

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université A MIRA-BEJAIA



Faculté des sciences économiques, commerciale et des sciences de gestions

Département des sciences commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Science commerciale

Option : Logistique et distribution

Thème:

Acheminement des containers via le transport maritime

Organisme d'accueil : Bejaïa Méditerranéen Terminal (B.M.T)



Réalisé par:

✚ M^{elle} OUHADDAD Dania

✚ Mr KHIMA Anis

Encadré par:

M^r DRIS Djamel

Promotion : 2021-2022

Rremerciements

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce à l'aide de plusieurs personnes à qui nous voudrions témoigner toute notre reconnaissance.

Nous exprimons notre plus grande connaissance envers nos chers parents qui nous ont apporté leur support moral et intellectuel tout au long de notre démarche d'étude.

*Nous adressons toute notre gratitude au directeur de ce mémoire **Mr OUKACI**, notre promoteur pour son avec le plus grand intérêt tout au long de la réalisation de ce travail, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils.*

Un grand merci à tous nos enseignants qui nous ont transmis leurs savoirs inestimables durant notre cursus ainsi que tout le staff administratif et à toute l'équipe pédagogique.

Nous remercions tous nos enseignants depuis l'école primaire, sans qui nous ne serions pas là, ainsi que nos enseignants qui nous ont aidés dans nos démarches : Mr. Kernou.

Nous remercions aussi les fonctionnaires de l'administration de l'entreprise tous grades confondus d'avoir prêté importance au sujet, et qui nous ont aidé à la réalisation de ce mémoire.

Nous adressons nos remerciements aux membres du jury, qui ont pris la peine d'examiner ce travail.

Enfin, nous tenons à témoigner toute notre gratitude à nos amis pour leur confiance et leur support.



-Dania Anis-

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à :

*Nos adorables parents qui nous ont soutenus tout au long
de nos études et à qui on souhaite une longue vie pleine de
bonheur, joie et santé*

A nos très chers frères et sœurs

A tous nos amis chacun a son nom



Dédicace

Je dédie ce modeste travail à :

*Nos adorables parents qui nous ont soutenus tout au long
de nos études et à qui on souhaite une longue vie pleine de
bonheur, joie et santé*

A nos très chers frères et sœurs

A tous nos amis chacun a son nom



Sommaire

Sommaire

RREMERCIEMENTS

DEDICACE

SOMMAIRE

Liste d'abréviation

Liste des tableaux

Liste des figures

INTRODUCTION GENERALE1

CADRE THEORIQUE

CHAPITRE I

GENERALITES SUR LE TRANSPORT MARITIME

Introduction9

Section 01 : Historique et description du transport maritime.....9

Section 02 : Les documents du transport maritime21

CHAPITRE II

TRANSPORTMARITIMEETLACONTENEURISATION

Introduction30

Section 01 : Notion de base sur le transport maritime30

Section 02 : La conteneurisation51

Conclusion.....65

CADRE PRATIQUE

CHAPITRE III

PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL ET ANALYSE ET

INTERPRETATION DES RESULTATS

Introduction68

Section 01 : Présentation de l'entreprise BMT69

CONCLUSION GENERALE..... 105

LISTE BIBLIOGRAPHIE 108

ANNEXES 110

TABLES DES MATIERES 112

Liste D'abréviation

Listed'abréviation

APL : Américain président line

BMT : Bejaia méditerranéen terminal

CDP : Capacité dynamique de parc

CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement ; compagnie générale maritime

CPE : Conseil des participations du l'Etat

CQ : Capacité de parc

CSAV : Compagnie sud Américaine de vapores

CSCL : China shipping containers line

CSP : Capacité statique de parc

CTMS : Crédit Terminal Management Système

DA : Dinars Algérien

DD : Développement durable

DGA : Direction Générale Adjoint

DRHM : Direction de ressources humaines et moyennes

EDI : Echange de données informatisées

EPB : Entreprise portuaire de Bejaia

EVP : Equivalent vingt pieds

FCL : Full container lead

HA : Hectare

ISO : Organisation internationale de normalisation

LCL : Less container lead

M : Mètre

Liste D'abréviation

MOL : Mitsui

MSC : Méditerranéen shipping compagnie

O.S.K : Lines

OAIC : L'offre Algérien interprofessionnel des céréales

OCDE : Organisation de coopération et de développement économique

OHSAS : Occupational Health and safety Advisory services

OMI : Organisation maritime international

P-C : Porte-conteneur

PIB : Produit intérieur brut

Pieds : L'unité de la mesure du conteneur

RHM : Ressources Humaines et Moyens

RN : Route National

Ro-Ro : Roll-on ; Roll-off

RSE : Responsabilité sociale de l'entreprise

RTG : Portique Gerbeur sur pneu

SME : Système du management environnemental

SMI : Système du management intégré

SPA : Société par action

ULCS : Ultra Large Container Ships.

Liste des tableaux

Liste des tableaux

| | |
|---|-----------|
| <i>Tableau 1: Typologie des marchandises transportées.....</i> | <i>48</i> |
| <i>Tableau 2: Taille, Volume et Équivalent EVP des principaux modèles de conteneur</i> | <i>54</i> |
| <i>Tableau 3: Principales caractéristiques des conteneurs</i> | <i>58</i> |
| <i>Tableau 4: Equipement de BMT de conteneur</i> | <i>75</i> |
| <i>Tableau 5: Répartition de l'échantillon selon le sexe</i> | <i>85</i> |
| <i>Tableau 6: Répartition de l'échantillon selon l'âge</i> | <i>85</i> |
| <i>Tableau 7: Répartition de l'échantillon selon le niveau d'instruction</i> | <i>86</i> |
| <i>Tableau 8: Répartition de l'échantillon selon l'ancienneté</i> | <i>87</i> |
| <i>Tableau 9: Répartition de l'échantillon selon le statu professionnelle</i> | <i>88</i> |
| <i>Tableau 10: Répartition de l'échantillon selon le type de contrat de travail</i> | <i>88</i> |
| <i>Tableau 11: Répartition de l'échantillon selon le bénéfice des formations au sein de l'entreprise.</i> | <i>89</i> |
| <i>Tableau 12: Répartition de l'échantillon selon la durée de la formation</i> | <i>89</i> |
| <i>Tableau 13: Répartition de l'échantillon selon le lieu de la formation.....</i> | <i>91</i> |
| <i>Tableau 14: Répartition de l'échantillon selon le type de la formation</i> | <i>91</i> |
| <i>Tableau 15: Répartition de l'échantillon selon le besoin en formation</i> | <i>92</i> |
| <i>Tableau 16: Répartition de l'échantillon selon l'objet de l'évolution bénéficié aux formations.....</i> | <i>92</i> |
| <i>Tableau 17: Répartition de l'échantillon selon qui vous à évaluer.....</i> | <i>93</i> |
| <i>Tableau 18: Répartition de l'échantillon selon le but de la formation.....</i> | <i>93</i> |
| <i>Tableau 19: Répartition de l'échantillon selon la période de l'évaluation</i> | <i>94</i> |
| <i>Tableau 20: Répartition de l'échantillon selon l'objectif de l'évaluation</i> | <i>95</i> |
| <i>Tableau 21: Répartition de l'échantillon selon la qualité des équipements pédagogiques.95</i> | |
| <i>Tableau 22: Répartition de l'échantillon selon la disposition des moyens nécessaires pour mener une formation de qualité</i> | <i>97</i> |
| <i>Tableau 23: Répartition de l'échantillon selon l'adéquation entre les connaissances et les exigences du poste occupé.....</i> | <i>97</i> |
| <i>Tableau 24: Répartition de l'échantillon selon le suffisamment de la documentation remis à l'issue de la formation.....</i> | <i>98</i> |
| <i>Tableau 25: Répartition de l'échantillon selon l'amélioration de niveau de connaissance (savoir)</i> | <i>98</i> |
| <i>Tableau 26: Répartition de l'échantillon selon l'habilité (savoir-faire)</i> | <i>99</i> |

Liste des tableaux

| | |
|--|------------|
| <i>Tableau 27: Répartition de l'échantillon selon le comportement (savoir être)</i> | <i>99</i> |
| <i>Tableau 28: Répartition de l'échantillon selon les formateurs qui répond au profil des attentes</i> | <i>100</i> |
| <i>Tableau 29: Répartition de l'échantillon selon les attentes que vous avez atteignez.....</i> | <i>100</i> |
| <i>Tableau 30: Répartition de l'échantillon selon le sentiment de l'issue de la formation ...</i> | <i>101</i> |
| <i>Tableau 31: Répartition de l'échantillon selon les raisons de la satisfaction.....</i> | <i>101</i> |

Liste des figures

Liste des figures

| | |
|--|-----------|
| <i>Figure 1 : Les types de navires.....</i> | <i>13</i> |
| <i>Figure 2 : Le processus de chargement/déchargement des conteneurs</i> | <i>59</i> |
| <i>Figure 3 : Le diagramme des arrivées des navires</i> | <i>60</i> |
| <i>Figure 4 : Le diagramme de déchargement des navires.....</i> | <i>61</i> |
| <i>Figure 5 : Le diagramme de chargement des navires</i> | <i>63</i> |
| <i>Figure 6 : Jointe venture de l'entreprise BMT</i> | <i>69</i> |
| <i>Figure 7 : Statut juridique et capitale social de BMT SPA.....</i> | <i>71</i> |
| <i>Figure 8 : Le trafic annuel en EVP (équivalent vingt pied).....</i> | <i>76</i> |
| <i>Figure 9 : La cadence de traitement au navire</i> | <i>76</i> |
| <i>Figure 10 : Le temps d'escale</i> | <i>78</i> |
| <i>Figure 11 : La création d'emplois</i> | <i>78</i> |
| <i>Figure 12 : L'organigramme de l'entreprise BMT SPA.....</i> | <i>79</i> |
| <i>Figure 13 : Organigramme Générale</i> | <i>84</i> |

Introduction Générale

Introduction Générale

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays. Et cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et services pour de satisfaire des besoins des consommateurs. Ainsi, le transport maritime a pour objectif de transporter de personnes et des marchandises. Le transport des biens marchands sera notre souci majeur depuis sa production jusqu'à sa destination finale. Tout en mettant en place une stratégie organisationnelle permettant de répondre aux exigences et aux qualités des besoins exprimés de la clientèle qui devient très exigeante.

Pour mieux organiser toutes les opérations liés à cette production des biens à l'international sans contraintes ou en les diminuant les spécialistes et praticiens ont vu l'importance de la mise en place d'un service logistique. Le terme logistique a connu récemment un développement très important, particulièrement dans les relations de vente et d'achat. Comme elle est un élément d'efficacité et de rentabilité dans les relations commerciales, elle exige la mise en œuvre d'un certain nombre de participants et fait intervenir aussi des techniques plus sophistiquées en particulier dans son domaine d'évolution¹.

Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport maritime international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le destinataire. Il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas d'une mauvaise coordination des horaires non coordonnés, des retards douaniers, des normes incompatibles ou insuffisance des renseignements sur les retards. Pour cela les services logistiques aident à résoudre ces problèmes à leurs clients pour réaliser des économies, en réduisant les coûts liés au transport et à la proportion de voyages à vide et en favorisant l'échange de renseignements entre transporteurs et enfin à bien organiser toutes les opérations.

Le transport maritime international des marchandises a connu au cours de ces dernières décennie une progression prodigieuse en raison notamment, d'une part, de la conteneurisation qui a introduit une normalisation dans le transport maritime et d'autre part, de la constitution de zones de libre-échange et d'autres unions douanières entre des pays appartenant parfois à des continents différents, ce qui a eu pour effet de multiplier le

¹ RODIÈRE (R.), MERCADAL (B.), «Droit des transports terrestres et aériens», , édition Dalloz, Paris 1990, p.2.

Introduction Générale

volume des échanges commerciaux sur le moyen et le long terme. En 2010, le volume des exportations mondiales était 20 fois supérieures à celui de 1950 et plus de 80% des marchandises échangées adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires et il offre des avantages de suretés, de moindre pollution et de fiabilité.

Ainsi, l'expérience nous a appris que plus le transport maritime se développe et se généralise, plus l'on fait face à une réalité dynamique et active, mais d'une complexité déroutante. Devant cette situation, il est indispensable d'envisager la nécessité de promulguer des lois capables de gérer et de prévenir les conflits qui se multiplient généralement entre les intervenants de transport maritime. La bonne gestion de transport maritime n'est réalisable que si une certaine confiance est établie entre les différents acteurs maritimes, à savoir les assureurs, les armateurs, les chargeurs, les consignataires, les autorités de port, la douane.

Par ailleurs, le commerce international s'est développé à partir du XVI^{16ème} siècle sous l'influence combinée de l'essor des échanges maritimes, de la découverte du nouveau monde et de l'organisation de nouvelles méthodes de production.

Les raisons du choix de thème

L'objectif de ce travail est d'essayer de comprendre et analyser les étapes acheminement que l'opérateur économique doit suivre pour réaliser une opération de commerce international (import, export) en Algérie, analyser les contraintes qui sont à l'origine de certaines dépenses et pertes. ainsi que l'opérateur économique et qui seront un guide pour les futurs managers d'entreprise qui auront à effectuer des opérations dans le cadre du commerce extérieur.

Pour toutes ces raisons, nous avons choisi le thème de notre recherche qui apparaît un sujet d'actualité et nouveau devant les économistes, et en tant que future logisticiens de formation, nous chercherons de mieux en mieux à comprendre et à évoluer dans le domaine de la logistique.

Problématique et hypothèses de recherche

Le transport maritime se divise en deux grands ensembles selon les services proposés : la ligne régulière (liner) et le transport à la demande (tramping). Dans le cas de la ligne régulière, les navires sont exploités sur des routes maritimes clairement précisées

Introduction Générale

et font toujours escale dans les mêmes ports, qu'ils visitent à jours et à heures fixes selon un calendrier prédéfini faisant l'objet d'une large diffusion auprès des chargeurs. Le navire, généralement un cargo ou un porte-conteneurs, assure ce service de ligne pour le compte d'un grand nombre de clients, dont chacun loue un espace du navire.

Ce système standardisé est très bien adapté aux échanges de marchandises unitisées, ou marchandises diverses (caisses, boîtes, conteneurs...), caractérisés par un grand nombre de clients avec des lots de petites tailles à charger et décharger régulièrement. Dans le cas du transport à la demande, le navire assure un convoi pour un client unique, selon les exigences précises relatives aux ports de chargement et de déchargement, aux dates d'enlèvement et de dépôt de la cargaison. Au terme de la mission de transport, le navire doit trouver un autre contrat pour être fixé sur une nouvelle route et ainsi de suite. Cette méthode convient bien aux échanges de matières premières (vracons secs et liquides) en grandes quantités, qui nécessitent souvent l'utilisation d'un navire entier (un vraquier ou un pétrolier) en vue d'une livraison pour un client en un seul endroit bien déterminé².

La nécessité de l'échange international crée le besoin en transport maritime qui accorde un énorme avantage pour faciliter les échanges. Par ailleurs le développement des échanges par voies maritimes donnera naissance à de nombreux auxiliaires à côté de principaux intéressés qui sont : le transporteur, le destinataire et le chargeur.

Ces auxiliaires accomplissent des tâches qui sont à caractère soit commerciales, techniques ou administratives pour le compte des principaux intervenants portuaires. Parmi ces auxiliaires on trouve : l'agent consignataire, le transitaire...

Dans le cadre de ce travail et afin de bien comprendre l'activité de l'Agent Consignataire Maritime des Navires, il est utile de poser la problématique suivante « **Quel est le rôle de l'agent consignataire dans acheminement des containers via le transport maritime ?** »

À partir de cette problématique, quelques questions secondaires se posent alors :

² AXS-Alphaliner, www.alphaliner.com Barry Rogliano Salles, *Transport maritime et construction navale*, BRS, Paris, 2007, p182.

Introduction Générale

- Quelles sont les contraintes rencontrées par les opérateurs économiques algériens pendant la réalisation d'une opération d'acheminement des containers via le transport maritime ?
- Quelle sera l'utilité d'une administration douanière ?

Pour explorer cette problématique et répondre à ces questions, nous avons émis trois hypothèses:

Hypothèse 1 : Les opérateurs économiques algériens pendant la réalisation d'une opération d'acheminement des containers via le transport maritime a pour objectifs de satisfaire les besoins des clients dans les meilleures conditions aux moindres coûts et dans les meilleurs délais.

Hypothèse 2 : La douane est considérée comme une administration régaliennne destinée à assurer le contrôle des flux de marchandises afin de sécuriser les frontières du territoire, donc de l'économie nationale dans son ensemble.

Méthodologie de recherche

Pour réaliser ce travail et apporter les éléments de réponse à notre problématique nous sommes basé sur une méthodologie orientée a partir des étapes suivantes : Introduction générale et une consultation des différents documents nécessaires pour la compréhension des concepts et des théories relatives à notre thématique (acheminement des containers via le transport maritime). Lecture de plusieurs articles spécialisés dans la gestion de la chaine logistique à l'international et du transport maritime à l'international.

Ensuite exploitation des divers documents fournis par la Direction générale des douanes à Alger et sous-direction régionale des douanes, accompagnées par des entretiens avec les responsables du port EPB de Bejaia.

L'organisation du travail

Comme cette étude se focalise essentiellement sur acheminement des containers via le transport maritime, on doit d'abord illustrer dans le premier chapitre quelques généralités sur le transport maritime des marchandises. En suite et afin de mieux comprendre l'activité de l'agent consignataire, il est indispensable d'évoquer dans le deuxième chapitre les responsabilités de l'agent consignataire et les différentes activités.

Introduction Générale

Et en dernier, l'intégralité du troisième chapitre est consacrée pour le processus de traitement d'une escale d'un navire qui nous met dans une situation très professionnelle afin d'acquérir sur cette activité.

Cadret théorique

Chapitre I

*Généralités sur le transport
maritime*

Introduction

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et par conséquent, de l'économie mondiale. En effet, 25 000 milliards de tonnes-km de fret procurent les océans annuellement comparées à 7 000 pour le rail et 3 000 pour la route. Il s'agit de pas moins de 71% de tout le fret mondial transporté. Comme les modes aériens et terrestres, le transport maritime évolue sur son espace propre : un espace à la fois géographique par ses attributs physiques mais aussi stratégique par son emploi.

Section 01 : Historique et description du transport maritime

Le transport maritime est devenu aujourd'hui, vital pour le commerce international. Il fait prospérer l'économie de certaines régions et de certains pays dans le monde. Plus de 80% de marchandise est acheminé par la voie maritime. Même si le transport maritime fut utilisé longtemps dans l'échange de commerce entre les différentes civilisations et peuples depuis l'antiquité. Mais il a connu ces derniers temps un changement et il offre beaucoup d'avantage tel que la vitesse, la sécurité, et la possibilité de transporter les marchandises et de passagers à des prix fiables.

Cependant, les ports sont indispensables dans la logistique de transport de marchandise. Ils sont l'interface entre le transport maritime et terrestre et ils ont un rôle significatif dans la gestion de transport par voie maritime. Le terme logistique portuaire a connu récemment un développement très important, particulièrement dans les relations de vente et d'achat. Elle est un élément d'efficacité et de rentabilité dans les relations commerciales, et elle est aussi un élément indispensable dans la gestion et organisation de transport maritime.

Une logistique portuaire efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport maritime depuis l'usine de fabrication jusqu'à la livraison finale chez les destinataires¹.

1. Historique du transport maritime

¹ Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998, p.200.

Il est important de revenir sur l'apparition du transport maritime où l'homme avait découvert qu'il pouvait faire flotter des radeaux, bien avant d'avoir inventé la route. En effet, le monde de transport maritime qui permettait de se déplacer et de transporter des charges de plus en plus lourdes, s'est développé dans l'ère de la civilisation phénicienne. Avec la révolution industrielle ce monde s'est ouvert aux innovations technologiques vu son indispensabilité dans l'acheminement de tonnage de marchandise sur de longues distances.

Le transport maritime est le premier moyen de transport de marchandise. De fait, il est l'un des éléments dynamiques du développement du commerce international. Historiquement, les armateurs phéniciens étaient à la tête de l'utilisation de ce mode de transport, quand ils se déplacent dans la méditerranée où se développe leur négoce par leurs navires, ensuite les grecs et les romains ont aussi adopté cette méthode.

Il est presque impossible de dire à quelle époque les armateurs employèrent les concours des personnes servant aux ports d'escale ou de destination comme collaborateurs terrestres, installés à ces ports pour l'exploitation commerciale du navire. Au temps de la marine à voile, le capitaine avait un rôle prépondérant dans l'expédition maritime. Il était souvent le propriétaire du navire qu'il exploitait avec le concours de quelques matelots. Il engageait ces derniers, achetait les vivres et les agrès, empruntait pour les besoins du voyage, négociait avec les chargeurs, recevait et livrait les marchandises.

Deux facteurs modifièrent les conditions d'exploitation du navire, un facteur technique et économique. L'importance du facteur économique est la conséquence de la transformation complète du matériel de navigation. Un navire moderne constitue actuellement au point de vue de sa valeur intrinsèque, de son entretien, du personnel qu'il exige et des frais généraux d'exploitation, un capital qui ne devient pratiquement rentable que par son utilisation intensive.

Pour atteindre cet objectif, il ne suffit pas que cette machine géante soit susceptible de contenir dans ses flancs une grande quantité de marchandise, il faut encore que soit réduite au maximum la période pendant laquelle il reste à quai, exigence d'autant plus difficile à réaliser que l'évolution du commerce maritime a non seulement décuplé le tonnage des navires, mais multiplié d'autant le nombre de réclamations à tel point que la livraison d'une cargaison normale suppose une série d'opérations qui ne peuvent s'effectuer que lentement. Depuis quelques années, les mutations s'opèrent rapidement

dans le secteur maritime. Les armements de petites taille et de tailles moyennes sont absorbés par les plus grands. Certains grands armateurs créent des succursales dans tous les ports desservis par leurs navires. D'autres grands armateurs qui exploitent leurs navires sur les lignes régulières ont tendance à créer des sociétés de consignation dans chaque port du monde où leurs navires font escale. Les ports dans lesquels une compagnie ne dispose pas de représentants, elle peut faire appel à un agent non exclusif : C'est l'agent consignataire de navire¹.

Cent ans plus tôt c'était le capitaine du navire qui effectuait lui-même toutes les opérations qui le mettaient en rapport avec le commerce local. Il est issu de la transformation au XIXe siècle des conditions de la navigation et du développement des transports maritimes, le capitaine n'ayant plus le temps d'accomplir toutes les opérations commerciales qu'il accomplissait à l'époque de la navigation à voiles. La loi ancienne et même cet actuel emploi, le mot « consigner » était employé pour désigner une opération consistant à assurer le paiement d'une somme sur laquelle existait une contestation en la mettant en main tierce, jusqu'à décision sur la difficulté qui empêchait qu'on ne la délivrât sur-le-champ.

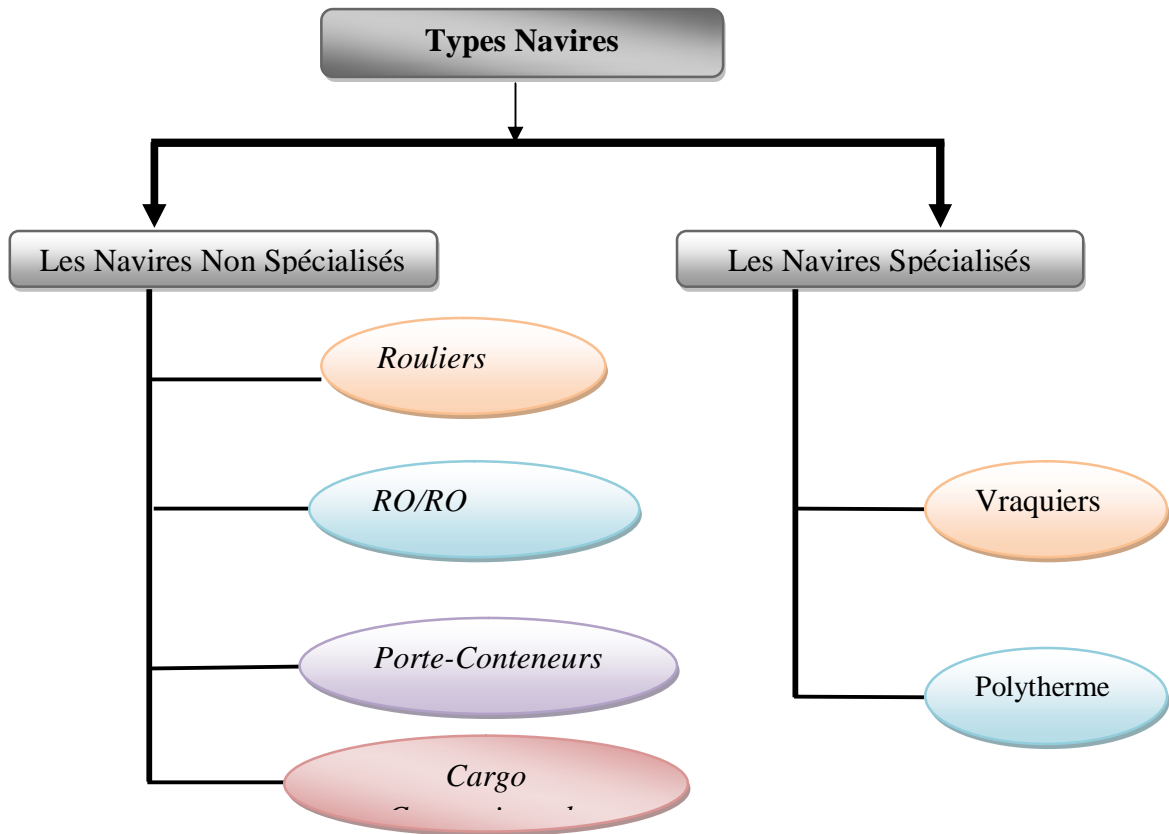
Quand la difficulté était levée, on s'adressait au consignataire de la somme pour délivrer les fonds à qui ils appartenaient réellement. Par contre n'avait pas pour habitude de donner l'argent que l'on déposait entre les mains du tiers consignataire, mais de le remettre dans des sacs sur lesquels on apposait son cachet afin de pouvoir les identifier le moment venu. D'où l'idée, lorsque le navire était momentanément confié à un tiers, l'agent de l'armateur ou du Capitaine, de dire qu'il était consigné, c'est-à-dire, remis entre les mains d'un Consignataire.

2. *Les moyens de transport maritime*

Pour effectuer des différentes opérations de commerce extérieur, il existe plusieurs moyens de transport maritime pour le bon acheminement des marchandises. Ci-après les deux types de navires utilisés dans le transport maritime des marchandises.

¹ Université mouloud Mammeri Tizi-Ouzou faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion département des sciences commerciales. Spécialité: Finance et Commerce International. Thème : L'impact de consignation maritime sur le développement du commerce international Cas : Traitement d'une escale de navire au sein de l'agence NASHCO d'Alger, p15.

Figure 1 : Les types de navires



Source : Réaliser par moi-même.

2.1. Les navires spécialisés

Ce sont des navires réservés au transport d'un type particulier des marchandises. Nous pouvons citer :

2.1.1. Les transporteurs de vrac (vraquier)

Ce sont des navires citernes essentiellement les pétroliers et les céréaliers.

2.1.2. Les navires polythermes

Ce sont des navires adaptés aux marchandises transportées sous température dirigée, exemple des transports de denrées périssables (viandes, poisson).

2.1.3. Les navires non spécialisé

Ce sont des navires qui peuvent transporter toutes sortes de marchandise, en général emballées en sacs, caisses, conteneurs, nous distinguons :

2.1.4. Les cargos conventionnels

C'est des navires disposant des moyens de manutention à bord.

2.1.5. Les porte-conteneurs

C'est des navires qui peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs de 20 pieds, ces navires sont spécialisés dans le transport uniquement de conteneurs ils ne peuvent transporter des charges non conteneurisées.

2.1.6. Les navires rouliers

Ce genre de navires sont équipés d'un portail arrière et parfois latéral relevable qui prend appui sur les descentes du port.

2.1.7. Les navires RO/RO

Appelé Roll on/ Roll off, elle présente l'avantage de permettre la manutention de tous les types de marchandises.

2.2. Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Ils peuvent être résumés comme suit :

2.2.1. Les avantages

- Ce mode de transport est peu cher.
- Il est incontournable pour les transports en quantités.

- Une diversité et une adaptation des navires.

2.2.2. Les inconvénients

- Ce mode est très lent.
- Assurance plus chère.
- Emballage coûteux.
- Pré et post-acheminement souvent plus onéreux.
- Immobilisation financières en cours de route¹.

3. Le Contrat du Transport Maritime

Le contrat de consignation du navire est un contrat de mandat. C'est l'analyse qui correspond à la fois au genre d'obligations assumées par le consignataire aux conditions de cessation de son contrat à la responsabilité qu'on lui reconnaît. Article 617 du Code Maritime Algérien précise que le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun.

Le contrat de transport est une convention passée entre les parties participantes aux contrats. Il existe deux types de contrats dans le transport maritime ²:

3.1. Le contrat de transport

Le chargeur s'engage à payer un fret déterminé puis le transporteur à son tour s'engage à acheminer une marchandise d'un port à un autre.

3.2. Le contrat d'affrètement

Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire peut s'effectuer au voyage à temps ou coque nue.

L'affrètement d'un navire ne concerne que rarement l'expéditeur de marchandises diverses, alors qu'il est de pratique courante pour les opérateurs sur les marchés de matières premières et de produits de base (commodités). Cependant, l'affrètement peut parfois être envisagé pour des transports de marchandises diverses :

¹ Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Université de formation continue. Mémoire de fin d'étude option : commerce international. Thème : consignation maritime d'un navire marchand. Cas pratique : SARL NOURSHIP Agence Bejaia.

² Article 617 du Code Maritime algérien + bulletin officiel du ministre du transport, Op-Cit ? P139

- Dans le cas d'expéditions relativement importantes (à partir de 300 tonnes).
- A destination d'un port limitant les frais de post-acheminement, mais qui serait difficilement touchable par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc. Il est ainsi pratiqué en grand cabotage (Moyen-Orient, Afrique de l'Ouest) par des exportateurs de produits industriels (biens d'équipement par exemple).

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (charte partie) sont des contrats-types, fruits d'une longue expérience, puisqu'historiquement l'affrètement a précédé le contrat de transport. Les affréteurs d'un navire peuvent utiliser ensuite celui-ci pour faire des transports mais les liens entre ces affréteurs et les chargeurs relèvent alors non plus du contrat d'affrètement, mais du contrat de transport, et sont régis par toutes les dispositions concernant celui-ci, et particulièrement la présomption de responsabilité du transporteur. Toutefois, des connaissements émis dans ces conditions peuvent être refusés dans le cadre d'un crédit documentaire.

4. Les types de contrats d'affrètement

Les contrats d'affrètement sont conclus, en général par l'entremise de courtiers spécialisés, entre :

4.1. Le fréteur

C'est celui qui fournit le navire, il peut être l'armateur (représenté par un courtier de fret ou un agent maritime) ou un affréteur précédent (on parlera alors de sous affrètement).

4.2. L'affréteur

C'est l'utilisateur futur du navire¹. Trois types d'affrètements existent :

4.2.1. L'affrètement au voyage

Le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affréteur à en payer le fret.

¹ Art. 650, CMA, 1998.

4.2.2. L'affrètement à temps

Le fréteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le fret.

4.2.3. L'affrètement coque-nue

Le fréteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affréteur pour un temps défini et l'affréteur à en payer le loyer¹.

5. Les conventions internationales

5.1. Les règles de Bruxelles de 1924

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, élaborées sous l'égide du Comité Maritime International (C.M.I.), a été signée à Bruxelles le 25 août 1924 et est entrée en vigueur le 2 juin 1931. Adoptée dans la foulée de la mise en œuvre du Harter Act aux États-Unis, elle correspond à la prise en considération des intérêts des chargeurs face à l'hégémonie des transporteurs. Elle a reçu un grand succès, puisque elle a été ratifiée par plus de cent Etats. Par ailleurs, elle connaît un rayonnement universel par son application dérivée, car certains pays incorporent dans leur législation la Convention de Bruxelles².

Le Protocole modificatif du 23 février 1968 à la Convention de Bruxelles, est appelé également « Règles de Visby ». Il concerne principalement l'élévation du montant de limitation de réparation et l'intégration de dispositions relatives au transport par conteneurs.

Cette convention impose seulement aux transporteurs maritimes une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire-transporteur. Ce dernier est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération, l'ensemble de ce dernier vont aussi aggraver le risque en matière de marchandises transportées. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonérations. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultants de :

¹ Art. 695, CMA, 1998

² LOUNES (M.N) : le rôle du consignataire de navire dans la chaîne du transport maritime, chambre Algérienne de commerce et d'industrie, 2004, p 24.

- L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver
- La faute nautique.
- L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur).
- Les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.
- Les faits de guerre.
- La faute du chargeur.
- Le vice caché ou lock-out ou arrêts de travail ;
- La freinte.
- L'insuffisance d'emballage.
- Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer
- L'insuffisance ou imperfection de marques
- Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable
- La charge de la preuve incombe au transporteur.
- La convention de Bruxelles originelle prévoit une indemnisation de 823.97 DTS :
- Par colis pour les marchandises emballées ;

Par unité pour les marchandises en vrac. En ce qui concerne les pays qui ont ratifié les protocoles de modification de la convention de Bruxelles, les limites de responsabilité applicables sont les suivantes :

- 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées ;
- 666.67 DTS par colis ou unité. La limite la plus élevée étant applicable, le transporteur ne peut pas bénéficier de ces limites en cas de faute intentionnelle et de faute inexcusable ou de fraude.
- En cas de dommage apparents, les réserves doivent être effectuées au moment de la livraison. En cas de dommages non-apparents, les réserves doivent être adressées dans les trois (03) jours de la livraison. Une lettre recommandée n'est pas nécessaire. Il est toujours possible de rechercher la responsabilité du transporteur sans avoir adressé la lettre de

réserve. Mais il faut prouver que les dommages existaient lors de la livraison car il y a présomption de bonne arrivée. Sa prescription est fixée à un an¹.

5.2. *La convention de Hambourg 1978*

Mieux connue sous la dénomination de "Règles de Hambourg", la *Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer*, adoptée le 31 mars 1978, est le fruit de la revendication des pays en voie de développement (PVD). Le véritable motif de cette revendication est le régime juridique de responsabilité du transporteur maritime. Les PVD, considérant que la Convention de Bruxelles de 1924 et ses modifications avaient été élaborées par les grandes puissances maritimes en faveur des transporteurs, souhaitaient une nouvelle convention dans le cadre des Nations Unies.

La « Convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer » du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1er novembre 1992, dite aussi « Règles de Hambourg », a été ratifiée à ce jour par 31 Etats, dont aucune grande puissance maritime.

Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif. Condition d'application dans l'espace C'est susceptible de s'appliquer à tout contrat:

- Dont le lieu d'exécution (port de chargement de déchargement, lieux d'émission du document de transport) est situé dans un état signataire ;
- Ou, dont le document de transport prévoit l'application de cette convention. Son domaine d'application réel peut donc dépasser le cadre des Etats signataires (parmi lesquels figurent d'ailleurs des pays qui commencent régulièrement avec la France, Maroc, Tunisie, Sénégal, etc.). D'autant que les principales dispositions de ce texte sont généralement jugées plus favorables aux chargeurs que celles de la convention de Bruxelles, et que la ratification des règles de Hambourg exclut l'application de toute autre convention internationale dans le pays concerné.

A ce jour toutefois, un litige concernant un transport au départ ou à destination d'un port de France, s'il est jugé Français, ne peut se voir appliquer les règles de Hambourg, car les dispositions de la convention de Bruxelles demeurent d'ordre public. B. Opérations

¹ Transport maritime, la convention du Bruxelles et ses délégués amendements MARCQ Jean-Patrick Risques et assurances transport et logistiques 2^e édition l'Aargus 2011 p101.

concernées La convention de Hambourg, si elle exclut aussi les contrats d'affrètement, à une application plus étendue puisqu'elle concerne :

- Tous les contrats de transport de marchandises, qu'il y ait ou non émission d'un connaissement, y compris les transports en pontée et les transports d'animaux vivants.
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transports et la livraison, y compris donc les opérations de manutention si elles sont effectuées alors que les marchandises sont sous la garde de la compagnie¹.

5.3. Les Règles de Rotterdam

L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 une « convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer », ouverte à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications. Les principales novations concernent :

- Son champ d'application, qui est plus étendu, puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte, y compris donc les transports de pré-ou post acheminement
- La reconnaissance complète des messages électroniques et documents dématérialisés.
- De nouvelles règles de responsabilité avec disparition de la faute nautique, et limite d'indemnisation portée à 3 DTS par Kilo.

Le 23 septembre 2009 a eu lieu une cérémonie de signature de la Convention sur les contrats pour le transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (les Règles de Rotterdam).

6. Les Obligations des parties du transport maritime

6.1. Pour le chargeur

- Doit déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise (nature, conditionnement et emballage, poids, volume, nombre).
- Etiqueter et marquer les colis en indiquant le nom de destinataire, le numéro de colis, le port de destination finale de débarquement.

6.2. Pour le transporteur

¹ CHAVALIERD et DUPHLEF, Op-Cit, P 140

- Fixer et charger la marchandise solidement.
- Mettre son navire en état de navigabilité et Prendre en charge les marchandises.
- Emettre le connaissement à la demande du chargeur et après vérification des mentions qui y sont portés par ces derniers concernant la nature, la qualité de la marchandise de façon appropriée et soigneuse.
- Transborder si nécessaire en cas d'empêchement de poursuivre le voyage¹.

Section 02 : Les documents du transport maritime

Les documents de transport sont des contrats de transport de marchandise échangés entre les différents acteurs et varient en fonction du mode de transport utilisé.

1. Le connaissement (BL: Bill of Lading)

C'est un contrat de transport maritime considéré comme preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. Le connaissement atteste que la marchandise a été prise en charge par le navire. Il détermine l'identité ainsi que le prix et les conditions de transport.

Le connaissement est édité en cinq copies originales de différentes couleurs :

- Une copie pour le chargeur.
- Une copie pour l'armateur.
- Une copie pour le réceptionnaire.
- Deux copies pour le capitaine du navire.

Le connaissement maritime peut-être :

- **A ordre** : transmissible par simple endossement, c'est le cas le plus utilisé en particulier dans le cadre du crédit documentaire.
- **A personne dénommée** : non négociable.
- **On board** : il atteste le chargement effectif de la marchandise à la date de signature.
- **Reçu pour embarquement** : prise en charge de la marchandise
- **Net de réserves** : il certifie la prise en charge de la marchandise de bon état apparent.

¹MARCQ jean-patrick OP CIT, p 102.

- **Surchargé** : des réserves portées par la compagnie sur la qualité ou l'état des marchandises atténuant la responsabilité du transporteur.

2. *Le manifeste*

Le manifeste indique la nature de marchandises, leur qualités, leur quantités, le nombre et les marques des colis, leur emplacement à bord, les dates et lieux de chargement et de destination, ainsi que les noms des chargeurs et destinataires. Indispensable aux formalités de douane et de déchargement, le manifeste doit être spécialement préparé par les soins de capitaine pour chaque port de déchargement. Cependant il existe trois types de manifeste :

2.1. *Le manifeste cargo*

Établit par le port de provenance sur lequel sont énumérées les marchandises à bord de B/L.

2.2. *Le manifeste comptable*

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

2.3. *Le manifeste de sortie (D1)*

Une fois que la marchandise a franchi le territoire national, elle devient algérienne ce qui fait l'obligation de la déclaration juste à la réception des connaissements.

3. *Le booking note*

C'est la prise en charge de l'armateur de la demande du client pour le chargement de sa marchandise sur le navire après l'accord du client pour le fret proposé par l'armateur.

Ce document est établi par la section BOOKING de l'agence maritime, il formalise la réservation d'un espace de chargement sur un navire à la demande du chargeur. Son but est de faciliter le contrôle du volume de chargement à embarquer sur le navire.

4. *La lettre de transport maritime*

Document non négociable faisant preuve du contrat de transport maritime et des caractéristiques de la marchandise chargée. À la différence du

connaissance, la lettre de transport maritime ne constitue pas un titre représentatif de la marchandise.

5. *La charte partie*

Dans le cadre du transport maritime, une charte partie est un acte constituant un contrat conclu de gré à gré entre fréteur et un affréteur, dans lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire, les conditions du contrat d'affrètement par lequel le propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue de transport d'une cargaison et garde le contrôle de la navigation et de la gestion du navire¹.

6. *Le pli cartable*

C'est un simple cartable qui contient des documents tels que (la facture d'origine, le connaissance, le certificat d'origine...) et permettant le dédouanement de la marchandise, qui a été demandé par le client dans sa banque.

6.1. *Documents accessoires de la gestion administrative*

Ce sont des documents qui servent au contrôle de la conformité des procédures et normes du transport maritime pour une meilleure gestion, émis par l'agent maritime sont : le Schedule, la demande de cotation, la demande de positionnement, le draft, le booking, l'avis d'arrivée, la facture pro forma, la facture, le récépissé de dépôt du conteneur, le reçu de versement de caution et le bon de livraison.

6.2. *Les documents au service des opérations*

Il s'agit d'un ensemble de documents et autorisations établies par le service des opérations de l'agence maritime, et dont le but est de déclencher ou d'accompagner la réalisation de certaines opérations sur le terrain.

Les documents opérationnels usuels sont : la demande de pilote, la demande d'ouverture de bureau, la demande d'embarquement, la demande de débarquement, la demande d'Ecor, le shifting conteneur, le shifting navire, le laisser passer des marins, la demande d'escale, la clearance, le rapport de visite client.

¹

Chebli, K. Optimisation des mouvements des conteneurs dans un terminal maritime, Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de maîtrise des sciences appliquées (Génie Industriel), École polytechnique de Montréal, Canada, 2011, p75.

6.2.1. Les documents du tiers

Ce sont des documents établis par des prestataires au service de la marchandise. Ce sont: l'autorité portuaire, la douane, la Société Générale de Surveillance (SGS), les services sanitaires, phytosanitaires et de l'environnement, l'acconier, le chargeur ou le client¹.

7. Différents auxiliaire du transport maritime

Le transport maritime nécessite des personnes intervenantes pour toutes les opérations nécessaires à l'exécution de transport de la marchandise

7.1. L'armateur

L'armateur est la personne qui exploite a ses frais un ou plusieurs navires marchands ou de pêche, ce que lui confère des responsabilités particulières, Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer en temps et en bon état. Il arme le navire, c'est-à-dire qu'il le fournit en équipage, en matériel et en ravitaillement. Il pourvoit à tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'expédition maritime.

7.2. Le transporteur

C'est le propriétaire d'un navire qui assure le transport de la marchandise d'un port vers un autre port.

7.3. Le manutentionnaire

Personne qui fait la manutention, qui déplace et manipule des colis ou des marchandises à l'intérieur d'un lieu de production ou de stockage tel un entrepôt, une usine ou un magasin.

7.4. Le courtier

Le "courtier" est un professionnel du commerce qui pratique l'activité nommée "courtage", et dont le rôle est de mettre en relation deux ou plusieurs personnes cherchant à réaliser des opérations telles que l'achat ou la vente de marchandises.

7.4.1. Le courtier maritime

¹ P.PESTEL-DEBORD. et J.BONNAUD, L'agent consignataire de navire en France, aspects économique et juridique. L'antenne Intertransport, Marseille, 1983, p89.

Le courtier maritime assure pour le compte d'un armateur un certain nombre d'obligations administratives. Il est surtout l'intermédiaire commercial entre les chargeurs (entreprises ayant du fret à transporter) et les transporteurs (armateurs ou navires). Il négocie aussi les contrats d'affrètement, c'est-à-dire de location de navires¹.

¹ P.PESTEL-DEBORD. et J.BONNAUD, Op-Cit, p91.

7.4.2. Le courtier interprète

Courtier interprète et conducteur de navire ou courtier maritime, officier ministériel chargé du courtage des affrètements, qui constate le cours du fret et qui détient le monopole de la traduction des actes et contrats maritimes devant les tribunaux.

7.4.3. Le courtier de vente et d'affrètement des navires

Le courtage d'affrètement des navires est l'activité professionnelle de mettre en relation des opérateurs de navires, des affréteurs, des armateurs, et des chantiers navals qui souhaitent réaliser une opération d'affrètement, d'achats, de vente ou de construction de navires¹.

7.5. La banque

Une banque est une entreprise qui a une activité financière, Sa fonction principale consiste à proposer des services financiers tels que collecter l'épargne, recevoir des dépôts d'argent, accorder des prêts, gérer les moyens de paiement.

7.6. L'assureur

L'assureur propose à l'assuré un contrat de garantie qui va le couvrir contre les risques financiers qui pourraient survenir suite à un événement imprévu. Le principe de fonctionnement d'une compagnie d'assurance est de mutualiser les assurés qui versent des cotisations pour se protéger.

7.7. Le commissionnaire en douane

Personne physique ou morale ayant obtenu un agrément de l'administration des douanes qui l'autorise à faire profession de déclarer en détail au nom et pour le compte d'autrui et à accomplir en douane les formalités liées à cette déclaration, sur l'ensemble du territoire national².

¹ DUPONTAVICE, E, et CORDIER, P, Transports Maritimes et Affrètements Maritimes, 2^o édition, Delmas 1990, p250.

²Olivier Torres : PME de nouvelles approches, Editions Economica, Paris, 1998, P181.

7.8. Les services des douanes

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

7.9. L'agent maritime « l'agent consignataire »

L'agent maritime/consignataire de navire travaille généralement au sein d'une agence maritime ou d'une entreprise de consignation. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquelles le capitaine pourrait procéder.

7.9.1. Le consignataire de navire

Le consignataire du navire, agent maritime représentant l'armateur dans les ports où les navires font escale. Il effectue en son nom les opérations indispensables au bon fonctionnement des affaires de l'armement maritime.

7.9.2. Le consignataire de cargaison

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

7.10. Le transitaire

Le transitaire est un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues. Le transitaire a un rôle vis-à-vis de son client et sa marchandise qui consiste à :

- Informer et conseiller le client sur l'organisation du transport ;
- Le renseigner sur les formalités de douanes ;
- Réceptionner la marchandise.

7.11. L'expert Maritime

Il peut travailler pour le compte du navire ou pour les ayants droits de la marchandise. Il intervient lorsqu'il y a un dommage, une avarie, un manque ou toute autre chose qui peut avoir un lien direct avec la marchandise ou le navire.

Mais aussi, il peut faire de la surveillance du déchargement et du chargement de la marchandise lorsque cette dernière est homogène pour qu'il puisse connaître à la fin des opérations s'il n'y a pas un manque ou même des avaries qui ont survenues¹.

8. Le Destinataire Final (Importateur)

Une fois que les marchandises sont dédouanées, le destinataire est l'entité qui en prend la propriété. Dans une transaction d'importation/exportation simple, le destinataire est généralement la partie qui paie les droits et taxes d'importation.

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présente le connaissement. Ses tâches sont :

- Procède ou fait procéder par l'intermédiaire de son représentant qui n'est autre que le transitaire aux formalités d'enlèvement de la marchandise et autres formalités touchants la marchandise (expertise, contrôle, magasinage...).
- C'est le propriétaire de la marchandise et dans la plupart des temps celui qui est mentionné au connaissement et dont il est le titulaire².

¹ BONASSIES.P et SCAPEL.C, Traité de Droit Maritime, L.G.D.J, p322.

² David Eiteman, La gestion et la finance internationale, Edition Pearson Education, Paris, p60.

Chapitre II

Transport maritime et la teneurisation

Introduction

Le transport maritime a vu une évolution qui a causé une intensification des échanges de tous types de marchandises, et elle a causé également une modification profonde de la flotte mondiale.

Vu le développement du transport par mer, et son rôle primordial dans la transportation des marchandises en très grandes quantités et à moindre coût par rapport aux autres modes de transport (terrestre, ferroviaire, aérien), les pays ont réglementé ce secteur, en mettant en œuvre des organismes spécialisés dans la gestion et la promulgation des lois et règles qui doivent être applicable dans tous les pays, ainsi que la mise en place d'un nombre de conventions maritimes à caractère international.

A cet effet, ce chapitre structuré en deux sections. La première section sera consacrée d'une manière globale aux organismes et les conventions internationales du transport maritime, la deuxième section traitera, les principaux intervenants et les variétés de marchandises transportées.

Section 01 : Notion de base sur le transport maritime

Le transport est le déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre. Les transports modernes constituent tout un système. Chaque sous-système (selon le mode de transport) est constitué d'une infrastructure (linéaire pour les transports terrestres et ponctuelle pour les transports maritimes et aériens), de véhicules (individuels ou regroupés en rames) ou de flux continus (pour les transports par conduites : gazoducs, oléoducs) et de techniques d'exploitation particulières.

De nos jours, le transport de personnes (voyageurs) et le transport de marchandises (fret), plus ou moins confondus jusqu'à une époque récente, constituent deux systèmes de plus en plus indépendants, même s'ils utilisent parfois les mêmes infrastructures et plus rarement les mêmes véhicules.

L'ensemble des opérations de transport de fret, ainsi que tous les services impliqués dans la réception, la livraison et la manutention des biens pour que ceux-ci soient livrés au moment voulu chez le destinataire constituent la logistique.

1. Historique du transport maritime

Le transport maritime a été le moyen de découvrir et d'explorer les continents nouveaux (découverte des Amériques, exploration des pôles) à partir desquels se sont développés et intensifiés de nouveaux ce commerce maritime, avec l'ancien continent.

« Le transport maritime a bien gardé sa vocation commerciale, car sur les longues distances, il reste, pour des charges importantes, le plus économique, parfois le seul disponible. Il participe aujourd'hui aux transports de carburants (pétroliers), gaz (méthaniers), de containers, de déménagement et de marchandises. Le percement des canaux (canal de panama, canal de Suez) a favorisé ce développement, en raccourcissant les distances. D'autres considèrent déjà que la fonte de la calotte glaciaire des pôles, sous l'effet de serre, permettra prochainement d'ouvrir de nouvelles voies maritimes sécurisées.»¹.

Pour ce qui est des échanges à courte distance (cabotage), il se pratique intensément sur toutes les mers intérieures, et relie les continents, contribuant à l'entretien ou au développement de cultures communes, comme la Méditerranée. Ces cultures pélagiques sont basées sur une histoire ancienne et commune et sur des échanges commerciaux privilégiés.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, si la vocation première du transport maritime était de transporter des troupes, des missionnaires, des émigrants en vue de la colonisation d'autres contrées, il s'est ensuite développé comme moyen d'agrément (croisières); pour de nombreux pays, il a toujours été et reste un moyen de communication fortement usité, sur des traversées courtes (de quelques minutes à quelques jours). Il participe aussi à de nombreuses missions scientifiques.

2. Définition le transport maritime

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande).

¹ Jeannot BABENE, « Mémoire de maîtrise en Transport Logistique », IST, 2010, p123.

Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières.

On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport.

Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays ou au travers d'archipels¹.

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants, par exemple).

3. Les intervenants du transport maritime

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

3.1. Le transitaire

Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire d'un navire, s'il est mandataire, le transitaire est tenu d'exécuter les ordres reçus sans initiatives de sa part, pour cela il est responsable que de ses fautes personnelles. Lorsqu'il est commissionnaire, le transitaire agit en son nom et pour le compte de son client et sa marchandise qui consiste à ²:

- Informer et conseiller le client sur l'organisation du transport.
- Le renseigner sur les formalités de douanes :
- Réceptionner la marchandise.

¹<http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/Transport%20maritime/fr-fr/>, consulter le 12/03/2022, à 10 :00.

²BOUCHERBA .Y, SAIDI .S :« la logistique du transport maritime » mémoire du master en science commercial, option finance et commerce international, 2016, p36

3.2. Le consignataire

Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier fait appel au consignataire pour la prise en charge du navire au port d'escale sur lequel il n'est pas représenté par une succursale ou une agence. Il est mandataire de l'armateur pour effectuer des opérations pour le navire et la cargaison à la place du capitaine ; son rôle consiste à :

- Préparer l'escale du navire selon l'état (expecte-(d ou estimatrice time of arrival),
- Date prévue d'arriver du navire au port ;
- Ariser les réceptionnaires de la date d'arriver des marchandises.
- Introduire le manifeste en douane.

3.3. Courtier maritime

Le courtier est une personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix. Il existe principalement deux types de courtier maritimes :

- Le courtier interprète chargé de traduire les documents des navires étrangers et leur mise en douane, la législation des documents.
- Le courtier de vente et d'affrètement des navires, connu comme étant l'intermédiaire entre le fréteur et intervient dans les opérations de ventes et d'achats de navires.

3.4. La douane

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

3.5. Les armateurs

En outre, un armateur est la société de transport (c'est la compagnie de transport) chargé de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire. Généralement Il est représenté par un agent, les armateurs possèdent l'usufruit des navires dont ils vendent la capacité de transport.

3.6. L'expert maritime

L'expert maritime est un ingénieur du génie maritime dans le domaine du commerce et les architectes navals dans le domaine de la plaisance ou des officiers de pont ou mécanicien en retraite. Un expert maritime intervient à la demande de divers donneurs d'ordre du monde maritime, qu'ils soient professionnels, assureurs, administratifs¹.

3.7. *Le Non-Vessel-Operating Common Carrier (ou NVOCC)*

C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur, suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime, et un commissionnaire de transport

3.8. *Le shiphandler*

C'est la compagnie qui avitaille (approvisionne, en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques.) les navires.

3.9. *Le Shipplanner*

Le shipplanner est la personne responsable du plan de chargement du navire. Son rôle est très important, la sécurité de l'équipage, la sûreté du navire et la rentabilité du voyage sont les éléments moteurs de son travail.

En effet, il réalise le plan de chargement du navire en prenant en compte : les types de marchandises (dangerosité, périssabilité), les destinations et les poids des conteneurs.

3.10. *Le shipping clerk*

Le shipping clerk a pour mission de répondre aux besoins normaux du navire et de l'équipage lors de son escale dans le port. Il assure l'assistance à bord et l'interface entre les acteurs pour que l'escale se déroule bien.

Le shipping clerk parle couramment l'anglais car les équipages sont souvent composés de marins de nombreuses nationalités différentes. Il est employé par l'Armateur.

4. *Les conventions internationales du transport maritime*

Les règles du transport maritime sont des règles internationales, elles n'obéissent pas à des dispositions d'un seul pays, elles sont à la fois locale et internationales.

¹ Denis CHEVALIER et François DUPHIL, transporter à l'international, Ed Foucher, 4ème éd, France, 2009, p.138.

« En Algérie, le transport maritime est régi par l'ordonnance n°76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime Algérien, modifiée et complétée par la loi 98/05 du 25/06/1998 ainsi que de nombreuses conventions internationales conclues entre Etats »¹.

De nombreuses conventions ont été élaborées dans des domaines variés et chaque convention fixe un cadre juridique propre à un mode de transport. Parmi, ces conventions les plus importantes dans le transport maritime on peut citer les conventions suivantes :

4.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924

Appelée aussi «règle de la Haye» et entrée en vigueur le 2 juin 1931. Elle régit le contrat de transport maritime sous connaissement et traite notamment les thèmes suivants :

4.1.1. Responsabilités et obligations

Le transporteur qui présente le propriétaire de navire a une lourde responsabilité. Il est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu'au moment où ces dernières seront livrées au destinataire final.

Il doit mettre le navire en état de navigabilité (armé, équipé, et approvisionné) aussi qu'il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relatives à la marchandise (le chargement, la manutention, l'arrimage au transport et le déchargement).

4.1.2. 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 intentionnel, accident de mer, de fait de guerre, de grève, l'insuffisance de l'emballage, et de toute autre cause provenant pas de sa part.

4.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

Appelée «règle de Visby», c'est un protocole modificatif de la convention internationale de 1924 signée par 22 Etats, ce protocole modifie quelques articles et ajoute d'autres points, il est entré en vigueur le 23 juin 1977².

¹ Code maritime Algérien.

² Denis CHEVALIER et François DUPHIL, transporter à l'international, Ed Foucher, 4ème éd, France, 2009, p.138.

4.2.1. Responsabilité

Le protocole a instauré un système de doubles limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises équivalents à 666 DTS 2 ou 2 DTS par Kilogramme. C'est ce que l'on appelle la déclaration d'intérêt à la livraison.

4.2.2. L'exonération

Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité, de perte ou dommage survenus aux marchandises au –delà des trois jours de la livraison, mais ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les deux parties contractantes.

4.2.3. Champs d'application

Pour que la convention s'applique. Il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux états différents. Cette formule indique que la convention amendée ne peut régir que des trajets internationaux. Cette condition est nécessaire mais pas suffisante, il faut en outre que soit :

- Le connaissement ait été émis dans un état signataire (contractant) ;
- Le connaissement contient une clause Paramount ;
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un état (contractant) ;
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée ;
- Transport maritime de sous plan à sous plan.

4.3. La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d'Hambourg)

La convention des nations unis 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 mer.

Cette convention fut adopté le 31 mars 1978 à l'initiative présente des pays du tiersmonde. sa dénomination exacte est «la convention des Nation Unies sur le transport de marchandises sur mer », mais elle est plus connue sous le nom de «règles de Hambourg

»de

nom de la ville où il a été signée¹.

La confirmation de ces règles oblige les Etats à dénoncer la convention de Bruxelles

signée par plus d'une vingtaine d'Etats dont la vie maritime et d'une importance relative.

Champs d'application

Cette convention a pour but l'harmonisation des textes sur le transport de marchandises par mer, c'est pour quoi son champ d'application est aussi large que possible, et elle a également pour mission de s'appliquer lorsque notamment :

- Le port de chargement ou déchargement situé dans le pays contractant (signataire) ;
- Le document de transport (connaissance) est émis dans état signataire ;
- Application à tout type de document de transport ;
- Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée ;
- Transport maritime de la réception au port à la livraison (port à port)².

4.3.1. Responsabilité et exonération

Les règles de Hambourg stipulent que la responsabilité du transporteur est établie du « port à port » et pas uniquement « de sous plan à sous plan ».

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur s'accompagne d'une présomption de faute ou de négligence, il a une responsabilité pour le retard si la marchandise n'est pas livrée ; soit dans le cas de dépassement du délai convenu ; soit dans un délai « *Raisonnablement exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait* ».

Au-delà de 60 jours de retard, la marchandise est réputée perdue. Enfin, les limites de la responsabilité sont fixées à 835 DTS par colis et 2.5 DTS par Kilogramme brut en cas de perte ou d'avaries.

¹ Pierre BAUCHET, *L'économie du transport international de la marchandise, air et mer*, Ed. Economica, Paris, 1998, p.200.

² Pierre BAUCHET, *Op.Cit.*, p.201.

Les règles de Hambourg ne prennent pas un grand nombre de causes d'exonération notamment la faute nautique, incendie, le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer.

4.4. Les règles de Rotterdam

Signée le 23 septembre 2009, elles visent le contrat relatif au transport de marchandises entièrement ou particulièrement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les pré opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires. Le champ d'application de cette convention est ¹:

- Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un état contractant ;
- Application à tout type de document de transport, y compris le document électronique de transport ;
- Application aux marchandises en pontée.

5. Les termes du commerce international (INCOTERMS)

Le mot incoterms désigne une abréviation anglo-saxonne de l'expression «international commercial terms», signifiant «termes du commerce international» et traduite en français par «conditions internationales de vente » ou (C.I.V). Les incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (C.C.I). Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique².

5.1. Incoterms et formalité douanière

L'incoterm traduit la répartition des rôles entre fournisseur et l'acheteur, ce qui n'est pas sans incidence sur la mise en œuvre de l'amendement sûreté de code des douanes communautaire au travers d'impôt contrôle système (I.C.S) et Export control système

¹ Donald DAILLY, Logistique et transport international de marchandises, Ed l'Harmattan, 1ère édition Paris, 2014, P60.

²

(E.C.S) dans le cadre de la communication de ces données sûreté-sécurité, les incoterms proposent une réponse utile à la question cruciale du « qui fait quoi ».

5.2. La réforme des incoterms 2010

Après la réforme des incoterms 2010 désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, répartis en deux familles ¹:

5.2.1. Les incoterms utilisable dans le transport maritime

Les incoterms utilisables pour le transport maritime sont les suivants :

A. FAS ou Free Alongside Ship (Franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement : cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargements le transport maritime les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

B. FOB ou Free On Board (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais le transfert du risque et des frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire.

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exploitation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

C. CFR OU Cost and Freight (Coût et fret)

Le transfert du risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume le plus les frais de transports jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

¹<http://www.douane.gouv.fr/article/a18036-incoterms>, consulté le 20/04/2022, à 15 :00.

D. CIF ou Cost, Insurance and freight (cout, assurance et fret)

Le transfert du risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée de la marchandise au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés¹.

5.2.2. Les incoterms utilisables pour tous les types de transports (multimodo)

Ces derniers se représentent comme suit

A. EXW ou Ex-Works (A l'usine)

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur organise et paie le transport.

Il en supporte aussi le risque jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

B. FCA ou Free Carrier (Franco transporteur)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risque est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportations, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activités, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

C. CPT ou Carriage Paid To (port payé jusqu'à)

Le vendeur assume les frais de transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi les frais de d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

¹ Donald DAILLY, Op-Cit, p82.

D. CIP ou Carriage and Insurance Paid To (port payé, assurance jusqu'à)

Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport¹.

E. DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu Droit acquittés)

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations. En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que le déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays 'exportation ou d'importation.

F. DAT ou Delivered At Terminal (Rendu au terminal, terminal de destination convenu)

Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu. Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

G. DAP ou Delivered At Place (Rendu au Lieu de destination convenu)

Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées.

L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits taxes en dus raison de l'importation. Les conventions internationales ainsi que les INCOTERMS jouent un rôle primordial dans le transport maritime de marchandises à l'international, les différentes conventions régissent l'ensemble des activités du transport maritime international, quant au l'INCOTERMS, leur rôle est de

¹ Corinne PASCO, Commerce international, Ed. Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, pp.61-62.

fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent international¹.

6. Les intervenants dans une expédition maritime

Le transport maritime à l'international nécessite l'intervention des intermédiaires qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

6.1. Le chargeur

C'est lui qui met la marchandise à la disposition du transporteur, qu'il soit propriétaire ou non.

6.2. Le transporteur

C'est lui l'offreur de capacités de transport. Le transporteur n'est pas forcément le propriétaire ou l'armateur d'un navire. Si l'intérêt se porte beaucoup plus sur le transporteur, il n'est pas moins intéressant de connaître les qualités du²:

- Propriétaire : C'est lui auquel appartient juridiquement le navire. Le propriétaire peut être l'armateur ou le transporteur ;
- L'armateur : c'est la personne physique ou morale qui arme le navire en lui fournissant le capitaine, l'équipage, le matériel, les vivres et les combustibles ;
- Le transporteur : c'est la personne physique ou morale qui exploite le navire et au code maritime algérien il est considéré le seul responsable des marchandises transportées.

En Algérie, ces trois fonctions sont assumées par des opérateurs du secteur public :

- La Compagnie Nationale de Navigation (SNTM-CNAM) ;
- La Compagnie spécialisée dans le transport maritime des Hydrocarbures et des produits Chimiques (SNTM-HYPROC) ;
- Entreprise Nationale de Transport Maritime de voyageurs (ENTMV).

¹ Corinne PASCO, Op-Cit, p64.

² Article 802 du code maritime algérien. Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

6.3. L'agent consignataire

On distingue deux catégories de cosignataires :

- Le consignataire du navire, qui agit sur le compte du transporteur ;
- Le consignataire de marchandise, désigné par le propriétaire de celle-ci.

6.3.1. Le consignataire du navire

Selon le code maritime algérien(CMA), «Est considéré comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accompli pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port »¹.

Le consignataire fournit au navire qu'il représente durant leur escale, tous les services nécessaires à leur accueil dans les ports :

- Il prend en charge les marchandises sur document sans en prendre livraison ;
- Il commande pour ses client les travaux de manutention à bord et à terre ;
- Il recrute du fret aux compagnies de navigation ;
- Il contrôle et paie les factures des fournisseurs du navire (provisions, carburant etc.);
- Il établit les comptes d'escale des navires ;
- Il signe les connaissements ainsi que les manifestes ;
- Il encaisse les frets à l'import et à l'export pour le compte de ses clients etc.

6.3.2. Le consignataire de la cargaison

Le code maritime algérien «est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droits de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au non et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû,

¹ Article 609 du code maritime algérien, P167, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

répartir les marchandises entre les destinataires»¹. Le consignataire à trois missions principales :

- Prendre livraison de la marchandise au lieu et place du réceptionnaire ;
- Payer le fret maritime s'il est encore dû ;
- Veiller aux intérêts des ayants droits sur les marchandises en prenant les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits (réserves, constat contradictoire etc.).

6.3.3. Le manutentionnaire

Selon le CMA, «la manutention portuaire se fait suivant contrat lieu à rémunération. L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable des fautes envers celui qui requiert ses services»². Le manutentionnaire est chargé des opérations :

- D'embarquement ;
- D'arrimage ;
- De désarrimage ;
- De débarquement ;
- De mise ou de reprise des marchandises sur terre pleine ou dans les magasins.

6.3.4. L'acconier (mission réalisée par les entreprises portuaires)

Les opérations d'acconage se font en vertu d'un contrat négocié et donnant lieu à rémunération. «L'acconier est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services»³. Il prend en charge ses opérations :

- De réception ;
- De pointage ;
- Reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées.

6.3.5. Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il intervient en amont et en aval dans la chaîne de transport, en sa qualité de mandataire

¹ Article 612 du code maritime algérien P.165, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

² Article 195 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

³

qui agit pour le compte de chargeur (à l'embarquement) et du réceptionnaire (au département).il agit pour effectuer les opérations suivantes :

- Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport ;
- Il le renseigne sur les formalités exigé par les administrateurs du commerce extérieur (la douane, les banques, les assurances les consignataires, les autorités portuaires, etc.)
- Il réceptionne les marchandises au port et encas de manquants ou d'avaries, il préserve lesdroits de recours de son client contre le transporteur ;
- En qualité de consitionnaires de douane, il assure lui-même les formalités de douane;
- En qualité de commissionnaire de transport, il fait parvenir à destination les marchandises dans l'état dans elles lui ont été confié. Il répond non seulement de ses fautes, mais aussi de celles des transporteurs avec lesquels, il traite en son nom propre ;
- Il est également chargé de souscrire des polices d'assurance maritimes sur facultés pour le compte de ses clients dans le cadre de la police d'assurance tiers chargeur.

6.3.6. Les autorités douanières

Les autorités douanières font partie intégrante du processus du commerce extérieur.Aucune importation ou exportation ne peut se faire sans autorisation préalable de cetteadministration qui remplit trois fonctions¹.

A. Instrument de contrôle du commerce extérieur

L'action de la douane permet de contrôle du volume des échanges internationaux du pays et par conséquent fournit les données nécessaires à la définition et orientations du commerce extérieur à l'importation comme à l'exportation.

B. Source de recette fiscale

Le droit de douane constituent un impôt indirect à la consommation et sont donc une source importante de revenus pour le budget de l'état.

¹ Article 924 du code maritime journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98 05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80du 23 octobre 1976 portant code maritime.

C. Instrument de protection de l'économie nationale

Par l'imposition de droit de douane à l'imposition, ces dernières sont freinées, cela va encourager la production nationale du pays, et protéger les industries naissantes.

D. Le banquier

Le banquier intervient par le fait de son expérience dans les transactions commerciales internationales et son vaste réseau le correspondant, accompagne les opérateurs de commerce international par :

- Le financement
- La réalisation des transactions (Crédit Documentaire, versement, transfert des fonds et la présentation des garanties et dépôt des cautions).

6.3.7. L'assureur

L'assureur, qu'il soit sous forme d'une société d'assurance commerciale ou de mutuelle (échange de société), en proposant des garanties à l'assuré, s'engage dans le contrat d'assurance à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque. L'assureur répond également :

A la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;

Aux frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel¹.

7. Les variétés de marchandises transportées

Dans cette sous-section nous allons voir la nature des marchandises transportées par voie maritime ainsi que les documents relatifs au transport maritime international de marchandise.

7.1. La nature des marchandises transportées

¹ Jean-Luc ALBERT, Douane et Droit douanier, Ed Broché, France, 2013.P.45.

Pour transporter des marchandises, que ce soit au niveau national ou international plusieurs marchandises de différentes natures peuvent apparaître dans la chaîne du Transport. Pour cela, il faut d'abord identifier la nature des marchandises à transporter avant l'expédition afin de savoir les mesures de sécurité à prendre en considération pour assurer l'état normal de marchandise durant le transport et toute sa chaîne de distribution, stockage et d'entreposage.

Les marchandises transportées peuvent être des produits périssables, des produits dangereux ou des produits fragiles.

7.2. *Les produits périssables*

Ces types de produits ne peuvent être transportés qu'avec des engins spéciaux, c'est-à-dire des engins isothermes, dotés ou non d'un dispositif thermique, réfrigérant, frigorifique ou calorifique. Car cette catégorie de marchandises dont son entretien, son emballage et son conditionnement demandent de plus en plus de moyens sophistiqués pour assurer sa conservation et sa préservation durant sa chaîne de distribution.

7.3. *Les produits dangereux et fragiles*

Il s'agit des produits tels que les armes, les carburants, les explosifs, tout autre produit combustible ou bien radio actif etc. . Tous produits qui peuvent causer des dégâts, des dommages qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transportent ou d'autres produits sont classifiés comme dangereux et doivent faire objet d'une déclaration avant toute importation ou exportation, ces types de produits sont soumis à des normes strictes à respecter quant à leur emballage et leur marquage.

7.4. *Typologies des marchandises transportées*

Le tableau suivant résume l'ensemble des typologies de marchandises, leurs descriptions et leurs principales caractéristiques¹.

Tableau 1: Typologie des marchandises transportées

| Type de marchandises | Description |
|----------------------|--|
| Marchandises | Tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic «passagers», à savoir : fret bagage excédentaires, courrier |
| Marchandise | Marchandise «hors gabarit »ne pouvant être chargée dans des |

¹ Jean BELLOTI, transport international de marchandises, Ed Broché, 5ème édition, France, 2015, p.34.

| | |
|---|---|
| exceptionnelle | unités de chargement ordinaires (ex : conteneur). Masse indivisible qui se caractérise par des démentions et une masse qui d dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaire du code de la route |
| Marchandise conditionnée | Produit fragile et valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales. |
| Marchandises conventionnelles | Ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages léger, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels. Le conventionnel fait toujours l'objet d'un chargement vertical. Quatre grandes familles de produits constituent la part prépondérante des travaux conventionnels. Il s'agit des produits métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis |
| Marchandise en vrac | Marchandises non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables. On distingue du vrac solide (ex : le blé) du vrac liquide (ex : l'essence) et du vrac gaz (ex : gaz) |
| Marchandises générales /diverses | Généralement il s'agit de produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc. habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac. |
| Marchandises pondéreuses | Marchandises de masse volumique élevée et faible valeurs dont le prix de vente est fortement grevé par le cout du transport, exemple les minerais |
| Marchandises sèches | Marchandises sèches (céréales, charbon, acier, ...) par opposition aux marchandises liquides. |

Source : A partir du site web. <http://www.logistiqueconseil.com> (consulté le 12 octobre à 12h00).

8. Les documents relatifs au transport maritime international de marchandises

Le processus d'exportation requiert plusieurs documents nécessaires afin de satisfaire les exigences des différents acteurs, ces fameux documents sont :

8.1. La lettre de transport maritime

En anglais « Seaway Bill », la lettre de transport maritime n'est pas un acte de possession. Elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime et représente le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se compare de préférence à la lettre de voiture internationale (L.V.I) et à la lettre de transport aérien. (L.T.A) elle n'est en effet, pas négociable.

Ce document a été mis au point pour permettre au chargeur d'en communiquer les éléments au destinataire par télématique dès le chargement de la marchandise afin que ce dernier puisse immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour en effectuer le dédouanement et la réception¹.

8.2. Le connaissement « Bill of Lading » (B/L)

Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer les marchandises et en obtenir la livraison².

Le connaissement est donc une pièce maîtresse dans la procédure de paiements internationaux. La date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement, ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans la couverture de crédit documentaire. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente.

Lorsqu'il y a utilisation de plusieurs moyens de transport (mer et route par exemple), ou lorsque plusieurs transports s'enchaînent, les connaissements directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout. Par ailleurs, le connaissement maritime est un document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise par endossement (dans le cadre du crédit documentaire), il peut être à l'ordre, ce qui le rend non négociable (rare) et peut être, enfin porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol.

8.3. La facture commerciale

C'est un document qui lie le vendeur et l'acheteur. Elle doit être aussi explicite que possible et doit répondre aux exigences du client, en précisant, en particulier les termes de la transaction elle doit, de plus être conforme aux lois des deux pays.

¹ Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2ème éd, Paris, 2005, P.1997.

² Article N°749 modifiant du code maritime algérien, journal officiel de la république Algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

8.4. Liste de colisage

La liste de colisage est un document qui, comme son nom l'indique, détaille le contenu des colis. L'objectif est souvent de vérifier la cohérence entre les contenus d'un colis et la commande pour favoriser le règlement de la facturation. Cette liste est également largement utilisée en logistique pour la ventilation des lots et en douane pour les contrôles.

8.5. Le certificat d'origine

Document attestant l'origine de la marchandise, il doit être certifié par une autorité reconnue dans le pays d'exportation.

8.6. Le certificat d'assurance

C'est un document attestant qu'une assurance cargo a été placée sur marchandise.

Section 02 : La conteneurisation

La conteneurisation constitue aujourd'hui l'épine dorsale de la mondialisation. Elle permet de mettre les marchandises les plus diverses dans des conteneurs, boîtes métalliques aux dimensions standardisées, pendant toute la durée de leur transport maritime et terrestre, de la porte de l'industriel jusqu'à celle du client. Avec la conteneurisation, le transport maritime est intégré dans des chaînes de transport multimodales qui se déploient à l'échelle de la planète au service du commerce international.

L'exploitation d'une base de données sur les capacités hebdomadaires de transport conteneurisé permet à l'auteur de cet ouvrage de montrer que l'innovation par les réseaux maritimes est un élément clé de la compétitivité des plus grands armements mondiaux. Les armements de l'Asie orientale ont pris appui sur la très forte croissance économique de cette région pour dominer depuis les années 1980 la scène maritime internationale.

Mis leur hégémonie est aujourd'hui contestée par les armements européens qui s'affirment comme des armements transporteurs au service de l'ensemble des flux du commerce international.

Avec la conteneurisation, une nouvelle technique affecte le transport des marchandises diverses. La maîtrise et l'organisation des chaînes de transport deviennent la

source de tous les enjeux et nécessitent un positionnement stratégique de chacun des acteurs d'autant plus fort que les techniques sont uniformes et standardisées.

1. Historique de la conteneurisation

La conteneurisation est une idée simple, née aux Etats-Unies, et qui tire sa force de sa simplicité. Malcolm McLean est considéré comme l'inventeur pendant la seconde moitié des années cinquante. Son idée consiste à acheminer les marchandises dans des boîtes ou «containers».

Ses conteneurs ont une forte capacité : elle correspond au gabarit des remorques routières, longues de 35 pieds. Les boîtes sont standards. Leurs structures sont conçues pour autoriser « un gerbage sur sept plans, condition indispensable pour un stockage vertical dans des cales de navires spécialement conçus ».

Il est devenu dès le milieu de l'année 1960 une boîte normée dont les standards sont définitivement fixés en 1974 par l'ISO (International Standards Organization), Frémont (2007a).

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.

Le transporteur routier américain, Malcolm MacLean eut l'idée de transporter par bateau des remorques de camion, puis de dissocier la caisse du châssis de la remorque, ce qui donna naissance au conteneur.

C'est une boîte destinée à faciliter la manutention et le transport de toutes sortes de marchandises, qu'elles soient solides comme le charbon, ou liquides comme les hydrocarbures. Au départ, au début des années 1960 aux USA, puis il est devenu international à partir de 1966 et a entraîné une véritable révolution dans le transport international. Au départ, les marchandises étaient arrimées dans les cales des navires avec leurs emballages originaux. Le développement des échanges internationaux a fait accroître le fret maritime. Le chargement et le déchargement des anciens cargos nécessitent alors plus de temps. Ce temps passé à la manutention constitue un facteur qui limite la croissance des profits des transporteurs.

2. Types de conteneur

Détail du système de fixation d'un conteneur.

Si le conteneur « classique » (et le plus répandu) reste une simple boîte, souvent en acier corten soudé, il existe des conteneurs spécialisés : réfrigérés, ventilés, déshumidifiés, avec un réservoir de carburant, à munitions, à vêtements, sans toit, pliants, à bétail, à voitures, plats, citernes, etc.

En revanche, ils partagent le même système de fixation, par pièces de coin présentes sur les huit sommets du parallélépipède, et verrous tournants fixés sur les châssis des véhicules ou les engins de manutention.

On peut les répartir en quatre grandes catégories de tailles détaillées ci-dessous.

Tableau 2: Taille, Volume et Équivalent EVP des principaux modèles de conteneur

| Taille, Volume et Équivalent EVP des principaux modèles de conteneur | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|-----|--------------------|
| Longueur Externe | Longueur Interne | Largeur Externe | Largeur Interne | Hauteur Externe | Hauteur Interne | Volume Utile | EVP | palettes EU au sol |
| Conteneur standard | | | | | | | | |
| 20 pieds (6,09 m) | 19.9 pieds (6,01 m) | 8 pieds (2,44 m) | 7.7 pieds (2,34 m) | 8.6 pieds (2,59 m) | 7.8 pieds (2,39 m) | 33.2 m ³ | 1 | 11 |
| 40 pieds (12,18 m) | 39.9 pieds (12,11 m) | 8 pieds (2,44 m) | 7.7 pieds (2,34 m) | 8.6 pieds (2,59 m) | 7.8 pieds (2,39 m) | 67.6 m ³ | 2 | 24 |
| Conteneurs 'High Cube' | | | | | | | | |
| 20 pieds HC (6,09 m) | 19.9 pieds (6,01 m) | 8 pieds (2,44 m) | 7.7 pieds (2,34 m) | 9.6 pieds (2,90 m) | 8.1 pieds (2,69 m) | 37.3 m ³ | 1 | 11 |
| 40 pieds HC (12,18 m) | 39.9 pieds (12,11 m) | 8 pieds (2,44 m) | 7.7 pieds (2,34 m) | 9.6 pieds (2,90 m) | 8.1 pieds (2,69 m) | 76.4 m ³ | 2 | 24 |
| Conteneurs réfrigérés | | | | | | | | |
| 20 pieds (6,09 m) | 17.9 pieds (5,44 mètres) | 8 pieds (2,44 m) | 7.5 pieds (2,29 m) | 8.6 pieds (2,59 m) | 7.5 pieds (2,27 m) | 28.3 m ³ | 1 | 10 |

| | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|---|----|
| 40 pieds (12.18 m) | 37.9 pieds (11.56 mètres) | 8 pieds (2,44 m) | 7.5 pieds (2.29 m) | 8.6 pieds (2.59 m) | 7.5 pieds (2.27 m) | 59.3 m ³ | 2 | 23 |
|-----------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|---|----|

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Conteneur#Types_de_conteneur

2.1. Conteneur classique

Conteneur transportant des vêtements sur cintres. Ce modèle, également appelé "dry", est le plus répandu et est destiné aux marchandises pouvant être chargées en palettes, sacs ou cartons. C'est la version classique des conteneurs duquel découlent les différentes versions spécialisées.

Ils peuvent être adaptés pour différents produits comme les conteneurs pour vêtements sur cintres (garmentainer, mot-valise anglais issu de la contraction de garment – « vêtement » – et container).

Certains de ces conteneurs peuvent également se voir doter de doubles portes pour faciliter le chargement, aussi nommé DD pour « Double door ».

2.2. Conteneur aéré ou ventilé fermé

Ce conteneur est muni d'orifices de ventilation dans les logerons pour permettre la circulation de l'air. Il est adapté au transport de fruits secs (café en sacs, abricots, dattes...) et légumes secs (ail, oignon...).

2.3. Conteneur à toit ouvrant

Ces conteneurs aussi nommés open top ont les mêmes caractéristiques que les conteneurs classiques mais ils sont dépourvus de toit rigide. Ils sont spécialement conçus pour le transport de produits manufacturés lourds ou volumineux car le chargement peut se faire par le toit à l'aide d'une grue ou d'un pont roulant.

2.4. Conteneur à parois latérales

Ce conteneur aussi appelé "open side" dispose de parois latérales largement ouvrantes permettant l'évolution de chariots à fourches, décliné en multiples variantes, selon le nombre de côtés ouvrants, d'un à quatre¹.

¹Melanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010, p.p66-68.

2.5. Conteneur citerne

Conteneur citerne de 20 pieds, Le conteneur citerne permet de transporter des liquides en vrac, des liquides alimentaires aux produits dangereux et éviter l'utilisation de fûts. Si tout ces conteneurs ont un aspect identique, ils ne peuvent transporter qu'un type de produit particulier en fonction des matériaux utilisé et de leur conception. Un conteneur spécialisé dans les produits explosifs ne peut pas recevoir de produits corrosifs et inversement. Le poids maximal d'un conteneur est de 26 000kg, c'est la raison pour laquelle la grande majorité de ces citernes se situe entre 20 ou 30 pieds.

Ces conteneurs sont similaire à leurs homologues "sec" avec des armatures métalliques sur les bords de la citerne. Ces installations permettent à ces conteneurs d'être chargés sans contraintes sur les divers transports multi-modaux possibles.

Selon QY Research, la valeur du marché mondial des conteneurs ISO Tank était de 790 millions de dollars en 2018 et devrait atteindre 1580 millions de dollars d'ici la fin de 2025, avec un taux de croissance annuel composé de 9,0 % pendant la période 2019-2025.

2.6. Conteneur réfrigéré

Un conteneur disposant de deux unités de réfrigération et d'un moteur diesel pour son alimentation

Un conteneur réfrigéré ou conteneur frigorifique est un conteneur capable de maintenir une certaine température quelles que soient les conditions extérieures. Son contrôle est assuré par une transmission de ses paramètres à la passerelle. Le principe du conteneur est basé sur un dispositif de production de froid alimenté en courant par des prises électriques spéciales sur le moyen de transport, le plus souvent des portes conteneurs. Sauf produits spéciaux nécessitant de l'air extérieur, seul l'air intérieur est refroidi via un moteur à l'arrière du conteneur. Cet air circule ensuite par le plancher pour se propager dans tout le conteneur uniformément puis remonte vers le haut du conteneur. Une fois arrivé en haut, l'air est capté par le moteur puis refroidi et réinjecté dans le système¹.

La température intérieure des conteneurs peut varier entre +25°C et -25°C pour la majorité des conteneur. Pour certains produits, cette température peut descendre jusqu'à -

¹Melanie MOUKOUTOU RENAMY, Op-Cit, p68.

60°C. L'asservissement de la température est géré par le système du navire qui transmet tous les paramètres aux commandants du navire.

Certains conteneurs réfrigérés sont aussi dotés d'un système de contrôle d'atmosphère, une technologie fournissant un niveau adéquat de gaz, retardant ainsi le processus de respiration pendant le transport. Ce système régule en permanence la température, l'humidité et les niveaux corrects d'oxygène, de dioxyde de carbone et d'azote à l'intérieur du conteneur réfrigéré, ce qui permet de prolonger la durée de vie du produit.

Dès que le conteneur est débarqué à terre, il est pris en charge par le service technique du port de livraison pour être traité dans les mêmes conditions qu'à bord.

2.7. Conteneur vrac

Conteneur vrac ayant trois trappes sur le dessus. Les containers vrac aussi nommés "bulk" sont des containers standards mais disposent de particularités techniques spécifiques au transport en « vrac ».

En effet, les containers BULK sont pourvus de trous d'homme sur la toiture. Ces trappes en toiture ont pour fonctions de permettre l'emportage par gravitation ou techniques pneumatiques. Les trous d'hommes circulaires (généralement d'un diamètre de 50 centimètres avec couvercle en acier inoxydable) situés sur la toiture permettent l'emportage par gravitation. Ils sont généralement équipés d'une trappe en partie basse pour permettre le vidage par gravitation des flocculents, poudres, etc.

2.8. Conteneur plat et repliable

Également appelé flattainer, flat rack ou gondola, ces conteneurs sont constitués d'une base et de deux parois aux extrémités avec des ridelles sur les parois latérales. Cela permet le chargement de produits volumineux (tracteur par exemple) hors dimensions en hauteur et/ou en largeur.

Des aménagements spécifiques peuvent les équiper, par exemple les coils carrier avec leurs fosses d'arrimage pour les rouleaux sidérurgiques.

Les parois frontales peuvent être rabattables, ce qui permet le gerbage pour le retour à vide (en dimensions standard, cinq repliés occupent le volume d'un déplié).

2.9. Conteneurs pour déchets radioactifs faiblement radioactifs

Des conteneurs spéciaux ont été développés pour le transport de ce type de déchets (en sacs, en bidons...) ou de type citernes pour les déchets liquides. En Russie, ECOMET-S a créé (avec l'institut VNIPIET) sa propre flotte de conteneurs de transport; de type KTBN-3000 (soit 20 m³, capacité de charge - 3 tonnes) et depuis 2005 UKTN-24000 (disposant d'une grande contenance ; 32,2 m³, pouvant accueillir jusqu'à 20 t, compatible avec les modes de transport ferroviaire, routier et maritime¹).

3. Caractéristiques et effets du conteneur

3.1. Caractéristiques du conteneur

Chaque conteneur doit pouvoir supporter 180 tonnes, de sorte à pouvoir empiler les boîtes sur neuf plans. Il existe des types particuliers de conteneurs mais qui répondent aux mêmes exigences d'arrimage et de déchargement. Par exemple : open top container, flat rack container, refrigerated container, tank container, Frémont (2007b).

Tableau 3: Principales caractéristiques des conteneurs

| Type | Longueur, en mètre | Largeur, en mètre | Capacité, en tonnes |
|----------|--------------------|-------------------|---------------------|
| 20 pieds | 6,058 | 2,438 | 21,5 |
| 40 pieds | 12,116 | 2,438 | 32,5 |

Source : https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Syntheses.pdf

3.2. Effets de la conteneurisation sur les ports maritimes

Le conteneur, du fait de ses exigences techniques, de son caractère intermodal et de son recours à des navires spécialisés et des équipements spéciaux de manutention, transforme le paysage portuaire et le fonctionnement des ports traditionnels.

C'est pourquoi la stratégie des ports a beaucoup évolué. Autrefois, les établissements portuaires étaient principalement tournés vers les activités maritimes ordinaires.

Ces activités liées à la logistique, le commerce et autres, étaient assurées par la communauté portuaire de façon relativement indépendante.

¹https://fr.wikipedia.org/wiki/Conteneur#Types_de_conteneur.PDF, consulté le 03/04/1986, à 12 :00.

4. Les opérations dans un terminal à conteneurs

Les opérations de manutention se réalisent au terminal à conteneurs (ensemble de quais et parcs de stockage spécialisés par type de marchandises). Les navires se placent à quai au regard des portiques (grues de quai pour soulever les conteneurs).

Abord d'un navire, les dockers désarriment les conteneurs qui sont liés les uns aux autres par les pièces de coindurant la traversée. Le portiqueur peut alors placer le spreader (structure où sont fixés les verrous permettant d'accrocher et de soulever le conteneur) à l'aplomb du conteneur et commencer le déchargement.

Au pied de chaque portique un homme ou un système vidéo veille à repérer l'immatriculation du conteneur et préciser sa position (rangement dans le parc de stockage ou placement sur remorque ou wagon) à un autre docker présent dans un « cavalier gerbeur » « straddle carrier » qui va se charger de la manœuvre.

Une fois le déchargement réalisé, les manœuvres s'inversent pour les opérations de chargement. A peine quelques heures suffisent.

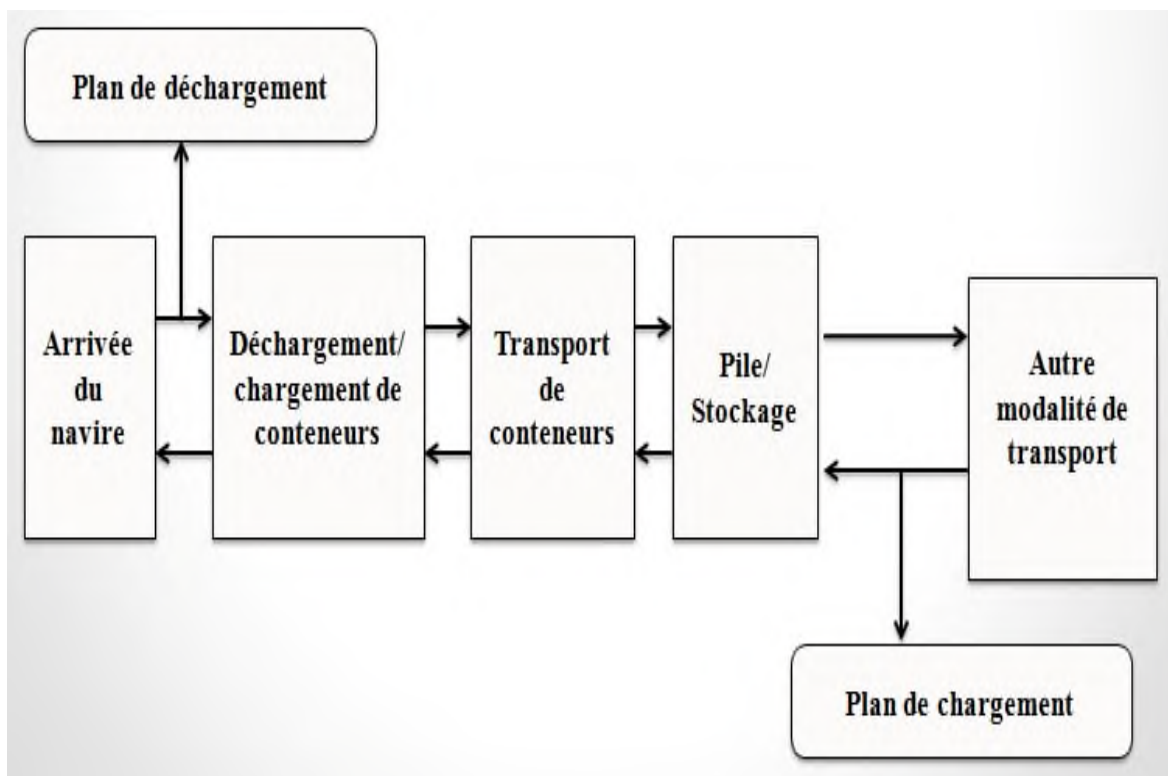


Figure 2 : Le processus de chargement/déchargement des conteneurs

Source : <https://www.pole-ocean.fr/chargement-dechargement-conteneurs-maritimes/>

5. La gestion des arrivées des navires

La Figure illustre le processus de gestion des arrivées des navires dans un terminal à conteneurs.

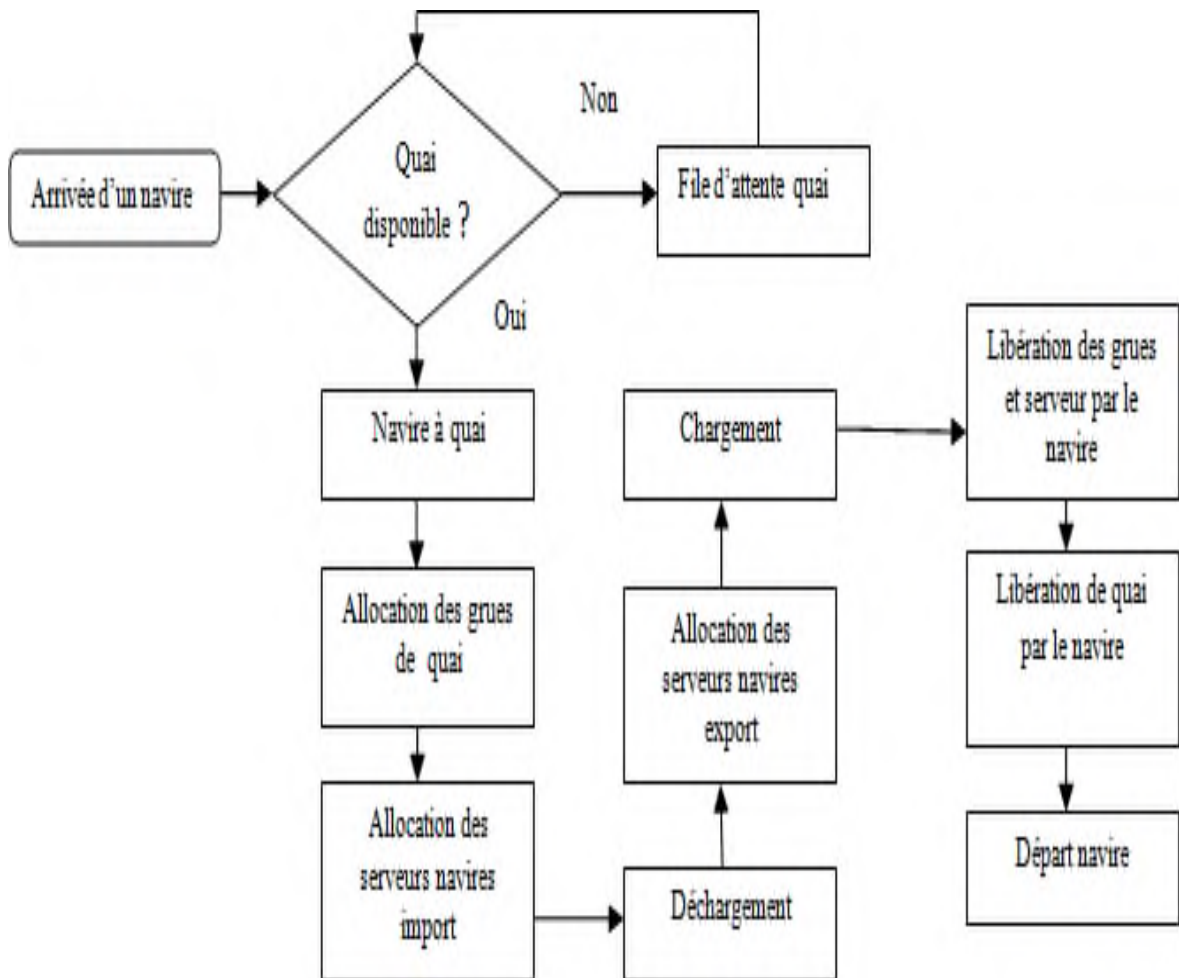


Figure 3 : Le diagramme des arrivées des navires

6. Le processus de déchargement des navires

6.1. La Figure illustre le processus de déchargement des navires.

La première étape de celui-ci consiste à la saisie du plan de conteneurs importés. Ensuite, le premier conteneur est déchargé et transporté jusqu'à la pile de la zone de stockage du terminal. Suite à ce transport, la disponibilité

un serveur pour le transfert du conteneur dans la pile est inspectée. Si le serveur est disponible, le conteneur est transféré et l'inventaire de conteneurs du terminal est ajusté.

Dans le cas contraire, le conteneur se place dans la file d'attente du serveur. Pour chaque conteneur qui est déchargé d'un navire, la condition de fin du processus de déchargement est vérifiée. Lorsque cette condition est vraie, les serveurs sont relâchés et le processus d'allocation de serveurs pour le chargement des navires se met en branle.

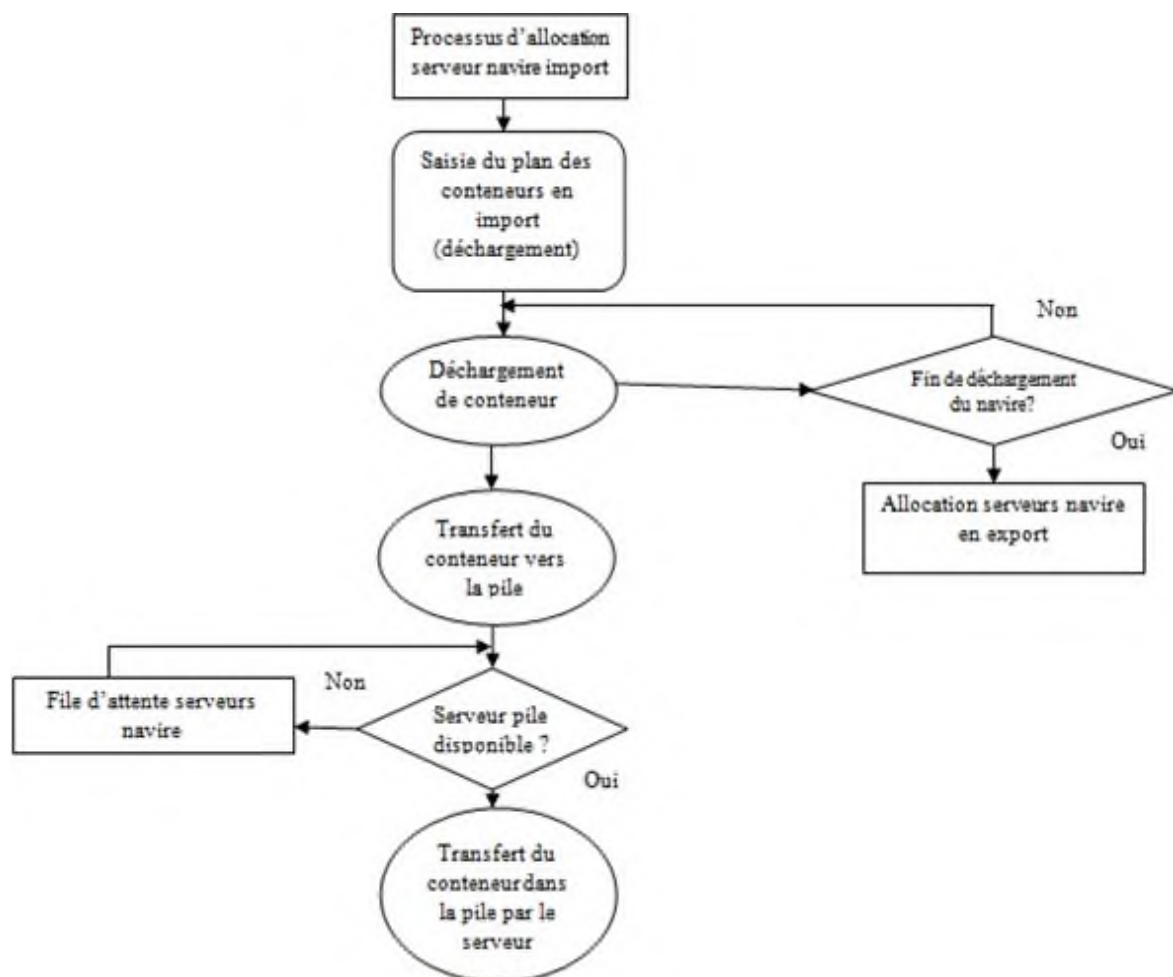


Figure 4 : Le diagramme de déchargement des navires

6.2. Le processus de déchargement des navires

Le processus de déchargement des navires débute avec la saisie du plan de conteneurs exportés.

Une fois le nombre de conteneurs à charger connu, le premier conteneur vérifie la disponibilité du serveur à la pile de conteneurs à charger. S'il est libre, le serveur extrait le conteneur de la pile et le conteneur est ensuite transporté vers la grue de quai. S'il n'est pas disponible, le conteneur est maintenu dans la file d'attente pour le serveur.

Lorsque les conteneurs sont extraits de la pile, l'inventaire de conteneurs du terminale est ajusté pour déduire les conteneurs qui sont chargés sur le navire. Suite au transport du conteneur, celui-ci est chargé sur le navire par la grue de quai si elle est libre, ou il est maintenu dans la file d'attente si la grue est occupée à charger un autre conteneur. Lorsqu'un conteneur est chargé sur le navire, la condition de fin du processus de

Conteneur historique et présentation

Chargement est interrogée. Si elle s'avère fautive, le processus se poursuit, tandis que si elle s'avère vraie le processus se termine, les grues de quai et les serveurs sont relâchés et le navire retourne au mode d'arrivée des navires où le quai est relâché et le navire quitte le terminal, Dubreuil (2008). Le sous-modèle précédemment décrit est représenté par la figure.

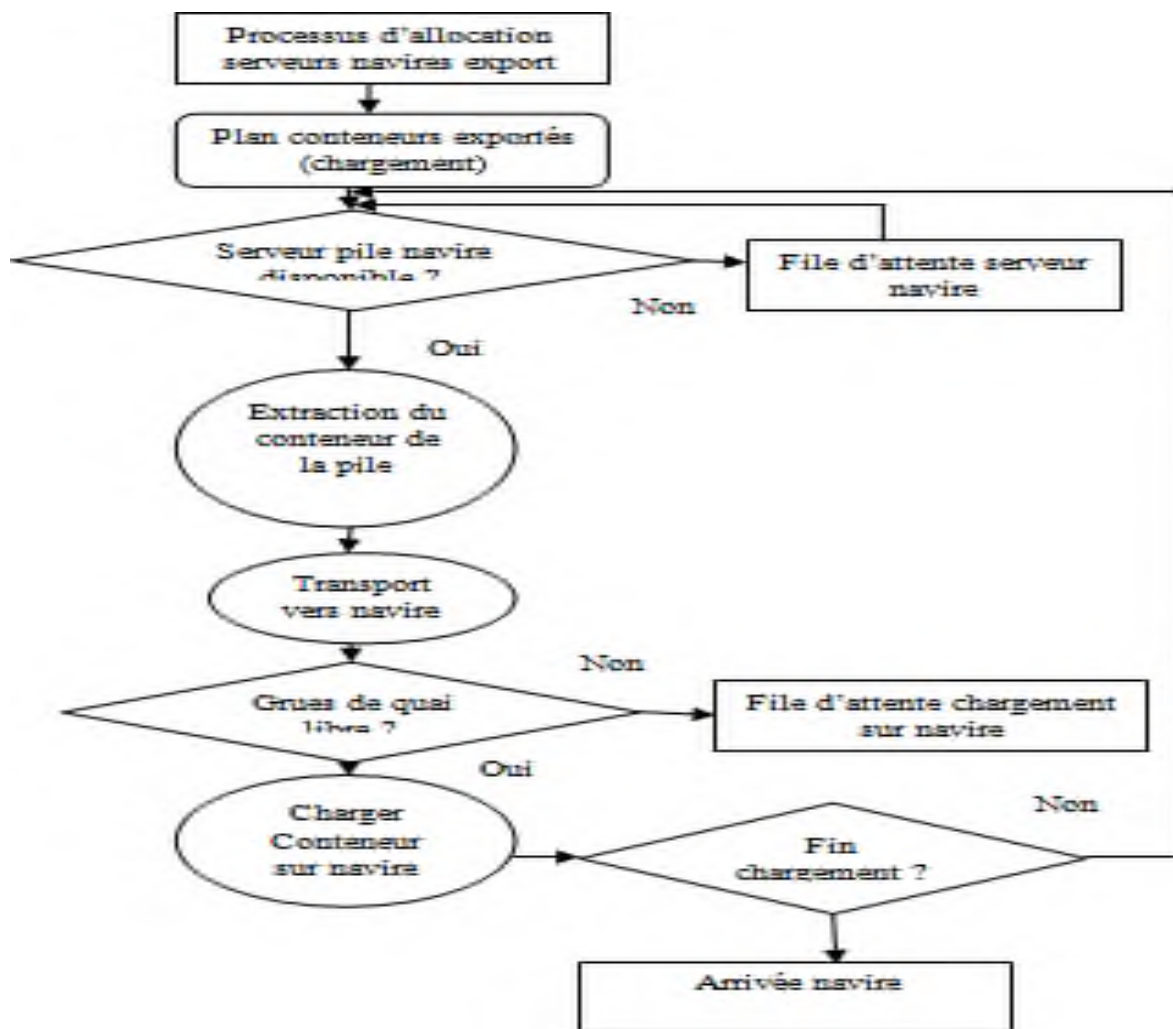


Figure 5 : Le diagramme de chargement des navires

7. Avantages et inconvénients de l'utilisation des conteneurs

Les conteneurs ne doivent être pas manutentionnés par passage de fourche sous le plancher, il faut utiliser des portiques portuaires ou des chariots élévateurs avec palonnier. Le développement de l'utilisation des conteneurs a permis de, Cours 16 (2016):

- Éliminer les ruptures de charges,
- Protéger les marchandises,
- Améliorer la sécurité des marchandises,
- Accélérer les opérations de manutention,
- Standardiser les opérations successives,

- Faciliter les opérations de transport intermodal (c'est à dire qui utilise différents modes de transport).
- Le conteneur est le moyen idéal de l'intermodalité, son caractère standard et interchangeable ainsi que sa robustesse permet un usage répété.

D'un autre côté, la conteneurisation présente les inconvénients suivants:

- Investissement coûteux,
- Difficile adaptation des ports, et moyens de transport des pays en voie de développement,
- Normalisation encore insuffisante,
- Empotage et chargements mal exécutés.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous présentons le cadre général de notre travail pour une meilleure compréhension des concepts en jeu, dans le but d'identifier et de comprendre la problématique abordée.

Le fret maritime est sans aucun doute le meilleur moyen de répondre aux besoins de transport de marchandises en vrac et de le réaliser de la meilleure façon. Le transport maritime fait partie intégrante du secteur économique. En effet, le succès de ce mode de transport est aussi lié à la participation de certains professionnels, ce qui oblige les participants à jouer un rôle important.

Gardez également à l'esprit que le transport maritime implique de prendre des risques et qu'il est important de rechercher une protection efficace contre divers risques, ce qui peut se faire en souscrivant une assurance maritime.

Comme nous le constatons, la conteneurisation et la logistique des terminaux à conteneur suggèrent l'existence de nombreux problèmes de prise de décisions dues aux différentes opérations effectuées avec les conteneurs dans le cadre global du transport maritime.

Cadre pratique

Chapitre III

*Présentation de
l'organisme d'accueil et
analyse et interprétation
des résultats*

Introduction

BMT (Bejaia Mediterranean Terminal) – SPA est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia. **EPB** est l'autorité portuaire qui gère le port de Bejaia. **PORTEK** System and Equipment, une filiale du groupe PORTEK est operateur des terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde est également spécialisé dans les équipements portuaires.

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

BMT veille au développement et la gestion de son terminal à conteneurs où l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie, et la sécurité sont de rigueur. BMT est constamment soucieuse des intérêts de ses clients avec lesquels elle partage le soucie de performance et de coût.

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

Section 01 : Présentation de l'entreprise BMT

Dans cette première section, qui se veut introductive, nous aborderons d'abord le profil de BMT : sa création, ses relations avec le marché, ses stratégies générales ainsi que ses certifications.



Figure 6 :Jointe venture de l'entreprise BMT

1. L'historique BMT SPA

Dans son plan de développement 2004-2006, l'entreprise portuaire de bejaia (EPB) avait inscrit à l'ordre du jour le besoin d'établir un partenariat pour la conception, le financement l'exploitaion et l'entretien d'un terminal a conteneur au port de bejaia.

Dés lors l'EPB s'est lacées dans la tache d'identifier les partenaires potentiels et arrêté son choix sur le groupe PORTEK qui est spécialisé dans le domaine la gestion des terminaux a conteneurs. Le projet a été présenté au conseil de participation de l'état (CPE) en fevrier 2004, le CPE a donné son accord au projet en mai 2004.

Sur accord du gouvernement bejaia Méditerranéen Terminal Spa « BMT Spa » a vu le jour avec la jointe venture de l'entreprise portuaire de bejaia (EPB) a 51% et une société singapourienne a 49%, PORTEK est un opérateur de terminaux spécialisé dans les équipements portuaire il est présent dans plusieurs port dans le monde.

En 2011 PORTECK Systems and Equipement, a été racheté par le groupe Japonais MITSUI.

2. *Présentation de BMT SPA*

BMT Spa est une société par action, c'est une entreprise prestataire de service spécialisées dans le fonctionnement, l'exploitation et la gestion de terminal a conteneur pour atteindre son objectif, elle s'est dotée d'un personnel comptant particulièrement formé dans l'opération de gestion des terminaux à conteneurs. Elle dispose d'équipements d'exploitation des plus perfectionnées pour les opérations de manutention et d'acconage afin d'offrir des prestation de services de qualité, d'efficacité et de fiabilité en des temps record et des cout compétitifs. BMT Spa offre ses prestation sur la base 24H/7j.

Le niveau de la tchnologie mis en place et la qualité des infrastructures et équipements performant (portiques de quai, portiques gerbeurs) font aujoird'hui du port de Bejaia et de BMT Spa, le premier terminal moderne d'Algerie avec une plate-forme portuaire très performante.

2.1. *Sociale, statut juridique et capitale social de BMT SPA*

BMT est érigée sous forme de SPA (société par actions), son capital social s'élève à 5000000000 DA répartis à raison de 51 % pour l'EPB et 49% pour (Mitsui).



Figure 7 :Statut juridique et capitale social de BMT SPA

2.2. *Situatio géographique*

Bejaia méditerranéen terminal SPA est localisé au nouveau quai, dans le bassin sud du port de BEJAIA, ce dernier dessert un hinterland important et très vaste par des infrastructures routière reliant l'ensemble des villes d pays, des voix ferroviaires et d'un d'un aéroport international. Se situant au centre de l'Algerie, sa position géographique est privilégiée, car elle bénéficie d'une baie des plus détroitée en méditerranée, afin de servir la région centre ainsi que les haits plateaux.

BMT SPA se trouve à proximité de la gare ferrivaire, à quelques miute de l'aéroportt de Bejaia, reliée au réseau routier national qui facilite le transport de marchandises conteneutisées de toute nature vers l'arrière pays et vesrs d'autres destinations elles que d'Alger.

3. *Mission, Valeurs et objectifs de BMT SPA*

3.1. *Mission de BMT SPA*

faire du terminal à conteneurs de BMT un terminal aux normes internationales pouvant rialiser avec les mieux gérés du monde assurant une productivité et une probilité garantissent sin succées et sa pérennité.

3.2. *Les valeur de BMT SPA*

BMT veille au developpement er à la gestion de son terminal à conteneurs ou l'integrité, la prodictuvité, l'innovation, la courtoisie, et la sécurité sont de rigueur. BMT est constamment soucieuse des intets de ses clients avec lesquels elle partage le soucie de performance et de coût. Elle met à la disposition de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaire pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

A. *Integrite*

Intégrité, en esprit et en forme, est notre règle de conduite et d'engagement. Nous oeuvrerons, en toute circonstance et à tout moment , avec le respect absolu de l'intégrité et de l'honnêteté dans notre envirennement de travail. Mentir, voler, décevoir, soudyer , accepter, Des faveurs , ou faire du favoritisme vont à l'encontre de l'intégrité est notre Guide et Centre de Gravité.

B. Innovation

Montrer de la curiosité et stimuler les nouvelles idées et la créativité. Rechercher de nouvelles opportunités d'affaires. Avoir le courage de remettre en cause les vérités établies et oser explorer de nouveaux champs et horizons. Comprendre et gérer les risques.

C. Performance

Toujours rechercher les solutions les plus appropriées et partager son expérience. Développer l'expertise de manière continue et ciblée. Faire preuve de compétence commerciale et d'orientation clientèle. Rechercher la simplification. La clarté et éviter les activités qui n'ajoutent pas de valeur. Promouvoir la diversité.

D. Tenacité

Fixer des objectifs ambitieux et respecter ses engagements. Prendre des décisions et s'assurer de leur réalisation. Travailler en équipe, éliminer les barrières et imposer des exigences constructives mutuelles. Montrer de la persévérance jusqu'à l'aboutissement et se concentrer sur les points importants.

E. Sécurité

Contribuer à la protection de la santé, à l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail dans notre entreprise. Veiller à l'application des règles relatives à la protection des employés, des clients, des visiteurs. Protéger et améliorer l'environnement de travail et respecter la protection de l'environnement et les directives HSE. Assurer la sécurité des biens de nos clients.

F. Courtoisie

Le client est la raison d'être de notre simple existence. Lui montrer qu'il est le centre de notre souci et l'objet de notre entreprise. Montrer du respect et l'égard des services, de l'autorité, de la hiérarchie et des règlements établis. Respecter l'éthique du professionnalisme et de la décence sociale. Respecter en tout temps ses collègues.

4. Les objectifs de BMT SPA

- Faire du terminal à conteneur de BMT une infrastructure moderne à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur.

- Ma mise à disposition d'une nouvelle technologie dans le traitement du conteneur pour :
 - Û Un gain de productivité.
 - Û Une réduction de cout d'escale.
 - Û Une fiabilité service des clients.
 - Û Un meilleur service des clients.
- Sauvegarder la marchandise des clients.
- Faire face à la concurrence national et international.
- Gagner des parts importantes de marché.

5. *Activités et performance de BMT SPA*

5.1. *Activités de BMT SPA*

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

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

5.2. *Les opérations du terminal*

A. Opérations planification

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

B. Opération de manutention

- La réception des navires porte-conteneurs.
- Le déchargement des conteneurs du navire.
- La préparation des conteneurs pour chargement au navire.

**Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et
interprétation des résultats**

- Le chargement des conteneurs du navire.

C. Opération d'acconage

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

Pour ce faire BMT Spa, dispose d'équipements spécialisés dans le traitement du conteneur, comme suit :

Tableau 4: Equipement de BMT de conteneur

| EQUIPEMENTS | Nombre BMT | Nombre TIXTER | Tonnage |
|-----------------------------------|---------------|------------------|-------------------------|
| Portiques de quai sur rail (QC) | 2 | / | 40 Tonnes |
| Portiques gerbeur sur pneus (RTG) | 10 | / | 36 Tonnes |
| Remorques portuaires | 16 | / | 40 Tonnes |
| Chariot manipulateur de vides | 10 | 2 | 10 Tonnes |
| Grue mobile portuaire (MHC) | 2 | / | 100 Tonnes |
| Steackers | 8 | 2 | 40 Tonnes |
| Remorques routiers | 30 | / | 36 Tonnes |
| Chariots élévateurs | 11 | / | 2.5, 3, 5 ,10 Tonnes |

6. Performances de BMT

Figure 8 : Le trafic annuel en EVP (équivalent vingt pied)

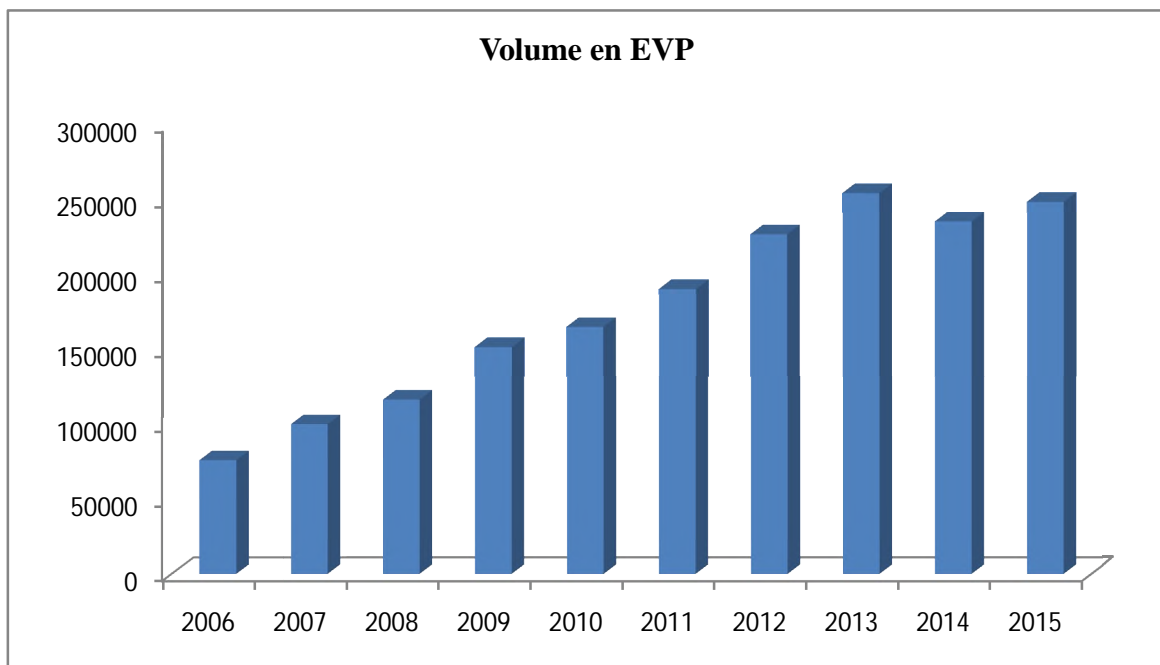


Figure 9 : La cadence de traitement au navire

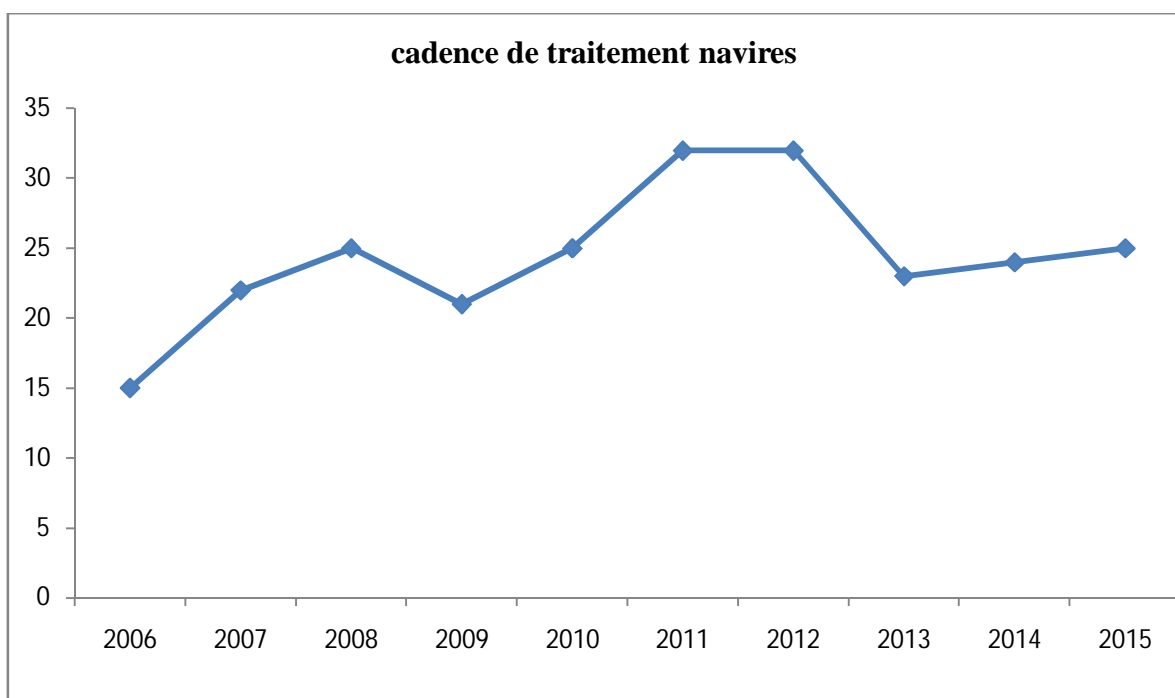


Figure 10 : Le temps d'escale

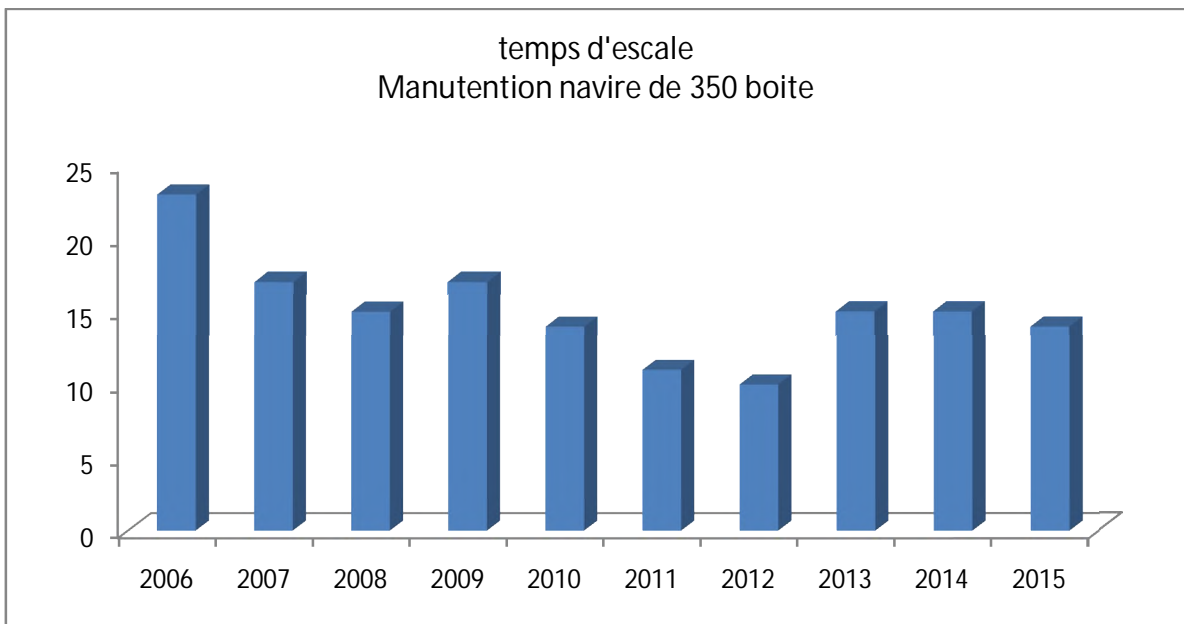
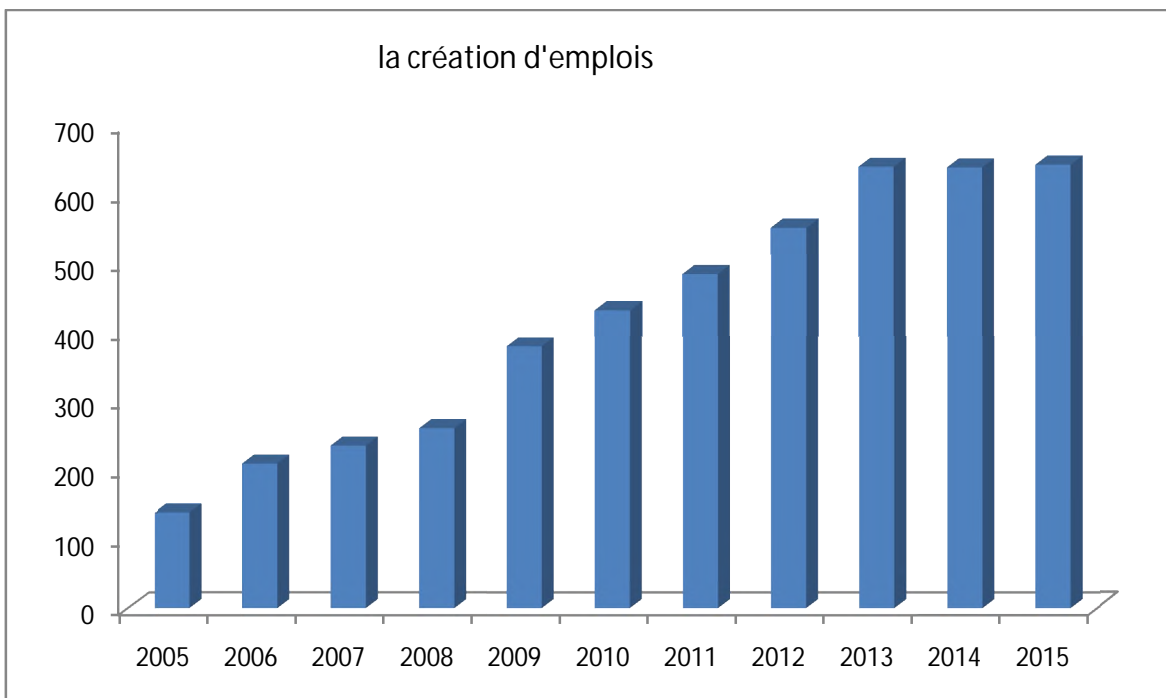
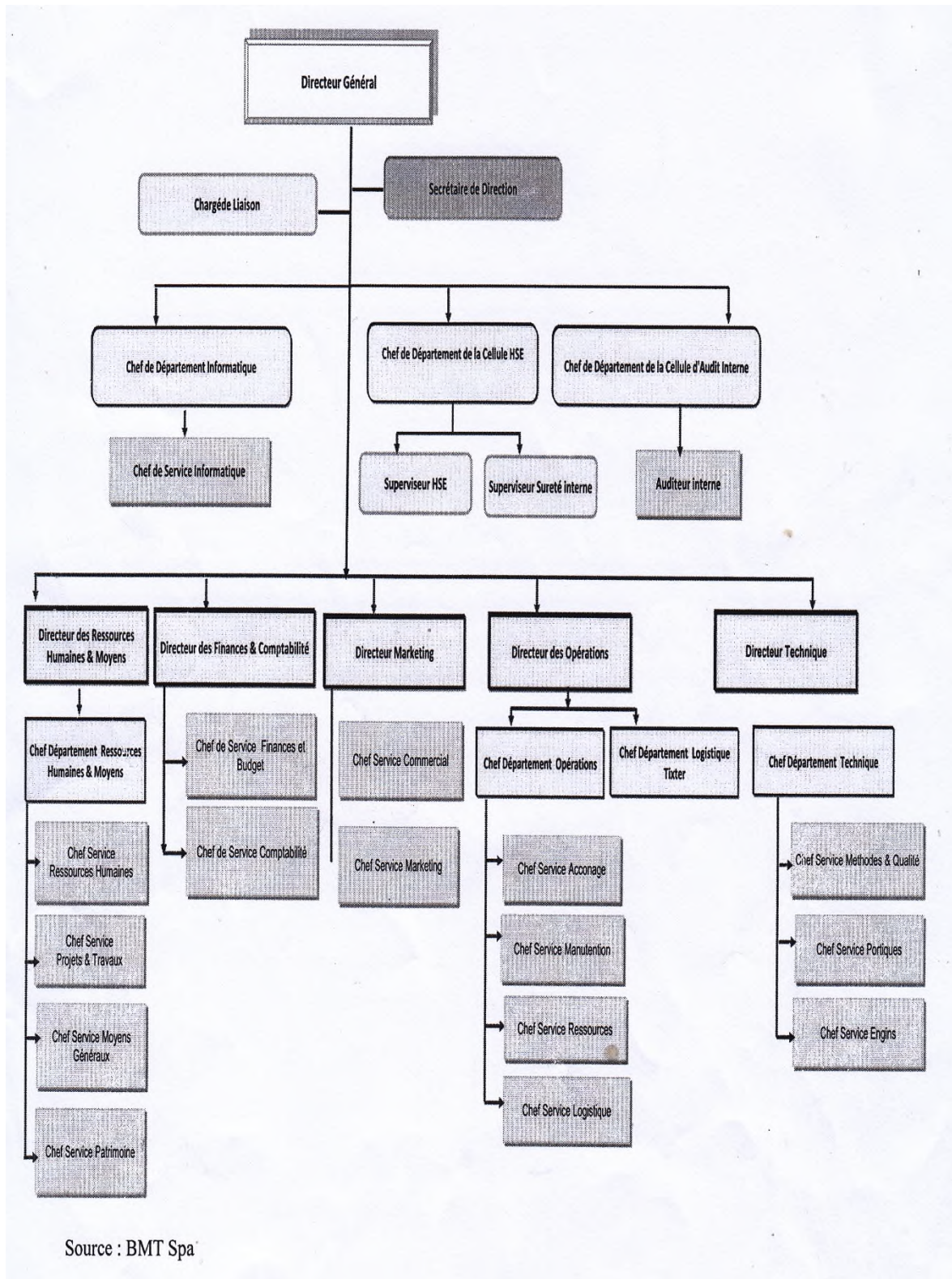


Figure 11 : La création d'emplois



7. *Organisation de BMT SPA*

Figure 12 : *L'organigramme de l'entreprise BMT SPA*



8. *Principe des activités BMT*

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

8.1. *Les opérations*

8.1.1. *Opérations planification*

- Planification des escales
- Planification déchargement /chargement
- Planification du parc à conteneurs
- Planification des ressources : équipes et moyens matériel

8.1.2. *Opération de manutention*

- La reception des navires porte conteneurs
- Le dechargement des conteneurs du navire
- la preparation des conteneurs a embarquer
- Le chargement des conteneurs du navire

8.1.3. *Opérations d'acconage*

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

9. *Les équipements de la productivité de BMT*

BMT avait procédé à la définition et à l'achat de produit, équipement et de systèmes de gestion du terminal permettant d'atteindre une très bonne productivité dans l'exploitation et une efficacité dans les opération de traitements des conteneurs et des système de télésurveillance pour assurer la sécurité de la marchandise les systèmes en question sont :

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

- Un système de positionnement des transporteurs et de conducteur
- Un système de supervision des équipements et des infrastructures
- Une télé surveillance du par cet de ses périmètres

10. Objectifs et acquis de BMT

10.1. Les objectifs

BMT à pour objectif de faire de son terminal à conteneur une infrastructure moderne à même de répondre aux exigences les plus sévères en matière de qualité dans le traitement du conteneur.

La mise à disposition d'une nouvelle technologie dans le traitement du conteneur pour :

- Un gain de productivité
- Une réduction des couts d'escale
- Une fiabilité de l'information
- Un meilleur service clientèle
- Faire face à la concurrence nationale et internationale
- Propulser le terminal au stade international
- Gagner des parts importantes du marché
- Cibler 150 000 EVP à partir 2008 et entre 5% 10% de part de marché
- Augmenter la productivité de la manutention
- Développer le transport de bout en bout
- Améliorer le rendement et écourté les temps d'escale
- Mettre en place des procédures efficaces de gestion et une prestation de service répondant aux normes universelles
- Satisfaction complète de la clientèle et usagers portuaires en matière de transport de manutention
- Prise en charge totale et entière des soucis du consignataire pour tout ce qui concerne le conteneur
- Tenir l'engagement d'assurer un service de qualité dans les meilleurs délais
- Offrir un niveau élevé d'efficacité opérationnel pour les clients
- Obtenir l'excellence dans la gestion des opérations terminales
- Créés de l'emploi

10.2. Principaux acquis

Les performances réalisées depuis la mise en concession de BMT :

- Augmentation de rendement de 8-10 à 25-30 unités de conteneurs /H
- Croissance de trafic de 100.050 EVP (2007) à 120 000 EVP à 120 000 Evp
- Réduction importante des séjours à quai des navires de manutention et de gestion du terminal
- Formation du personnel aux nouvelles technologies de manutention et de gestion de terminal
- Accélération des formalités douanières grâce à l'installation du guichet unique

11. Les différentes structures de BMT

11.1. Direction Générale

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

11.2. Direction des Ressources Humaines et Moyens

La direction des Ressources Humaines et Moyens est assuré par DRHM. La DRHM est placé sous l'autorité directe de Directeur Général

Sa mission est mettre en œuvres des systèmes de gestion intégrée à la stratégie de BMT pour atteindre des objectifs et qui traduisent une adéquation entre les impératifs économiques et attentes du personnel.

11.3. Direction des Finances et comptabilité

La mission de la politique financière e comptabilité est :

- Veiller à l'adéquation de la politique financière de l'entreprise avec les objectifs globaux
- Coordonner et suivre les relations avec les institutions financières
- Assurer les relations avec les banques, et les administrations fiscales et parafiscales
- Assurer le recouvrement des créations de toute nature
- Etablir et suivre les budgets et les plans de financement
- Elaborer les plans de financement en assurant l'actualisation et l'exécution

- Déterminer, rechercher et négocier les financements les plus appropriés en relation avec les établissements concernés
- Veiller à l'application des règles comptables et à la tenue correcte des livres au sein de la société
- Elaborer le bilan et autres états financiers et comptables
- Etablir et analyser le bilan de fin d'année

11.4. Direction Marketing

La Direction Marketing est restructurée récemment après la jonction des trois départements (commercial + marketing + informatique)

Sa mission est de :

- Elaboration d'une politique commerciale et tarifaire
- Elaboration de plan marketing
- Coordonner et veiller à la bonne exécution des actions marketing
- Assumer le rôle de représentation de l'entreprise en Algérie et l'étranger
- Participer à l'élaboration du business plan
- Assurer la veille technologique en matière de la communication et de l'information
- Elaboration des plans d'action de l'entreprise en termes d'efficacité de facturation de recouvrement et d'amélioration de la relation client
- Administration du système.
- Outil CTMS.

11.5. Direction des opérations

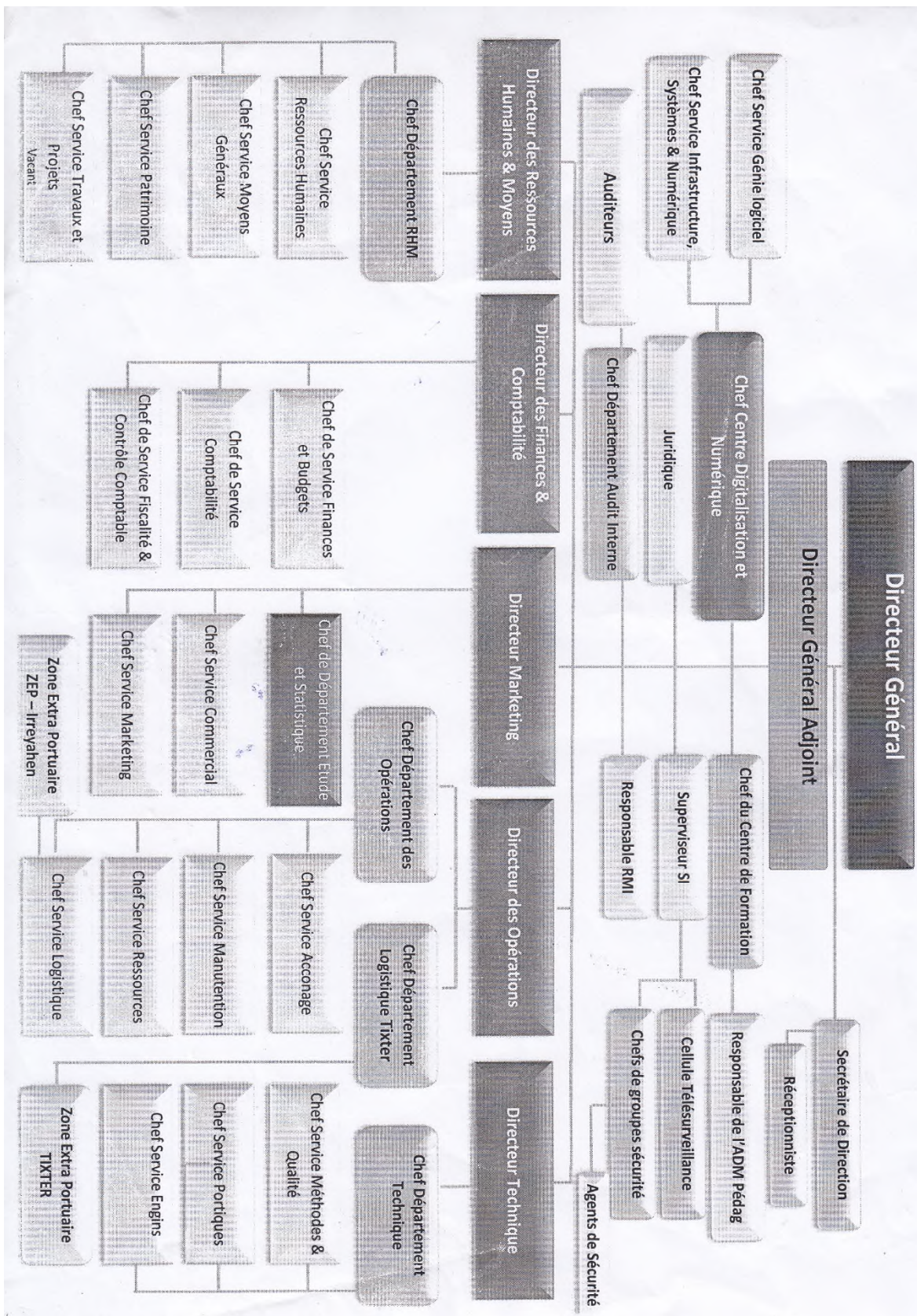
La mission de la direction des opérations est de :

- Assurer la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources, équipes et équipements
- Prendre en charge les opérations de manutention, comme la réception des navires porte conteneurs et leurs chargements et déchargement
- Suivre les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotage, restitution de vide et le traitement des conteneurs frigorifiques

11.6. La Direction Technique

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

Figure 13 : Organigramme Générale



12. Présentation de population d'étude

Dans cette partie, nous allons étudier les caractéristiques de notre échantillon d'étude suivant le premier axe du questionnaire qui a été consacré pour les données personnelles.

Tableau 5: Répartition de l'échantillon selon le sexe

| Le sexe | Fréquence | Pourcentage |
|----------------|------------------|--------------------|
| Masculin | 54 | 76,05% |
| Féminin | 17 | 23,94% |
| Total | 71 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Le tableau ci-dessous montre que 76.05%des salariés sont de sexe masculin et 23,94% sont de sexe féminin. La plupart ou la majorité des salariés sont des hommes. Cette tendance de l'effectif de la masculinité s'explique par le fait que l'entreprise étudié est une unité de production. Cet état de fait impose à celle-ci un system de travail dit continue exigeant un travail de nuit par ailleurs strictement interdite au sexe féminin et stipuler dans la loi 90/11 article 29 : « *il est interdite à l'employeur de recouvrir un personnel féminin pour le travail de nuit* ».

Tableau 6: Répartition de l'échantillon selon l'âge

| Catégorie d'âge | Fréquence | Pourcentage |
|------------------------|------------------|--------------------|
| 20 à 30 ans | 29 | 40,84% |
| 31 à 40 ans | 20 | 28,17% |
| 41 à 50 ans | 17 | 23,94% |
| Plus de 50 ans | 5 | 7,04% |
| Total | 71 | 100% |

Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats

Source : l'enquête sur terrain.

L'analyse des résultats de notre questionnaire montre que 40,48% de l'échantillon se situe dans la catégorie d'âge de [20-30[; on trouve que 28,17% de l'effectif se situe dans la tranche d'âge [30-40[; et 23,94 de l'effectif se situe dans la tranche d'âge de [40-50[; 7,04 de l'effectif se situe dans la tranche d'âge [+50[; on peut déduire que la population de l'unité Bejaia Méditerranéan Terminal a le moyen d'âge de 30ans, chose qui revient en particulier au recrutement des nouveau main d'œuvre jeunes.

Tableau 7: Répartition de l'échantillon selon le niveau d'instruction

| Niveau d'instruction | Fréquence | Pourcentage |
|-----------------------------|------------------|--------------------|
| Primaire | 7 | 9,86% |
| Moyen | 18 | 25,35% |
| Secondaire | 22 | 30,99% |
| Universitaire | 13 | 18,31% |
| Autre | 11 | 15,49% |
| Total | 71 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Pour ce qui est niveau d'instruction, les résultats dégageant que 30,99% de notre population d'études ont un niveau d'étude secondaire, 25,35% ont un niveau d'étude moyen, et 18,31% ont un niveau universitaire, 15,49% ont des diplômes on BTS et autres, et 9,86% ont un niveau primaire. Cette répartition montre que l'entreprise n'exige pas une expertise importante de l'étude supérieure. Cependant, il est utile de mentionner que le niveau d'instruction joue un rôle important dans le bon fonctionnement de l'entreprise et surtout quand il s'agit d'une entreprise commercial.

Tableau 8: Répartition de l'échantillon selon l'ancienneté

| Ancienneté | Fréquence | Pourcentage |
|-------------------|------------------|--------------------|
| 01mois à 1an | 10 | 14,08% |
| 1an à 5 ans | 16 | 22,53% |
| 5ans à 10ans | 13 | 18.31% |
| 10ans à 15ans | 10 | 14.08% |
| 15ans à 20ans | 7 | 9.86% |
| 20ans à 25ans | 7 | 9.86% |
| 25ans et plus | 8 | 11.26% |
| Total | 71 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Ce tableau dégage l'idée selon laquelle 22,53% ont une ancienneté de [1an à 5ans [; suivit des autres qui ont une ancienneté de [5ans à10ans [sont de 18,31% ; et 14,08% ont une ancienneté de [1mois à 1an[et le même taux pour ce qui ont d'ancienneté de [10ans à 15ans[; et 11,26% ont une ancienneté de [25ans et plus[; et 9,86% ont une ancienneté de [15ans à 25ans[et le même taux pour ce qui ont une ancienneté de [25ans et plus[.

Donc la majorité de travailleurs sont des nouveaux dans l'entreprise, cela explique que la stratégie menée par Bejaia Méditerranéan Terminal qui fait appel à des nouvelles recrues (de nouveau sang) afin de ne pas perdre et rater des chances d'amélioration et peut être même d'innovation que lui permettra l'arrivée de jeunes recrues.

Tableau 9: Répartition de l'échantillon selon le statu professionnelle

| Statut professionnelle | Fréquence | Pourcentage |
|-------------------------------|------------------|--------------------|
| Exécution | 19 | 26,76% |
| Maitrise | 30 | 42,25% |
| Cadre | 14 | 19,72% |
| Cadre supérieur | 8 | 11,27% |
| Total | 71 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Ce tableau montre que 42,25% de l'effectif sont des agents de maitrise, 26,76% représente les agents d'exécutions, et 19,72% de l'effectif représente les cadres, et 11,27% de l'effectif représente les cadres supérieurs, donc on déduit que la catégorie socioprofessionnelle la plus utiliser dans l'entreprise est la catégorie maitrise qui répond le mieux a la nature de l'activité de l'entreprise.

Tableau 10: Répartition de l'échantillon selon le type de contrat de travail

| Contrat | Fréquence | Pourcentage |
|----------------|------------------|--------------------|
| CDD | 18 | 25,35% |
| CDI | 53 | 74,65% |
| Total | 71 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Ce tableau dégage l'idée selon la quelle 74,65% des effectifs ont un contrat de travail à durée indéterminé, 25,35 des effectifs ont un contrat de travail à durée déterminé. Se qui

signifie que la nouvelle main d'œuvre est recruté sous le type de contrat a durée déterminé.

12. La formation professionnelle

Tableau 11: Répartition de l'échantillon selon le bénéfice des formations au sein de l'entreprise.

| Réponse | Fréquence | Pourcentage |
|--------------|-----------|-------------|
| Oui | 48 | 67,60% |
| Non | 23 | 32,40% |
| Total | 71 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Ce tableau nous montre que 67,60% de nos enquêtés ont suivi une ou plusieurs formation professionnel, et 32,40% n'ont pas suivis de formation professionnelle.

D'après les résultats de ce tableau on constate que la majorité des salariés de Bejaia Méditerranéan Terminal ont bénéficié d'une formation professionnelle. Cela reflète l'importance que donne l'entreprise à la formation dans le but d'améliorer les connaissances des employés.

Tableau 12: Répartition de l'échantillon selon la durée de la formation

| Durée de la formation | Fréquence | Pourcentage |
|-----------------------|-----------|-------------|
| Courte durée | 35 | 66,04% |
| Longue durée | 18 | 33,96% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats

Ce tableau nous montre que 66,04% de nos enquêtes ont suivi des formations à courte durée, 33,96 ont suivi des formations a longue durée.

Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats

Tableau 13: Répartition de l'échantillon selon le lieu de la formation

| Lieu de la formation | Fréquence | Pourcentage |
|-----------------------------|------------------|--------------------|
| Externe | 45 | 84,91% |
| Interne | 8 | 15,09% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Ce tableau nous montre que 84,91% de nos enquêtes ont suivi des formations externes, et 15,09% ont suivi des formations internes.

Tableau 14: Répartition de l'échantillon selon le type de la formation

| Type de formation | Fréquence | Pourcentage |
|----------------------------|------------------|--------------------|
| Formation diplômante | 13 | 24,53% |
| Formation perfectionnement | 9 | 16,98% |
| Formation qualifiante | 14 | 26,41% |
| Formation recyclage | 8 | 15,09% |
| Formation reconversion | 9 | 16,98% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain

Nombre de réponses dépasse le nombre de répondants car il s'agit d'une question à choix multiple.

L'analyse de ce tableau nous montre que le type de formation le plus programmé est celle de qualifiante avec un pourcentage 26,41%, suivie par le type diplomate avec un pourcentage 24,53%, suivi par les deux types dit perfectionnement et reconversion avec le même pourcentage 16,98%, et seulement 15,69%, pour la formation recyclage.

**Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et
interprétation des résultats**

Tableau 15: Répartition de l'échantillon selon le besoin en formation

| Besoin en formation | Fréquence | Pourcentage |
|----------------------------|------------------|--------------------|
| Vous | 5 | 9,43% |
| Responsable hiérarchique | 28 | 52,83% |
| Directeur RH | 12 | 22,64% |
| Directeur général | 8 | 15,09% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Dans ce tableau on constate que la majorité des enquêtés, soit 52,83% sont sélectionnés pour une formation professionnelle par leurs responsable hiérarchique. et 22,64% sont sélectionnés par le directeur RH, et 15,09% sont sélectionnées par le directeur général, et enfin 9,43% des enquêtés formés ont été sélectionné à la formation suite à leur demande personnelle.

**Tableau 16: Répartition de l'échantillon selon l'objet de l'évolution bénéficié aux
formations**

| Réponse | Fréquence | Pourcentage |
|----------------|------------------|--------------------|
| Oui | 45 | 84,96% |
| Non | 8 | 15,09% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les résultats de ce tableau, on constate un taux de 84,96% de nos enquêtés affirment que la formation les a rendu plus compétents et plus opérationnels dans leurs travail, tandis que 25% affirment que la formation n'a pas contribué au développement des compétences.

Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats

A partir de ces données nous pouvons déduire que la majorité des salariés déclarent que la formation professionnelle est un moyen efficace et très utile pour devenir compétents et opérationnels dans leur travail comme on voit que cette formation est très nécessaire pour acquérir des nouvelles compétences et augmente le degré de la satisfaction des salariés.

Tableau 17: Répartition de l'échantillon selon qui vous à évaluer

| Evaluation | Fréquence | Pourcentage |
|--------------------|------------------|--------------------|
| Evaluation interne | 7 | 15,55% |
| Evaluation externe | 33 | 73,33% |
| Interne et externe | 5 | 11,11% |
| Total | 45 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les résultats de ce tableau on constate un taux de 73,33% de nos enquêtés ont évalué en externe, et 15,55% ont évalué en interne, et 11,11% ont évalué en interne et externe.

Tableau 18: Répartition de l'échantillon selon le but de la formation

| Le but de la formation | Fréquence | Pourcentage |
|--|------------------|--------------------|
| L'évolution d'un niveau de qualification | 10 | 18,87% |
| L'adaptation au changement | 18 | 33,96% |
| Maitrise de la procédure de gestion | 12 | 22,64% |
| L'insertion professionnelle | 13 | 24,53% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Chapitre III **Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats**

Dans ce tableau nous remarquons que 33,96% des enquêtés confirment que l'objectif de la formation est l'adaptation au changement, 22,64% des enquêtés conçoivent la formation comme étant un moyen de maîtrise des certifier de gestion, 24,53% des enquêtés affirment qu'il s'agit de l'insertion professionnelle, enfin 18,87% des enquêtés affirment qu'il s'agit de l'évolution d'un niveau de qualification.

Donc parmi ces facteurs cités on constate que la formation professionnelle constitue aux yeux des enquêtés un facteurs important dans le développement des compétences qui explique l'importance et l'utilité de formation élaborée au sein de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal, qui lui permet d'assurer la qualification et l'adaptation de son capital humain aux changements technologique et organisationnel, alors la formation professionnelle est considéré comme facteur primordial du développement des compétences.

Tableau 19: Répartition de l'échantillon selon la période de l'évaluation

| L'évaluation | Fréquence | Pourcentage |
|---------------------|------------------|--------------------|
| A chaud | 9 | 16,98% |
| A froid | 44 | 83,01% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Dans ce tableau nous remarquons que la majorité des enquêtés qui es 83,01% ont évalué après la formation (à chaud) et 16,98% ont évalué au moment de la formation (à froid).

Chapitre III **Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats**

Tableau 20: Répartition de l'échantillon selon l'objectif de l'évaluation

| L'évaluation | Fréquence | Pourcentage |
|---------------------|------------------|--------------------|
| Promotion | 16 | 30,19% |
| Rémunération | 28 | 52,83% |
| Responsabiliser | 9 | 16,98% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les données de ce tableau on constate que les objectifs d'évaluation c'est la rémunération avec 52,83%, et la promotion avec 30,19%, et finalement les responsabilisé avec 16,98%.

Selon les résultats nous pouvons déduire que les salariés de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal l'objectif de leurs évaluation est d'avoir des promotions.

Tableau 21: Répartition de l'échantillon selon la qualité des équipements pédagogiques

| Qualité pédagogique | fréquence | Pourcentage |
|----------------------------|------------------|--------------------|
| Bonne | 8 | 15,09% |
| Moyenne | 40 | 75,47% |
| Mauvaise | 5 | 9,43% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les données de ce tableau on remarque que 75,47% des enquêtés déclarent que la qualité des équipements est moyenne à l'issus de leur formation, 15,09% des enquêtés disent que la qualité est bonne, 9,43% des enquêtés disent que la qualité est mauvaise.

13. L'impact de la formation professionnelle sur le développement des compétences

Tableau 22: Répartition de l'échantillon selon la disposition des moyens nécessaires pour mener une formation de qualité

| Réponse | Fréquence | Pourcentage |
|----------------|------------------|--------------------|
| Oui | 46 | 86,80% |
| Non | 7 | 13,20% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les données de ce tableau la majorité des enquêtées qui est 86,80% on confirmé que l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal dispose des moyens nécessaires pour mener une formation de qualité. Et 13,20% des enquêtes disent qu'ils n'ont pas des moyens nécessaires pour mener une formation de qualité.

Tableau 23: Répartition de l'échantillon selon l'adéquation entre les connaissances et les exigences du poste occupé

| Réponse | Fréquence | Pourcentage |
|----------------|------------------|--------------------|
| Oui | 46 | 86,80% |
| Non | 7 | 13,20% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les donnais de ce tableau on constate 86,80% des enquêtés ont appliqué les connaissances acquises après leurs formation professionnelle, par contre 13,20% des enquêtés n'ont pas pratiqué les connaissances acquises de leur formations dans l'accomplissement de leurs taches professionnelles.

Chapitre III **Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats**

De ces résultats, on constate que les formations professionnelles proposées par l'entreprise d'accueil ont souvent un caractère pratique.

Tableau 24: Répartition de l'échantillon selon le suffisamment de la documentation remis à l'issue de la formation

| Réponse | Fréquence | Pourcentage |
|----------------|------------------|--------------------|
| Oui | 44 | 83,02% |
| Non | 9 | 16,98% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Dans ce tableau nous remarquons que 83,02% des enquêtés trouvent que la documentation des riche, et 16,98% des enquêtés trouvent que la documentation est pauvre.

Les résultats de cette analyse montrent que la documentation remise lors des formations dans la totalité est satisfaisantes pour faire face aux différentes contraintes et changements techniques et technologiques, cependant les salariés sont satisfais par les formations suivies.

Tableau 25: Répartition de l'échantillon selon l'amélioration de niveau de connaissance (savoir)

| Niveau de connaissance | Fréquence | Pourcentage |
|-------------------------------|------------------|--------------------|
| Beaucoup amélioré | 15 | 28,30% |
| Moyennement amélioré | 35 | 66,03% |
| Pas du tout amélioré | 3 | 5,66% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

Chapitre III **Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats**

D'après les données de ce tableau on remarque que 66,03% des enquêtés disent que leurs niveau de connaissances à moyennement amélioré a l'issue de la formation, et 28,30% des enquêtés trouvent que leurs savoir s'est beaucoup amélioré, et 5,66% des enquêtés ne sentent aucun changement.

Tableau 26: Répartition de l'échantillon selon l'habilité (savoir-faire)

| Niveau d'habilités | Fréquence | Pourcentage |
|---------------------------|------------------|--------------------|
| Beaucoup amélioré | 15 | 28,30% |
| Moyennement amélioré | 37 | 69,81% |
| Pas du tout amélioré | 1 | 1,89% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les données de ce tableau on remarque que 69,81% des enquêtés disent que leurs habilités est moyennement amélioré a l'issue de la formation, et 28,30% des enquêtés que leurs habilités est beaucoup amélioré, et 1,89% des enquêtés disent que leurs habilités n'a pas du tout amélioré.

Tableau 27: Répartition de l'échantillon selon le comportement (savoir être)

| Niveau de comportement | Fréquence | Pourcentage |
|-------------------------------|------------------|--------------------|
| Beaucoup amélioré | 12 | 22,64% |
| Moyennement amélioré | 22 | 41,51% |
| Pas du tout amélioré | 19 | 35,85% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les données de ce tableau on remarque que 41,51% des enquêtés disent que leurs comportement est moyennement amélioré, et 35,85% des enquêtés disent que leurs

Chapitre III **Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats**

comportement n'a pas du tout amélioré, et 22,64% des enquêtés trouvent que leur comportement est beaucoup amélioré.

Tableau 28: Répartition de l'échantillon selon les formateurs qui répondent au profil des attentes

| Les formateurs qui répondent au profil des attentes. | Fréquence | Pourcentage |
|---|------------------|--------------------|
| Oui | 40 | 75,47% |
| Non | 13 | 24,53% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après ce tableau la majorité des enquêtés qui est 75,47% affirment que les formateurs choisissent un profil qui répond aux attentes, et 24,53% des enquêtés disent que les formateurs ne choisissent pas un profil qui répond aux attentes.

Tableau 29: Répartition de l'échantillon selon les attentes que vous avez atteintes

| Les attentes que vous avez atteintes | Fréquence | Pourcentage |
|---|------------------|--------------------|
| Largement | 8 | 15,09% |
| Moyennement | 43 | 81,14% |
| Pas du tout | 2 | 3,77% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les résultats de ce tableau, 81,14% des enquêtés affirment que les attentes qui ont été atteintes sont moyennes, et 15,09% des enquêtés affirment que les attentes qui ont été atteintes sont larges et 3,77% des enquêtés n'ont pas du tout atteint des attentes.

**Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et
interprétation des résultats**

Tableau 30: Répartition de l'échantillon selon le sentiment de l'issue de la formation

| Sentiment | Fréquence | Pourcentage |
|------------------|------------------|--------------------|
| Très satisfait | 3 | 5,66% |
| Satisfait | 45 | 84,90% |
| Pas satisfait | 4 | 7,55% |
| Insatisfait | 1 | 1,88% |
| Total | 53 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les résultats de ce tableau 84,90% des enquêtés affirment qu'à l'issue de leur formation sont dans l'ensemble satisfait, et 7,55% des enquêtés disent qu'ils ne sont pas satisfaits, et 5,66% des enquêtés disent qu'ils sont très satisfaits et 1,88% disent qu'ils sont insatisfait à l'issue de leur formation.

Tableau 31: Répartition de l'échantillon selon les raisons de la satisfaction

| Les raisons de la satisfaction | Fréquence | Pourcentage |
|---------------------------------------|------------------|--------------------|
| Une meilleure maîtrise des tâches | 14 | 22,58% |
| Développement des habilités | 8 | 12,90% |
| Amélioration des compétences | 25 | 40,32% |
| L'augmentation des CG | 15 | 24,19% |
| Total | 62 | 100% |

Source : l'enquête sur terrain.

D'après les résultats de ce tableau, 40,32% des enquêtés trouvent que la raison de leurs satisfaction est l'amélioration des compétences, et 24,19% des enquêtés trouvent que c'est l'augmentation des connaissances général qui est la raison de leurs satisfaction, et

22,58% des enquêtés trouvent que la raison de leurs satisfaction est la meilleure maitrise de taches et finalement 12,90% des enquêtés trouvent que c'est le développement des habilités qui es la raison de leurs satisfaction.

14-Interprétation des résultats, vérification des hypothèses

D'après l'étude de terrain menée au prés de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal après avoir analysé les résultats des tableaux élaboré à partir des informations recueillies à travers notre questionnaire, on constate :

Et suivant la premier hypothèse « ***La formation peut permettre le développement des compétences des salariés de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal a travers la mise en place d'un plan de formation qui est conforme aux besoins exprimés par le personnel de l'entreprise*** ».

Essentiellement comme nous avons obtenir les résultats suivants :

Les résultats obtenus indiquent que la catégorie socioprofessionnelle, le niveau d'instruction et le type de formation suivie ont d'une manière générale une influence positive et significative sur les pratique et les tâches accomplies occupé par les salaries.

Ces éléments peuvent se traduire par des pourcentages comme suite :

40,32% des enquêtés pensent que les formations professionnelles sont le facteur le plus important dans le développement des compétences.

42,25% des enquêtés (cadre et agent de maitrise) ont confirmé que leur formation visent principalement à développer leurs compétences, et dans ce sens l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal investie beaucoup dans la formation professionnelle afin de permettre à ses salariés l'adaptation aux différentes mutations.

67,60% des enquêtés ont suivi des formations professionnelles ce qui témoigne que l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal donne l'importance à la formation dans le but d'améliorer les connaissances de ses employés.

84,90% des enquêtés affirment qu'a l'issue de leur formation sont dans l'ensemble satisfait.

Chapitre III **Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats**

84,96% de nos enquêtés affirment que la formation les a rendu plus compétents et plus opérationnels dans leurs travail.

A partir de ces résultats, notre première hypothèse « *La formation peut permettre le développement des compétences des salariés de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal a travers la mise en place d'un plan de formation qui est conforme aux besoins exprimés par le personnel de l'entreprise* » est confirmée.

Donc on peut dire que la formation professionnelle à l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal a permis aux salariés l'acquisition de nouveau savoir et de savoir faire qui permet la maîtrise des tâches aux postes occupées.

Et ce qui concerne notre deuxième hypothèse « *La formation professionnelle suivie par le personnel de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal augmente le degré de la satisfaction des salariés* » nous avons obtenu les résultats suivants :

84,96% de nos enquêtés affirment que la formation les a rendu plus compétents et plus opérationnels dans leurs travail donc la majorité des salariés déclarent que la formation professionnelle est un moyens efficace et très utile pour devenir compétents et opérationnels dans leurs travail comme on voit que cette formation très nécessaire pour acquérir des nouvelles compétences et augmente le degré de la satisfaction des salariés.

D'après les enquêtés on constate que la formation professionnelle constitue aux yeux des enquêtés un facteurs important dans le développement des compétences qui explique l'importance et l'utilité de formation élaborée au sein de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal, qui lui permet d'assurer la qualification et l'adaptation de son capital humain aux changements technologique et organisationnel, alors la formation professionnelle est considéré comme facteur primordial du développement des compétences.

52,83% des enquêtés ont bénéficié des promotions, selon ces résultats nous pouvons déduire que les salariés de l'entreprise Bejaia Méditerranéan Terminal l'objectif de leurs évaluation est d'avoir des promotions et cela augmente la satisfaction des salariés.

66,03% des enquêtés disent que leurs niveau de connaissances à moyennement amélioré a l'issue de la formation, 69,81% des enquêtés disent que leurs habilités est

Chapitre III Présentation de l'organisme d'accueil et analyse et interprétation des résultats

moyennement amélioré à l'issue de la formation, 41,51% des enquêtés disent que leurs comportements sont moyennement améliorés.

86,80% des enquêtés ont confirmé que l'entreprise Bejaia Méditerranéenne dispose des moyens nécessaires pour mener une formation de qualité, et ils appliquent les connaissances acquises après leur formation professionnelle.

81,14% des enquêtés affirment que les objectifs qu'ils ont atteints sont moyens.

84,90% des enquêtés affirment qu'à l'issue de leur formation ils sont globalement satisfaits.

À partir de ces résultats, notre deuxième hypothèse « *La formation professionnelle suivie par le personnel de Bejaia Méditerranéenne augmente le degré de la satisfaction des salariés* » est aussi confirmée.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Le transport maritime est le moyen le plus économique et le plus utilisé pour les échanges des marchandises à l'international, il facilite la croissance des échanges dans le monde.

C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse et sur de longue distance. Malgré les avantages que dispose ce mode de transport, mais il est exposé à de nombreux risques qui peuvent survenir depuis le site de provenance de marchandises jusqu'à la destination finale, ce qui nécessite des réglementations de gestion efficace pour mieux gérer les effets négatifs des risques et avaries qui peuvent toucher les gens, l'environnement et les marchandises elles-mêmes.

Les acteurs de la filière ont pris des mesures préventives pour faire face aux imprévus, aidés par une série des conventions et termes de commerce international qui servent à définir les droits et les devoirs et prévoient des limitations des responsabilités pour donner une vision claire de ce qui doit être couvert par l'assurance maritime et ce qui est non remboursable.

En effet l'assurance de transport maritime est un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime. L'assurance transport maritime, donne lieu à un contrat, ce dernier est adapté à chaque situation, à chaquetarif, à chaque opération commerciale et les informations spécifiques au type desmarchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné desclauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation dedoute ou bien de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUFet l'assurance tout risque qui bien sûr dépend de la volonté du client.

Tout contrat d'assurance fait référence à une prime où celle-ci est calculée à la base dela valeur de la marchandise transportée et du type de police contractée, aussi cette tarificationet intimement liée à l'état, l'âge du navire, le pavillon ainsi qu'à l'itinéraire assuré qui donnent

Lieu à une liste de surprime ou bien, dans certains cas, à des rabais. Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer et de clarifier les procédures de souscription et de règlement des sinistres en assurance transport maritimesur faculté.

De ce fait nous avons entamé un stage pratique au sein d'une compagnie d'assurance en l'occurrence la Société Algérienne d'Assurance, cela nous a permis de

Conclusion Générale

mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude de cas réels de sinistre en termes d'avaries particulières et par conséquent leurs indemnisations par la SAA.

De plus, nous avons pu constater que lors de la souscription d'une assurance maritime sur faculté, le client cherche toujours une garantie aussi étendue que possible. On peut affirmer aussi que l'ensemble des marchandises sont assurées selon la formule tout risque plus vol et disparition. On peut expliquer ce besoin de sécurité par le mécanisme même de commerce international. Les ventes maritimes-CIF ou FOB sont des ventes au départ qui mettent la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, le transfert de la propriété de la marchandise s'effectuant au moment où celle-ci est mise à bord du navire au port d'embarquement.

Malgré les obstacles rencontrés, le travail que nous avons accompli nous a donné une opportunité d'avoir une idée générale sur le domaine professionnel et ainsi compléter nos acquis théoriques par une expérience pratique. Ce mémoire n'a pas pu répondre à toutes les questions posées en l'occurrence les procédures d'indemnisation en assurance faculté maritime, sachant qu'il n'a pas abordé le règlement en avaries commune et la gestion du recours en termes d'assurance maritime sur faculté.

Liste bibliographie

Liste bibliographie

.....

Annexes

Annexes

Annexe 01

Annexe 02

Annexe 03

Annexe 04

Tables des matières

Table des matières

RREMERCIEMENTS

DEDICACE

SOMMAIRE

Liste d'abréviation

Liste des tableaux

Liste des figures

INTRODUCTION GENERALE1

CADRE THEORIQUE

CHAPITRE I

GENERALITES SUR LE TRANSPORT MARITIME

Introduction9

Section 01 : Historique et description du transport maritime.....9

1. Historique du transport maritime9

2. Les moyens de transport maritime 11

2.1. Les navires spécialisés 14

2.1.1. Les transporteurs de vrac (vraquier) 14

2.1.2. Les navires polythermes 14

2.1.3. Les navires non spécialisé 14

2.1.4. Les cargos conventionnels 14

2.1.5. Les porte-conteneurs 14

2.1.6. Les navires rouliers 14

2.1.7. Les navires RO/RO 14

2.2. Les avantages et les inconvénients du transport maritime 14

2.2.1. Les avantages 14

2.2.2. Les inconvénients 15

3. Le Contrat du Transport Maritime 15

3.1. Le contrat de transport 15

3.2. Le contrat d'affrètement 15

4. Les types de contrats d'affrètement 16

4.1. Le fréteur 16

4.2. L'affréteur 16

4.2.1. L'affrètement au voyage 16

4.2.2. L'affrètement à temps 17

4.2.3. L'affrètement coque-nue 17

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 5. Les conventions internationales..... | 17 |
| 5.1. Les règles de Bruxelles de 1924..... | 17 |
| 5.2. La convention de Hambourg 1978 | 19 |
| 5.3. Les Règles de Rotterdam | 20 |
| 6. Les Obligations des parties du transport maritime | 20 |
| 6.1. Pour le chargeur..... | 20 |
| 6.2. Pour le transporteur..... | 20 |
| Section 02 : Les documents du transport maritime | 21 |
| 1. Le connaissement (BL: Bill of Lading)..... | 21 |
| 2. Le manifeste | 22 |
| 2.1. Le manifeste cargo..... | 22 |
| 2.2. Le manifeste comptable | 22 |
| 2.3. Le manifeste de sortie (D1)..... | 22 |
| 3. Le booking note | 22 |
| 4. La lettre de transport maritime | 22 |
| 5. La charte partie | 23 |
| 6. Le pli cartable | 23 |
| 6.1. Documents accessoires de la gestion administrative..... | 23 |
| 6.2. Les documents au service des opérations..... | 23 |
| 6.2.1. Les documents du tiers..... | 24 |
| 7. Différents auxiliaire du transport maritime | 24 |
| 7.1. L'armateur..... | 24 |
| 7.2. Le transporteur..... | 24 |
| 7.3. Le manutentionnaire | 24 |
| 7.4. Le courtier | 24 |
| 7.4.1. Le courtier maritime | 24 |
| 7.4.2. Le courtier interprète..... | 26 |
| 7.4.3. Le courtier de vente et d'affrètement des navires..... | 26 |
| 7.5. La banque | 26 |
| 7.6. L'assureur..... | 26 |
| 7.7. Le commissionnaire en douane | 26 |
| 7.8. Les services des douanes..... | 27 |
| 7.9. L'agent maritime « l'agent consignataire»..... | 27 |
| 7.9.1. Le consignataire de navire..... | 27 |

Table des matières

| | |
|--|----|
| 7.9.2. Le consignataire de cargaison | 27 |
| 7.10. Le transitaire | 27 |
| 7.11. L'expert Maritime..... | 28 |
| 8. Le Destinataire Final (Importateur) | 28 |

CHAPITRE II

TRANSPORT MARITIME ET LA CONTENEURISATION

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 30 |
| Section 01 : Notion de base sur le transport maritime | 30 |
| 1. Historique du transport maritime | 31 |
| 2. Définition le transport maritime | 31 |
| 3. Les intervenants du transport maritime | 32 |
| 3.1. Le transitaire | 32 |
| 3.2. Le consignataire..... | 33 |
| 3.3. Courtier maritime..... | 33 |
| 3.4. La douane | 33 |
| 3.5. Les armateurs..... | 33 |
| 3.6. L'expert maritime..... | 33 |
| 3.7. Le Non-Vessel-Operating Common Carrier (ou NVOCC) | 34 |
| 3.8. Le shipchandler..... | 34 |
| 3.9. Le Shipplanner..... | 34 |
| 3.10. Le shipping clerk | 34 |
| 4. Les conventions internationales du transport maritime | 34 |
| 4.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 | 35 |
| 4.1.1. Responsabilités et obligations | 35 |
| 4.1.2. L'exonération | 35 |
| 4.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968..... | 35 |
| 4.2.1. Responsabilité..... | 36 |
| 4.2.2. L'exonération | 36 |
| 4.2.3. Champs d'application | 36 |
| 4.3. La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d'Hambourg)..... | 36 |
| 4.3.1. Responsabilité et exonération..... | 37 |
| 4.4. Les règles de Rotterdam..... | 38 |
| 5. Les termes du commerce international (INCOTERMS)..... | 38 |

Table des matières

| | |
|---|----|
| 5.1. Incoterms et formalité douanière | 38 |
| 5.2. La réforme des incoterms 2010 | 40 |
| 5.2.1. Les incoterms utilisables dans le transport maritime | 40 |
| A. FAS ou Free Alongside Ship (Franco le long du navire)..... | 40 |
| B. FOB ou Free On Board (Franco à bord) | 40 |
| C. CFR ou Cost and Freight (Coût et fret)..... | 40 |
| D. CIF ou Cost, Insurance and freight (coût, assurance et fret)..... | 41 |
| 5.2.2. Les incoterms utilisables pour tous les types de transports (multimodal) | 41 |
| A. EXW ou Ex-Works (À l'usine) | 41 |
| B. FCA ou Free Carrier (Franco transporteur)..... | 41 |
| C. CPT ou Carriage Paid To (port payé jusqu'à)..... | 41 |
| D. CIP ou Carriage and Insurance Paid To (port payé, assurance jusqu'à)..... | 42 |
| E. DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu Droits acquittés)..... | 42 |
| F. DAT ou Delivered At Terminal (Rendu au terminal, terminal de destination convenu) | 42 |
| G. DAP ou Delivered At Place (Rendu au Lieu de destination convenu)..... | 42 |
| 6. Les intervenants dans une expédition maritime..... | 43 |
| 6.1. Le chargeur..... | 43 |
| 6.2. Le transporteur..... | 43 |
| 6.3. L'agent consignataire..... | 44 |
| 6.3.1. Le consignataire du navire | 44 |
| 6.3.2. Le consignataire de la cargaison..... | 44 |
| 6.3.3. Le manutentionnaire | 45 |
| 6.3.4. L'aconier (mission réalisée par les entreprises portuaires) | 45 |
| 6.3.5. Le transitaire..... | 45 |
| 6.3.6. Les autorités douanières..... | 46 |
| A. Instrument de contrôle du commerce extérieur | 46 |
| B. Source de recette fiscale..... | 46 |
| C. Instrument de protection de l'économie nationale..... | 47 |
| D. Le banquier..... | 47 |
| 6.3.7. L'assureur..... | 47 |
| 7. Les variétés de marchandises transportées..... | 47 |
| 7.1. La nature des marchandises transportées | 47 |
| 7.2. Les produits périssables | 48 |

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| 7.3. Les produits dangereux et fragiles..... | 48 |
| 7.4. Typologies des marchandises transportées | 48 |
| 8. Les documents relatifs au transport maritime international de marchandises..... | 49 |
| 8.1. La lettre de transport maritime | 49 |
| 8.2. Le connaissement « Bill of Lading » (B/L)..... | 50 |
| 8.3. La facture commerciale..... | 50 |
| 8.4. Liste de colisage | 51 |
| 8.5. Le certificat d'origine | 51 |
| 8.6. Le certificat d'assurance | 51 |
| Section 02 : La conteneurisation | 51 |
| 1. Historique de la conteneurisation | 53 |
| 2. Types de conteneur | 54 |
| 2.1. Conteneur classique | 55 |
| 2.2. Conteneur aéré ou ventilé fermé..... | 55 |
| 2.3. Conteneur à toit ouvrant..... | 55 |
| 2.4. Conteneur à parois latérales | 55 |
| 2.5. Conteneur citerne..... | 56 |
| 2.6. Conteneur réfrigéré..... | 56 |
| 2.7. Conteneur vrac..... | 57 |
| 2.8. Conteneur plat et repliable | 57 |
| 2.9. Conteneurs pour déchets radioactifs faiblement radioactifs | 58 |
| 3. Caractéristiques et effets du conteneur | 58 |
| 3.1. Caractéristiques du conteneur | 58 |
| 3.2. Effets de la conteneurisation sur les ports maritimes | 58 |
| 4. Les opérations dans un terminal à conteneurs..... | 59 |
| 5. La gestion des arrivées des navires..... | 60 |
| 6. Le processus de déchargement des navires | 60 |
| 6.1. La Figure illustre le processus de déchargement des navires. | 60 |
| 6.2. Le processus de déchargement des navires | 61 |
| 7. Avantages et inconvénients de l'utilisation des conteneurs..... | 63 |
| Conclusion..... | 65 |

Table des matières

CADRE PRATIQUE

CHAPITRE III

PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL ET ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 68 |
| Section 01 : Présentation de l'entreprise BMT | 69 |
| 1. L'historique BMT SPA | 69 |
| 2. Présentation de BMT SPA..... | 70 |
| 2.1. Sociale, statut juridique et capitale social de BMT SPA | 70 |
| 2.2. Situatio géographique..... | 72 |
| 3. Mission, Valeurs et objectifs de BMT SPA | 72 |
| 3.1. Mission de BMT SPA..... | 72 |
| 3.2. Les valeur de BMT SPA | 72 |
| A. Integrite | 72 |
| B. Innovation..... | 73 |
| C. Performance..... | 73 |
| D. Tenacite | 73 |
| E. Securite..... | 73 |
| F. Courtoisie | 73 |
| 4. Les objectifs de BMT SPA..... | 73 |
| 5. Activités et performance de BMT SPA..... | 74 |
| 5.1. Activités de BMT SPA | 74 |
| 5.2. Les opérations du terminal | 74 |
| A. Opérations planification | 74 |
| B. Opération de manutention | 74 |
| C. Opération d'aconage | 75 |
| 6. Performances de BMT | 76 |
| 7. Organisation de BMT SPA..... | 79 |
| 8. Principe des activités BMT | 80 |
| 8.1. Les opérations..... | 80 |
| 8.1.1. Opérations planification | 80 |
| 8.1.2. Opération de manutention | 80 |
| 8.1.3. Opérations d'aconage | 80 |
| 9. Les équipements de la productivité de BMT..... | 80 |

Table des matières

| | |
|--|------------|
| 10. Objectifs et acquis de BMT | 81 |
| 10.1. Les objectifs | 81 |
| 10.2. Principaux acquis..... | 82 |
| 11. Les différentes structures de BMT..... | 82 |
| 11.1. Direction Générale..... | 82 |
| 11.2. Direction des Ressources Humaines et Moyens..... | 82 |
| 11.3. Direction des Finances et comptabilité | 82 |
| 11.4. Direction Marketing..... | 83 |
| 11.5. Direction des opérations..... | 83 |
| 11.6. La Direction Technique..... | 83 |
| 12. Présentation de population d'étude..... | 85 |
| 13. L'impact de la formation professionnelle sur le développement des compétences..... | 97 |
| 14-Interprétation des résultats, vérification des hypothèses..... | 102 |
| CONCLUSION GENERALE..... | 105 |
| LISTE BIBLIOGRAPHIE | 108 |
| ANNEXES | 110 |
| TABLES DES MATIERES | 112 |

Acheminement des containers via le transport maritime

Résumé

Le transport maritime est l'opération consistant à déplacer des marchandises d'un endroit à un autre par voie maritime. Ce mode de transport prend en compte le chargement des conteneurs dans les ports, la plupart des pays du continent africain n'ont qu'une connectivité maritime limitée. L'objectif général de notre travail est d'évaluer l'impact de l'optimisation de la logistique d'un terminal à conteneurs sur la performance du port de Conakry.

La méthode mixte (qualitative et quantitative) est utilisée dans cette recherche. Les opérateurs du terminal à conteneurs manifestent leur satisfaction quant à l'escale du navire et à l'amélioration des conditions de travail. Le problème de la gestion des stocks reste une priorité pour l'étude.

Les résultats de l'analyse donnent une précision qui nécessite une augmentation des équipements, la formation du personnel, l'extension du terminal et le problème de la gestion des stocks à tous les niveaux et à tout moment.

MotClés: Transportmaritime,Conteneur,ZonedeStockage,Navire,Méthodesd'optimisation,MatièresDangereuses,EmplacementOptimal.

Abstract

Maritime transport is the operation of moving goods from one place to another by sea. This mode of transport takes into consideration the loading of containers at ports, most countries on the African continent have only limited maritime connectivity.

The general objective of our work is to assess the impact of the optimization of the logistics of a container terminal on the performance of the port of Conakry. The mixed method (qualitative and quantitative) is used in this research. Container terminal operators are showing satisfaction at the ship's stopover and improving working conditions. The problem of inventory management remains a priority for the study.

The results of the analysis give a precision that requires an increase in equipment, training of personnel, extension of the terminal and the problem of inventory management at all levels and at all times..

Keywords

Shipping,ContainerStorageArea,Ship,OptimizationMethods,DangerousGoods,Optimal location.