

[Tap]



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

Université Abderrahmane Mira-Bejaia

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences commerciale

Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de

Master en Sciences commerciale

Spécialité : Commerce international et logistique

Thème

Les apports du transport maritime dans le développement du commerce international : Cas EPB

Présente par :

MELLAHI Thafsouth

OUAHABRACHE Cylia

Encadré par : Mr BOUDA NABIL

Membre du Jury

Président: Mr. khaldi Seddik.

Examinatrice: Mme. khebbache Nawal.

Promotion 2022-2023

Remerciement

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

Ce mémoire n'aurait pas été possible, sans la contribution et le soutien des membres de nos familles qui ont patienté avec nous jusqu'à l'achèvement de ce travail.

Nous souhaitons exprimer notre profond gratitude à notre promoteur MR. BOUDA, merci d'avoir fait preuve de patience et de gentillesse, merci de nous avoir épaulé et guidé au long de ce travail.

Nos respectueux sentiments au personnel de l'entreprise portuaire Bejaia spécialement Mr Abederahim Rami et également à toute personnes au sein du port Bejaia qui s'est bien occupé de nous durant notre quête de savoir et nous a consacré tout son temps pour répondre à toutes nos questions.

Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants de la faculté SEGC.

Enfin nous tenons à remercier tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

Dédicace

Je dédie ce mémoire à mes chers parents qui ont été toujours à mes côtés et m'ont toujours soutenu tout au long de ces longues années d'études. En signe de reconnaissance, qu'il trouvent ici, l'expression de ma profonde gratitude pour tout ce qu'il ont consenti d'efforts et de moyens pour me voir réussir dans mes études.

À toute ma famille

À mes chers parents

Et À toutes mes frères et mes sœurs

Et à l'ensemble des étudiants de la promotion 2023/2024.

Et à tous ceux qui aiment le bon travail et ne reculent pas devant les obstacles à

CSA

Dédicace

Je dédie cet humble travail:

A mes chers et respectueux parent parents vraiment aucune dédicace ne saurait exprimer mon attachement, mon amour et mon affection, je vous offre ce modeste travail en témoignage de tous les sacrifices et l'immense tendresse dont vous m'avez toujours su me combler .

Puisse dieu tout puissant vous garder et vous procurer santé et bonheur .

A mes chères sœurs : Zahwa, Dihia, Sonia, Anissa et Kahina.

A mon cher frère : Zidane

A tout mes amis surtout: Razika et Kahina.

Thafsouth

Listes des abréviations

B/L: Bill of Lading / Connaissancement

BM: Banque Mondial

DA: Direction Achat

DC: Direction Capitainerie

DDD: Direction Domaine et Développement

DDN: Direction Digitalisation et Numérique

DE: Direction Exploitation

DFC: Direction Finance et Comptabilité

DGAO: Direction Générale Adjointe Opérationnelle

DGFA: Direction Générale Adjointe Fonctionnelle

DM: Direction Maintenance

DRH: Direction Ressource Humaine

EPB: Entreprise Portuaire Bejaia

FMI: Fonds Monétaire International

G20: Groupe des vingt (Groupe Forum Intergouvernementale)

GATT: General Agreement on Tariffs and Trade

GE: Direction Générale

ISO: International Organization for Standardization

LNG: Liquefied Natural Gas shipping

LPG: Liquefied Petroleum Gas shipping

O/B/O: Ore/Bulk/Oil

O/O: Ore/Oil

OCDE: Organisation de Coopération et de Développement Economique

OMC: Organisation Mondiale de Commerce

OPEP: Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole

RO/RO: Roll on/Roll off

UE: Union Européenne

ULCC: Ultra Large Crude Carriers

VLCC: Very Large Crude Carriers

Liste des illustrations

Tables des illustrations

Tableau 01: Taux d'exportation pour quelques pays développés (1960-1980)

Tableau 02: Croissance des exportations mondiales (1955-1980)

Tableau 03: Exportations mondiale et production mondiale de marchandises (1980-2001).....

Tableau 04: : Exemple fictif qui illustre le principe de l'avantage absolu avec un seul facteur de production

Tableau 05: Exemple fictif qui illustre le principe de l'avantage comparatif un seul facteur de production

Figure 01: Le cycle de vie du produit d'après R.Vernon

Figure 02: Evolution du commerce dans le cadre de l'OMC.....

Sommaire

Remerciements	
Dédicaces.....	
Listes des abréviations.....	
Liste des tableaux et figures.....	
Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : généralité et Historique du commerce international.....	
Introduction.....	4
Section 01: définition et historique du commerce international.....	5
Section 02: les théories du commerce international	Erreur ! Signet non défini.
Section 03: les structures et l'évolution du commerce international	21
Conclusion	30
Chapitre 02: le transport maritime et les installations portuaires	Erreur ! Signet non défini.
Introduction.....	31
Section 01: définition et évolution du transport maritime.....	31
Section 02: les offres et les formalités de transport maritime.....	43
Section 03 : la relation entre commerce international et le transport maritime.....	56
Conclusion	Erreur ! Signet non défini.
Chapitre 03: Étude de cas au niveau de l'EPB	Erreur ! Signet non défini.
Introduction.....	60
Section 01 : présentation de l'organisme d'accueil	60
Section 02 : méthodologie de la recherche	67
Section 03: Résultats de l'enquête qualitative	70
Conclusion	75
Conclusion générale.....	76
Bibliographie	
Liste des annexes	
Table des matières.....	
Résumé.....	

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale

Le commerce existe depuis L'antiquité, les premiers échanges se sont opérés dans le cadre de l'économie de troc, système dans lequel un bien s'échange directement contre un autre bien. Avec le temps les échanges se sont montés avec le développement des moyens de transport, la détection de nouvelles régions et des matières premières et la création de la monnaie qui joue un rôle majeur.

Le commerce international a connu une évolution remarquable au moment de la révolution industrielle et à partir de XIXe siècle. Ceci en raison du développement des moyens de transport et de communication qui ont permis au commerce international de connaître un essor irréversible. En autre sens le commerce international est né du besoin ressenti par les êtres humains, avec le développement de mode vie , de faire des échanges au-delà des frontières géographiques, linguistiques, raciales, ou religieuses , en raison de la diversité dans la répartition des richesses¹.

Aujourd'hui le commerce international occupe une place importante dans les débats politiques et économiques. Selon les nations, les échanges internationaux sont perçus comme une chance pour contribuer à la création de nouveaux emplois de meilleure qualité et à l'amélioration globale des conditions de travail et la lutte contre la pauvreté. Il est essentiel pour le transfert de connaissances, de technologie et de compétences, et donc pour le développement. Le commerce est dans la plus part des cas la plus importante source extérieure de financement du développement. L'aide pour le commerce est permet aux pays en développement de maximiser les gains du commerce en les aidant à analyser et à mettre en œuvre les accords commerciaux et s'y adapter et en leur permettant de se doter des capacités d'offre et de l'infrastructure dont ils ont besoin pour soutenir la concurrence au niveau international.

Le transport maritime a pour objectif de transporter des personnes et des marchandises. C'est le mode de transport le plus utilisé dans le commerce international. De nos jours, de plus en plus devient important et représente une alternative crédible et intéressante que le transport terrestre et aérien. Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole, charbon, céréales...etc.). A côté de ce transport en vrac, il couvre

¹ LAZARY, « Le commerce international à la portée de tous » édition Dalloz ,Belgique, 2005.

Introduction générale

également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de (cartons; caisses, palettes...etc.).

L'Algérie et son commerce extérieur, a connu de multiples changements d'ordres économique à travers son passage à l'économie de marché. Les ports Algériens devront être des escales logiques de ces routes maritimes, le dynamisme de ses ports notamment le port de Bejaia repose sur une bonne localisation géographique qui offre plusieurs activités portuaires.

La ville de Bejaia dispose d'un port commercial, qui joue un rôle important dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen est cela à la faveur du dynamisme du port qui a amené un développement à toute la région et à l'aide d'une activité appelée logistique.

C'est à cet effet que nous avons choisi l'entreprise portuaire de Bejaia« EPB »comme cas d'étude et cela à fin d'apporter une réponse à notre problématique suivante:

- **Comment le transport maritime influence-t-il le développement du commerce international?**

A partir de cette question centrale, d'autres questions peuvent être posées:

- Quels sont les facteurs qui influencent le commerce international?
- Quelle est le rôle que joue l'entreprise portuaire de Bejaia dans le commerce extérieur algérien?

Pour répondre à notre problématique de recherche, nous avons posés les hypothèses suivantes:

H1: Le transport maritime est un facteur clé de développement des échanges internationaux.

H2: Le port de Bejaia est essentiel pour les activités commerciales internationales de l'Algérie.

Afin d'élaborer ce mémoire et d'amener une réponse à notre problématique de recherche, nous avons suivie la démarche méthodologique qui consiste en une enquête qualitative auprès d'un échantillon de responsables de l'entreprise EPB.

Introduction générale

Ce mémoire est divisé en trois chapitres; le premier porte sur l'historique et l'évolution du commerce, le deuxième traite spécifiquement le transport maritime international, tandis que le troisième porte sur le rôle du transport maritime dans développement de commerce international et cela à travers le cas de l'entreprise EPB.

Chapitre1

Généralité et historique du commerce international

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Introduction

Le commerce international est l'échange de biens, services et capitaux entre pays. Ce type de commerce existe depuis l'antiquité, mais il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation.

Le commerce international trouve son origine dans le besoin ressenti par les hommes de faire des échanges et des transactions commerciales au-delà des frontières géographiques, linguistiques, culturelles, raciales ou religieuses en raison de la diversité dans la répartition des richesses. Depuis leur avènement, les échanges internationaux se sont développés et ont pris de l'ampleur jour après jour. De nos jours, des millions de produits sont achetés, vendus et acheminés quotidiennement par voie aérienne, maritime ou terrestre à travers le monde.

Donc, le commerce est une activité consistant à échanger, transporter et vendre des biens et services d'un lieu à un autre dans le but de les échanger.

Ce chapitre porte sur le commerce international. Il est scindé en trois sections, la première traitera de définitions de certains concepts liés au commerce international et à son historique, la seconde est consacrée à l'étude des théories du commerce international et enfin dans la troisième section on va parler de l'évolution et les structures du commerce international.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Section 1 : Définition et historique du commerce international

1.1. Définition du commerce international :

Le commerce international désigne l'échange de biens, de services et de capitaux entre les pays. IL permet aux entreprises de se développer à l'échelle mondiale et offre aux consommateurs un plus grand choix de produits et de services.

On peut dire aussi que le commerce international distinct a une activité à l'opération d'achat et vente, ou à l'échange des produits entre les différents pays à des zones monétaires différent.

Depuis des siècles, le commerce international existe, il connaît un essor de plus en plus important du fait de la mondialisation. Le terme «commerce international» désigne l'ensemble des échanges internationaux de bien et service¹.

Au sens strict, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) et services entre les espaces économiques nationaux. Les flux de services sont pris en considération car leur part a progressé rapidement dans les échanges internationaux (surtout le transport, tourisme et les services aux entreprises)².

1.2. Historique du commerce international :

Le commerce remonte à l'Antiquité, lorsque les marchands de diverses cultures ont commencé à échanger des biens tels que les épices, les tissus et les métaux précieux. Au fil du temps, le commerce international est devenu de plus en plus important, en particulier avec l'expansion des empires coloniaux européens aux XVIe et XVIIe siècles.

Au XIXe siècle, la révolution industrielle a permis la production de biens à grande échelle, ce qui a stimulé davantage le commerce international. Les entreprises ont commencé à chercher des marchés pour leurs produits dans d'autres pays, et les gouvernements ont progressivement abaissé les barrières tarifaires et douanières pour encourager les échanges commerciaux.

Le XXe siècle a vu l'émergence de blocs commerciaux régionaux tels que l'Union européenne et le Mercosur en Amérique du Sud, ainsi que l'expansion du commerce

¹ P. RAPIN, « cours de commerce international », édition Dunod, 1966, paris, p.3.

² M. Patrik, A. Messertin « le commerce international », Thémis 1ere édition, 1988, Paris.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

international avec l'essor de la mondialisation. Aujourd'hui, le commerce international est devenu une force majeure dans l'économie mondiale, représentant des milliards de dollars chaque année et contribuant à la croissance économique et à la création d'emplois.

En plus de l'histoire du commerce international, il est important de noter que le commerce international est influencé par de nombreux facteurs, tels que les différences culturelles, les politiques économiques, les réglementations commerciales, les fluctuations des taux de change et les développements technologiques.

Le commerce international est souvent considéré comme un moteur de la croissance économique mondiale, car il permet aux pays de se spécialiser dans la production de biens et de services dans lesquels ils ont un avantage comparatif, et de tirer parti de la demande mondiale pour ces biens et services. Cela peut aider à augmenter les niveaux de production, à améliorer les normes de vie et à réduire la pauvreté.

Cependant, le commerce international peut également avoir des effets négatifs, tels que la concurrence accrue pour les industries nationales, la dépendance excessive à l'égard de certains pays pour les matières premières et les produits finis, et les conséquences environnementales du transport international. Ces aspects ont conduit à des débats sur les politiques commerciales et les accords commerciaux internationaux, ainsi que sur la nécessité d'équilibrer les avantages économiques du commerce international avec les considérations sociales et environnementales.

Il est également important de noter que le commerce international est influencé par les relations politiques entre les pays. Les conflits géopolitiques, les sanctions économiques et les politiques commerciales restrictives peuvent entraver le commerce international et affecter négativement les économies des pays impliqués.

De plus, le commerce international est souvent associé à des problèmes de travail et de droits de l'homme dans les pays en développement. Les normes de travail inférieures, les salaires bas et les conditions de travail dangereuses peuvent être utilisés pour offrir des produits moins chers sur le marché international, ce qui peut entraîner des pratiques commerciales injustes et des abus des droits de l'homme.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Pour remédier à ces problèmes, des initiatives telles que le commerce équitable, la certification environnementale et la responsabilité sociale des entreprises ont été mises en place pour encourager des pratiques commerciales plus durables et éthiques.

Enfin, le commerce international est également confronté à des défis environnementaux. Les transports internationaux, la production et l'utilisation de biens peuvent avoir des impacts environnementaux négatifs, tels que la pollution, la dégradation des écosystèmes et le changement climatique. Pour minimiser ces impacts, des pratiques commerciales plus durables, telles que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la promotion du commerce de produits locaux et biologiques, sont encouragées.

1.3. Les avantages et les inconvénients du commerce international:

1.3.1 Les avantages du commerce international:

Le libre-échange présente un certain nombre d'avantages pour les consommateurs et producteurs:

- Il permet d'accéder à une plus grande variété de produits.
- Il permet de faire diminuer le prix des produits, et donc de gagner du pouvoir d'achat. Il permet d'ouvrir de nouveaux débouchés à la production. Le producteur peut augmenter son volume de production, et donc diminuer les coûts de production s'il existe des économies d'échelle.
- Les biens de productions sont aussi échangés internationalement, et permettent donc aux producteurs de bénéficier de technologies étrangères.

D'une manière plus générale, le développement du commerce international pousse les entreprises à améliorer leur compétitivité prix et leur compétitivité hors-prix.

1.3.2 Les inconvénients du commerce international :

Le commerce international et son développement via le libre-échange présente toutefois des inconvénients, pour les producteurs comme pour les consommateurs:

- **Risque de disparition de productions locales :**

face à la concurrence étrangère, des productions locales qui ne sont pas assez compétitives peuvent disparaître, même si elles ont une qualité particulière aux yeux des consommateurs.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

- **Risque de "dumping social" :**

La concurrence des pays à bas salaires constitue une pression à la baisse pour les salaires des autres pays, et peut dégrader les conditions de vie des employés dans ces derniers (diminution des salaires, licenciements).

- **Risque de délocalisation d'activité :**

S'il est possible de produire dans un autre pays à moindre coût, les entrepreneurs peuvent délocaliser leurs capitaux et leurs entreprises, occasionnant ainsi des destructions d'emplois.

- **Risque d'atteinte aux droits des consommateurs :**

Les traités de libre-échange contiennent des clauses pour garantir la concurrence qui peuvent être utilisées par les firmes multinationales.

1.4. Les effets du commerce international :

On distingue plusieurs effets dont³ :

1.4.1 Le commerce international se traduit par des baisses de prix et une plus grande diversité de choix pour les consommateurs :

- Les mécanismes en cause; accès à des produits moins chers et pression à la baisse des prix.

1.4.2 Les effets différenciés du commerce international sur les inégalités de revenu :

- L'évolution des inégalités entre individus dans le monde : la courbe de l'éléphant.
- Le commerce international a permis de réduire des inégalités entre pays: la hausse du niveau de vie de la Chine et le rapprochement avec celui des pays développés.

1.4.3 Faut-il chercher le libre-échange :

- Les avantages du libre- échange en théorie :
- En théorie, le libre-échange est source d'avantages pour les consommateurs.
- Les dangers du libre-échange : inégalités et mauvaise spécialisation.

³ <https://ses.webclass.fr> consulté le 15/04/2023.h

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Section 2 : Les théories du commerce international

Depuis le XVI^e les économistes ont expliqué, voire de justifier les échanges internationaux. L'apport des théories du commerce international au développement de ces échanges est indéniable.

Ces courants de pensée pensent que l'émergence du commerce international permet le développement économique, ainsi que les investissements dans les activités à rendement croissant (la création de l'industrie et l'exploitation des produits manufacturés à forte valeur ajoutée) et l'adaptation des politiques protectionnistes établissant notamment des barrières tarifaires vont dégager un excédent de la balance des paiements⁴.

Il existe plusieurs théories du commerce international qui tentent d'expliquer les motifs et les avantages du commerce entre les pays. Voici quelques-unes des théories les plus connues.

1. La théorie mercantiliste :

Le mercantilisme est une école de pensée apparue à la renaissance. Elle a connu plusieurs formes, telles que le bullionisme en Espagne, et le colbertisme en France. Cette théorie économique soutenait qu'il n'y a de richesse que de métaux précieux (or et argent, principalement), et qu'ainsi le rôle de toute puissance publique est de favoriser les excédents commerciaux afin de maximiser les entrées d'or dans le pays.

Le mercantilisme a été abandonné pour deux raisons. La première est que, dans le cadre de l'application du bullionisme en Espagne, les entrées d'or ont conduit à une stimulation de l'inflation, et à une dépréciation de l'or. Dans le cas du colbertisme, l'Etat-stratège a soutenu les exportations en réprimant l'initiative entrepreneuriale nationale, sacrifiant ainsi la population pour enrichir le pays⁵.

Il est possible de distinguer 3 approches différentes :

1.1. L'approche Française :

Développer par "Montchrestien Antoine de Montchrestien", protéger les industries manufacturières et le rôle de l'Etat. celui-ci doit, par la réglementation et autres estimations

⁴ www.oeconomia.net consulté le 15/05/2023.

⁵ ALAIN Bihl, le premier âge du capitalisme (1415-1763) Tome 3-coffret 2 vol; Un premier monde capitaliste. Syllepse, 9 décembre 2019.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

restrictives ou incitatives, incliner le comportement des acteurs de la vie économique pour les guider dans la direction appropriée. Grandissement de l'Etat s'obtient par un afflux de devises en provenance d'autres pays⁶.

1.2. L'approche anglaise :

Les mercantilistes anglais, à l'instar de William Petty, croyez que l'agrandissement des richesses résultat de développement du commerce international et plus particulièrement du commerce maritime. Il faut donc réduire les importations et suppléer les exportations pour débarrasser un excédent commercial, synonyme de récolter d'or dans les caisses de la nation. Les taux d'intérêt vont baisser et attirer l'investissement et augmenter les demandes⁷.

1.3. L'approche espagnol :

Pour le courant espagnol, le pouvoir de la nation détendu sur la masse de métaux précieux obtenues. Il faut donc augmenter le stock d'or. Cela se fait notamment par le pilage des colonies de l'Amérique Latine. Les résultats de l'épargne de l'or par l'Espagne s'avèrent économiquement désastreuses. tromper par l'abondance monétaire, les espagnols négligent leur industrie qui ne parvient plus a satisfaire une demandes de plus en plus importantes. Les importations, stimulées par l'augmentation des prix creuser un déficit extérieur et un appauvrissement du pays. Ces différentes politiques vont être l'objet, à partir du XVIIIe siècle, d'une remise en cause par les théoriciens du libre-échange⁸.

2. Les théories traditionnelles :

Alors que les mercantilistes considèrent le commerce avec l'étranger comme un jeu somme nulle, les classiques considèrent le libre-échange comme un jeu à somme positive.

Les premières tentatives de modélisation de l'échange international sont l'œuvre de deux auteurs britanniques du XVIIIe siècle et du début du XIXe, Adam Smith (1723-1790) [Economiste écossais auteur de recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations

⁶ Eric Mechoulan,« L'approche française en matière de ressources éducatives libres(REL) », Revue international d'éducation de Sèvres.

⁷ THOMPSON I. A. & YUN CASALILLA. B, (éd)1994, The Castillian Crisis Century.

⁸ DARDEL. P,« Commerce, industrie t navigation dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle », 1963, Paris, SEVPEN.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

en 1776,] et David Ricardo (1772-1823) [Economiste anglais auteur de principes de l'économie politique et de l'impôt publié en 1817]⁹.

2.1. La théorie de l'avantage absolu d'Adam Smith (1776) :

Dans son ouvrage sur la recherche de la nature et les cause de la richesse des notions, Adam Smith (1776) souligne que chaque pays a intérêt à se spécialiser dans les productions où il possède un avantage absolu en matière de productivité et à acquérir à l'étranger les produits où il est en infériorité absolu (toujours en de matière productivité).

Cette théorie, développée par Adam Smith, soutient que le commerce international est bénéfique pour les pays qui peuvent produire des biens à un coût absolu inférieur à celui des autres pays. Selon cette théorie, chaque pays devrait se concentrer sur la production de biens pour lesquels il a un avantage absolu, et échanger ces biens avec les autres pays.

« Le commerce extérieur selon A. SMITH est donc nécessaire pour écouler les excédents de production suivant le principe de l'avantage absolu, c'est-à-dire par rapport aux coût de production absolu. Ce qui signifie qu'un pays est susceptible d'importer une marchandises si sa production est plus coûteuse que son importation. Par contre, il pourra exporter ses produits si ses coûts sont plus avantageux que ceux d'autres pays. Ainsi une spécialisation internationale s'opérera entre les notions dans les productions pour lesquelles elles ont un avantage absolu. Ceci ne sera possible cependant que dans le cadre d'un système de libre-échange »¹⁰.

Toutefois la théorie de l'avantage absolu ne peut expliquer à elle seule qu'une parti du commerce international. Le problème se pose, en effet, lorsque des pays ne possèdent pas d'avantage absolus. D'où la référence à la théorie des avantages comparatifs de Ricardo.

Le tableau 1.1 présente un exemple fictif qui illustre le principe de l'avantage absolu avec un seul facture de production, soit la main-d'œuvre. Ce tableau montre que chaque heure de travail, le Canada peut produire 12 quintaux de blé et 2 mètres de tissu, alors que les États-Unis peuvent produire 2 quintaux de blé et 4 mètres de tissu.

⁹ Idem

¹⁰ Adam Smith, recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations , édition 1790 .

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Tableau 1.1: Exemple fictif qui illustre le principe de l'avantage absolu avec un seul facteur de production;

	CANADA	ETATS-UNIS	TOTAL
BLE (quintaux/homme/heure)	12	2	14 Quintaux
Tissus(mètres/homme/heurs)	2	4	6 Mètres

Source: Brigitte Lévy (1989), les affaires internationales: l'économie confrontée aux fait, Boucherville, Gaëtan Morin Editeur.

Si le Canada se spécialisent dans la production de blé et les Etats-Unis, dans la production de tissus, la production globale de blé et de tissus des deux pays serait plus importante que s'ils maintenaient chacun leur production dans les deux domaines. En effet, si le Canada déplaçait l'homme/heure affecté à la production de tissus vers la production de blé, la production horaire canadienne de blé atteindrait 24 quintaux. Si, de leur coté, les Etats-Unis déplaçaient l'homme/heure affecté à la production de blé vers la production de tissu, la production horaire américaine de tissu passerait de 6 à 8 mètres.

En toute logique, l'application du principe de l'avantage absolu conduit les producteurs canadiens à se spécialiser dans le blé et leurs homologues américains à faire de même dans le tissu. En conséquence, le Canada exportera du blé aux Etats-Unis, et les Etats-Unis exporteront du tissu au Canada. Le principe de l'avantage absolu fournit une première

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

explication au fait que des pays exportent certains biens et en importent d'autres. quarante ans après A. Smith, David Ricardo formule une explication plus étoffée de ce phénomène.

2.2. La théorie des avantages comparatifs de David Ricardo(1817) :

En 1817, dans les principes de l'économie politique et de l'impôt, David Ricardo pousse plus loin la réflexion amorcée par A. Smith en proposant le principe de l'avantage comparatif. Selon ce principe, un pays a intérêt à échanger un bien avec un autre pays, même s'il ne dispose pas d'un avantage absolu par rapport à ce pays¹¹.

Au début du XIXe siècle, qu'un pays qui ne dispose d'aucun avantage absolu peut trouver un intérêt à participer au commerce international en se spécialisant dans la production pour laquelle son désavantage est le moins grand. C'est la théorie de l'avantage relatif ou comparatif. La spécialisation ne prendra plus en compte le critère de productivité mais la rentabilité dégagée par l'échange monétaire, compte tenu de l'inégalité du coût du travail, d'un prix moins élevé dans les pays de faible productivité¹².

Cette théorie, développée par l'économiste britannique David Ricardo, suggère que le commerce international peut être bénéfique pour tous les pays impliqués, même si un pays est plus efficace dans la production de tous les biens qu'un autre pays. Selon cette théorie, chaque

pays devrait se spécialiser dans la production des biens pour lesquels il a un avantage comparatif (c'est-à-dire qu'il peut produire à un coût relativement plus faible que les autres pays), et échanger ces biens avec les autres pays.

Le tableau 1.2 illustre ce principe à l'aide des données du tableau 1.1, à l'exception de nombre de mètres de tissu produit à l'heure au Canada, qui se passe de 2 à 8 mètres.

Tableau 1.2: Exemple fictif qui illustre le principe de l'avantage comparatif un seul facteur de production;

	Canada	États-Unis	Total
Blé(quintaux/homme/heure)	12	2	14 quintaux
Tissu(mètres/homme/heure)	8	4	12 mètres

¹¹ ANTOINE Panet Raymond & DENIS Robichaud, « Le commerce international », édition de la Chenelière inc, 2005, p.13.

¹² www.oeconomia.net consulter le 02/04/2023.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Source: Brigitte Lévy (1989), les affaires internationales: l'économie confrontée aux faits, Boucherville, Gaëtan Morin Editeur.

Selon Ricardo, il est néanmoins avantageux pour le Canada d'exporter du blé aux États-Unis et d'en importer du tissu parce que le Canada dispose d'un plus grand avantage comparatif dans la production de blé que dans la production du tissu. Le ratio de la production canadienne de blé à l'heure sur la production américaine de blé à l'heure est en effet de 6 (12/2), alors qu'il est de 2 (8/4) dans le cas de tissu.

Bref, selon Ricardo, un pays a intérêt à se spécialiser dans la production d'un bien pour lequel il détient le plus grand avantage comparatif ou, inversement, d'un bien pour lequel son désavantage comparatif est le plus faible.

2.3. La théorie HOS(Heckscher-Ohlin-Samuelson)-(1949):

HOS sont les initiales des auteurs de cette théorie: Heckscher Eli, Ohlin, Samuelson Paul A. Stolper Wolfgang.

Dans le théorème HOS (ou Allocation optimale des ressources par l'échange), chacun doit se spécialiser dans la production pour laquelle possède une meilleure dotation en facteurs (capital, travail, ressources...). La conclusion est encore plus forte que celle de Ricardo (avantage comparatif): les pays pauvres n'ont d'autres choix que de se concentrer aux productions de main-d'œuvre.

Le modèle considéré comme l'aboutissement de la théorie des avantages comparatifs est celui développé par les économistes suédois Eli Heckscher (1919) et Bertil Ohlin (1933) puis par Paul Samuelson (1948), appelé modèle HOS. Fondamentalement, le modèle justifie l'ouverture commerciale sur l'extérieur accroît l'efficacité économique en permettant à chaque pays de se spécialiser dans la production pour laquelle il dispose d'un avantage comparatif et la structure du commerce international s'explique par des différences de coûts d'opportunité selon les pays.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Globalement, le modèle HOS n'explique finalement que le commerce Nord-Sud c'est-à-dire entre pays dont les structures économiques sont très différentes. Or le commerce Nord-Sud de produits manufactures ne représente qu'un dixième du commerce mondial¹³.

2.4. La théorie de paradoxe de W. Leontief (1953):

L'économiste Leontief a cherché à vérifier la validité de la théorie HOS. Il a donc vérifié empiriquement cette théorie, c'est-à-dire qu'il a cherché à regarder si les chiffres du commerce international vérifient la théorie. Selon la théorie HOS, chaque pays a intérêt à se spécialiser dans les productions qui nécessitent le facteur de production que le pays dispose en plus grande qualité, donc en fonction de sa dotation factorielle (capital, travail et terre).

Dans les années 50, Wassily Léontief teste le modèle d'interprétation néoclassique sur les données du commerce extérieur des Etats-Unis et met en évidence la contradiction qui existe entre la dotation factorielle de ce pays, à priori fortement avantage en capital, et sa spécialisation dans des productions intensives en travail. Dans le modèle, un tel résultat correspond à un pays peu développé possédant un surplus de main d'œuvre. Loin d'invalider théorème de HOS, les travaux de Leontief permettent de la préciser en prenant notamment en compte, parmi d'autres explications, l'hétérogénéité du facteur travail¹⁴.

3. Les développements des théories traditionnelles :

3.1. Les théories fondées sur l'avantage technologique :

De nos jours les avantages dont peut disposer un territoire sont liés, non plus à l'existence d'un humain particulier. On parle de ce sujet de pôle de compétitivité.

Dans la recherche des déterminants de l'échange international, l'accent va être mis ici sur la recherche – développement et ses conséquences, le progrès technique et les innovations.

Au début des années 60, il s'agit du cycle de vie du produit exposé par Raymond Vernon en 1966¹⁵. Par rapport au modèle HOS, l'écart est important.

En effet, il n'y a pas de recours à la formalisation, l'analyse part des situations réelles et non pas d'un modèle abstrait. C'est une approche dynamique¹⁶.

¹³ KRUGMAN Paul R& OBSTFELD Maurice, « Economie internationale », 4ème Edition, 2003, De Boeck.

¹⁴ Idem.

¹⁵ W. LEONTIEF, « Economiste d'origine russe émergé aux États-Unis », auteur du tableau d'entrées-sorties.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

3.1.1 L'approche néo-factorielle:

Elle consiste en un affinement du modèle HOS qui ne retient comme principaux facteurs de production que le travail et le capital.

L'approche néo-factorielle introduit un 3ème facteur par le biais de la notion de capital humain qui intègre l'élément de travail qualifié.

Cette approche généralise dépasse le cadre étroit d'une fonction de production fondée uniquement sur les deux facteurs de production que sont le travail et le capital.

Ainsi, elle permet de résoudre le paradoxe de Leontief, elle se fonde sur le relâchement de l'hypothèse d'homogénéité du facteur travail en distinguant le capital humain du travail non-qualifié.

Keesing (1968) distingue huit (08) catégories de travailleurs : scientifiques et ingénieurs, techniciens et dessinateurs industriels, autres cadres, dirigeants non cadres, machinistes, électriciens et mécaniciens, autres travailleurs manuels qualifiés, employés de bureau, travailleurs non qualifiés.

3.1.2 Approche néo-technologique :

L'écart technologique Posner (1961) observe que de nouveaux produits et de nouveaux processus sont développés en permanence. Le pays dans lequel ces innovations interviennent bénéficie alors d'un avantage absolu sur ses partenaires pendant un certain temps sur ce type de produits; il pourra les exporter.

L'analyse de Posner peut être vue comme une généralisation et une dynamisation du modèle de Ricardo¹⁶.

3.1.3 La théorie de cycle de vie du produit de Vernon (1966):

La théorie de cycle de vie du produit est une théorie du commerce international qui explique le commerce international par l'évolution du cycle de vie des biens. Selon ce modèle, les biens innovants sont d'abord produits dans les pays riches, où différents modèles coexistent; une fois un modèle sorti vainqueur, et comme tous les concurrents décident de

¹⁶ Analyse de l'évolution d'un phénomène au cours du temps.

¹⁷ Krugman & M.Obstfeld, op cit. p. 73.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

délocaliser leur production dans des pays pauvres. Le commerce international de biens à haute valeur ajoutée s'expliquerait par ce cycle de production.

Le cycle de vie du produit est une notion ancienne, utilisée à l'origine dans les études de marketing. Elle doit, selon ses utilisateurs, permettre de rationaliser la vie économique d'un produit, c'est-à-dire la période qui sépare son lancement de son abandon. Il existerait, au cours de cette vie, des régularités repérables dans presque tous les cas et définissant des phases dans la diffusion du produit auprès des consommateurs. Ainsi, Vernon distingue l'introduction du nouveau produit, la croissance, la maturation que suit enfin la sénescence¹⁸.

- **La phase de développement:**

La première phase du cycle de vie d'un produit est la phase de développement. Cette phase commence avec l'idée initiale du produit et se termine lorsque le produit est prêt à être lancé sur le marché.

- **La phase de nouveauté(lancement):**

Une fois que le produit a été développé et testé, il est prêt à être lancé sur le marché. La phase de lancement est cruciale pour le succès du produit.

- **La phase de croissance:**

- La phase de croissance est caractérisée par une augmentation rapide des ventes du produit.

-Les consommateurs sont conscients du produit, et il commence à devenir populaire.

- **La phase de maturité:**

-La phase de maturité est la période où les ventes du produit commencent à stagner.

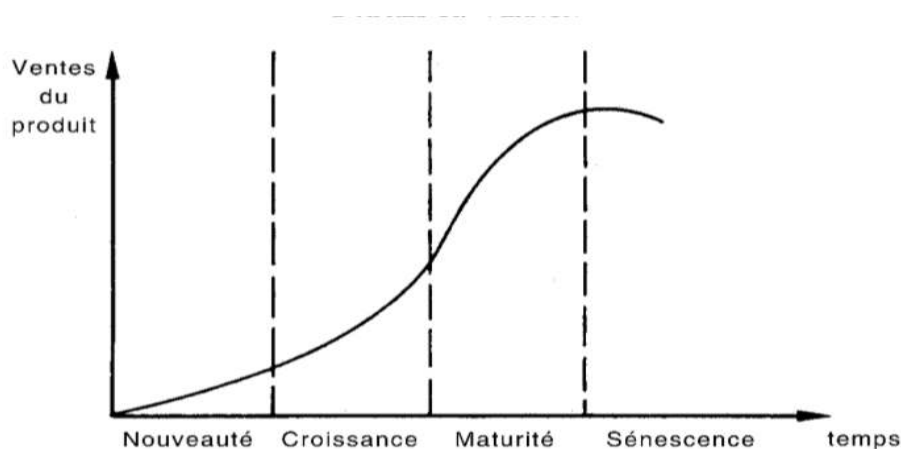
- Le produit est devenu largement connu et est acheté principalement par des clients fidèles.

- **La phase de sénescence(déclin):**

-La phase de déclin est la dernière étape du cycle de vie d'un produit. Les ventes ont considérablement diminué, et le produit n'est plus rentable.

¹⁸ MICHEL Rainelli, « le commerce international » .9ème édition. paris: la découverte, 2003.p, 51.

Graphique : Le cycle de vie du produit D'après R. Vernon



Source: Hanaut A.& El Mouhoub M.<<Economie Internationale>>, Vuibert, 2002.

3.2. La problématique de l'échange intra-branche:

Le commerce interbranche désigne le commerce croisé de produits issus de secteurs différents. Un pays se livre au commerce inter-branche lorsqu'il exporte vers un autre état des produits de nature différente de ceux qu'il importe du même état. On parle parfois d'un « commerce spécialités ».

Le commerce intra branche désigne la partie du commerce international portant sur des échanges de produits appartenant à la même branche au sens de la comptabilité nationale. C'est-à-dire la même subdivision productive (ensemble des entreprises fabricant le même produit). Ces biens peuvent être différenciés horizontalement (produits similaires de qualité identiques) ou verticalement (produits similaires de qualités différentes)¹⁹.

4. Les nouvelles théories du commerce international :

Les théories classiques et néo-classiques n'ont pas reçu de support implique solide et ont souvent été mises en défaut. Ce constat n'implique pas leur inutilité. Il faut reconnaître que l'édifice néoclassique, impressionnant par sa rigueur, pose les raisonnements

¹⁹ A. FIGLIUZZI « Economie internationale: faits-théories», marketing S.A, 2006,p.198.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

fondamentaux dont on ne peut se départir pour l'étude du commerce international. Toutefois, ces théories ne perçoivent pas bien le processus d'évolution temporelle de la localisation et de la production d'un bien, ni l'adoption de ce bien par le marché et les échanges internationaux qui en résultent.

4.1. Les rendements d'échelle croissants :

Alfred Marshall (1879) a été le premier à introduire la distinction fondamentale entre les économies d'échelle interne et externe à la firme.

Les rendements d'échelles sont le lien existant entre les quantités produites et le coût de production²⁰.

La notion de rendement d'échelle mesure l'effet d'une augmentation proportionnelle et simultanée de tous les facteurs de production sur la quantité produite, de celle rendement de facteur, qui mesure l'effet de l'augmentation d'un seul facteur de production sur la quantité produite.

4.2. La différenciation des produits :

A partir de la base théorique apportée par Linder, d'autres ont développé l'idée que la demande joue un rôle essentiel dans les flux du commerce international. Une voie particulièrement intéressante est celle qui consiste à faire porter le cœur de l'analyse sur la demande de variété des consommateurs, à travers la notion de demande de différence.

En effet, l'ouverture au commerce international entraîne trois effets sur les caractéristiques de la demande²¹ :

- Elle permet un accroissement du nombre de variété d'un produit accessible au consommateur.
- Elle permet de favoriser les économies d'échelles par des séries productives plus longues pour bien différencié, ce qui en réduit le prix.

Ceci se traduit par une augmentation de l'utilité du consommateur.

4.3. Théorie du dumping réciproque de Brander et Krugman:

²⁰ MICHEL Rainelli, «le commerce international», 9ème édition ,Un véritable tour de force, Paris, p. 62.

²¹ A.FIGLIUZZI, op. Cité, p.202.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Cette théorie, développée par l'économiste Paul Krugman, propose que les avantages comparatifs d'un pays peuvent changer au fil du temps en raison de l'innovation et des changements technologiques. Selon cette théorie, les pays qui ont une base industrielle solide et qui sont capables de s'adapter rapidement aux changements technologiques peuvent maintenir leur avantage comparatif et rester compétitifs sur les marchés internationaux.

La théorie du dumping réciproque est développée par James Bander et Paul Krugman en 1983, sur la base d'un modèle proposé par Bander en 1981. Les biens sont échangés par deux entreprises de deux pays différents, chacun étant en regard à son propre bien (impossibilité de substituabilité imparfaite)²².

Comme les marchés ne sont pas purs et parfaits, il coûte à l'entreprise nationale d'atteindre certains lieux de son propre pays; les pays sont segmentés, et une entreprise peut appliquer un prix différent selon le lieu²³. Dans ce cas, chaque pays a intérêt à l'échange car il peut être moins coûteux pour une entreprise du B de vendre dans le pays A que dans certains endroits de son propre pays²⁴. Aussi les entreprises qui vendent dans le pays étranger peuvent haute l'autre firme en faisant baisser ses profits .

4.4. La théorie de la compétitivité nationale :

Cette théorie, développée par le professeur Michael Porter de Harvard Business School, propose que la compétitivité d'un pays sur les marchés internationaux dépend de l'environnement concurrentiel dans lequel opèrent les entreprises de ce pays. Selon cette théorie, les pays qui ont des entreprises compétitives dans différents secteurs ont souvent des institutions de soutien efficaces, des clusters d'entreprises spécialisées et des avantages comparatifs dynamiques qui favorisent leur compétitivité à long terme.

Si le succès d'une entreprise à l'international est prédéterminé, selon Michael PORTER²⁵, par la qualité de son environnement national, cela s'avère une condition nécessaire mais non suffisante. Deux variables sont appelées à jouer le rôle:

²² MATTHIEU Crozet , «commerce et géographie: la mondialisation selon Paul Krugman», Revue d'économie politique, vol .119, n°4, 1er août 2009,p. 513-534 . lire en ligne.

²³ SYLVIE Javelot,« la loyauté dans le commerce international; Feni XX réédition numérique», 1 er janvier 1998, lire en ligne.

²⁴ MICHEL Dupuy, «Fiches d'économie internationale, Editions Ellipses», 5 novembre 2019, lire en ligne.

²⁵ PORTER: « économiste américain célèbre pour son analyse de la façon dont une entreprise peut obtenir un avantage concurrentiel ».

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

- L'Etat qui dispose de moyens(fiscaux, monétaires, légaux) qui permettent de simuler les industries, de modifier la concurrence, d'améliorer la qualité des facteurs ou encore de stimuler la demande intérieure;

- Le hasard²⁶.

4.5. La théorie de l'interdépendance complexe :

Cette théorie, développée par le politologue américain Robert Keohane, propose que les relations internationales sont devenues de plus en plus complexes et interdépendantes depuis la fin de la guerre froide. Selon cette théorie, les États sont de moins en moins les acteurs dominants dans les relations internationales et d'autres acteurs, tels que les entreprises, les organisations non gouvernementales et les individus, ont un rôle de plus en plus important dans le commerce international²⁷.

4.6. La théorie de la gouvernance économique globale :

Cette théorie, développée par les économistes Dani Rodrik, Richard Baldwin et Philippe Aghion, met l'accent sur l'importance de la coordination entre les pays pour gérer les défis économiques mondiaux tels que la stabilité financière, les changements climatiques et la lutte contre la pauvreté. Selon cette théorie, une gouvernance économique globale plus efficace pourrait améliorer la coopération internationale et réduire les risques pour la stabilité économique mondiale²⁸.

Ces théories ont toutes contribué à une meilleure compréhension du commerce international et ont été utilisées pour orienter les politiques commerciales des gouvernements. Cependant, il convient de noter que les avantages et les coûts du commerce international peuvent varier en fonction de chaque contexte économique et politique.

²⁶ GERJEBIN .A, « théorie contemporaine de l'échange international »; France, 1987, p.229.

²⁷ <https://www.memoireonline.com> consulté le 05/04/2023.

²⁸ <https://shs.hal.science> consulté le 12/04/2023.

Section 3 : Les structures et évolution du commerce international

1. Les structures du commerce international:

Il existe de nombreuses structures de commerce international, chacune avec ses propres fonctions et domaines d'intervention. Voici une liste des structures les plus importantes :

➤ **Organisation mondiale du commerce (OMC) :**

L'OMC est l'organisation internationale qui supervise les règles du commerce international entre les pays membres. Elle a pour mission de promouvoir le libre-échange, de faciliter la circulation des biens et des services, et de régler les différends commerciaux entre les pays.

Le principal objectif de l'OMC est de favoriser autant que possible l'harmonie, la liberté, l'équité et la prévisibilité des échanges. Elle s'acquitte de cette mission en:

- Administrant les accords commerciaux.
- Servant de cadre aux négociations commerciales.
- Régulant les différends commerciaux.
- Examinant les politiques commerciales nationales.
- Aidants les pays en développement dans le domaine de la politique commerciales par le biais de l'assistance technique et des programmes de formation coopérant avec d'autres organisations internationales²⁹.

➤ **Fonds monétaire international (FMI) :**

Le FMI est une organisation internationale qui a pour mission de promouvoir la stabilité financière mondiale et de fournir une assistance financière aux pays en difficulté.

Le rôle de fonds sera examiné dans son aspect organique, c'est-à-dire son mode de gouvernance, et fonctionnel qui traitera de ses opérations financières.

▪ **Gouvernance de FMI:**

²⁹ Organisation Mondiale du Commerce,15/04/2023.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

Les Etats membres sont représentés au niveau de deux organes, les conseils des gouverneurs et des administrateurs.

Tous les Etats membres n'y sont pas représentés d'une façon égale⁰ Les cinq pays disposant de la plus forte quote-part(Etats-Unis, Royaume Unis, Allemagne, France et Japon) notamment chacun un administrateur, alors que les autres se constituent en groupes(16 au total) et élisent leurs administrateurs³⁰.

▪ **Opération financières du FMI:**

Conformément à ses objectifs, le FMI vient en aide aux pays qui connaissent un déficit de balance de paiement «au titre de compte courant». A cette fin il met ses ressources à la disposition de ses membre. Lesquelles ressources provenaient initialement des souscriptions des Etats membres, avant d'être complétées par l'emprunt, à partir de 1962.

➤ **Banque mondiale :**

La Banque mondiale (BM) est une organisation internationale qui fournit des financements et des conseils aux pays en développement pour les aider à réduire la pauvreté et à stimuler la croissance économique.

La banque mondiale appuie le développement économique à long terme et la lutte contre la pauvreté en accordant une assistance technique et financière aux pays afin de les aider à mener des réformes ou des projets construction d'écoles, approvisionnement en eau et électricité, lutte autres. L'appui de la Banque mondiale s'inscrit généralement dans la durée et est financé à la fois par les contributions des pays membres et par l'émission d'obligations. Les membres des services de la Banque mondiale sont souvent experts dans des domaines spécifiques, tels que le climat, ou des secteurs tels que l'éducation³¹.

➤ **Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) :**

L'OCDE est une organisation internationale qui promeut la coopération économique entre les pays membres, la lutte contre les inégalités et le développement durable. Depuis plus de soixante ans l'OCDE est une autorité internationale qui fournit des analyses économiques et des recommandations politiques pour aider les pays à améliorer leur performance économique³².

³⁰ Le monde passe à 24 en rajoutant 03 administrateurs au 19, l'Arabie Saoudite, la Chine et la Russie.

³¹ <http://www.imf.org> consulté le 28/04/2023.

³² <http://www.mae.ro/fr/node/18558> consulté le 28/04/2023

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

➤ **Union européenne (UE):**

L'UE est une organisation régionale qui regroupe 27 pays membres européens. Elle a pour mission de promouvoir l'intégration économique et politique entre ses membres, et de faciliter le commerce et les échanges entre eux³³.

➤ **Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP):**

L'OPEP est une organisation internationale qui regroupe 13 pays producteurs de pétrole. Elle a pour mission de coordonner la production de pétrole entre ses membres afin de maintenir des prix stables sur les marchés internationaux.

L'OPEP a ainsi été créée pendant la conférence de Bagdad en 1960. A l'origine de sa fondation, 5 pays producteurs et exportateurs de pétrole: l'Irak, l'Iran, l'Arabie Saoudite, la Koweït et le Venezuela. L'objectif était alors de maîtriser le cycle de production du pétrole de ses pays membres, pour lesquels le pétrole représente la principale manne économique, et d'orienter à la hausse les cours de cette énergie fossile³⁴.

➤ **Groupe des Vingt (G20) :**

Le G20 est un forum international créé en 1999, qui réunit les ministres des finances et les gouverneurs des banques centrales des 19 pays les plus développés du monde et de l'Union européenne. Le G20 a pour mission de promouvoir la coopération économique et financière entre les pays membres pour résoudre les problèmes économiques mondiaux.

Il vise à favoriser la concertation internationale, un intégrant le principe d'un dialogue élargi tenant compte du poids économique croissant pris par un certain nombre de pays. Il favorise la stabilité financière internationale³⁵.

Il convient de noter que cette liste n'est pas exhaustive et qu'il existe de nombreuses autres organisations et structures impliquées dans le commerce international, telles que les organisations régionales de commerce, les accords commerciaux bilatéraux et les entreprises multinationales.

³³ <https://www.vie-publique.fr> consulté le 9/04/2023.

³⁴ <http://www.geo.fr> consulté le 11/04/2023.

³⁵ <https://fr.m.org> consulté le 15/04/2023.

2. Evolution du commerce international :

2.1. Période d'avant la révolution industrielle :

Cette période est caractérisée par :

2.1.1 Des échanges limités jusqu'au XVIIIe siècle :

Le commerce lointain est peu développé et ne concerne qu'une part tout à fait minime des économies nationales. Les voies de communication entre pays sont rares, les commerçants doivent s'acquitter de nombreuses taxes et autres droits de péage. La situation économique est par ailleurs peu favorable.

2.2.1 Naissance du commerce international au XVIIIe siècle :

Il faut attendre le XVIIIe siècle pour que l'échange moderne se généralise et le commerce extérieur se développe. Les ports de la côte Atlantique, Nantes et Bordeaux principalement, connaissent à cette époque une grande prospérité, grâce au commerce colonial et à la traite des esclaves. A l'intérieur du royaume de l'Angleterre, le commerce s'intensifie grâce à l'amélioration et l'extension du réseau routier. Devant les marchés de plus en plus larges qui s'ouvrent devant eux, les négociants pressent les industriels d'accroître leur production, de nouveaux moyens d'échange et de paiement sont introduits et de grandes compagnies par actions ont été créées.

2.2 . La prospérité industrielle d'après-guerre:

2.1.2. Le protectionnisme commercial au début du XIXe siècle :

La révolution industrielle a été un bouleversement affectant deux industries, Agriculture, Population, Transport et Commerce. ça arrive pour la première fois à la fin de l'année La Grande-Bretagne au 18ème siècle et la France et l'Allemagne au début du 19ème siècle ,dans un climat protectionniste. Ainsi, les Britanniques ont établi un monopole le commerce (sociétés à charte) et la navigation, et de créer une législation pour Réglementer le commerce des céréales et protéger les propriétaires terriens. En France, nous avons trouvé en particulier, les impôts sur les produits industriels et agricoles.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

2.2.2 Le libre-échange dans la seconde moitié du XIXe siècle :

Le commerce international était strictement contrôlé jusqu'au milieu du XIXe siècle. Cependant, la limitation du protectionnisme au développement de l'anglais est pointu. Des tarifs excessifs entravent le développement économique premier. Pendant ce temps, le blé coûte trop cher ; peu à peu se débarrassant des pratiques protectionnistes, l'idée du libre-échange s'est répandue. Tournant Les libéraux se préparent lorsque cette puissante puissance d'exportation abroge la loi sur le blé(1846) et l'Acte de navigation (1849), puis avec la Française (1860). La France était à l'époque la deuxième puissance économique et se développait Les échanges entre les deux pays sont aussi importants commercialement qu'économiquement³⁶.

2.3. L'entre deux guerre:

2.3.1 Entre 1914 et 1945:

Il y a inversion de l'intégration mondiale à la suite d'une série de chocs politiques pour le système international : la guerre, la dépression et le nationalisme économique. Cela a provoqué le ralentissement de la croissance économique des pays, l'arrêt du développement économique dans de nombreuses régions et une régression en Europe. La croissance de l'économie mondiale a été beaucoup plus lente que pendant la période 1870-1913, le commerce mondial a beaucoup moins augmenté que le revenu mondial, et les inégalités entre les régions ont continué de se creuser selon Madison (2001). Il y a cependant eu des exceptions. Les États Unis et les « dominions » britanniques, qui ont pourtant subi de lourdes pertes humaines pendant la guerre et mobilisé des ressources importantes pour l'effort de guerre, ont échappé aux aspects les plus destructeurs du conflit et ont tiré profit de la fourniture à l'Europe d'armes, de munitions et de ressources. Quant à l'Amérique latine l'Afrique ,elles n'ont été que légèrement affectées par la perturbation des échanges mondiaux et ont même profité de la désorganisation temporaire des fournisseurs européens de produits de base. La Première Guerre mondiale a été une catastrophe totale. Selon le rapport OMC (2014) sur le commerce mondial, cette guerre mondiale a fait 16 millions de morts et 20 millions de blessés.

Après la guerre, l'Allemagne a dû verser des réparations importantes, la France a perdu les deux tiers de ses investissements étrangers, et la Grande Bretagne a subi des pertes

³⁶ Alain DEPPE: « cours de marketing international », université de Picardie.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

considérables dans sa flotte marchande ; elle a dû liquider une grande partie de ses investissements à l'étranger et a accumulé une lourde dette extérieure. Les frontières en Europe ont été redessinées : le territoire de l'Allemagne a été réduit, et les empires autrichien, russe et turc ont été démembrés. Cela a créé de nouvelles barrières tarifaires et de nouvelles zones monétaires, désorganisé les routes de transport et causé de graves problèmes d'ajustement. La guerre a entraîné la chute du PIB de la plupart des pays d'Europe occidentale, surtout de la Belgique, de la France et de l'Autriche. Le PIB des pays d'Europe occidentale n'est revenu à son niveau d'avant-guerre qu'en 1924. Le monde a cependant tenté de reconstruire l'ordre d'avant-guerre en rétablissant l'étalon-or en 1925 et en lançant de nouvelles négociations commerciales bilatérales en 1927. Mais ces tentatives, pour le moins fragiles, ont bientôt été réduites à néant par la Grande Dépression de 1929-1933. Une série de décisions erronées prises pour faire face à l'effondrement de Wall Street en 1929 ont rapidement abouti à des défauts de paiement généralisés, à la fuite massive des capitaux de l'Europe vers les États-Unis et à l'effondrement de la demande mondiale. Et, grâce à une loi tarifaire malencontreuse des États-Unis, la Loi Smoot Hawley de 1929-1930, qui a relevé massivement les droits de douane sur les produits importés, le commerce ouvert s'est effondré.

2.3.2 De 1945 à 1980:

Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, le commerce international devient une variable décisive dans l'expansion des nations. Deux indicateurs permettent de mesurer la vigueur de ce phénomène. Le premier est tout simplement la croissance des exportations mondiales (voir tableau 02). Entre 1955 et 1980, leur montant est multiplié par plus de 21³⁷. (En volume, les exportations augmentent à peu près deux fois plus rapidement que le PIB mondial).

**TABLEAU(01) :Taux d'exportation pour quelques pays développés, 1960-1980
(en pourcentage du PIB).**

³⁷ Michel Rainelli, op cit ,p.13.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

	1960	1970	1975	1980
États-Unis	4,0	4,3	7,0	8,6
France	11,1	12,7	15,5	17,9
Royaume-Unis	14,3	15,9	19,1	22,3
Japon	9,4	9,8	12,2	12,6
Allemagne	20,7	18,5	21,5	23,4

Source: calculs d'après GATT, le commerce international en 1976-1981, Genève, 1977et 1980.

Tableau (02): Croissance des exportations mondiales, 1955-1980(en milliards et en dollars et en indice).

	1955	1963	1975	1980
Valeur	93	154	893	1989
Indice	100	166	9387	21387

(1955= 100)

Source: GATT, Matrices du commerce mondial, 1955-1976, Genève, 1978; et le commerce international en 1980-1981, Genève, 1981.

2.4. De 1980 à 2001:

L'examen des tendances du commerce mondial depuis 1980 conduit tout d'abord à mettre en évidence la croissance considérable des échanges comparés à celle de la production. Alors que, entre 1980 et 2001, la production mondiale est multipliée par 1,6, le commerce mondial en valeur est multiplié par 3,3 (voir tableau 03). Les économies nationales sont donc de plus en plus ouvertes aux flux commerciaux internationaux. La deuxième caractéristique de cette croissance est qu'elle se fait avec des variations significatives. En effet, alors qu'entre

Chapitre01:généralités et historique du commerce international

1973 et 1980 les exportations mondiales ont crû, en moyenne, au rythme de 4 % par an de manière relativement régulière, la période ultérieure est plus chaotique.

Tableau (03): Exportations mondiales et production mondiale de marchandises, (1980-2001).

Année	Indice valeur	Indice volume	Indice de la production mondiale
1980	59	68	78
1981	58	68	78
1982	54	66	77
1983	53	68	78
1984	57	73	83
1985	56	75	86
1986	62	78	88
1987	72	83	91
1988	82	89	95
1989	89	95	99
1990	100	100	100
1991	102	104	100
1992	108	109	100
1993	108	113	100
1994	123	124	103
1995	147	133	107
1996	153	139	111
1997	158	154	116
1998	156	161	118
1999	162	168	121
2000	183	186	127
2001	175	183	126

Source: extrait de l'OMC, statistique de commerce international 2002, tabl. (03).1

2.5. L'évolution du commerce international de 2001 à nos jours :

Le commerce international a beaucoup changé depuis quelques décennies, il ne cesse pas d'accroître avec le développement et les progrès technologiques de l'informations et de la communication et des transports, la mobilité et la fluidité du capital, les opérations successives de libéralisation du commerce et son développement.

Le commerce mondial est aujourd'hui environ 45 fois supérieur aux années précédentes, la valeur des échanges a augmenté. Ces dernières années ont marqué par une intégration du commerce sans précédent, le commerce international des biens et services a connu une expansion spectaculaire, passant de près de 500 milliards de dollars entre 1950 à 1998 à environ 3000 en 2006 malgré la crise qui a frappé les années de la grande Récession.

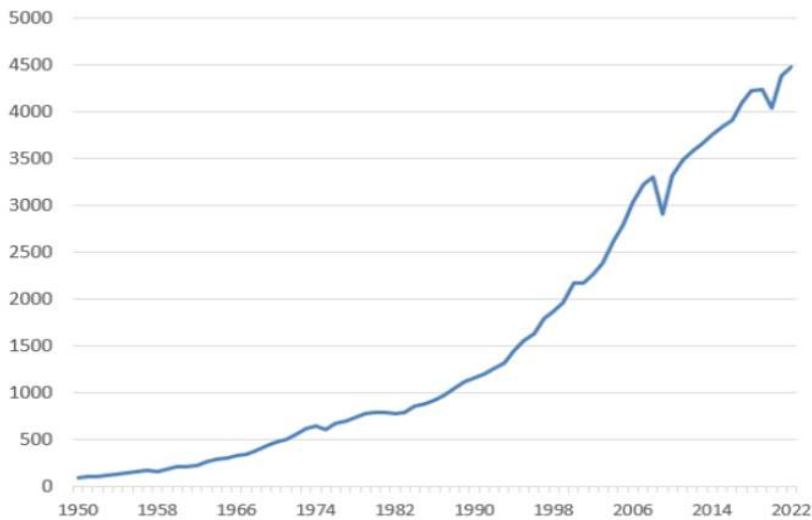
Le commerce mondial a doublé tous les ans grâce, notamment à la réduction des coûts commerciaux y compris les obstacles tarifaires (voir figure n°01) les pays développés sont toujours les principaux acteurs du commerce international, même si la part des pays en développement a augmenté. En 2007 à 2009 la part des échanges ont passé de 3000 à 2800.

A partir de 2010 les échanges ont repris de 3500 passant à 4500 milliards. On peut dire que le commerce a pu être un puissant catalyseur de croissance économique et contribuer à la réduction et l'éradication de la pauvreté et au développement des pays du monde entier par ces facilitations³⁸.

Figure n°(01): Evolution du commerce dans le cadre de l'OMC;

³⁸ World Trade Organization; <https://www.wto.org/French/res-f> consulté le 4/06/2023.

Chapitre01:généralités et historique du commerce international



Source : evolution of world Trade, 1950-2022

Volume index, 1950=100

Conclusion :

Au terme de ce chapitre, le commerce international est aujourd'hui d'avantage caractérisé par le rôle croissant de la technologie et de l'innovation expliquant en partie les échanges entre pays de degré de développement comparable et par la montée inexorable des échanges de produits similaires différenciés qui constituent la majorité des échanges entre pays industriels, européens en particulier.

L'analyse du commerce international est un domaine où les changements sont importants, alors que les théories développées entre 1817 et 1980 reposent essentiellement sur les caractéristiques des nations, les travaux récents conduisent à introduire, à des degrés divers, les firmes et leurs stratégies, qu'il s'agisse des firmes multinationales, des firmes exportatrices ou des stratégies d'approvisionnement à l'étranger le composant.

Chapitre2

Le transport maritime et les installations portuaires

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Introduction :

Depuis le milieu des années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé.

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Les entreprises exploitent leurs produits en adoptant le mode de transport qui propose des avantages meilleurs par rapport aux coûts, assurance, sécurité et les délais. Le transport maritime est le plus adapté dans le commerce international. Ce mode de transports couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.)¹.

Dans ce chapitre on donnera un aperçu sur le transport maritime international, il est scindé en 3 sections, dans la première on définira le transport maritime et on expliquera son évolution, la seconde portera sur les offres et les formalités du transport maritime, et enfin la 3ème portera sur la relation entre le transport maritime et le commerce international.

Section 1 : Définition et évolution du transport maritime

1. Définition du transport maritime :

Le transport maritime est le déplacement de marchandises, de personnes ou d'animaux à travers les mers et les océans par le biais de navires. C'est l'un des modes de transport les plus anciens et les plus importants au monde. Le transport maritime est vital pour l'économie mondiale car il permet de transporter une grande quantité de marchandises à faible coût sur de longues distances².

Le transport maritime englobe tous les déplacements de marchandises ou individus par voie d'eau, suivant les routes maritimes et des canaux, qui sont des voies navigables établies par l'homme afin de raccourcir les trajets des navires. Il peut arriver que ces déplacements regroupent les activités de pré et post acheminement des marchandises, à l'instar d'un conteneur ainsi que la gestion de son acheminement au port.

¹ HARRAR. Sabena, « transport de marchandises et impacte sur l'activité économique régional », Université d'Oran, mémoire magister, économie régional et urbaine appliquée, 2011/2012,p.22.

²NETTER M ,« Capacités de transport, coûts de transport et organisations cde l'espace »,1974, Revue économique.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Le transport maritime, malgré sa lenteur, reste le mode le moins coûteux et le mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures, fruits etc.

En effet le transport maritime est tarifé par les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritime) qui fixent les règles de tarification³.

2. Historique et évolution du transport maritime :

2.1. Historique du transport maritime :

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développent dans le monde avec l'essor du transport, en particulier, par voie maritime. C'est pour cela, que la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays⁴.

Mais le transport maritime a aussi contribué à remodeler l'espace productif mondial.

Le transport maritime a été depuis longtemps un des moyens les plus anciens utilisés dans le déplacement tant pour les marchandises et pour les hommes, mais aussi un moyen de privilégié des échanges. Les premiers bateaux sont d'une conception très simple, il s'agit de radeaux faits de morceaux de bois assemblés ou bien de pirogues, ils servent avant tout à se déplacer, à transporter des marchandises, les passagers sur de courtes distances

Peu après, le commerce maritime remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport de marchandises en méditerranée sur leurs propres navires. Leurs méthodes furent adoptées par les marchands grecs et romains, puis appliquées par les puissances maritimes du moyen âge à nos jours. L'art de la navigation s'améliore.

Après la première guerre mondiale, des progrès majeurs furent accomplis, en particulier dans la mise au point de la propulsion turboélectrique.

Au cours de la seconde guerre mondiale, la soudure a remplacé les rivets dans la construction navale⁵.

³ BELOTTIJ, « le transport international de marchandise », paris, 1992, p. 242

⁴ LE BLEME, « acteur du commerce maritime », édition Belize, 2011, fiche n°28.

⁵ <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html> consulté le 9/03/2023.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

A la fin de la Seconde guerre mondiale, le transport maritime a été l'un des facteurs clés de la mondialisation. Il a permis concrètement l'accroissement du commerce international et contribué ainsi à la mise en interconnexion généralisée du monde.

La mondialisation croissante de l'économie a été largement autorisée par le transport maritime et sa rapide évolution, tant au niveau de l'organisation, de l'évolution technologique que des prix du transport. Cette mondialisation des échanges renforce elle-même le rôle du transport maritime pour l'ampleur de son développement. Elle n'échappe pas donc à cette règle de temps⁶.

Depuis, ce mode de transport permet de découvrir et d'exploiter de nouvelles choses découverte du continent américain et exploration des pôles.

Auparavant, ce type de transport se concentre davantage sur le transport de personnes, mais ensuite, il se spécialise dans le transport de la marchandises.

2.2. Evolutions du transport maritime :

L'évolution du transport maritime a été marquée par des avancées technologiques majeures, notamment dans la conception des navires, les équipements de navigation, les ports et les infrastructures connexes. Au fil des siècles, les navires ont évolué depuis les bateaux en bois propulsés par la voile, jusqu'aux navires modernes en acier et en aluminium, équipés de moteurs puissants et de technologies de pointe.

Le système de transport a été maritime, il y a quelques milliers d'années, les phéniciens pratiquaient déjà le commerce en Méditerranée grâce à leur flotte marchande. Les Grecs et les Romains de l'Antiquité, suivis par les grandes puissances maritimes du Moyen Age se sont inspirés de leurs méthodes, dont certains ont toujours cours. Peu à peu, le concept d'affrètement prend forme.

Au XVIIe siècle, les Hollandais offrent aux marchands européens un service d'affrètement au voyage pour diverses destinations, ce qui concourt à leur garantir la première place dans le secteur du commerce international.

Les navires à voile étaient soumis aux forces de la nature (les intempéries courantes).

⁶Revue de presse,« la question portuaire en Alger »,forum de chef entrepreneur .

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

En 1830, les ports se développent pour répondre à l'accroissement et aux nouveaux besoins de la navigation: de véritables infrastructures apparaissent, on creuse d'immenses bassins, on installe des grues, on construit des voies ferrées, etc.

En 1869, marque l'ouverture en Egypte du canal du Suez, dont le rôle économique est capital puisqu'on réduit ainsi considérablement les trajets maritimes qui séparent l'Europe de l'Asie au lieu de contourner l'Afrique, des navires peuvent passer directement de la mer Rouge à la Méditerranée.

En 1886, le Gluckauf, le premier bateau-citome à vapeur, prend mer. A l'époque, il se démarque par sa capacité de près de 3000 tonnes et sa vitesse de 11 nœuds.

Au XIXe siècle, l'avènement de la machine à vapeur permet de contrer ces forces et de rendre le transport maritime plus rapide et plus fiable. Jusqu'à cette époque, les navires appartenaient soit à des marchands, soit à des sociétés commerciales. L'évolution technologique concourt à la création des messageries maritimes dont la première est inaugurée en 1818 entre New York(Etats-Unis) et Liverpool(Royaume-Unis).

A la fin du XIXe siècle, l'invention de la turbine à vapeur donne un nouvel essor à la navigation.

En 1903, on équipe le vapeur russe Wandal d'un moteur diesel. Quelques années plus tard, en 1912, le Selandia, un navire danois, devient le premier transocéanique équipé d'un tel moteur.

En 1905, 35 ans après l'ouverture du canal de Suez, on ouvre le canal de Panama, qui relie l'Atlantique et le Pacifique, ce qui évite aux navires d'avoir à contourner l'Amérique du Sud. A partir de 1918, l'électricité est mise au point après la première Guerre mondiale.

A partir des années 1950, on assiste à la disparition progressive du transport maritime de passagers, à l'apparition progressive, à l'apparition du gigantisme des navires et des installations portuaires ainsi qu'à la spécialisation tant des navires que de l'équipement de manutention des cargaisons.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

A la fin des années 1950, apparaît le navire porte-conteneur dont l'un des principaux avantages est de pouvoir être chargé ou déchargé en vue journée. c'est le début du transport multimodal (transport multimodal ou transport combiné)⁷.

De nos jours, le transport maritime est un pilier clé de l'économie mondial en volume et en valeur. Les navires modernes sont capables de transporter une grande variété de marchandises, allant des produits de base tels que les minerais et les produits pétroliers aux marchandises finies telles que les voitures et les produits électroniques. Le transport maritime est également crucial pour les échanges commerciaux entre les différents continents, favorisant l'intégration économique et la croissance mondiale.

3. Caractéristiques du transport maritime:

3.1. Les avantages du transport maritime:

Les avantages du transport maritime sont les suivants⁸:

- Taux de fret avantageux, c'est le mode de transport le moins couteux et le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux(par exemple les céréales, hydrocarbures, bois, métaux,...etc.).
- Utilisation très répandue du conteneur: éviter les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité), réduit le coût de la manutention et des assurances.
- La possibilité de stockage dans les zones portuaire.
- Il permet de transporter plusieurs centaines de tonnes de marchandises sur un seul navire.
- La continuité de son activité, vu que le trafic des navires n'est pas interrompu.

Permet d'aller plus loin(par rapport à la marche, qui est le moyen de locomotion naturel).

- permet d'accéder à des espaces sinon inaccessibles(mer, ciel, espace...).
- permet d'aller plus vite.
- Permet de transporter plusieurs personnes en même temps.
- Permet de se déplacer sans effort.
- Permet les échanges commerciaux (mondialisation).
- Permet de découvrir d'autres cultures(loisirs/tourisme/ ouverture sur le monde).

⁷ NAJI.J, « commerce international », théorie, techniques et application, édition du renouveau pédagogique INC, 2005,p:261-262.

⁸ Naji JAMMAL, « commerce international, mondialisation, enjeux et application », 2ème édition du renouveau pédagogique INC, canada, 2009, p.343.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

3.2. Les inconvénients du transport maritime:

Les principaux inconvénient du transport maritime sont les suivants⁹:

- Les délais de livraison sont importants.
- Certains lignes maritimes ne sont pas conteneurisées.
- Le coût de l'Emballage et de l'assurance est généralement plus élevé que celui des autres modes de transport.
- Pollution(de l'air ou de l'eau).
- Accidents(homme ou bêtes).
- Contraventions.
- Pannes.
- Embouteillages.
- Nécessite des infrastructures .

4. Les types de navires:

Du point de vu économique, le navire est considéré comme un outil de transport par voie maritime à usage essentiellement commercial.

Avec le développement du commerce international nous assistons à une plusieurs sorte de navire qui ont pour objectif de répondre aux besoins des opérateurs du commerce d'où l'avènement des navires spécialisés et des navires non spécialisés.

4.1. Les navires de transport marchandises:

4.1.1 Porte conteneurs:

Navires puissants et rapides, les porte boites, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en qualité de conteneurs de 20 pieds qu'il peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font plus de 300m de long et transportent 8.000 EVP.

⁹ GHISLAIL le Grand; HUMBERT Martini, « management des opérations du commerce international », édition Dunod, paris 2003.



Source: Notre-planète. info

4.1.2 Le vraquiers :

Classés parfois en O/O ou O/B/O. O/O ore/oil minéral ou pétrole.

O/B/O Ore/Bulk /Oil minéral/vrac//pétrole. Ces navires transportent indifféremment du grain, du minéral ou du pétrole.



Source: Techno-science.net

4.1.3 RO-RO:

Roll on/roll off. Navires équipés de sortes de ponts levés permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité de mesure en tonnes mais aussi en longueur de roulage.



Source: site internet et organismes spécialisés

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

4.1.3 Le Réfrigérés:

Navire généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelés.



Source: site internet et organismes spécialisés

4.2. Navires de transport de personnes:

4.2.1 Le Ferries:

Transbordeurs en français. On appelle ferry aussi bien une vedette transportant 200 passagers .



Source: <https://www.directferries.fr>

4.2.2 Paquebots de Croisières :

Nombreux et luxueux, transportent des milliers de passagers, autour du monde, ou pur une nuit pour jouer au casino. En général grands navires, mais il existent aussi de petites unités de luxe, même à voile.



Source: image extrais du site [www.Google image.Fr](http://www.Google.com)

4.3. Navires de Transport de Produits Liquides et Gazeux:

Il existe plusieurs types dont:

4.3.1 Pétrole brut:

Les plus grands navires jamais construits. Baptisés VLCC(very large crude carriers) ou ULCC (ultra large crude carries), existent aussi dans des tailles plus modestes mais guère en dessous de 100.000 tonnes de port en lourds.



Source: image extrais du site [www.Google image.Fr](http://www.Google.com)

4.3.2 Pétrole Produits:

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même temps, essence, gazole, kérosène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30 ou 40.000 tonnes de port en lourd.



Source: dreamstime.com

4.3.3 Chimiques polyvalents:

Navires sophistiqués transportant à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.



Source: MarineTraffic.com

4.3.4 Chimiques spécialisés:

Navires dédiés au transport d'un seul produit: acide phosphorique, méthanol, vin jus d'orange. Affectés en général toute leur vie à une ligne donnée.



Source: Techno-science.net

4.3.5 Gaz:

Avec des techniques de construction différentes, transportent des gaz à pression normale mais plus ou moins réfrigérés: butane, méthane, gaz naturel(LNG) ou gaz de pétrole liquéfiés (LPG).



Source: <https://clearseas.org>

4.4. Navires de service:

On distingue:

4.4.1 Câbliers:

Posent et entretiennent des câbles de télécommunications au fond des océans dans le monde entier. Leurs moyens techniques leur permettent d'autres missions ponctuelles variées.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires



Source: www.alamy.com

4.4.2 Offshore:

Nombreux services différents: ravitaillent des plateformes en matériel, eau et provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation du pétrole en mer.



Source: nauticexpo.fr

4.4.3 Remorqueurs:

Remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement de barges et pontons.

Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion, ou assistance à des navires en détresse.



Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Source: image extrais du site www.Google image.Fr

4.4.4 Recherche :

Océanographie, étude des ressources en poissons, recherche sismique de pétrole.
Emploient en général plus de scientifiques que de marins.



Source: image extrais du site www.Google image.Fr

4.4.5 Approvisionnement de matériaux mari:

Creusement et entretien de chenaux, exploitation de gisements de sables marins¹⁰.



Source: www.alamy.com

Section 2 : Les offres et les formalités dans le transport maritime (logistique portuaires)

2.1. Les offres dans le transport maritime :

¹⁰ <http://www.logistiqueconseil.org>, consulté le 04/05/2023.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

La spécialisation des navires(porte-conteneurs, rouliers, transporteurs de gaz, polythermes...) et les améliorations techniques, telles la moindre consommation d'énergie , l'augmentation de la vitesse, l'accroissement de la taille des navires ont permis d'importantes économies d'échelle et corrélativement une baisse des coûts du transport.

2.1.1 Les tarifs de transport :

Les compagnies maritimes proposent différents tarifs de transport en fonction de la nature de la marchandise, de son volume, de son poids, de la distance à parcourir et des services associés. Les tarifs peuvent varier en fonction des conditions du marché, de l'offre et de la demande, de la saisonnalité et des incertitudes géopolitiques.

L'unité de taxation est appelée "unité payante" et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonnes= $1m^3$ ¹¹.

A ce fret de base ,il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Il sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise dépendant des conditions « liner termes » ou « conditions de ligne régulières » règles de répartition des frais et des risque liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires¹².

2.1.2 Les délais de livraison :

Les compagnies maritimes proposent des délais de livraison en fonction des itinéraires, des ports de départ et d'arrivée, des fréquences de départ, des conditions météorologiques et des aléas du transport maritime. Les délais de livraison peuvent varier en fonction de la rapidité des navires, des escales prévues et de la disponibilité des équipements portuaires.

2.1.3 Les conditions de paiement :

Les compagnies maritimes proposent différentes conditions de paiement en fonction du contrat de transport établi avec l'expéditeur de la marchandise. Les conditions de paiement peuvent inclure le paiement à l'embarquement, le paiement à la livraison, le paiement à la livraison, le paiement à crédit, le paiement par lettre de crédit ou d'autres modalités de paiement négociables.

¹¹ MOUHAMED Naili, « transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie », EL Watan.

¹² MEYER.V,Rolin, « technique du commerce international », Nathan, Paris, 2000, p, 58.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

2.1.4 Les options d'assurance :

Les compagnies maritimes proposent des options d'assurance pour protéger la marchandise contre les risques de perte, de vol, de dommage ou de retard. Les options d'assurance peuvent inclure une assurance tous risques, une assurance limitée, une assurance contre les pertes de marchandises ou une assurance responsabilité civile.

2.1.5 Les modalités de traitement des documents :

Les compagnies maritimes proposent des modalités de traitement des documents nécessaires à l'expédition de la marchandise. Ces documents comprennent le connaissement, la lettre de transport, la facture commerciale, le certificat d'origine, la déclaration en douane, le certificat phytosanitaire ou d'autres documents spécifiques en fonction de la nature de la marchandise.

En résumé, les offres dans le transport maritime sont diverses et varient en fonction des compagnies maritimes, des ports, des marchandises et des conditions du marché. Il est important pour les expéditeurs de bien comprendre les offres proposées avant de choisir une compagnie maritime pour expédier leur marchandise.

2.2. Les formalités dans le transport maritime :

Les formalités dans le transport maritime sont diverses et varient en fonction des pays, des ports, des compagnies maritimes et de la nature des marchandises transportées. Voici quelques-unes des principales formalités à prendre en compte lors d'une expédition maritime ;

2.2.1 La réservation du fret :

Avant de charger une marchandise sur un navire, il est nécessaire de réserver le fret auprès de la compagnie maritime. Cette réservation doit comprendre toutes les informations pertinentes, telles que le volume, le poids, la nature de la marchandise, le port de départ et le port d'arrivée.

2.2.2 La préparation des documents d'expédition :

Avant l'embarquement de la marchandise, il est nécessaire de préparer un ensemble de documents pour permettre son L'assurance de la marchandise est une formalité

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

recommandée pour protéger la marchandise contre les risques de perte, de vol, de dommage ou de retard.

Expédition. Ces documents peuvent inclure le connaissement, la lettre de transport, la facture commerciale, le certificat d'origine, la déclaration en douane, le certificat phytosanitaire ou d'autres documents spécifiques en fonction de la nature de la marchandise.

2.2.3 La déclaration en douane :

La déclaration en douane est une formalité obligatoire pour l'exportation ou l'importation des marchandises. Elle permet de déclarer la nature, la quantité et la valeur de la marchandise transportée, ainsi que de payer les droits et taxes associés.

2.2.4 L'inspection de la marchandise :

Avant l'embarquement de la marchandise, il peut être nécessaire de procéder à une inspection pour vérifier la conformité de la marchandise aux normes en vigueur, telles que les normes sanitaires, les normes de sécurité ou les normes environnementales.

2.2.5 Le chargement et le déchargement de la marchandise :

Le chargement et le déchargement de la marchandise doivent être effectués conformément aux règles de sécurité en vigueur. Il est important de veiller à ce que la marchandise soit correctement arrimée pour éviter tout risque de dommage ou d'accident.

2.2.6 L'assurance de la marchandise :

On distingue deux types d'assurance: les assurances sur corps(navire) et les assurances sur facultés (marchandises):

A/ L'assurance sur le corps de navire :

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

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

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

B/ Assurance sur faculté:

- L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées : disparition, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation....etc.

- La prise en charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

En résumé, les formalités dans le transport maritime sont complexes et peuvent varier en fonction de nombreux facteurs, il est recommandé de se renseigner auprès des autorités portuaires et des compagnies maritimes pour connaître les formalités spécifiques à chaque expédition.

2.3. Le droits de transport maritime :

2.3.1 Les régimes de la responsabilité dans le transport maritime :

❖ La convention de Bruxelles (1924) :

La convention de Bruxelles ou convention satellites prévoit l'obligation pour chaque Etat contractant de prendre les mesures adéquates pour faire obstacle à la distribution non autorisée sur son territoire, ou à partir de son territoire, de tout signal porteur de programmes qui est transmis par le satellite.

La convention permet certaines limitations en matière de protection. La distribution de signaux porteurs de programme par des personnes non autorisées est permise si les signaux portent de courts extraits contenant des comptes rendus d'événements d'actualité ou à titre de citations, de courts extraits du programme porté par les signaux émis ou, dans le cas des pays en développement, si le programme porté par les signaux émis est distribué uniquement à des fins d'enseignement, y compris celui des adultes, ou de recherche scientifique. La convention n'établit pas une durée de protection, laissant à législation nationale le soin d'en décider¹³.

❖ Les règles de Hambourg(1978) :

Dans le domaine du transport maritime, les règles de Hambourg (dites aussi Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer).

¹³ <https://www.wipo.int> consulté le 20/03/2023.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Ces règles établissent un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer.

Elaborée sur la demande des pays en développement, la convention contribue à la protection des consommateurs du service transport au titre :

- Des mentions portées sur le connaissement pour décrire les marchandises transportées ;
- Du transport ponté;
- Du transport des animaux vivants ;
- De la limitation de responsabilité du transporteur.

De part son aspect contraignant, peu de pays ont signé le texte. Aujourd'hui, on considère que les règles de Hambourg ne s'appliquent actuellement qu'à moins de 5% du commerce maritime mondial¹⁴.

❖ Les règles de Rotterdam (2008) :

Adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU le 11 décembre 2008, les règles de Rotterdam établissent un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

Concrètement, ces règles constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis de nombreuses années, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et maritime de transport où peuvent intervenir d'autres modes¹⁵.

2.3.2 Le contrat de transport :

A/ Définition de contrat du transport maritime :

¹⁴ <https://treaties.un.org> consulté le 20/03/2023

¹⁵ www.uncitral.org consulté le 20/03/2023

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Le contrat de transport maritime est un accord selon lequel le transporteur maritime s'engage à transporter des biens ou des personnes d'un port à un autre moyennant le paiement d'une somme déterminée appelée fret.

C'est un contrat entre le chargeur et le transporteur par lequel ce dernier s'engage à acheminer une marchandise d'un point A(le port de chargement) à un point B(le port de déchargement) en contrepartie d'un fret payé par le chargeur ou le destinataire.

B/ Les caractéristiques de contrat du transport maritime :

- Consensuel (deux parties : le chargeur et le transporteur) ;
- Synallagmatique (obligations de parts et d'autres) ;
- Onéreux (il y a un prix à payer) ;

2.3.3 Les différents documents de transport :

A/ le connaissement maritime (bill of lading) :

Selon l'article 1^{er} alinéa 7 des RH, le connaissement est un document matérialisant le contrat de transport. Conclu entre le chargeur et le transporteur, un titre de propriété de marchandise et une constate pour le transporteur (la prise en charge de la marchandise plus son engagement de la délivrer ne contre la remise dudit connaissement.

Le connaissement maritime, délivré en trois originaux et trois copies, doit être signé par un représentant de la ligne maritime qui a mis à bord la marchandise, et il doit porter la date du départ du navire du port d'embarquement¹⁶. Ce document est toujours requis dans les paiements par crédit documentaire en provenance d'outre-mer lorsqu'un transport maritime est en cause. On y inscrit la condition de la marchandise mise à bord telle que l'a perçue le représentant du capitaine du navire.

Au sens strict, le connaissement maritime est un document établi par une compagnie de transport maritime ou tout autre organisme qui se charge de transporter la marchandise du port d'embarquement¹⁷.

¹⁶ Toutes ces caractéristiques du connaissement maritime datent de l'époque du transport par voilier ; cette tradition maritime britannique se poursuit aujourd'hui avec les trois originaux et les autres traits distinctifs en dépit des progrès de l'informatique et de l'électronique.

¹⁷ Rapport du secrétariat de la CNUCE, Nations Unis, New York, 1971, p 25.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

C'est un titre prouvant que la marchandise a été à bord, et devra être livrée dans les meilleures conditions et délais. Le connaissement assure trois fonctions, il sert de :

- Récépissé d'expédition pour le chargeur ;
- Contrat de transport entre le chargeur et l'armateur ;
- Titre de propriété transmissible par voie d'endos.

Concernant à l'importance de connaissement, il doit comporter certaines informations, à savoir :

- Le nom de navire ;
- Le port d'embarquement ;
- Le port déchargement ;
- Le nom de la compagnie de transport ou celui du capitane du navire ;
- La description de la marchandise transportée,
- Le nombre de connaissement originaux ;
- Les conditions de transport (en portée, en col, en chambre froide...);
- Les conditions de paiements ;
- Le terme de vente(Incoterms) ;
- La date d'expédition ;
- La signature du capitaine du navire.

Donc, nous pouvons constater que la mention « clean on board » signifie que les marchandises ont été réceptionnées par la compagnie de navigation et ont été embarquées, ce qui engage la responsabilité du capitane de navire.

B/ le contrat d'affrètement (contract of affreightment) :

Le contrat d'affrètement c'est un contrat, qui en quelque sorte une location de véhicule, passé entre un fréteur, qui est le propriétaire du navire, et un affréteur qui va exploiter le navire en contrepartie du paiement d'un fret au fréteur.

L'affrètement maritime concerne principalement le transport des matières premières pour des lots importants. L'affrètement maritime doit aussi être envisagé pour des marchandises diverses, à chaque fois que le port de destination est mal desservi par les compagnies régulières à partir du port de départ.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement maritime, mais les contrats d'affrètement (charter party) sont conclus sur la base de contrats types qui sont le fruit d'une longue expérience dans la mesure où l'affrètement a précédé le contrat de transport maritime¹⁸.

➤ Les différents types d'affrètement

Le contrat d'affrètement maritime met en scène 2 acteurs :

- L'armateur ou frèteur (ship owner) qui exploite le navire.
- L'affrèteur (charterer) qui loue le navire à l'armateur.

Notons que dans le domaine de l'affrètement maritime, les courtiers (ship brokers) sont très actifs.

Il existe 3 types d'affrètement¹⁹ :

✓ L'affrètement au voyage (voyage charter) :

- L'armateur fournit un navire pour une cargaison déterminée et pour un voyage déterminé ;
- Le fret est facturé à la tonne ;
- La gestion nautique et commerciale reste à la charge du frèteur ;

✓ L'affrètement à temps (time charter) :

- Le contrat est conclu pour une durée déterminée ;
- La gestion commerciale est assurée par l'affrèteur alors que la gestion nautique reste à la charge du frèteur ;
- Le fret est facturé à la journée.

✓ L'affrètement "coque nue" (bareboat charter) :

- L'affrèteur loue le navire à l'armateur pour une durée déterminée et amène son propre équipage ;

¹⁸ DENIS Chevalier; FRANCOIS Duphil, « transporter à l'international », 4ème édition , 2009 p. 164.

¹⁹ Ibid., p.165.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

- La gestion nautique et commerciale du navire est à la charge du fréteur.

C/ la charte-partie :

✓ La charte-partie est un document matérialisant le contrat d'affrètement, contient les différentes clauses des obligations réciproques du fréteur d'une part et de l'affréteur d'autre part.

D/ Delivery ordre (LE BON A DELIVRER) :

✓ Le bon à délivrer est document émis par un agent d'une ligne maritime en échange du connaissement original.

✓ Autorise la partie nommée à prendre livraison

E/ Booking note :

✓ C'est un engagement de charger

✓ Il marque une réservation d'espace sur le navire.

F/ la lettre de voiture (sea waybill) :

✓ Un simple reçu attestant la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

✓ C'est un document descriptif de la marchandise.

✓ Non négociable.

✓ Non signé par le possesseur de la marchandise.

2.4. Les métiers dans le transport maritime:

Dans le transport maritime il ya les métiers d'intervenant dans le transport proprement dit. dans ce 3eme point on va parler juste des intervenant.

2.4.1 Les principaux intervenants :

- **L'armateur :**

Il peut s'agir :

- Du propriétaire du navire qu'il utilise pour son propre compte ou pour celui de ses clients.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

- Du gérant, désigné par le propriétaire pour accomplir, les actes nécessaires à la bonne marche et à l'exploitation du navire : approvisionnements, équipements, réparations, recherche de fret, affrètement du navire, engagement de personnel maritime.

- **Le transitaire (Affréteur ; Commissionnaire de transport) :**

Le transitaire est l'homme essentiel du commerce international, il est défini comme le « logisticiens » des opérations de « tout en tout ».

Entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport. Il confie à l'armateur une ou des cargaisons complètes pour un ou des voyages donnés.

Le transitaire peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandises qui font l'objet de transports successifs, son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports.

En tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maîtrise totale des opérations²⁰.

- **Le consignataire :**

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle des navires pendant l'escale maritime et le suivi administratif des marchandises transportées. Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et déclarer la marchandise sur le quai auprès de la douane.

A tout moment, pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de son armateur et lui communiquer les délais opérationnels demandés. Dans la pratique, un rapport d'arrivée, d'opérations commerciales, et de départ seront envoyés à l'escale terminée, le consignataire enverra ainsi à son armateur un document reprenant toutes les recettes, ainsi que toutes ses dépenses. Ce document s'appelle un « compte d'escale ».

Il existe deux types de consignataire:

- ✓ le consignataire de navire ou de la coque.

²⁰ P.Y.NICOLAS « le transitaire et le commissionnaire de transport »,DMF, édition1978,p.195.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

✓ le consignataire de la cargaison²¹.

- **L'agent maritime :**

L'agent maritime agit à titre de représentant de l'armateur ou de l'affréteur auprès des autorités locales. Il est responsable de s'assurer que tous les besoins du navire lors de son escale au port comblés efficacement et à moindre coût. Il prépare et finalise la documentation, et il obtient les autorisations nécessaires pour la consignation des marchandises, le dédouanement ou autre.

De plus en plus, les agents maritimes ont tendance à être intégrés, c'est-à-dire qu'ils font partie².

2.5. La logistique internationale (logistique portuaires)

2.5.1 Origine de la logistique :

Le terme logistique vient du grec *logistikos* «relative au raisonnement » ou *logisteuo* «administrer »²².

Si nous remontons un peu le temps, on remarque que Jules César intégra très tôt la fonction « *logisca* » au sien de ses légions.

Celle-ci était représentée par un officier qui avait pour mission de s'occuper des mouvements de l'armée pour pouvoir organiser le campement et l'approvisionnement en nourriture. on retrouve donc dès l'antiquité des faits prouvant la prise en compte de la logistique dans la planification stratégique militaire.

- De l'Antiquité au XIXème siècle:

La logistique existe depuis l'Antiquité, assurer l'approvisionnement et faciliter le commerce. Sous Louis XIV, Colbert réorganise les transports pour favoriser l'expansion des échanges commerciaux.

²¹ Nouveau code maritime Algérien, présenté par Mr .NEFFOUS Mouhamed Mankour; 1998,p36.

²² A. Gratacap, P. Médan, « management de la production », éd Dunod, paris, 2001, p.285.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Au XIXème, port fluvial de Londres, point de départ de l'expansion de l'Empire colonial britannique.

-La logistique le début du XIXème:

L'apport militaire a été considérable à la logistique à travers le temps (transport des troupes, approvisionnement...)

Conceptualisation de la logistique:

- La logistique ne devient cependant qu'un secteur d'activité à part entière que vers la fin du XXème siècle, avec ses méthodes, ses acteurs, ses métiers et ses techniques.
- La logistique a souvent été prise en charge par des entreprises à la recherche de création de valeur donnant ainsi naissance aux premiers prestataires logistiques.
- La logistique a connu un développement très rapide des années 90 et son poids est désormais considérable.

De différentes publications rapporte que depuis toujours les institutions ont utilisé ce terme pour « définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux: l'espace et le temps ».

Une des premières apparitions écrites à ce sujet intervient au XIXème siècle où la logistique est définie comme « l'art des troupes »²³. De différentes publications rapporte que depuis toujours les institutions ont utilisé ce terme pour « définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux: l'espace temps ».

La logistique a été inventée par les militaires. Longtemps les armées se déplaçaient en caravanes avec bétail, fourrage, femmes, enfants. Dans ses « Mémoires » De Gaulle explique que le succès du débarquement de juin 1944 est largement explicable par l'application que fit Eisenhower de principes exacts de logistique.

La logistique représente un pilier car c'est elle qui va déterminer la force de résistance d'un pays. La logistique représente va permettre de mettre en place les forces armées au bon moment pour les opérations tactiques pour atteindre les objectifs fixés par les stratégies définies.

La logistique existe depuis des millénaires et elle est avant tout du domaine militaire.

²³JOURNET.M, « évolution de la logistique des entreprises industrielles et commerciales », revue annuelle des élèves des arts et métiers, Paris, Dunod, 1998.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Cependant ,selon les périodes de l'histoire ,la logistique n'a pas connu les même usages.

2.5.2 Définition de la logistique:

La logistique est l'activité systématique qui a pour objet de gérer les flux physiques d'une organisation, mettant ainsi à disposition des ressources correspondant aux besoins, aux conditions économiques et pour une qualité de service déterminée.

En 1962, Magee a défini la logistique comme suit: « Technique de contrôle et de gestion des flux des matières et des produits depuis leur source d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation » . Cette définition englobe clairement les flux d'approvisionnement et l'aspect de la gestion dans la logistique.

Selon l'Américain Marketing Association en 1948: «< mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation>>²⁴.

2.5.3 Les types de la logistique:

- **La logistique d'approvisionnement** : désigne le processus d'achat de bien jusqu'au transport des matériaux vers l'entrepôt de réception ou vers la production

- **la logistique commerciale.** c'est l'ensemble nécessaire pour produire un bien ou un service et livrer au client.

- **La logistique de production** : appelé aussi «logistique industrielle», cela consiste à gérer et à optimiser le mouvement des matériaux dans les installations où les matières premières sont transformées et à prendre en charge le processus de stockage qui suit la production des produits finis.

- **La logistique de distribution** : c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur (entrepôt d'usine, entrepôt de distribution ...) jusqu'au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial.

- **La logistique de soutien** : consiste à la mise œuvre d'un certains nombre d'activité non technique, indirectement liées à la production des biens et services, mais donc la nécessité est justifiée par leur disposition à faciliter cette production

²⁴ PIERRE Médan et Anne Gratacap, « logistique et supply chaine management ». Dunod 2008,Paris ,p.9.

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

• **La logistique agro-alimentaire :** définie comme la pratique des méthodes traditionnelles de la logistique dans la gestion des flux des produits des exploitations agricoles, de l'élevage, de la pêche ou de la forêt

• **La logistique militaire :** est l'ensemble des actions qui visent à soutenir les opérations des forces armées.

• **Une activité dite de service après-vente :** il correspond au service après vente. Il intervient après la vente d'un produit ou d'un service et assure différentes fonctions selon les besoins de l'entreprise.

• **Des reverse logistiques :** logistique inverse ou logistique de retour concerne toutes les opérations liées à la réutilisation des produits et matériaux. C'est le processus de déplacement des marchandises à partir du lieu de livraison final afin de capturer de la valeur additionnelle ou les éliminer de manière appropriée

2.5.4 Les enjeux de la logistique:

En mettant la logistique au cœur de leur management,

- Economies de coûts sur le transport.
- Optimisation des procédures commerciales.
- Amélioration du service client.
- Relations avec les fournisseurs.
- Logistique inversée.
- Pénurie de chauffeurs.
- Manque de main-d'œuvre qualifiée.
- Réglementation gouvernementales.
- Réglementation environnementale.
- Barrières technologiques.

2.5.5 Les buts de la logistique:

- Toutes les capacités doivent être bien exploité;
- Travailler avec des réserves minimales;
- Assurer des livraisons plus rapide possible;
- Respecter les délais.

Section 3 : La relation entre transport maritime et développement du commerce international

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Le transport maritime joué un rôle clé dans le développement du commerce international en permettant l'acheminement de marchandises sur de longues distances, à travers les océans, de manière rapide et fiable. Sans le transport maritime, les échanges commerciaux internationaux seraient beaucoup plus limités et coûteux.

Le transport permet de transporter des marchandises en grande quantité et à moindre coût, ce qui a contribué à la croissance des échanges commerciaux à l'échelle mondiale. Il a également permis aux entreprises de se spécialiser dans la production de biens spécifiques et de les exporter vers des marchés éloignés.

Le transport maritime a également favorisé mondialisation des échanges commerciaux en créant des liens entre des régions du monde qui étaient auparavant isolées les unes des autres. Cela a permis une plus grande diffusion des technologies, des idées et des cultures à travers le monde, favorisant ainsi la croissance économique et le développement.

Le transport maritime joué un rôle essentiel dans le développement du commerce international en permettant le transport de marchandises en grandes quantités sur de longues distances à travers les océans. Voici quelques-unes des façons dont le transport maritime a favorisé le développement du commerce international²⁵ :

1. Transport de marchandises à grande échelle :

Les navires de transport maritime sont capables de transporter de grandes quantités de marchandises, ce qui permet aux entreprises de produire à grande échelle et d'expédier des produits dans le monde entier.

2. Faibles coûts de transport :

Les coûts de transport maritime sont relativement bas par rapport aux autres modes de transport, comme le transport aérien ou le transport par camion, ce qui permet aux entreprises de réduire leurs coûts de production et de proposer des prix compétitifs.

Le transport maritime est moyen de transport peu coûteux ,il ne nécessite pas de forte dépenses d'infrastructures (le milieu maritime est à disposition, contrairement aux modes il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports.

3. Connexion de différents marchés :

²⁵ Idem

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

Le transport maritime permis la connexion de différents marchés à travers le monde, permettant aux entreprises de vendre leurs produits dans de nouveaux marchés et de profiter de nouvelles opportunités commerciales.

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, à facilité la croissance des échanges dans le monde, ce qui a facilité de connexion de différents marchés et la diversification des produits.

4. Facilitation du commerce international :

Les navires de transport maritime facilitent le commerce international en permettant l'expédition de marchandises entre différents pays sans les restrictions géographiques que peuvent rencontrer les autres modes de transport.

Le transport maritime de marchandises est très important est indispensable à l'économie mondiale, c'est l'un des modes du transport le plus sûr(notamment une comparaison avec d'autre modes) est il a une influence économique majeure sur le commerce international.

5. La croissance des échanges commerciaux :

Le transport maritime a favorisé la croissance des échanges commerciaux internationaux en permettant l'expédition de marchandises en grande quantité à travers les océans.

Le degré d'intégration et d'indépendance économique dans le monde aujourd'hui est sans précédent. Les échanges de marchandises d'une zone géographique à une autre ont atteint un niveau important, participant considérablement à la croissance des échanges commerciaux.

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, à facilité la croissances des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.

Conclusion

Au cours des dernières décennies ,le transport maritime a connu une très forte expansion due à l'augmentation des échanges commerciaux et à l'essor de la mondialisation

Chapitre02 : le transport maritime et les installations portuaires

L'évolution de transport maritime a marqué le développement des échanges international, avec son apparition l'économie mondial a su à augmenter.

Le transport maritime est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. 90% du volume total de marchandises sont transportées par voie maritime. le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international, c'est un secteur qui connait une hausse continue de son activité , qui devrait se poursuivre encore des années.

Chapitre3

Etude de cas au niveau de l'EPB

Introduction

Le port de Bejaia, maillon de l'économie algérienne se présente comme une excellente plate-forme pour l'activité des opérations économiques basées sur le flux intercontinental de marchandises.

Le port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport de marchandises et des voyageurs. Deux aspects : terrestre et maritime. Le port en étant lui-même un troisième assurant la transition organisée pour la circulation (marchandises et voyageurs), cela signifie qu'il est occupé en équipements, voies terre et de mer et pour le port, bassins, et quais, et animé par des flux de marchandises qu'il est possible d'attirer avec plus ou moins d'efficacité.

Ce chapitre est réparti en trois sections ; la première section consiste à la présentation de l'entreprise l'EPB, la deuxième section sera consacrée à la méthodologie suivie pour répondre à notre problématique, et la troisième section présentera le résultat ressortis des entretiens réalisés avec les responsables de l'entreprise EPB.

Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil

1. Présentation du port de Bejaia :

Le port de Bejaïa joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Il est le premier port du bassin méditerranéen à avoir obtenu, en 2000, la certification ISO 9001. 2000 pour l'ensemble de ses prestations, et avoir ainsi installé un système de management de qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. Il est certifié à la Norme ISO 14001; 2004 et au référentiel OHSAS 18001: 2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité au travail.

Le port de Bejaia est un moteur de développement pour la région et le pays. Il constitue l'accès privilégié aux différentes industries, il offre à ses clients des terminaux propices et compétitifs ainsi que des équipements modernes et performants, tous dédiés pour l'accueil et le traitement de tous types de marchandises.



Source: image extrais du site www.Google image.Fr

❖ Situation géographique :

Le port de Bejaïa jouit d'une situation géographique privilégiée, bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres de la rive sud de la méditerranée. Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la côte algérienne lui confère d'importants atouts et une place privilégiée sur les routes maritimes, où il a su y capter un important trafic.

Le port de Bejaïa, est délimité par :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaïa.

2. Historique de port de Bejaïa:

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'époque néolithique.

Bejaia joue un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douanières.

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

La saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XIème siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. c'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Bejaïa aujourd'hui est réputé mixte; hydrocarbures marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de technique adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évaluer le port de Bejaia depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie¹.

- **Histoire de la création de l'EPB:**

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

3. Missions et Activités de l'EPB :

3.1. Ses missions :

- La principale mission de port c'est d'assurer le transit des marchandises et des passagers dans les meilleures conditions de sécurité, de coût et de délai.
- La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les principales missions de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs de pays. elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du port.
- Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.
- L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage

3.2. Ses activités :

¹ Documents internes de l'entreprise.

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

Les principales activités de l'entreprise sont:

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice de monopole des opérations d'aconage et de manutention portuaire.
- L'exercice de monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

4. Description des services :

- 1- L'acheminement des navires de la rade vers le quai.
- 2- Le remorquage.
- 3- Le pilotage.
- 4- Le lamanage.
- 5- Les opérations de manutention et d'aconage pour les marchandises.

5. Présentation des différentes structures de l'EPB:

La Direction Générale (GE):

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

1. Direction Générale Adjointe Fonctionnelle (DGAF):

1.1. Direction Finance de et Comptabilité (DFC):

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité.
- La gestion de la trésorerie (dépense, recette et placements).
- La tenue des inventaires.
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

1.2. Direction Ressource Humaine (DRH):

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation de personnel.
- La gestion des carrières des personnels.
- La gestion des moyens généraux (achat courants, parc autos, missions,...etc.)

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

- La médecine du travail et les prestations sociales.
- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du système de Management Intégré (plans, projets et indicateurs de mesure).
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.
- La contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire.

1.3. Direction Achats (DA) :

Elle est chargée des fonctions suivantes :

- La négociation du prix d'achat des prestations courantes.
- L'augmentation de la qualité des produits.
- La pérennisation des relations avec les fournisseurs pour augmenter la sécurité.

1.4. Direction Digitalisation et Numérique (DDN) :

- La réalisation du schéma directeur par la conduite des projets d'informatisation en veillant à la cohérence fonctionnelle et technique ainsi qu'à la qualité et la sécurité des systèmes d'information.
- La mise en œuvre des systèmes d'information à la fois flexibles et fiables.
- Le management des évolutions des systèmes d'information et des projets informatiques.
- L'excellence opérationnelle et l'optimisation des fonctions de soutien de la direction.

2. Direction Générale Adjointe Opérationnelle (DGAO) :

2.1. Service Gestion de Patrimoine :

- S'assurer du cycle de vie de l'immobilisation.
- Répertoire les immobilisations inutiles et les proposer à la réforme/vente/dépeçage.
- Constituer des dossiers de réforme des immobilisations.
- S'assurer du code à barre.
- Justifier les écarts d'inventaire avec les directions concernées.
- Programmer et gérer les inventaires périodiques.
- Suivre le mouvement de patrimoine et établir des fiches inventaires des immobilisations.
- Inscrire les nouvelles acquisitions en collaboration avec la direction Finance et Comptabilité.
- Assurer le suivi des immobilisations ainsi que leur assainissement.
- Gérer les dossiers de cession (vente/destruction).
- Préparer l'opération de fin d'exercice d'inventaire.

2.2. Direction Exploitation (DE) :

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions suivantes:

- Manutention.
- Acconage.

2.3. Direction Maintenance (DM):

Les principaux métiers sont:

❖ Maintenance Engin :

- L'approvisionnement en pièces de rechanges.
- La maintenance des équipements.
- La planification des affectations.

❖ Maintenance navale :

- La maintenance des remorqueurs.

2.4. Direction Domaine Et Développement (DDD) :

- Amodiation et location de terre pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (pont bascule).
- Avitaillement des navires en eau potable.
- Organiser, superviser et mettre à disposition les ressources nécessaires pour le traitement des voyageurs (Passagers / Auto passagers- Arrivées/Départ).
- Elaborer les procédures de gestion et la documentation nécessaires à l'exploitation du parking à étages, du centre commercial, de l'espace polyvalent et des diverses occupations à usage commercial et administratif de la gare maritime.
- Arrêter et mettre en œuvre les actions nécessaires pour l'élaboration de l'étude d'aménagement, la réalisation des travaux et la mise en exploitation commerciale du centre commercial et de l'espace polyvalent.
- Assurer l'entretien et maintenance des différentes installations et équipements de toutes la gare maritime, soit par l'élaboration et le suivi des relations contractuelles et conventionnelles ou par les moyens propres de l'entreprise.
- Organiser et déployer les diligences nécessaires pour assurer des activités d'animation commerciale et promotionnelle au sein du centre commercial et de l'espace polyvalent.

2.5. Direction Capitainerie (DC) :

Elle est chargée de la sécurité portuaire, elle assure également les fonctions suivantes :

- **Remorquage :**

Les prestations sont :

- Le Remorquage portuaire.
- Le Sauvetage en mer.

- **Pilotage :**

La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs.

- **Amarrage :**

- Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire.
- L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser.
- Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.

- **Accostage :**

Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir².

6. La définition du port :

C'est un abri artificiel pour les navires aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et de passagers au sien d'un port. Il existe deux espaces, l'un terrestre et l'autre maritime qui sont organisés en structures par des équipements des voies de terre et de mer. Ce dernier est assujetti à un corps autoritaire chargé du contrôle des investissements en infrastructure et du bon fonctionnement des relations commerciales d'import/export³.

7. Les types de ports :

L'activité portuaire se compose de trois (03) catégories de ports⁴:

7.1. Les ports maritimes :

Ils sont en majorité des ports autonomes. Ce sont des établissements publics exerçant conjointement des missions de service administratif et des missions à caractère industriel et commercial.

7.2. Les ports fluviaux :

² Documents interne de l'entreprise

³ MOISE Donald Daily, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, 1^e édition 2013, p 88.

⁴ MOISE Donald Daily, op cit , page 89.

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

Appelés ports intérieurs. Ils se distinguent des ports maritimes par leur position géographique(au bord d'un fleuve ou canal) et par leurs aides complémentaires apportées aux ports maritimes en leur servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneurs⁵.

7.3. Les ports secs :

Situés à l'intérieur des terres. Leurs fonctions sont les mêmes que celles des ports maritimes et comprennent des services de dédouanement.

8. Les ports concurrents de port de Bejaia:

- ✓ Le port d'Alger;
- ✓ Le port de Djendjen;
- ✓ Le port de Skikda;
- ✓ Le port de Annaba;
- ✓ Le port d'Oran.

Section 2 : Méthodologie de la recherche

Dans cette section nous allons présenter et expliquer les choix faits en termes de méthodologie d'enquête qui nous permettrons de répondre à notre problématique de départ, ainsi que de vérifier nos hypothèses de recherche.

2.1. Présentation de l'enquête

Dans ce travail de recherche, nous avons choisi de mener une enquête qualitative, ce type d'études ont pour objectifs de l'exploration et la compréhension en profondeur des phénomènes⁶. En effet, nous avons mené une série d'entretien semi directifs avec les responsables de l'entreprise EPB de Bejaia.

2.2. Objectif de l'enquête

L'enquête de terrain a pour objectif de répondre à notre problématique posée au début de cette recherche. En d'autres termes, nous tentons de comprendre comment le transport maritime influence le développement du commerce international et cela à travers un cas d'une entreprise portuaire algérienne.

2.3. Définition de l'étude qualitative

⁵ Documents interne de l'entreprise

⁶ Delacroix, E., Jolibert, A., Monnot, É. & Jourdan, P. (Dir) (2021). *Marketing Research: Méthodes de recherche et d'études en marketing*. Dunod. P.27

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

Dans la 11^{ème} édition du Mercator, Lendrevie & Lévy (2014) définissent l'étude qualitative comme suit⁷ :

L'étude qualitative, appelée aussi « étude non directive », « étude en profondeur » ou « étude de motivations », cherche à mieux le pourquoi et le comment d'une problématique donnée, elle essaye de comprendre le comportement de publics cibles et ses raisons, c'est-à-dire les usages mais aussi les attitudes, les motivations, les besoins, les opinions.

Une étude qualitative permet d'éclairer une problématique, d'approfondir un sujet, mais non pas de quantifier un objet de façon représentative car elle ne s'appuie que sur les opinions d'un nombre très restreint d'individus.

Les informations relatives aux motifs du comportement, au pourquoi et comment sont souvent très difficiles ou même impossibles à obtenir par des questions directes, soit parce que les gens ne sont pas conscients de leurs véritables motivations, soit parce qu'ils ne veulent pas les avouer.

2.4. L'entretien

Dans ce qui suit nous allons voir en quoi consiste l'entretien, ainsi que ses différents types.

2.4.1 Définition de l'entretien

L'entretien est une « méthode de recueil d'information qui consiste en des entretiens oraux, individuels ou de groupes, avec plusieurs personnes sélectionnées soigneusement, afin d'obtenir des informations sur des faits ou des représentations, dont on analyse le degré de pertinence, de validité et de fiabilité déterminé⁸.

2.4.2 Les objectifs de l'entretien

Les objectifs de l'entretien peuvent-être comme suit :

- Obtenir des informations, des perceptions, sentiments, attitudes ou opinions de la part de l'interlocuteur.
- Comprendre ce que les interlocuteurs pensent ou peuvent penser sur un le sujet.
- Approfondir des points importants.

⁷ Lendrevie, J., & Lévy, J. (2014). *Mercator 11e édition: Tout le marketing à l'ère numérique* (Vol. 1). Dunod. Page 298-300.

⁸ <https://www.slidplayer.fr/slide/9695237> (consulté le 01 mai 2023 à 15 :15)

- Amener les personnes enquêtées à s'exprimer sur un sujet précis.
- Permettre de recueillir des nombreuses informations nuancées
- Permettre de faire préciser à la personne enquêtée ce qu'elle veut dire.

2.4.3 Les types d'entretien

Il existe trois types de l'entretien⁹ :

a) L'entretien non-directif :

Dans ce type d'entretien, l'enquêté annonce le thème de l'entretien sans poser de questions directes. Il donne à l'enquêté la liberté d'organiser son discours comme il le souhaite. Le rôle de l'enquêteur dans ce cas n'est pas d'encourager l'informateur à parler. Au contraire, il doit adopter une position neutre. Et il doit apparaître comme une personne capable d'écouter et d'accepter les propos des informateurs.

L'enquêteur peut intervenir mais uniquement pour manifester son accord à travers des termes comme (oui, je vois, je suis d'accord, ensuite). L'avantage de ce type d'entretien est qu'il est accessible à plusieurs personnes car il ne nécessite pas de compétences particulières.

Cependant, il a l'inconvénient de ne pas délimiter le sujet précis sur lequel l'informateur va parler. De ce fait, l'informateur aborde le thème de l'enquête de façon générale.

b) L'entretien directif :

Ce type d'entretien se rapproche de la méthode du questionnaire. En effet, avant d'aller sur le terrain, le chercheur établit une série de questions précises qu'il va poser aux interviewés. Dans un souci de comparer scientifiquement les données, le chercheur va poser les mêmes questions à tous les interviewés. Certes, ce type d'entretien est sécurisant pour le chercheur manœuvre à l'enquêté. A cause des limites que lui pose l'enquêteur, l'enquêté n'aura pas une grande liberté pour s'exprimer.

c) L'entretien semi-directif :

Ce troisième type d'entretien se situe entre l'entretien directif et non directif. Il se caractérise par le fait qu'il laisse à l'interviewer un espace assez large pour donner son point de vue. L'enquêteur pose des questions et laisse l'enquêté répondre en toute liberté. Le rôle de l'enquêteur dans ce type d'entretien est d'encourager l'informateur à parler et donner davantage d'information sur la thématique de sa recherche. Les questions posées dans ce type

⁹ <https://www.ac-strasbourg.fr> (consulté le 03 mai 2023 à 16 :27)

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

d'entretien sont relativement ouvertes. L'enquêteur doit les recentrer afin de ne pas perdre de vue l'objectif qu'il s'est fixé.

C'est l'entretien le plus souvent utilisé sur le terrain, en raison de la richesse est l'utilité de ce dernier type d'entretien, nous l'avons choisi. En effet l'entretien semi-directif appelé aussi « Entretien qualitatif ou approfondi » nous permet de poser de nouvelles questions si votre répondant dit quelque chose d'intéressant ou si vous ne comprenez pas complètement ce qu'il veut dire, est de donner une certaine liberté à l'enquête de nous informer davantage sur le sujet.

2.4.4 Le guide d'entretien:

Notre guide d'entretien contient plusieurs questions dont l'objectifs est de répondre à notre problématique principale (voir annexe n°02). Cet outil nous a aidé à structurer nos entretiens réalisés auprès de l'entreprise EPB.

Notre enquête à durée environ un mois, du 01 avril au 05 mai 2023.

4. L'échantillon de l'étude :

Vu la nature de l'information recherchée et la difficulté de son recueil, nous avons fait le choix d'interviewer les responsables détenant ces informations qui peuvent nous aider à répondre à notre problématique de recherche, c'est-à-dire les responsables commerciaux, marketing et logistique de l'entreprise EPB.

La série d'entretiens réalisés avec cinq responsables nous a permis d'obtenir un corpus qui a été analysé avec la méthode de résumé. Le choix de cette méthode s'explique par sa simplicité et le temps demandé pour sa réalisation.

Section 3 : Résultats de l'enquête qualitative

Comme expliqué précédemment et afin de répondre à notre problématique de recherche nous avons réalisé une série d'entretiens avec les responsables de l'entreprise EPB. Le corpus obtenu, nous a permis d'avoir les résultats qui vont être énoncés dans cette section.

Les résultats obtenus vont être présentés en suivant la méthode des résumés et cela en suivant quatre thématique :

- L'entreprise portuaire de Bejaia et sa place dans l'économie de la région ;
- Le transport maritime et l'EPB ;
- Le transport maritime et le commerce international ;
- Les enjeux futurs posés au transport maritime.

3.1. L'entreprise portuaire de Bejaia et sa place dans l'économie de la région

L'ensemble des responsables interviewés expliquent que la place de l'entreprise EPB dans l'économie de la région dépend directement de l'importance du port de Bejaia dans l'économie nationale.

En effet, le port de Bejaia est un élément essentiel dans la chaîne du transport maritime qui participe au développement de commerce international par l'accueil des navires qui disposent d'une grande surface. Ainsi, le port de Bejaia est parmi les plus dynamique en Algérie et engendre une concurrence intense entre les compagnies maritime en matière de service de capacité.

Il a pu influencer dans le développement du commerce international par sa part dans les échanges commerciaux internationaux, il est un élément important qui joue un rôle primordial.

Selon ces responsables, le port de Bejaia dispose des infrastructures qui contribuent à la croissance des échanges internationaux. Les caractéristiques physiques du port vont clairement dans ce sens :

➤ **Accès du port :**

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

➤ **Bassins du port :**

Le port est composé de trois bassins :

- Bassin de l'Avant port : sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10.5 m et 13.5 m.
- Disposant d'installations spécialisées, l'avant port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassin du Vieux port: sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8 m.

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

- Bassin de l'Arrière port: sa superficie est de 55 hectares et ses profondeurs varient entre 10.5 m et 12 m.

➤ **Données physiques :**

- Vents dominants de Nord-est à Est, en été et d'Ouest à Nord Ouest en hiver.

- Marrée inexistante, mais des différences de niveau peuvent atteindre 50 cm.

- Ressac : jusqu'à 50 cm par gros temps d'Ouest à Nord Ouest (port pétrolier).

- Visibilité excellente.

➤ **Jetées et Brise-lames :**

- A l'est: jetée Est 650 m.

- Au sud: jetée en chevrons composée de trois éléments dont la longueur atteint 2.750 m

- Jetée Sud.

- Jetée du large.

- Jetée de la fermeture.

➤ **Mouillage :**

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10 m à plus de 20 m. Abrisée de tous les vents sauf du Nord Est à l'Est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers, la zone de mouillage est située à l'Est de l'axe du chemin d'accès.

➤ **Infrastructures portuaires :**

Le port s'étale sur une superficie totale de 79 hectares. Sa surface d'entreposage s'étale sur 422.000 m² dont 17.500 m² couverts. Il dispose de plus de 3.000 ml de quai, répartis entre 16 postes à quai pour navires de marchandises générales, 03 postes à quai pour navires pétroliers, un poste RO/RO et un poste gazier.

➤ **Les installations spécialisées :**

Un terminal à conteneurs d'une capacité de 200 000 TEU (Twenty-feet Equivalent Unit);

- Deux stations de déballastage ;

- Un centre de transit des marchandises dangereuses d'une surface égale à 7 000m² dont 1 440 m² sont couverts ;

- Une gare maritime d'une capacité égale à 120 000 passagers et de 20 000 voitures ;

- Un dock flottant d'une capacité de 15 000 tonnes ;
- Traitement de pétroliers de plus 80 000 tonnes avec des boues installées en rade d'une capacité de pompage de 10 000 m³/heure.

3.2. Le transport maritime et l'EPB

Afin de cerner cette thématique, nous avons posé trois questions ouvertes aux responsables interviewés. Les réponses obtenues lors de ces interviews font clairement ressortir que le rôle de l'EPB dans le commerce international est un rôle de facilitateur. Pour ces responsables, plus il sera facile aux clients de l'entreprise de transporter et de récupérer leurs marchandises plus le transport se développera. Ces derniers expliquent que ce rôle est atteint grâce aux atouts dont dispose le port de Bejaia. Ces atouts sont comme suit :

- **Les terminaux :**

Terminal à conteneurs, terminal divers, centre de transit des marchandises dangereuses, terminal céréalier, terminal à bois, abri papier, terminal roulier, pétrolier.

- **Les équipements :**

Équipements de manutention portuaire, équipements affectés à la zone logistique extra-portuaire de Tixter, équipements de remorquage, pilotage/amarrage, équipements de lutte contre les pollutions marines, équipements de lutte anti-incendie.

- **Capital humain :**

Le capital humain s'occupe d'anticiper et planifier, accueillir et fidéliser, apprécier et rémunérer, former, communiquer.

- **QHSE (système de management intégré) :**

Ce système de management intégré permet de placer le client, l'environnement et le personnel au cœur des préoccupations quotidiennes des managers.

En plus de ces atouts, les interviewés expliquent que pour atteindre cet objectif de facilitation et d'amélioration du transport maritime des axes de travail sont fixés et en voie de réalisation :

- Adapter les installations portuaires aux besoins des clients.
- Maximiser les capacités portuaires pour accueillir plus de navire à gros volume.

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

- Facilitation en ce qui concerne la circulation de marchandises (contrôle aux frontières, analyses).
- Réduire les délais de livraison.
- Réduire les temps d'attente.
- Installer des nouvelles technologies pour améliorer efficacités des services.

Les responsables soulignent que le développement du commerce international dépend aussi de la qualité des relations qu'entretient l'entreprise avec les entreprises de transport maritime. Cette relation, jugée très importante par ces derniers, est une relation de complémentarité. Un des responsables explique que cette relation est une relation de cause à effet, le transport maritime a besoin d'un port et les ports ont besoin du transport maritime.

Afin de garantir cette qualité dans cette relation qui lie l'entreprise EPB aux entreprises de transport maritime, les responsables expliquent que l'entreprise travaille sur les éléments suivants :

- Essayer d'avoir une bonne base de données clients afin de mieux les rapprochés.
- Une assurance de la confidentialité de l'entreprise.
- Le traitement rapide et efficace des réclamations clients, afin de restaurer la confiance et de favoriser une bonne relation entre l'entreprise et sa clientèle.
- L'analyse des causes des insatisfactions, afin de répondre à une perspective d'amélioration pouvant l'intérêt que l'entreprise accorde à ces clients.
- Une grande réactivité, qui assure au client la prise en charge immédiat de son problème.
- Une veille concurrentielle qui s'appuie sur les retours d'informations fournies par les clients et grâce auxquels seront évaluées les prestations de la concurrence.
- Une dynamique d'amélioration continue, qui doit figurer comme l'un des objectifs de l'organisme.

3.3. Le transport maritime et le commerce international

Pour les responsables interviewés le transport maritime joue un rôle très important dans le développement du commerce international et cela pour les raisons suivantes :

- Le transport maritime permet le transport d'un volume élevé de marchandises sur de longues distances, ce qui contribue à l'expansion des échanges commerciaux entre les pays. Les

Chapitre03 : étude de cas au niveau de l'EPB

navires, avec leur capacité à transporter des cargaisons massives, sont indispensables pour répondre à la demande mondiale croissante de marchandises.

- Le transport maritime facilite les connexions mondiales en reliant les continents et les pays, favorisant ainsi l'intégration des économies et l'établissement de chaînes d'approvisionnement mondiales. Les ports maritimes, avec leurs infrastructures modernes, servent de points d'entrée et de sortie clés pour les marchandises, créant ainsi des hubs logistiques essentiels.

- Le transport maritime offre un avantage compétitif en termes de coûts par unité de marchandise transportée. Comparé à d'autres modes de transport, tels que le transport aérien ou ferroviaire, il est plus économique pour le transport de marchandises en vrac ou de cargaisons de grande taille, ce qui contribue à la réduction des coûts de production et à la compétitivité des entreprises.

- Le transport maritime est étroitement lié à l'intermodalité, permettant une connexion harmonieuse avec d'autres modes de transport tels que le ferroviaire et le routier. Cette interconnexion offre une connectivité complète, en facilitant le transport des marchandises depuis les ports jusqu'aux régions intérieures, ce qui renforce davantage le développement du commerce international.

3.4. Les enjeux futurs posés au transport maritime.

A la fin des interviews nous avons posé la question des enjeux futurs qui peuvent être posés au transport maritime. Les réponses obtenues, même si elles sont hétérogènes, font ressortir certaines les grandes lignes suivantes :

- Développer de nouvelles lignes maritimes.
- Une tarification portuaire à la disponibilité de tous.
- Amélioration de la construction navale.
- Amélioration des matériaux de pointe, la navigation, la robotique.
- Recherche de nouvelles voies navigables.
- La course vers le gigantisme, navires de plus en plus grands avec une capacité de transport et des espaces de fret plus importants.

Pour deux des responsables, l'enjeu majeur réside dans la protection de l'environnement et cela en développant des navires moins polluants. Pour ces derniers, cette industrie ne peut faire abstraction de cet enjeu et défis de durabilité qui se pose à toutes les industries.

Conclusion

A l'issue de cette analyse il ressort que les hypothèses formulées au début de ce mémoire sont vérifiées. En effet, notre première hypothèse « *H1 : Le transport maritime est un facteur clé de développement des échanges internationaux* » est vérifiée et corroborée par les réponses des responsables interviewés, qui soulignent aussi l'importance du transport maritime dans le développement des échanges internationaux de l'Algérie.

La deuxième hypothèses formulées « *H2 : Le port de Bejaia est essentiel pour les activités commerciales internationales de l'Algérie.* » est vérifiée et corroborée par les réponses des interviewés. En effet, ces derniers expliquent clairement l'importance du port de Bejaia dans les échanges de l'Algérie. Cette importance est due selon eux à la situation géographique du port, aux innombrables atouts de ce dernier, ainsi qu'aux infrastructures dont il dispose.

Conclusion générale

Conclusion Générale

Le commerce international existe depuis des siècles, il occupe une place importante dans le monde. C'est l'un des grands moteurs de la croissance et développement économique. Il permet d'améliorer les vies des pays développés et des pays en développement, et diminuer la pauvreté et donner naissance à un monde stable, plus sûr et plus pacifique.

Grâce au développement de commerce international, chaque pays peut accroître ses richesses en exportant sa production aux tarifs le plus bas et en achetant des biens produits ailleurs à bon marchés, ces échanges permettent alors la satisfaction des besoins.

Dans ce mémoire nous avons essayé d'apporter une réponse à une problématique directement liée au commerce international. En effet, la question de départ formulée était d'essayer de comprendre comment le transport maritime influence-t-il le développement du commerce international.

Afin de répondre à cette problématique, nous avons fait le choix de prendre comme cadre d'étude l'entreprise portuaire de Bejaia, et au travers d'une enquête qualitative il est clairement ressorti que le transport maritime joue un rôle crucial dans le développement du commerce international.

En effet, le transport maritime occupe une position centrale dans le développement et la croissance du commerce international. Tout au long de ce mémoire, nous avons exploré en détail l'importance du transport maritime en tant que pilier de l'économie mondiale et son rôle essentiel dans la facilitation des échanges commerciaux à l'échelle mondiale. Les résultats de notre analyse démontrent clairement que le transport maritime joue un rôle crucial dans le développement du commerce international pour plusieurs raisons :

Premièrement, le transport maritime permet le transport d'un volume élevé de marchandises sur de longues distances, ce qui contribue à l'expansion des échanges commerciaux entre les pays. Les navires, avec leur capacité à transporter des cargaisons massives, sont indispensables pour répondre à la demande mondiale croissante de marchandises.

Deuxièmement, le transport maritime facilite les connexions mondiales en reliant les continents et les pays, favorisant ainsi l'intégration des économies et l'établissement de

Conclusion générale

chaînes d'approvisionnement mondiales. Les ports maritimes, avec leurs infrastructures modernes, servent de points d'entrée et de sortie clés pour les marchandises, créant ainsi des hubs logistiques essentiels.

Troisièmement, le transport maritime offre un avantage compétitif en termes de coûts par unité de marchandise transportée. Comparé à d'autres modes de transport, tels que le transport aérien ou ferroviaire, il est plus économique pour le transport de marchandises en vrac ou de cargaisons de grande taille, ce qui contribue à la réduction des coûts de production et à la compétitivité des entreprises.

Quatrièmement, le transport maritime est étroitement lié à l'intermodalité, permettant une connexion harmonieuse avec d'autres modes de transport tels que le ferroviaire et le routier. Cette interconnexion offre une connectivité complète, en facilitant le transport des marchandises depuis les ports jusqu'aux régions intérieures, ce qui renforce davantage le développement du commerce international.

Enfin, bien que le transport maritime présente des défis environnementaux, des initiatives sont en cours pour rendre cette industrie plus durable et respectueuse de l'environnement. Les technologies plus propres, les carburants alternatifs et les réglementations environnementales visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à minimiser l'impact environnemental du transport maritime.

En conclusion, le transport maritime joue un rôle vital dans le développement du commerce international. Son influence est incontestable en termes de volume de marchandises transportées, de connectivité mondiale, de coûts compétitifs, d'intermodalité et d'efforts vers la durabilité.

Références bibliographique

Bibliographie:

Les ouvrage

- Adam Smith, recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations , édition 1790 .
- A. FIGLIUZZI «Economie international: faits-théories», marketing S.A, 2006.
- A. Gratacap, P. Médan, « management de la production », éd Dunod, paris, 2001.
- ALAIN Bihl, le premier âge du capitalisme (1415-1763) Tome 3-coffret 2 vol; Un premier monde capitaliste. Syllepse,9 décembre2019.
- Alain DEPPE: « cours de marketing international », université de Picardie.
- ANTOINE PANET- Raymond; DENIS Robichaud, « Le commerce international », édition de la Chenelière inc, 2005.
- BELOTTIJ,«le transport international de marchandise », paris, 1992.
- DARDEL. P,« Commerce, industrie t navigation dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle », 1963, Paris, SEVPEN.
- Delacroix, E., Jolibert, A., Monnot, É. &Jourdan, P. (Dir) (2021). *Marketing Research: Méthodes de recherche et d'études en marketing*. Dunod.
- DENIS Chevalier; FRANCOIS Duphil, « transporter à l'international», 4^{ème} édition , 2009.
- GERJEBIN .A, « théorie contemporaine de l'échange international»; France, 1987.
- GHISLAIL le Grand; HUMBERT Martini,« management des opérations du commerce international», édition Dunod, paris 2003.
- KRUGMAN Paul R; OBSTFELD Maurice, « Economie internationale», 4^{ème} Edition, 2003, De Boeck. M.
- Patrik, A. Messertin « le commerce international », Thémis 1^{ere} édition,1988, Paris.
- LAZARY, <<Le commerce international à la portée de tous>>. édition Dalloz ,Belgique, 2005.
- LE BLEME, « acteur du commerce maritime », édition Belize, 2011, fiche n°28.
- Lendrevie, J., & Lévy, J. (2014). *Mercator 11^e édition: Tout le marketing à l'ère numérique* (Vol. 1). Dunod
- MEYER.V,Rolin, « technique du commerce international »,Nathan, Paris,2000.
- MICHEL Dupuy, «Fiches d'économie international, Editions Ellipses», 5 novembre 2019, lire en ligne.
- Michel Rainelli, « le commerce international » ,9^{ème} édition « un véritable tour de force » , paris.
- MICHEL Rainelli, « le commerce international » .9^{ème} édition. paris: la découverte, 2003.

-MOISE Donald Daily,« Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, 1^e édition 2013.

- NAJI Jammal, « commerce international, mondialisation, enjeux et application », 2^e édition du nouveau pédagogique INC, Canada, 2009.

- NAJI.J, « commerce international », théorie, techniques et application, édition du nouveau pédagogique INC, 2005.

-P. RAPIN, « cours de commerce international », édition Dunod, 1966, Paris.

-P.Y.NICOLAS « le transitaire et le commissionnaire de transport »,DMF, édition1978.

- PIERRE Médan et Anne Gratacap, « logistique et supply chain management ». Dunod 2008,Paris .

-SYLVIE Javelot,« la loyauté dans le commerce international; Feni XX réédition numérique», 1^{er} janvier 1998, lire en ligne.

- THOMPSON I. A. & YUN CASALILLA. B, (éd)1994, The Castilian Crisis Century.

-W. LEONTIEF, Economiste d'origine russe émergé aux États-Unis , auteur du tableau d'entrées-sorties.

Les Mémoires:

- HARRAR. Sabena, « transport de marchandises et impacte sur l'activité économique régional », Université d'Oran, mémoire magister, économie régional et urbaine appliquée, 2011/2012.

Articles et lois:

- ALAIN Bihl, le premier âge du capitalisme (1415-1763) Tome 3-coffret 2 vol; Un premier monde capitaliste. Syllepse,9 décembre2019.

-Alain DEPPE: « cours de marketing international », université de Picardie.

- Analyse de l'évolution d'un phénomène au cours du temps.

-Eric Mechoulan,« L'approche française en matière de ressources éducatives libres(REL) », Revue internationale d'éducation de Sèvres.

- JOURNET.M, « évolution de la logistique des entreprises industriels et commerciales », revue annuelle des élèves des arts et métiers, Paris, Dunod,1998

- Le monde passe à 24 en rajoutant 03 administrateurs au 19, l'Arabie Saoudite, la Chine et la Russie

- MATTHIEU Crozet , «commerce et géographie: la mondialisation selon Paul Krugman», Revue d'économie politique, vol .119, n°4 . lire en ligne

-MICHEL Dupuy, «Fiches d'économie internationale, Editions Ellipses», 5 novembre 2019, lire en ligne.

- MOUHAMED Naili, « transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie », EL Watan.

-NETTER M ,« Capacités de transport, coûts de transport et organisations cde l'espace »,1974, Revue économique.

- PORTER: « économiste américain célèbre pour son analyse de la façon dont une entreprise peut obtenir un avantage concurrentiel .

-Rapport du secrétariat de la CNUCE, Nations Unis, New York, 1971.

-Revue de presse,« la question portuaire en Alger »,forum de chef entrepreneur

- Toutes ces caractéristiques du connaissance maritime datent de l'époque du transport par voilier ; cette tradition maritime britannique se poursuit aujourd'hui avec les trois originaux et les autres traits distinctifs en dépit des progrès de l'informatique et de l'électronique.

-W. LEONTIEF, « Economiste d'origine russe émergé aux États-Unis » , auteur du tableau d'entrées-sorties.

Autres documents:

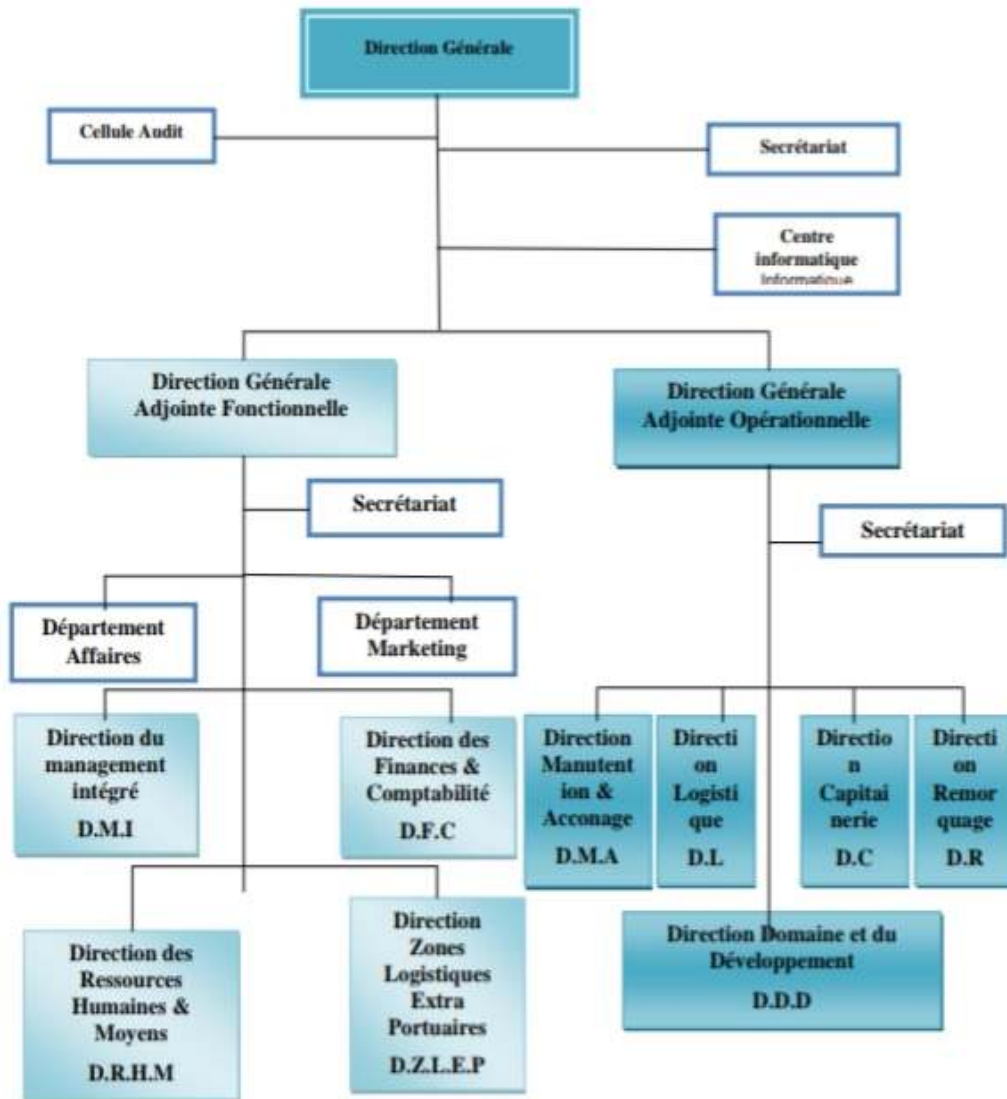
- Documents internes de l'EPB.

Les liens et les sites:

- www.oeconomia.net
- www.uncitral.org
- www.oeconomia.net
- www.etudier.com
- World Trade Organization; <https://www.wto.org/French/res-f>
- <http://www.imf.org>
- <http://www.mae.ro/fr/node/18558>
- <https://www.vie-publique.fr>
- <http://www.geo.fr>
- <https://fr.m.org>
- <http://www.devoir-de-philosophie.com/dissertation-maritime-transport-transports-233592.html>
- <http://www.logistiqueconseil.org>
- <https://www.wipo.int>
- <https://treaties.un.org>
- <https://www.memoireonline.com>
- <https://shs.hal.science>
- <https://www.slidplayer.fr/slide/9695237>
- <https://www.ac-strasbourg.fr>
- <https://ses.webclass.fr>

Annexes

Figure N°01: organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaia



source: documents interne de l'EPB.



PRÉSENTATIONS

- Présentation de l'interviewer et du thème du mémoire.
- Présentation de la personne interrogée.

QUESTION DE DÉPART

- Pouvez-vous, s'il vous plait, nous présenter votre entreprise et nous dire ce que représente pour vous le commerce international ?

THEMES A ABORDER PENDANT L'ENTRETIEN

A. L'entreprise portuaire de Bejaia et sa place dans l'économie de la région :

1. Quelles sont les infrastructures dont dispose l'entreprise portuaire de Bejaia ?
2. Quels sont les atouts de l'EPB par rapport aux autres ports algériens et étrangers ?
3. Quelle est la place qu'occupe l'EPB dans l'économie de la région et celle du pays ?

B. Le transport maritime et l'EPB :

4. Quel est l'importance du transport maritime dans l'économie de la région et celle du pays ?
5. Que fait l'EPB pour améliorer et faciliter le transport maritime ?
6. Quelle est la qualité des relations qu'entretient l'EPB avec les entreprises de transport maritime ?

C. Le transport maritime et le commerce international :

7. Selon vous, quelle est la relation existante entre le transport maritime et le développement du commerce international ?
8. Comment l'activité de votre entreprise peut influencer le commerce extérieur du pays ?
9. Comment le transport maritime a influencé le développement du commerce international ?

10. Comment le transport maritime a influencé le développement du commerce international ?

D. CONCLUSION DE L'ENTRETIEN

11. Quels sont les enjeux futurs posés au transport maritime et comment cela va affecter le développement du commerce international ?

Nous vous remercions d'avoir répondu à nos questions.

Table des matières

Table des matières

Remerciement.....	
Dédicace	
Listes des abréviations.....	
Listes des tableaux et figures	
Introduction Générale	1
Chapitre 01: Généralités et historique du commerce international.....	
Introduction.....	4
Section 01: Définition et historique du commerce international	5
1.1. Définition du commerce international	5
1.2. Historique du commerce international	5
1.3. Les avantages et les inconvénients du commerce international.....	
1.3.1 Les avantages du commerce international	7
1.3.2 Les inconvénients du commerce international	7
1.4. Les effets du commerce international.....	
1.4.1 Le commerce international se traduit par des baisses de prix et une plus grande diversité de choix pour les consommateurs.....	8
1.4.2 Les effets différenciés du commerce international sur les inégalités de revenu.	8
1.4.3 Faut-il chercher le libre-échange.....	8
Section 2 : Les théories du commerce international	9
1. La théorie mercantiliste.....	9
1.1. L'approche Française.....	9
1.2. L'approche anglaise.....	10
1.3. L'approche espagnol.....	10
2. Les théories traditionnelles.....	10
2.1. La théorie de l'avantage absolu d'Adam Smith (1776).....	11
2.2. La théorie des avantages comparatifs de David Ricardo(1817)	12
2.3. La théorème HOS(Hecksher-Ohlin-Samuelson)-(1949).....	14
2.4. La théorie de paradoxe de W. Leontief (1953).....	15
3. Les développements des théories traditionnelles.....	15
3.1. Les théories fondées sur l'avantage technologique.....	15
3.1.1 L'approche néo-factorielle	15
3.1.2 Approche néo-technologique	16
3.1.3 La théorie de cycle de vie du produit de Vernon (1966).....	16

3.2. La problématique de l'échange intra-branche	18
4. Les nouvelles théories du commerce international.....	18
4.1. Les rendements d'échelle croissants.....	19
4.2. La différenciation des produits.....	19
4.3. Théorie du dumping réciproque de Brander et Krugman	19
4.4. La théorie de la compétitivité nationale.....	20
4.5. La théorie de l'interdépendance complexe	21
4.6. La théorie de la gouvernance économique globale	21
Section 3 : Les structures et évolution du commerce international	21
1. Les structures du commerce international:.....	21
2. Evolution du commerce international	24
2.1. Période d'avant la révolution industrielle	24
2.1.1 Des échanges limités jusqu'au XVIIIe siècle	24
2.2.1 Naissance du commerce international au XVIIIe siècle.....	24
2.2. La prospérité industrielle d'après-guerre:	25
2.1.2. Le protectionnisme commercial au début du XIXe siècle	25
2.2.2 Le libre-échange dans la seconde moitié du XIXe siècle.....	25
2.3. L'entre deux guerre:	25
2.3.1 Entre 1914 et 1945:.....	25
2.3.2 De 1945 à 1980:	26
2.4. De 1980 à 2001:	27
2.5. L'évolution du commerce international de 2001 à nos jours	29
Conclusion	30
Chapitre 2 : Le transport maritime et les installations portuaires
Introduction.....	31
Section 1 : Définition et évolution du transport maritime.....	31
1. Définition du transport maritime	31
2. Historique et évolution du transport maritime :.....	32
2.1. Historique du transport maritime.....	32
2.2. Evolutions du transport maritime.....	33
3. Caractéristiques du transport maritime:	35
3.1. Les avantages du transport maritime.....	35
3.2. Les inconvénients du transport maritime.....	36
4. Les types de navires	36

4.1. Les navires de transport marchandises:	36
4.1.1 Porte conteneurs.....	36
4.1.2 Le vraquiers	37
4.1.3 RO-RO	37
4.1.3 Le Réfrigérés	38
4.2. Navires de transport de personnes:.....	38
4.2.1 Le Ferries	38
4.2.2 Paquebots de Croisières	38
4.3. Navires de Transport de Produits Liquides et Gazeux.....	39
4.3.1 Pétrole brut	39
4.3.2 Pétrole Produits:	39
4.3.3 Chimiques polyvalents:.....	40
4.3.4 Chimiques spécialisés	40
4.3.5 Gaz.....	41
4.4. Navires de service	41
4.4.1 Câblers:.....	41
4.4.2 Offshore:	41
4.4.3 Remorqueurs:	42
4.4.4 Recherche :.....	42
4.4.5 Approvisionnement de matériaux mari.....	43
Section 2 : Les offres et les formalités dans le transport maritime (logistique portuaires).....	43
2.1. Les offres dans le transport maritime	43
2.1.1 Les tarifs de transport :	43
2.1.2 Les délais de livraison	44
2.1.3 Les conditions de paiement.....	44
2.1.4 Les options d'assurance	44
2.1.5 Les modalités de traitement des documents	44
2.2. Les formalités dans le transport maritime.....	45
2.2.1 La réservation du fret	45
2.2.2 La préparation des documents d'expédition	45
2.2.3 La déclaration en douane.....	45
2.2.4 L'inspection de la marchandise :.....	45
2.2.5 Le chargement et le déchargement de la marchandise	46
2.2.6 L'assurance de la marchandise	46

2.3. Le droits de transport maritime :	47
2.3.1 Les régimes de la responsabilité dans le transport maritime	47
2.3.2 Le contrat de transport :	48
2.3.3 Les différents documents de transport	49
2.4. Les métiers dans le transport maritime.....	52
2.4.1 Les principaux intervenants	52
2.5. La logistique internationale (logistique portuaires).....	53
2.5.1 Origine de la logistique	53
2.5.2 Définition de la logistique	55
2.5.3 Les types de la logistique	55
2.5.4 Les enjeux de la logistique:.....	56
2.5.5 Les buts de la logistique	56
Section 3 : La relation entre transport maritime et développement du commerce international.....	56
1. Transport de marchandises à grande échelle :	57
2. Faibles coûts de transport	57
3. Connexion de différents marchés.....	57
4. Facilitation du commerce international	58
5. La croissance des échanges commerciaux.....	58
Conclusion	58
Chapitre 3: Etude de cas au niveau de l'EPB	60
Introduction.....	60
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil	60
1. Présentation du port de Bejaia.....	60
2. Historique de port de Bejaïa	61
3. Missions et Activités de l'EPB :	62
3.1. Ses missions.....	62
3.2. Ses activités :	63
4. Description des services	63
5. Présentation des déférentes structures de l'EPB:	63
1. Direction Générale Adjointe Fonctionnelle (DGAF):.....	63
1.1. Direction Finance de et Comptabilité (DFC):.....	63
1.2. Direction Ressource Humaine (DRH):.....	63
1.3. Direction Achats (DA)	64

1.4. Direction Digitalisation et Numérique (DDN).....	64
2. Direction Générale Adjointe Opérationnelle (DGAO) :	64
2.1. Service Gestion de Patrimoine	64
2.2. Direction Exploitation (DE) :	64
2.3. Direction Maintenance (DM):.....	65
2.4. Direction Domaine Et Développement (DDD).....	65
2.5. Direction Capitainerie (DC).....	65
6. La définition du port.....	66
7. Les types de ports	66
7.1. Les ports maritimes.....	66
7.2. Les ports fluviaux	66
7.3. Les ports secs.....	66
8. Les ports concurrents de port de Bejaia:.....	67
Section 2 : Méthodologie de la recherche	67
2.1. Présentation de l'enquête	67
2.2. Objectif de l'enquête.....	67
2.3. Définition de l'étude qualitative.....	67
2.4. L'entretien	68
2.4.1 Définition de l'entretien.....	68
2.4.2 Les objectifs de l'entretien.....	68
2.4.3 Les types d'entretien	68
2.4.4 Le guide d'entretien	69
4. L'échantillon de l'étude	70
Section 3 : Résultats de l'enquête qualitative.....	70
3.1. L'entreprise portuaire de Bejaia et sa place dans l'économie de la région.....	70
3.2. Le transport maritime et l'EPB	72
3.3. Le transport maritime et le commerce international	74
3.4. Les enjeux futurs posés au transport maritime.....	75
Conclusion	75
Conclusion générale.....	76
Bibliographie	
Liste des annexes	
Tables des matières	

Le résumé

Résumé

Le commerce international est l'échange de biens et de services entre personnes qui vivent sur des espaces économiques nationaux différentes. Ces échanges se développent grâce aux différents modes de transport, terrestre, ferroviaire, maritime et aérien.

Le transport maritime est le seul mode de transport capable d'assurer à un coût attractif les échanges liés au commerce international.

Abstract

International trade is the exchange of goods and services between people who live in different national economic areas. These exchanges are developed thanks to the different modes of transport, land, farroviane, maritime and air.

Maritime transport is the only mode of transport capable of ensuring exchanges linked to international trade at an attractive cost.

ملخص

التجارة الدولية هي تبادل السلع والخدمات بين الناس الذين يعيشون في مناطق اقتصادية وطنية مختلفة. تم تطوير

هذه التبادلات بفضل وسائل النقل المختلفة، البرية، السكك الحديدية، البحر والجو

.النقل البحري هو وسيلة النقل الوحيدة القادرة على ضمان التبادلات المرتبطة بالتجارة الدولية بتكلفة مغرية

Mots clé: commerce international, transport maritime.