- ❖ **DPU** : Delivered at Place Unloaded
- ❖ **DAP** : Delivered At Place
- ❖ **ONU** : Organisation des Nations unies
- ❖ **ISO** : International Standards Organisation
- ❖ **TC** : Transport Container
- ❖ **EVP** : Équivalent vingt pieds
- ❖ **ONG** : Organisation Non Gouvernementale
- ❖ **FCL** : Full Container Load
- ❖ **LCL** : Less than Container Load
- ❖ **UCC** : Universal Container Carrier
- ❖ **FCC** : Fully Cellular Containership
- ❖ **ULCS** : Ultra Large Container Ships
- ❖ **EPB** : Entreprise Portuaire de Bejaïa
- ❖ **NASHCO** : National Shipping Company
- ❖ **ONP** : Office National des Ports
- ❖ **SO.NA.MA** : Société Nationale de Manutention
- ❖ **CNAN Med** : Compagnie Nationale de Navigation ALGERIE Méditerranée
- ❖ **CNAN Nord** : Compagnie Nationale de Navigation ALGERIE Nord
- ❖ **SPA** : Société par Actions
- ❖ **RO/RO** : Roll On / Roll-Off
- ❖ **CTMD** : Centre de transports marchandises dangereuses
- ❖ **GEMA** : Général maritime
- ❖ **SNTM** : Société nationale de transport maritime
- ❖ **BMT** : Bejaïa Mediterranean Terminal
- ❖ **LIFO** : Last In-First Out
- ❖ **SIGAD** : Système d'information et de gestion automatisée des douanes
- ❖ **SWOT** : Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

Table des matières

Dédicaces

Remerciements

Sommaire

Introduction générale.....1

Chapitre 01 : Le transport maritime et son rôle dans le développement du commerce international.....4

Introduction du chapitre.....4

Section 01 : Aperçu sur le commerce international.....5

1. Définition du commerce international.....5

2. Les théories du commerce international.....5

2.1. L'avantage absolu (Adam Smith).....6

2.2. L'avantage comparatif (David Ricardo).....6

2.3. L'approche HOS.....6

2.4. La nouvelle théorie du commerce international.....7

3. Evolution du commerce international.....8

4. L'effet de la Covid-19 sur le commerce international.....10

5. L'impact de la guerre en Ukraine sur l'économie mondiale.....13

Section 02 : Généralité sur le transport maritime.....15

1. Définition et historique du transport maritime.....15

1.1. Définition du transport maritime.....15

1.2. Historique du transport maritime.....15

2. Les intervenants du transport maritime.....16

2.1. Le manutentionnaire.....16

2.2. Le commissionnaire.....17

2.2.1. Le transitaire (commissionnaire de transport).....17

2.2.2. Le commissionnaire en douane.....17

2.3. L'armateur.....17

2.4. La douane.....17

2.5. Le consignataire.....18

2.6. Le transporteur.....18

2.7. L'assurance.....18

2.8. Le chargeur.....18

2.9. Le courtier maritime.....19

3. Les conventions internationales du transport maritime.....19

3.1. La convention de Bruxelles (les règles de la Haye).....19

3.2. Les règles de Rotterdam.....19

3.3. La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer (les règles d'Hambourg).....	20
4. Les incoterms.....	20
4.1. Définition.....	20
4.2. Les incoterms de 2010.....	21
4.3. Les Incoterms Transports Multimodaux	21
4.4. Les incoterms Transports Maritimes ou Transports fluviaux.....	22
4.5. Les incoterms 2020.....	23
4.6. Les principales évolutions des incoterms.....	24
4.7. Le rôle de l'incoterm.....	24
5. L'importance du transport maritime dans le développement d'une économie.....	24
5.1. Le rôle du transport maritime dans l'économie	25
5.2. Le transport maritime un facteur clé pour réaliser l'objectif du développement durable.....	25
Conclusion du chapitre.....	26

Chapitre 02 : Aspect technique et pratique de la conteneurisation.....27

Introduction du chapitre.....27

Section 01 : Généralités sur le conteneur

1. Présentation du conteneur.....	27
1.1. Définition du conteneur.....	27
1.2. Historique et évolution du conteneur.....	28
1.3. Evolution du transport par conteneurisation.....	29
2. Les types de conteneurs.....	32
2.1. Conteneur standard (Dry).....	32
2.2. Conteneurs High-cube	33
2.3. Conteneur à toit ouvert (Open top).....	33
2.4. Le conteneur du type (flat rack).....	34
2.5. Conteneur plat (Flat).....	34
2.6. Conteneur ventilé	35
2.7. Conteneurs en vrac.....	35
2.8. Le conteneur demi -hauteur (4 pieds de haut).....	35
2.9. Le conteneur citerne (tank container).....	35
2.10. Conteneurs réfrigérés / isolés	36
3. Les paramètres généraux de la conteneurisation.....	37
3.1. La standardisation des conteneurs.....	37
3.1.1. Définition de la Norme ISO.....	37
3.1.2. Les normes de construction.....	37
3.1.3. Les dimensions des conteneurs	37
3.2. Les modalités d'expédition (FCL/ LCL) du conteneur.....	38
3.2.1. FCL/FCL	38
3.2.2. LCL/LCL.....	38
3.2.3. LCL/FCL.....	38
3.2.4. LCL/FCL.....	39
3.3. Equipement du chargement et de déchargement des conteneurs.....	39
3.3.1. Machines utilisé pour chargement et le déchargement des conteneurs.....	39

3.3.2. Le déroulement de chargement et de déchargement des conteneurs sur les ports.....	41
3.4. Le porte-conteneur.....	42
3.4.1. Définition du porte conteneur.....	42
3.4.2. Historique des portes conteneurs	42

Section 02 : La conteneurisation comme un instrument de la croissance économique...43

1. Les avantages et les inconvénients de la conteneurisation.....	43
1.1. Les avantages de la conteneurisation.....	43
1.1.1.Le développement de la gestion logistique.....	43
1.1.2.La réduction des coûts et délais de traitement au port.....	44
1.1.3.Optimisation de l'utilisation des espaces sur les ports	44
1.1.4.Economie sur l'emballage.....	44
1.1.5.Sécurisation et confort de la cargaison.....	44
1.1.6.Le conteneur peut s'adapter aux exigences du développement durable.....	44
1.1.7.Economiser les frais de personnels et amélioration des conditions du travaille.....	44
1.1.8.Il offre une organisation portuaire meilleure.....	45
1.1.9.Il offre une organisation portuaire meilleure.....	45
1.2. Les inconvénients de la conteneurisation.....	45
1.1.1.La spécialisation privative des quais.....	45
1.1.2.L'adaptation des infrastructures.....	45
1.1.3.Difficulté d'adaptation de la ressource humaine.....	46
1.1.4.L'adaptation de la flotte de navires de commerce.....	46
1.1.5.Difficultés liée à la constitution d'un parc national de conteneurs.....	46
1.1.6.Le conteneur est la fraude	46
1.1.7.La conteneurisation non maîtrisée.....	47
2. Le rôle de la conteneurisation dans la croissance économique.....	47
2.1. Le conteneur favorise l'économie d'échelle.....	47
2.2. Le conteneur crée de la valeur ajoutée.....	48
2.3. La valeur ajoutée directe.....	48
2.4. La valeur ajoutée indirecte.....	48
2.5. La valeur ajoute induite.....	48
2.6. La fiscalité.....	48
2.7. Le conteneur un moyen de transport sans rupture de charge.....	48
2.8. Réduction de la consommation.....	49
2.9. L'impact positive de l'utilisation du conteneur sur l'attractivité de port.....	49
Conclusion du chapitre.....	50

Chapitre 03 : Etude d'un cas sur la gestion du trafic des conteneurs au niveau de NASHCO.....51

Introduction du chapitre.....	51
Section 01 : Présentation du port de Bejaïa, de l'entreprise NASHCO et de la méthodologie de l'étude.....	51
1. présentation du port de Bejaïa.....	52
1.1. Histoire de la ville du port.....	52

1.2. Historique du port de Bejaia.....	52
1.3. Caractéristiques techniques du port de Bejaia.....	54
1.3.1. Accès du port.....	54
1.3.2. Bassins du port.....	54
1.3.3. Infrastructures portuaires.....	54
1.3.4. Les terminaux au port de Bejaïa.....	54
1.4. Activités du port.....	55
1.4.1. Aide à la navigation.....	55
1.4.2. Le pilotage.....	55
1.4.3. Le lamanage.....	55
1.4.4. L'accostage.....	55
1.4.5. Le remorquage.....	55
1.4.6. Manutention et acconage.....	55
1.4.7. Manutention.....	55
1.4.8. Acconage.....	56
1.5. Gestion du domaine portuaire.....	56
2. Présentation de NASHCO spa de Bejaia.....	56
2.1. Historique.....	56
2.2. Mission et activités de NASHCO.....	57
2.3. Présentation des structures fonctionnelles.....	57
2.3.1. Directeur.....	57
2.3.2. Secrétariat.....	58
2.3.3. Département Shipping.....	58
2.3.4. Département commercial.....	58
2.3.5. Département logistiques.....	59
2.3.6. Département de compte d'escale.....	59
2.3.7. Administration et moyen généraux.....	59
3. Récapitulatif des outils et méthodes utilisé pour la recherche.....	60
3.1. Méthodes appliquées pour l'élaboration de la recherche.....	60
3.2. Planning de travail adopté pendant l'entretien.....	60
3.3. Opportunité de la recherche.....	61
3.4. Difficultés rencontrées.....	61
Section 02 : La gestion des conteneurs au sein de l'entreprise (NASHCO).....	61
1. Les formalités de gestion des conteneurs pour un cas d'import.....	61
1.1. Embarquement des conteneurs vide sur le navire.....	62
1.1.1. La fixation des cotations.....	62
1.1.2. La demande de mise à disposition des conteneurs.....	62
1.1.3. La mise à disposition des conteneurs.....	62
1.1.4. Embarquement des conteneurs.....	63
1.2. Le Débarquement des conteneurs (importation).....	64
1.2.1. Avant l'arrivée du navire au port de débarquement.....	64
1.2.2. A l'arrivée du navire au port.....	64
1.2.3. Déchargement des conteneurs.....	64

1.2.4. L'opération d'échange documentaire avec le client.....	65
1.2.5. La vérification du conteneur et de la marchandise.....	66
1.2.6. La restitution des conteneurs.....	66
2. Etude de cas (navire TITTERI).....	67
3. Analyse des flux des conteneurs enregistré par NASHCO.....	70
4. Analyse SWOT.....	72
Conclusion du chapitre.....	73
Conclusion générale.....	74

Annexes

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des graphiques

Liste des figures

Liste des abréviations

Table des matières

Résumé

Résumé

Le conteneur est une invention qui a révolutionné le transport maritime, et qui participe pleinement au processus de la mondialisation. Sa forme particulière lui offre plusieurs avantages comme la protection de la marchandise, la simplification des opérations de manutention et de stockage et la facilitation des échanges commerciaux. Son utilisation a poussé les gouvernements à investir et à changer progressivement la structure de la gestion portuaire afin de s'adapter à cette dernière et ainsi bénéficier de ces bienfaits.

Du coup nous avons réalisé ce travail de recherche dans le but présenté le rôle de la conteneurisation dans le développement du commerce international, et d'expliquer les différentes modalités de gestion des conteneurs et cela à travers l'étude d'un cas pratique d'une opération d'importation au sein de NASHCO qui aboutit au résultat suivant : la reconstitution de la procédure et formalités documentaire de la gestion des conteneurs par le cas du navire TITTERI et l'évaluation de la qualité de service de NASHCO.

Mots clés

Conteneur, commerce international, transport maritime, mondialisation.

Abstract

The container is an invention that has revolutionized maritime transport and is fully involved in the globalization process. Its particular shape offers several advantages such as, protection of goods, simplification of handling and storage operations and facilitation of commercial exchanges. Its use has led governments to invest and gradually change the structure of port management to adapt to it and thus benefit from its benefits.

Therefore, we have carried out this research work with the aim of presenting the role of containerization in the development of international trade, and explain the different modalities of container management, and this through the study of a practical case of an import operation within NASHCO which leads to the following result: reconstruction of procedure and documentary formalities container management by the case of TITTERI ship, and evaluation of NASHCO's quality of service.

Keywords

Container, international trade, maritime transport, globalization.

ملخص

الحاويات هو اختراع أحدث ثورة في مجال النقل البحري بحيث ساهم بشكل كبير في انتشار العولمة. ويتيح له شكله الخاص العديد من المزايا مثل، تبسيط عمليات نقله و تخزينه، حماية البضائع، تسهيل التبادل التجاري. وقد دفع استخدامه الحكومات إلى الاستثمار و تغيير هيكله إدارة الموانئ تدريجيا من اجل التكيف معها و بالتالي الاستفادة من مزاياها. من هنا قمنا بعمل هذا البحث بهدف عرض دور الحاويات في تطوير التجارة الدولية، و شرح الطرق المختلفة لإدارة الحاويات و هذا من خلال دراسة عملية استيراد عن طريق المؤسسة ناشكو التي ادت إلى النتائج التالية: إعادة بناء الشكليات و الإجراءات الوثائقية اللازمة لإدارة الحاويات من خلال حالة إستيراد بالسفينة تيتري و دراسة جودة خدماتها

الكلمات المفتاحية

الحاويات، التجارة الدولية، النقل البحري، العولمة