

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

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

Option : Finance et Commerce International

Thème

*La place du transport maritime par conteneurisation dans le
commerce international- cas de Bejaia Mediterranean Terminal
(BMT)-*

Réalisé par :

Encadreur : *Mr. Bennacer. N*

1- M^{elle} Bedjeguel Khadidja

2- M^{elle} Benamara Meriem

Membre du Jury

M Bouda

M Bennacer

Mlle BOULAHOUAT

Promotion 2015-2016

REMERCIEMENT

Nous tenons dans un premier temps à remercier le dieu tout puissant qui nous a donné le courage et la volonté pour mener à bien ce mémoire.

Nous tenons à remercier, toutes celles et ceux qui ont contribué à la réalisation de ce modeste travail.

Notre encadreur, Mr Bennacer qui nous a inculqué une grande confiance et nous a orienté dans le bon sens quant à l'élaboration de ce projet.

Le responsable de Bejaia Mediterranean Terminal (BMT), en particulier le chef du département des opérations Mr Mbarek Zidane de nous avoir accueilli durant la période de notre stage.

Dédicaces

À nos chers parents

À nos frères et sœurs

À nos chers amis

♥ *Khadidja et Meriem* ♥

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

Introduction générale	1
Chapitre 1: Organisation du transport maritime de marchandises.	4
I. Historique et évolution du transport maritime.	5
II. Les organismes et conventions internationales du transport maritime	13
Chapitre 2: Les composantes du transport maritime de marchandises	22
I. Les auxiliaires du transport maritime de marchandises.....	23
II. Les incoterms.....	33
Chapitre 3: Le trafic maritime de marchandises.	41
I. La sécurisation du trafic maritime de marchandises	42
II. Le transport maritime en Algérie	48
Chapitre 4 : La procédure de manipulation des conteneurs au sein de Bejaia Mediterranean Terminal	58
I. Présentation de l'organisme d'accueil	58
II. La manipulation des conteneurs, depuis l'accostage des navires à quai jusqu'à leur arrivée au client final.....	65
Conclusion générale	75
Bibliographie	77

Liste des annexes

Table des matières

Liste des abréviations

BAD : Bon à délivrer

B/L: Bille of Lading

BMT: Bejaia Méditerranéan Terminal

CCI : La Chambre du Commerce Internationale

CCIO : Chambre du Commerce et d'Industrie d'Oracie

CFR: Cost and Freight.

CIF : Cost, Insurance and Freight.

CIP: Carriage and Insurance Paid to.

CIV : Conditions Internationales de Vente.

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

CMI : Comité Maritime International.

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

CPN : Conférence de Placement des Navires

CPT: Carriage Paid To.

CTMS: Container Terminal Management Système.

UNCTAD: United Nations Conference on Trade And Devalopment.

DAF: Delivred At Frontier.

DAP: Delivred At Place.

DAT: Delivered At Terminal.

DDU:Delivered Duty Unpaid.

DEQ: Delivred Ex Quay.

DES : Delivred Ex Ship.

DFC : Direction des Finances et de Comptabilité.

DM : Direction Marketing.

DO : Direction des Opérations.

DRHM : Direction des Ressources Humaines et Moyens.

DT : Direction Technique

DPW: Dubaï Port World.

EDI: Electronic Data Interchange.

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger.

ETA: Estimated Time of Arrival.

EVP: Equivalant Vingt Pieds.

EXW : Ex Work.

FAP : Franc d'Avarie Particulière.

FAP SAUF : Franc d'Avaries Particulières Sauf événements énumérés.

FAS: Free Alongside Ship.

FCA: Free Carrier.

FOB: Free on Bord

Incoterm: International commercial Terms.

ISO: International organisation for Standardization.

MARPOL: International Convention for the prévention of pollution from ships.

MSC : Méditerranean shipping compagny.

OM : Organisation Maritime.

OMI : Organisation maritime internationale

ONU : Organisation des Nations Unies.

PDS : Position Determining System.

PME : Petites Moyennes Entreprises.

QC : Portique de quai sur rail.

QHSE : Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement.

RDS: Radio Data System.

RH: Ressources Humaines.

RO-RO: Roll on- Roll off.

RTG : Portique gerbeur sur pneus.

SOLAS: Safety Of Life At Sea.

TC : Conteneurs.

TPL : Tonne Port Lourd.

ULCC : Ultra Large Crude Carrier.

VLCC: Very Large Crude Carrier.

Liste des tableaux

Tableau N°1 : La classification des incoterms par famille.	33
Tableau N° 2 : Le trafic total des conteneurs durant le deuxième trimestre 2013/2014.	51
Tableau N° 3 : Les capacités du terminal à conteneurs (BMT).	60
Tableau N° 4 : les équipements portuaires du terminal à conteneurs de port de Bejaia.	61
Tableau N°5 : Evolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT de 2004 jusqu'à 2014. ...	62
Tableau N°6 : Variations du trafic des conteneurs entre les deux années 2014 et 2015 pour les neufs premiers mois.	62

Liste des figures

Figure N°1 : Evolution du commerce maritime en million de tonnes depuis 2005 jusqu'à 2014	12
Figure N° 2 : La part des modes de transport dans le transport de marchandises sur le réseau national.....	49
Figure N°3 : La part des modes de transport dans le transport des marchandises sur le réseau international.....	49
Figure N°4 : schéma représentatif d'un seul bloc dans le parc à conteneur	67

Introduction générale

Le transport maritime de marchandises est une conception très ancienne. Il remonterait aux activités des armateurs phéniciens, qui assuraient le transport de marchandises en méditerranée sur leurs propres navires. À l'époque(3000 ans av. J.-C.), les bateaux étaient tout simplement des radeaux faits de morceaux de bois assemblés, qui servent, avant tout, à se déplacer et à transporter des marchandises sur de courtes distances¹.

Au fil du temps, la construction navale s'est améliorée grâce aux techniques et aux évolutions technologiques.

L'utilisation de la vapeur comme force motrice et l'emploi du fer dans la construction navale, sont à l'origine des pratiques maritimes actuelles.

Le commerce international s'est développé rapidement entre tous les continents du monde. Les échanges mondiaux ont augmenté de plus en plus, en termes de valeur et de volume, notamment, grâce à l'ouverture du canal de Suez en 1869 puis celui du Panama en 1914. En revanche, le transport maritime de marchandises est devenu indispensable à l'économie mondiale, en raison de sa sûreté, sa capacité et sa fiabilité.

Sous l'effet de la mondialisation, le trafic de marchandises n'a pas cessé de progresser. Cela a engendré un ensemble d'entreprises spécialisées, avec une gamme complète de services se rapportant aux activités maritimes (vrac, remorquage ou transport par conteneurs).

En raison de l'accroissement accru des marchandises transportées, les ports ont subi des réformes initiées par les États pour renforcer les infrastructures, en vue de répondre plus efficacement aux attentes, et d'améliorer le trafic de la marchandise parallèlement à l'évolution de l'économie mondiale et du trafic des marchandises.

Le trafic maritime international a poursuivi sa croissance stimulée, surtout, par la forte croissance des secteurs du trafic conteneurisé.

En effet, l'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, durant cette période, une révolution : celle de la conteneurisation. D'un format standardisé, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode

¹ Louchet André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, université de Paris, 2009, disponible sur : http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/louchet/article.html, consulté le : 24/01/2016.

de transport et toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final. La généralisation du conteneur a permis des gains de productivité considérables par l'augmentation de la taille des navires, l'accélération des opérations de chargement et déchargement et la suppression de la plupart des manutentions. La marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autres manutentions jusqu'à son destinataire final, ce qui fait qu'il n'y aura plus de ruptures de charge.

La progression remarquable dans le secteur du transport maritime, qui s'est réalisée avec le temps, a poussé les entreprises exportatrices et importatrices de marchandises à recourir à ce mode de transport en raison de sa disponibilité, son coût, sa sécurité et ses courts délais.

Avec la montée, de plus en plus, poussée des échanges, les trafics de marchandises n'ont cessé de progresser et le volume des produits transportés a considérablement augmenté. Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, phosphates...etc). Il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés appelés « la marchandise diverse » ou « divers » se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes...etc. Le transport maritime s'impose, alors, comme une solution pour le transport durable, qui dispose d'une capacité d'acheminement des grandes quantités de marchandises sur de longues distances et de délais de mise à disposition fiables et rapides.

Les entreprises spécialisées dans le transport maritime de marchandises ont toujours pour ambition de rester en contact avec tous les importateurs et exportateurs de différents produits, quelles que soient leurs zones géographiques, tout en veillant au bon déroulement de l'opération de transportation. C'est pour cela qu'une réglementation s'avère nécessaire pour gérer ces différentes opérations, afin de gérer les conflits qui peuvent s'y manifester.

Le développement et l'organisation du transport maritime par conteneurs, nécessitent de nouveaux aménagements qui devront répondre à la croissance du trafic conteneurisé.

Dans un environnement concurrentiel concentré à l'extrême, les pays ont tendance à renforcer la position de la conteneurisation dans leurs échanges, en mettant en place un nombre de réformes dans la gestion portuaire. Ce qui met en jeu la place de la conteneurisation dans le commerce international. C'est dans ce contexte que s'inscrit la

problématique de ce présent mémoire. Ainsi, nous allons essayer de porter une réponse à la question centrale suivante :

❖ Quelle est la place du transport maritime par conteneurs dans les échanges de l'Algérie avec l'extérieur et qu'en est-il de la place du port de Bejaia dans cette dynamique commerciale ?

De cette question découlent les questions secondaires suivantes :

- ✓ Quelle est la situation du transport maritime par conteneurs en Algérie ?
- ✓ Quelles sont les mesures prises par les autorités portuaires de Bejaia pour renforcer le trafic conteneurisé ?

En vue de porter des éléments de réponses à la question centrale, nous suggérons les hypothèses suivantes qui encadrent notre travail :

- ✓ Le secteur maritime algérien accuse un retard considérable en matière de transport par conteneurisation.
- ✓ Le port de Bejaia est l'un des ports les plus performants en Algérie en matière d'échanges commerciaux conteneurisés.

Pour mener à bien cette étude, nous avons suivi une démarche méthodologique à la fois théorique et empirique. La première repose sur une recherche bibliographique à travers la consultation d'ouvrages, des articles de revues et des sites web, pour recueillir l'information nécessaire à l'encadrement théorique de notre travail. Tandis que la seconde (démarche empirique), consiste en un déplacement sur le terrain, au niveau du terminal à conteneur de Bejaia (Bejaia Mediteranean Terminal) pour une période d'un mois, en vue de suivre et comprendre le processus de la conteneurisation, et la manipulation des conteneurs au sein du terminal.

Ce présent travail est constitué de quatre chapitres. Dans le premier chapitre, nous avons essayé de cerner l'évolution permanente du transport maritime, à travers son historique ainsi que les différents organismes et conventions internationales du transport maritime. Le deuxième chapitre est consacré à l'étude de l'environnement international du transport maritime, ses acteurs et ses intervenants ainsi que les différents documents et contrats qui lui sont appropriés. Dans le troisième chapitre, nous avons mis l'accent sur les risques et la gestion des risques liés au trafic de marchandises, ainsi que la situation du transport maritime en Algérie. Le quatrième chapitre est consacré à une étude de cas au niveau du terminal à conteneurs de BMT (Bejaia Mediteranean Terminal), en vue de comprendre les modes de traitement des conteneurs au niveau de la wilaya de Bejaia.

Chapitre N° 1

Organisation internationale du transport maritime

Introduction

L'activité de transport est en constante évolution depuis l'existence de l'homme sur terre. L'homme n'a cessé d'exploiter les terres et les mers pour réduire la distance et les inégalités des richesses entre les différentes régions de la planète.

Le commerce maritime s'avère donc comme une solution pour échanger les biens et les richesses, puisque c'est un moyen très adéquat pour le transport de tous types de marchandises sur de longues distances. L'activité maritime est donc une activité très ancienne et remonte à une époque lointaine, et qui a poursuivi sans cesse son évolution, grâce aux progrès techniques et technologiques conçus par l'homme.

L'activité des transports est un facteur clé de progrès et de développement économique. Depuis la mondialisation, les échanges commerciaux s'intensifient et les commerçants empruntaient de plus en plus les voies maritimes bien plus que tous autres modes de transport. Cette immense utilisation des voies maritimes a poussé les constructeurs navals et les spécialistes opérants dans ce domaine à trouver des solutions adéquates au transport de tous types de marchandises. De cette volonté née ces boîtes métalliques qu'on appelle désormais le conteneur, qui est considéré comme étant une révolution dans le domaine des transports, vu sa multitude d'usages et son adaptation à tous types de marchandises.

La naissance des conteneurs a donné une autre dimension au transport maritime de marchandises. L'usage de ces boîtes métalliques a facilité les échanges commerciaux, surtout avec le conditionnement de ces conteneurs pour répondre aux spécificités de chaque marchandise transportée.

La régulation du transport maritime de marchandises est née notamment comme une obligation pour règlementer cette activité.

Les organisations et les conventions internationales spécifiques au transport maritime ont également eu naissance et qui ont pour but la poursuite de cette évolution et la mise en œuvre des règles et des lois applicables dans tous les pays.

Dans ce premier chapitre, nous allons évoquer dans une première section, l'évolution du transport maritime par conteneurs, ainsi que les organismes et conventions internationales du transport maritime ; et dans une deuxième section, on va mettre l'accent sur le contrat du transport maritime, les documents d'accompagnement, ainsi que les différents acteurs du transport maritime.

I. Historique et évolution du transport maritime

La « révolution des transports maritimes » peut être définie comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer qui s'est opérée à partir du milieu du XX^e siècle et qui a affecté tous les domaines liés à la navigation : révolution technologique, révolution financière, révolution commerciale, mais également la révolution géographique. Cette époque a vu également la refonte totale des itinéraires de trafic et un remodelage des ports. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'ont pu les connaître les siècles précédents, mais bien d'une remise en cause totale des modalités de transport².

1. L'émergence progressive de la vapeur

Au plan international, les conditions du transport maritime se modifient de façon substantielle du fait de l'apparition d'importantes innovations (au milieu du XIX^e siècle). Dans la construction navale, le fer (puis l'acier) se substitue progressivement au bois permettant d'accroître les capacités des navires. En matière de propulsion, la vapeur installée sur les bateaux évince lentement la voile qui bénéficie elle aussi d'avancées techniques³.

2. La création des canaux

Le trafic maritime était extrêmement long. La vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritimes n'étaient pas optimisées et les armateurs étaient obligés de faire d'énormes détours, notamment, pour passer de l'océan atlantique à l'océan pacifique.

² Louchet André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, université de Paris, 2009, disponible sur : http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/louchet/article.html, consulté le : 16/02/2016.

³ Blancheton Bertrand, maxi fiche de science économique, Dunod, paris, 2009, p56.

La lenteur de ce mode de transport a été pendant longtemps extrêmement coûteuse ; l'invention des canaux, qui sont des voies navigables de circulation des eaux construites par l'homme, constituait des solutions pour remédier à ce problème.

2.1. Le canal de Panama

Le canal de Panama est un canal qui relie l'océan atlantique à l'océan pacifique. Le canal est conçu par la compagnie de « Ferdinand de Lesseps », qui a commencé ses travaux en 1881, mais c'était les Américains qui prenaient la relève après le décès de « Ferdinand de Lesseps » en 1894. Le canal est achevé en 1914, depuis son ouverture le nombre de navires qui empruntaient ce canal n'a cessé d'augmenter, grâce à sa courte durée de traversée qui atteint de huit à dix heures selon les navires.

Face à la nécessité de s'adapter à l'essor continu du transport maritime, le Panama s'est lancé dans des travaux de l'élargissement de la voie d'eau en 2007. L'opération consistait à ajouter deux escluses plus volumineuses afin de fluidifier et d'augmenter le trafic. L'ouverture d'une nouvelle voie de transit permet au canal de revoir à la hausse, les dimensions des navires qui peuvent recueillir, et ainsi éviter sa saturation. Le canal pourra désormais accueillir des navires trois fois plus gros (14 000 conteneurs)⁴.

2.2. Le canal de Suez

Le canal de Suez est également l'un des œuvres de la compagnie de « Ferdinand de Lesseps », qui a construit entre 1859 et 1869. Les travaux de construction commencent en 1854 et le canal est inauguré le 17 novembre 1869⁵.

Le canal représente un raccourci entre l'Asie et l'Europe, permettant le passage de navires à fort tonnage (jusqu'à 400 000 tonnes), le canal révolutionne le transport maritime international. Il évite aux bateaux de passer par Le Cap (cap de Bonne-Espérance), il réduit la distance de 41 % entre Londres et Bombay et il engendre de nouveaux flux commerciaux.

Le canal de Suez fait également l'objet d'un élargissement décidé par l'État Égyptien. Le canal devrait désormais recueillir plus de 97 bateaux par jours en 2023 contre 49 par

⁴ Le Roux Louis, mise en eau de la dernière écluse du canal de Panama, juin 2015, <http://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Mise-en-eau-de-la-derniere-ecluse-du-canal-de-Panama-2015-06-26-1328188>, consulté le : 20/02/2016.

⁵Damien Marie-Madeleine, transport et logistique, Dunod, Paris, janvier 2001, p71.

jours actuellement. Cet élargissement devrait permettre la réduction de temps de traversée de 20 à 11 heures⁶.

Historiquement, les deux années 1956 et 1967 marquent les véritables événements qui ont affecté profondément l'évolution du transport maritime.

L'année 1956 a vu la nationalisation du canal de Suez et l'interruption brutale du trafic pétrolier vers les pays européens ; l'année 1967 marque la seconde rupture avec la guerre des Six Jours et la fermeture du canal, qui semblait à l'époque définitive. Pour remédier à cette situation qui a causé des modifications exceptionnelles dans les relations commerciales du monde en interrompant la route vitale passant entre l'Afrique et l'Asie et qui court-circuitait les grandes voies maritimes naturelles, il a fallu remettre en cause les anciennes pratiques. On voit ainsi apparaître des navires de plus grande capacité dont on distingue deux types : ceux qui vont jusqu'à 300 000 tonnes et les plus grands qui peuvent monter jusqu'à 750 000 tonnes, la même date correspond également à la naissance des premiers porte-conteneurs avec la société Mac Lean à Honolulu qui invente le conteneur⁷.

3. L'invention des conteneurs

Le transport maritime a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges. La conteneurisation est l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime.

L'exploitation mondiale de ce mode de conditionnement tel que nous le voyons de nos jours, ne date que de 1956, où un entrepreneur de transport routier américain appelé « Malcolm Mac Lean » a eu l'idée de transporter ses remorques sans leurs châssis sur un navire. Pour éviter les réglementations différentes des États lors du transport nord-sud des États-Unis, le transporteur décide de passer par la mer, invente le conteneur et acquiert une compagnie maritime. Mac Lean a créé plus tard, en 1960, la société d'armement « Sealand corporation » qui a été rachetée par le danois « Maersk », actuel leader mondial du transport maritime par conteneurs devant l'Italo-Suisse MSC et le français CMA-CGM.

⁶ Brigand Maxime, les chiffres clés des travaux du nouveau canal de suez, aout 2015, disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/dessous-chiffres/2015/08/06/29006-20150806ARTFIG00004-les-chiffres-cles-des-travaux-du-nouveau-canal-de-suez.php>, consulté le : 26/02/2016.

⁷ Louchet André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, université de Paris, 2009, disponible sur : http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/louchet/article.html, consulté le : 16/02/2016.

À partir des années 60, la conteneurisation marque un grand succès et commence à s'imposer, grâce à sa simplicité, son caractère multimodal et sa bonne garantie contre les risques de vols et d'avaries. En 1961, les conteneurs ont fait l'objet d'une standardisation mondiale, avec des dimensions de 20 à 40 pieds (un conteneur de 20 pieds est égal à « six » mètres de longueur, 2.32 mètres de largeur et 2.37 mètres de hauteur, tandis qu'un conteneur de 40 pieds est égal à douze mètres de longueur, 2.32 mètres de largeur et 2.37 mètres de hauteur) fixés par l'ISO⁸.

Depuis l'invention des conteneurs et ces derniers font toujours l'objet d'une modification et d'une évolution continue, pour répondre aux spécificités des marchandises que l'on souhaite transporter. Hors les conteneurs classiques ou standards, qui sont utilisés pour les marchandises qui ne nécessitent pas des conditions spéciales, on trouve une gamme de conteneurs très variée, dont on cite les suivants :

Le dry high cube

Le conteneur « high cube » est différent du conteneur classique, par rapport à sa capacité qui se mesure en mètres cubes, où les conteneurs classiques à 40 pieds ont une capacité de 67 m³ alors que le conteneur « high cube » a une capacité de 76 m³, est cela pour contenir les marchandises très volumineuses.

Les conteneurs « open top =toit ouvert » ou « open side =ouverture latérale »

Il s'agit des conteneurs de 20 à 40 pieds, qui ont la particularité de ne pas avoir du toit ou qui ont une ouverture latérale. Ils sont adaptés au transport de marchandises fragiles et volumineuses comme le bois, le contre-plaqué... etc.

Les conteneurs-citernes

Les conteneurs-citernes prennent la forme d'une citerne, adaptés au transport des liquides.

Les conteneurs frigorifiques

Conteneur équipé d'un dispositif de réfrigération et de chauffages, permettent de transporter les marchandises fragiles et périssables (produits surgelés ou nécessitant une température constante).

⁸ POUILLAIN Marc, Le container, une révolution dans le transport international, disponible sur : http://www.containerinfo.net/le_container.htm, consulté le : 17/02/2016.

Les conteneurs ventilés

Conteneurs équipés de surface de ventilation naturelle qui se trouve sur leurs côtés. Ils sont utilisés pour le transport des marchandises organique (oignons, pomme de terre... etc.), mais également pour le transport des marchandises dangereuses, car il permet l'évacuation des gaz toxiques.

Le succès révolutionnaire des conteneurs a mis les spécialistes dans la construction navale devant un nouveau défi, qui consiste à construire des navires qui peuvent transporter un grand nombre de conteneurs, c'est là qu'on assiste à la naissance d'un type de navires appelé les porte-conteneurs.

4. Naissance des portes-conteneurs

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

Les navires-porte-conteneurs ont des écoutilles et des cales spécialement aménagées pour recevoir des conteneurs. De puissants moyens de levage, soit sur le navire soit dans les ports, en assurent la manutention facilitée sur les bâtiments les plus modernes par une structure en squelette qui permet d'en charger les ensembles⁹.

Les porte-conteneurs géants, dits « post-panamax », qui chargent de 8000 EVP (équivalent vingt pieds) à 15 000 EVP, sont particulièrement adaptés, non pas au trafic de lignes (allers-retours entre deux cotes), mais aux services tours du monde¹⁰.

Pour répondre à l'évolution des échanges sur de grandes distances, la taille des navires a considérablement augmenté conduisant les pays à se doter d'infrastructures portuaires adaptées. Le trafic de navires-porte-conteneurs a augmenté de 71 % et la taille moyenne des bateaux a augmenté de 55 % entre 1997 et 2006¹¹.

⁹ Bauchet Pierre, le transport maritime, Economica, Paris, 1992, p72.

¹⁰ Chevalier Denis, Duphil François, transporter à l'international, 4^e édition, Foucher, France, 2009, p144.

¹¹ Vallouis Philippe, les transports maritimes de marchandises en méditerranée : perspective 2025, les cahiers du plan bleu, France, mai 2010, p07.

En janvier 2014 ; la flotte mondiale comptait 4976 porte-conteneurs, capables de transporter simultanément 17.3 millions de conteneurs EVP¹².

5. Les différents types de navires de commerce

L'intensification des échanges internationaux et la diversité des marchandises transportées ont donné une dimension plus large à la flotte mondiale, qui comporte de plus en plus des types de navires différents, qui répondent aux exigences des marchandises transportées.

Hors les porte-conteneurs, il existe d'autres types de navires de commerce qui se subdivisent en deux groupes, comme suit :

5.1. Les navires spécialisés

Les navires spécialisés sont réservés au transport d'un type particulier de marchandises bien précis. Parmi les navires spécialisés, on peut citer :

a) Les vraquiers

Les navires-vraquiers sont destinés au transport des marchandises en vrac (minerais, liquide, céréales... etc.). Les vraquiers se subdivisent en sous-groupes suivants :

- **Les minéraliers** : qui sont spécialisés dans le transport des minerais ;
- **Les cimentiers** : spécialisés dans le transport des ciments ;
- **Céréaliers** : réservés au transport des céréales ;

b) Les navires pétroliers

Les navires pétroliers sont des navires capables de transporter du pétrole ou des produits pétroliers raffinés. Les pétroliers ont une capacité de 50 000 à 300 000 tonnes. Les pétroliers géants se différencient selon leur taille ; les VLCC (very large crude carriers) entre 150 000 et 300 000 tpl (tonne port lourd) et les ULCC (ultra large crude Carrier) de plus de 300 000 tpl.

Il est noté que le premier choc pétrolier a mis fin au type de navires pétroliers ULCC. La catégorie la plus représentée est actuellement celle de 300 000 tonnes, ce qui correspond à 2 millions de barils.

¹² Barjonet Claude, le monde mise en boîte ou l'histoire du conteneur, septembre 2014, http://www.lesechos.fr/04/09/2014/lesechos.fr/0203724934253_le-monde-mis-en-boite-ou-l-histoire-du-conteneur.htm, consulté le : 19/02/2016.

c) Les navires gaziers

Les navires gaziers sont spécialisés dans le transport de gaz. Il était en effet indispensable de maîtriser le transport d'un combustible délicat, à faible densité, hautement inflammable et au coefficient de dilatation exceptionnellement élevé. Les recherches en la matière étaient longues et laborieuses pour des raisons évidentes, il était nécessaire de réduire le volume de gaz dans des proportions considérables afin que son transport devienne possible par voie maritime. Le premier méthanier du monde, le « méthane Pioneer », avait assuré la liaison entre l'Algérie française et l'Angleterre en 1959, en livrant du gaz d'Algérie à la métropole londonienne.¹³

d) Navires spéciaux

Il en existe de toute sorte : car-ferries, navires spécialisés dans les transports de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines... etc¹⁴.

5.2. Les navires non spécialisés

Les navires non spécialisés sont des navires destinés à transporter toute sorte de marchandises. Ils sont classés selon leur mode de manutention principale. À côté des portes-conteneurs qui sont considérées comme étant des navires non spécialisés on trouve d'autres types qui sont les suivants :

a) Les navires roll on – roll off (Ro-Ro)

Les navires-roll on-roll off sont appelés aussi les navires rouliers. Ces navires sont destinés au transport de matériel roulier comme les voitures, camions... etc. Ils permettent de faire entrer et ressortir des véhicules. Ils assurent ainsi le prolongement des réseaux terrestres. Certains de ces navires sont mixtes et transportent passagers et véhicules. Ils sont appelés « Ropax ».

b) Les cargos conventionnels

Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées à bord grâce à des panneaux de

¹³ Louchet André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, université de Paris, 2009, disponible sur : http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/louchet/article.html, consulté le : 16/02/2016.

¹⁴ Chevalier. D, Duphil. F. (2009), op cit, p142.

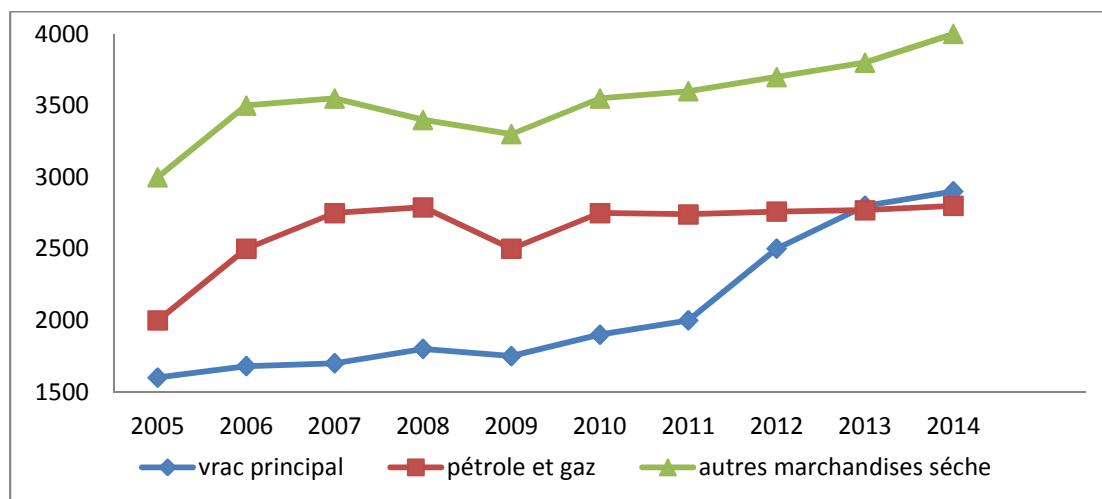
cale coulissants. Ces navires classiques perdent peu à peu de leur importance à cause de la préférence des conteneurs par la plupart des exportateurs¹⁵.

6. Évolution du trafic maritime de 2004 jusqu'à 2014

L'Unctad, la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, a publié un rapport sur l'activité du transport maritime en 2015. Un secteur qui se porte bien avec une hausse de 2,5 % en 2014, durant la même année, les 89 464 navires qui forment la flotte mondiale a fait transiter quelque 9,8 milliards de tonnes de marchandises à travers les mers¹⁶.

La figure ci-dessous représente l'évolution du commerce maritime en million de tonnes depuis 2005 jusqu'à 2014.

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



Source : Monnier Pierre, les chiffres du commerce maritime mondiale en 2015, octobre 2015, disponible sur : <http://www.usinenouvelle.com/article/infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015.N358340>, consulté le : 21/02/2016.

¹⁵ Chevalier. D, Duphil. F. (2009), op cit, p142.

¹⁶ Monnier Pierre, les chiffres du commerce maritime mondial en 2015, octobre 2015, disponible sur : <http://www.usinenouvelle.com/article/infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015.N358340>, consulté le : 21/02/2016.

La figure ci-dessus représente l'évolution du trafic maritime de marchandises, dont on observe une évolution continue des échanges de toute sorte de marchandises par voie maritime jusqu'à la fin de l'an 2008 où l'on peut ressentir une légère diminution du trafic maritime de marchandises et cela est dû principalement à la crise des subprimes qui a caractérisé cette période, et qui a touché toutes les économies du monde surtout les pays développés. Dès la fin de l'année 2009, les échanges de marchandises par voie maritime reprennent leurs évolutions.

Le transport de marchandises conteneurisées par voie maritime a vu une évolution sans précédent, cette évolution a causé une intensification des échanges de tous types de marchandises, et elle a causé également une modification profonde de la flotte mondiale.

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

Cette deuxième section traitera d'une manière globale des organismes et les conventions internationales du transport maritime.

II. Les organismes et les conventions internationales du transport maritime

Avant d'évoquer les organismes qui régissent le transport maritime, il est nécessaire de définir le droit maritime qui est au sens large un ensemble de règles juridiques relatives à la navigation maritime, au transport des voyageurs et des marchandises par mer¹⁷.

Après la Seconde Guerre mondiale, les grandes puissances s'accordent à élaborer un droit maritime qui doit régir complètement le transport maritime (marchandise et de personnes), il concerne principalement :

- ✓ Le travail des équipages et des dockers.
- ✓ La sécurité maritime et la prévision.
- ✓ La lutte contre la pollution maritime.
- ✓ L'indemnisation des victimes de catastrophe maritime.

¹⁷ Guillen Raymond, Vincent Jean, *Lexique des termes juridiques*, 14^e édition, Paris, Dalloz, 2003, p229.

- ✓ L'exploitation des océans (pêche).
- ✓ La gestion des contentieux maritime.

Les organismes régissant le transport maritime, font partie de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Ces organismes ont édicté des réformes sur le transport maritime, tels que l'amélioration de la gestion des services portuaires (réorganisation de la manutention) et le développement des infrastructures portuaires, extension des ports et aussi des réformes environnementaux et sociaux (les navires sont assujettis à un régime d'inspection).

Parmi ces organismes, nous évoquerons l'organisation maritime internationale (OMI) et le comité maritime international (CMI) ainsi que les conventions maritimes.

1. Les organismes internationaux

Parmi les principaux organes qui régissent le transport maritime, nous évoquerons deux institutions spécialisées des Nations Unies.

1.1. Organisation maritime internationale (OMI)

Cette convention a été adoptée, lors d'une conférence internationale en 1948, qui est entrée en vigueur en 1958. Son nom d'origine était l'organisation maritime (OM), mais il a été changé en 1982 à organisation maritime internationale (OMI).

La première tâche de l'organisation maritime internationale (OMI) a été d'adopter une nouvelle version de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le plus important de tous les traités relatifs à la sécurité maritime est¹⁸ :

La facilitation du trafic maritime international.

- ✓ Les lignes de charge et le transport de marchandises dangereuses.
- ✓ L'organisation maritime internationale (OMI) a présenté une série de mesures destinées à prévenir les accidents de pétroliers et de minimiser leurs conséquences.

L'organisation maritime internationale (OMI) a abordé la menace environnementale causée par le nettoyage de citerne à cargaison de pétrole et de l'élimination des déchets. Cette organisation a pour mission de mettre en place :

- ✓ Une collaboration entre les États membres autour de la réglementation maritime.

¹⁸ Organisation Maritime Internationale (OMI), la revue "Navigation", volume 50, N°197, janvier 2002, disponible : sur:www.afcan.org/dossiers_reglementation/omi.html, consulté le :24/02/2016.

- ✓ Définir et adopter des normes de sécurité dans le domaine de transport maritime.
- ✓ Prévoir les pollutions du milieu marin causées par les navires et les installations portuaires.
- ✓ Encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions appliquées par les gouvernements.
- ✓ Examiner les questions relatives aux pratiques déloyales.
- ✓ Permettre l'échange de renseignements entre gouvernements et d'élaborer des conventions et des accords.

1.2. Comité maritime international (CMI)

Ce comité a pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation des différentes législations maritimes au niveau mondial. Il procède périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions juridiques et économiques.

Le CMI a été officiellement créé en 1897. C'est une organisation, sans but lucratif, établie à Anvers (Belgique). Le CMI tient une conférence tous les trois et quatre ans.

La 40^e conférence du CMI a été tenue du 14 au 19 septembre 2012 et a réuni près de 400 délégués représentant plus de 50 États. Les sujets abordés lors de la conférence comprenaient¹⁹ :

- ✓ La révision des règles de 2004 des Yorks et d'Anvers.
- ✓ Les ventes juridiques de navires.
- ✓ Les règles de Rotterdam.

2. Conventions internationales de transport maritime

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

2.1. Convention Bruxelles du 25 août 1924

Cette convention est entrée en vigueur le 2 juin 1931. Elle s'applique à tous les connaissements émis dans un État, et ne tient compte ni de nationalité du navire ni de nationalité des parties.

Cette convention est indiquée dans le sens de la responsabilité dont obligation faite au transporteur maritime, d'assurer la navigabilité du navire-transporteur avec diligence.

¹⁹ Organisation maritime internationale (OMI), 2014, disponible sur : www.lavoisier.fr/livre/transports/convention-solas/descriptif_3175151, consulté le : 13/01/2016.

Le transporteur assume la responsabilité de la cargaison du port de départ jusqu'à destination, sauf s'il prouve que les dommages et les pertes proviennent d'un cas d'exonération. Parmi ces exonérations, la convention de Bruxelles a énuméré une liste dont nous citons quelques-unes²⁰ :

- ✓ L'incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou par la faute du transporteur.
- ✓ Les périls, dangers ou accidents de la mer.
- ✓ Les actes de Dieu cas de force majeure.
- ✓ Les faits de guerre et les insuffisances ou imperfections de marques.
- ✓ Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer.
- ✓ Les grèves ou arrêts de travail et faute du chargeur.

Dans le cas où le transporteur prouve que le dommage est causé par un vice caché échappant à sa vigilance raisonnable ou à une insuffisance d'emballage, la responsabilité incombe au chargeur ou au propriétaire.

La convention de Bruxelles, dans certains de ces articles, stipule que le transporteur est responsable du chargement de la manutention, de la garde et du déchargement. Aussi il est tenu avant tout voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- ✓ Mettre le navire en état de navigabilité.
- ✓ Armer, équiper et approvisionner le navire.
- ✓ Mettre en meilleur état les cales, chambres froides et toutes les autres parties où les marchandises seront chargées.

2.2. Convention de Hambourg (règle de Hambourg)

La convention de Hambourg est rédigée sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies (ONU) en 1978 et ratifiée en 1992 par 20 Etats. Ces derniers ne sont pas les plus représentatifs des grandes puissances maritimes.

Ces règles ont pour effet d'accroître la responsabilité du transport maritime. Le contenu de la convention est donc beaucoup plus en faveur des chargeurs que la convention de Bruxelles.

Ces règles tiennent compte des nouvelles catégories de marchandises transportées, technologies et méthodes de chargement, ainsi que des pertes découlant des retards de livraisons.

²⁰ Marcq Jean-Patrik, risques et assurances transport et logistique, 2^e édition. France, 2011, p101.

Néanmoins, aucune des grandes puissances n'a souscrit aux règles de Hambourg et actuellement, les règles de Hambourg s'appliquent à une très petite partie du commerce international²¹.

À l'origine, certains ont espéré que les règles de Hambourg permettent d'atteindre l'uniformité dans la responsabilité relative aux cargaisons, mais le manque de soutien de la part de communauté internationale a fait en sorte qu'elles ne sont plus considérées comme une solution de remplacement viable des règles de la Haye-Visby.

Parmi les articles de la convention qui sont au nombre de 27, nous allons énumérer en particulier, la responsabilité du transporteur repris dans l'article 4. Il est stipulé que la responsabilité du transport de marchandises commence dès sa réception des connaissements et ce jusqu'au déchargement de la marchandise au port de destination. Le transporteur est réputé responsable des pertes ou des dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison.

Ceci a été énuméré par l'article 5 : la responsabilité du transporteur est exonérée lorsque l'avarie est commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard résulte des mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables.

Concernant les produits dangereux, le transporteur doit être informé par le chargeur du caractère dangereux pour qu'ils puissent être embarqués, et ce après l'aval du transporteur.

Selon le paragraphe 2 de l'article 13 de la convention, la marchandise dangereuse peut être débarquée, détruite selon ce qu'exigent les circonstances sans indemnisation.

Par ailleurs, l'article 15 indique tous les renseignements que doit contenir un connaissement et parmi les mentions obligatoires de ce document²² :

- ✓ Nom du transporteur et le nom du navire.
- ✓ Nom de destinataire de la marchandise et le nom de chargeur
- ✓ Le port d'embarquement et de débarquement et la mention fret payée ou payable à destination.
- ✓ Destination de la marchandise, nature, poids, marque, nombre de colis.

²¹CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (RÈGLES DE HAMBOURG), disponible sur : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13_fr.pdf, consulté le : 24/02/2016.

²² Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, règles de Hambourg, 1994, p10. disponible sur : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13_fr.pdf, consulté le : 25/02/2016.

- ✓ Le nombre d'exemplaires originaux plus le nombre de connaissements non négociables ; en général 3+3.
- ✓ Le lieu et date d'émission du connaissement.
- ✓ La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom.

2.3. Conventions Rotterdam

Le manque évident de cohésion et les critiques retenues entre les conventions de Bruxelles et modifiées et celle de Hambourg ont amené à l'élaboration des règles de Rotterdam, pour assurer un retour à l'unité du droit de transport maritime. Les règles de Rotterdam intègrent la notion très moderne qui suppose un transport multimodal et consacrent, entre autres, le recours au titre de transport électronique pour intégrer les avancées technologiques et commerciale qu'a connu le transport maritime dont le développement de la conteneurisation.

2.4. Convention SOLAS (Safety of Life at Sea)

Cette convention a trait à la sécurité maritime et c'est la plus importante convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Cette convention couvre une large gamme de mesures en vue d'améliorer la sécurité de la navigation. La première version de la convention SOLAS a été adoptée en 1914 suite au naufrage du Titanic où il a été recensé plus de 1500 morts²³. Par la suite, 4 nouvelles versions de cette convention ont été élaborées. La version actuelle a été adoptée en 1974 et entrée en vigueur en 1980.

Le but de la SOLAS est de déterminer des normes standard pour garantir la sécurité et la sûreté des navires marchands et de leur équipage. Ces normes doivent être dictées par les gouvernements des navires.

La convention SOLAS contient douze chapitres ; le contenu du premier chapitre concerne l'étude des différents navires et la liste des documents prouvant que le navire est aux normes. Parmi les autres chapitres, on peut énumérer ceux qui suivent :

- ✓ Exigence de se doter d'équipements de sauvetage à bord, tel que les radeaux, les gilets de sauvetage.
- ✓ Prévisions à prendre pour garantir la sécurité du navire en cas d'incendie à bord et séparation du navire en plusieurs parties à l'aide de cloisons thermiques.

²³ L'Organisation maritime internationale, convention SOLAS, édition récapitulative de 2014, disponible sur : www.lavoisier.fr/livre/transports/convention-solas/descriptif_3175151, consulté le : 15/01/2016.

- ✓ Se doter de différents appareils de communication à bord visant à augmenter les chances de survies après un naufrage, et avoir un système de détresse et de sécurité.

Il a été recommandé de prendre les précautions lors du transport de marchandises, en conteneurs ou en vrac pour le transport de marchandises dangereuses sous forme solide ou en vrac. On y trouve les règlements concernant la séparation des marchandises régulées suivant l'incidence que cela peut causer.

2.5. Conventions MARPOL

L'organisation maritime internationale a élaboré une convention pour la prévention de la pollution par les navires (dite convention MARPOL 1973/1978), qui couvre l'ensemble des pollutions susceptibles d'être causées depuis les navires et leur cargaison. La convention est divisée en six annexes chacune traite un type bien précis de pollution.

En raison des produits chimiques et polluants déversés en mer par les navires, et les conséquences de ces produits pour le milieu marin a poussé les autorités gouvernementales et les organisations non gouvernementales à réagir et à prendre en charge ce fléau pour d'une part, a la sensibilisation de la dangerosité de ces produits, et d'autre part pour incité les autorités maritimes à prendre des mesures répressives pour diminuer, le rejet de ses produits en mer.

Cette organisation de la lutte s'est construite à cinq niveaux complémentaires, qui sont²⁴ :

- ✓ Le niveau international en pratique les textes élaborés dans le Cadre OMI
- ✓ Le niveau européen, avec les textes élaborés par les directions générales chargées des transports et de l'environnement.
- ✓ Le niveau des accords pour la protection contre les pollutions.
- ✓ Le niveau national avec les textes proprement nationaux.
- ✓ Le niveau local, avec des textes concernant des zones bénéficiant de protections particulières.

Cette convention s'applique aux bateaux de toutes les dimensions qui transportent des produits chimiques liquides dangereux, en vrac des substances liquides –nocives autres que les hydrocarbures, ainsi que les produits inflammables.

²⁴ Girin Michel, Mamaca Emina, pollutions chimiques accidentelles du transport maritime, édition, Quae, 2010, p13.

Elle concerne aussi concerne la pollution par les substances nuisibles transportées en mer en colis. Ces substances liquides nocives sont divisées en quatre catégories²⁵ :

- ✓ **Catégorie X** : risques graves pour les ressources marines, la santé humaine ou les autres utilisations de la mer justifiant une interdiction de déversement dans l'environnement marin.
- ✓ **Catégorie Y** : risques pour les ressources marines, la santé humaine ou les autres utilisations de la mer justifiant une limitation sur la qualité et la quantité du déversement dans l'environnement marin.
- ✓ **Catégorie Z** : risques mineurs pour les ressources marines, la santé humaine ou les autres utilisations de la mer justifiant des restrictions moins rigoureuses à la qualité et à la quantité du déversement dans l'environnement marin.

Les produits chimiques liquides n'entrant pas dans les catégories X, Y ou Z sont considérés comme ne présentant aucun risque pour les ressources marines, la santé humaine ou les autres utilisations de la mer.

Conclusion

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

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

La conteneurisation a profondément influencé le choix des opérateurs commerciaux à leur mode de transport, car depuis l'invention des conteneurs les échanges commerciaux entre les

²⁵Girin Michel, Mamaca Emina, pollutions chimiques accidentelles du transport maritime, édition, Quae, 2010, p13.

différentes nations se sont considérablement augmentés et la demande sur le transport maritime a doublé.

Le transport maritime est régi par des conventions et des organismes internationaux, qui doivent toujours être actualisés pour accompagner ses modifications constantes.

Chapitre N° 2

Les composantes du transport maritime de marchandises

Introduction

La conteneurisation des marchandises constitue, de nos jours, une révolution du monde maritime, qui a bouleversé les pratiques traditionnelles. Ce bouleversement ne reste pas sans effets sur le contrat du transport lui-même.

Le commerce maritime se caractérise par une complexité des opérations et des formalités douanières à l'import et à l'export. Cette complexité nécessite la mise œuvre d'un nombre de procédures et de formalités à respecter par toutes les parties engagées dans le contrat, pour définir les droits et les responsabilités de chacune des parties et éviter les malentendus. L'usage des incoterms a permis une meilleure affectation des droits et des obligations, vu leur caractère obligatoire dans le contrat à l'échelle internationale.

L'adéquation de tous les incoterms au transport maritime et l'existence des incoterms exclusivement maritimes expliquent l'importance de ce mode de transport.

Il est évident que l'organisation et la régulation de l'environnement maritime jouent un rôle important dans le succès et la continuité de la conteneurisation des marchandises comme le mode de transport préféré par tous les opérateurs.

Les différents intervenants jouent également un rôle primordial dans le processus du transport. La combinaison des actions de ces différents intermédiaires, depuis l'entreposage des marchandises jusqu'au dépotage des conteneurs, est également un facteur clé dans la réussite de la conteneurisation.

À travers ce deuxième chapitre, nous allons essayer de définir dans une première section, les contrats de transport maritime et les différents documents d'accompagnement ainsi que les différents auxiliaires du transport maritime et leurs rôles. Dans une deuxième section, nous allons décrire les différents incoterms et leurs usages.

I. Les auxiliaires du transport maritime de marchandises

Les opérations de transport de marchandises nécessitent l'intervention de plusieurs acteurs, pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport. L'ensemble de ces intervenants travaille en collaboration à l'aide des documents et des contrats, qui définissent le rôle et la responsabilité de chacun d'entre eux. Or, les contrats de transport établis entre un acheteur et un vendeur, ils existent d'autres documents d'accompagnement, pour chaque opération effectuée par les intermédiaires. Dans cette section, nous allons énumérer les différents intervenants dans le processus de transport, ainsi que les différents contrats et documents relatifs au transport maritime.

1. Les intervenants dans le transport maritime de marchandises

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

1.1. Le consignataire du navire

Le consignataire est un agent désigné par l'armateur pour présenter ses intérêts, avant, pendant et après l'escale de son navire au port. Le consignataire remplit toutes les formalités administratives et s'occupe des besoins d'un navire avant l'arrivée et lors de son séjour au port, mais aussi, il s'occupe des besoins de l'équipage (relève, visite médicale... etc.), et de la gestion de la cargaison. Le consignataire remplit les tâches suivantes²⁶ :

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

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

²⁶ Le dico du commerce international, Consignataire de navire, disponible sur : <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/consignataire-de-navire.html>, consulté le : 18/03/2016.

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

1.2. Le manutentionnaire (aconnier)

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

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

1.3. Le Courtier maritime

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

1.4. Le shiphandler

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

1.5. La douane

La douane est un service administratif rattaché à la direction du trésor. Elle contrôle et comptabilise le flux des marchandises. La douane est chargée de la perception des droits et taxes sur les marchandises, à l'importation²⁷.

²⁷CMA-CGM, glossaire du transport maritime, p11, disponible sur : <http://www.lomag-man.org/glossaire-dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf> maritime, consulté le : 20/03/2016.

1.6. Commissionnaire en douane (transitaire)

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

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

Le commissionnaire est tenu responsable vis-à-vis de l'administration des irrégularités relave dans la déclaration.

1.7. Le chargeur

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

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

Les obligations de chargeur consistent à²⁸ :

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

1.8. L'armateur

L'armateur est considéré comme toute personne physique ou morale qui possède ou exploite ou arme le navire en le dotant de moyens humains et matériels nécessaires, et qui

²⁸Belotti Jean, transport international de marchandises, 4^e édition, Vuibert, 2015, p 60.

doit répondre à la norme de navigabilité. En général, l'armateur est celui qui exploite le navire qu'il soit propriétaire ou non. La partie commerciale est gérée séparément de la partie armement.

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

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

2. Les contrats et documents du transport maritime de marchandises

Les marchandises transportées d'un port à un autre sont souvent soumises à un certain nombre de risques de perte, de vol ou d'avaries, c'est pour cela qu'il y'avait une nécessité de conclure des contrats entre les parties pour définir les obligations et les responsabilités de chacune entre eux vis-à-vis l'autre. Un certain nombre de documents est également nécessaire pour gérer toutes les opérations au sien d'un port, ces contrats et documents sont les suivants :

2.1. Le connaissance maritime

Le connaissance maritime ou le bill of lading (B/L) est un document délivré par le capitaine du navire, qui se présente comme étant le transporteur. Le capitaine reconnaît qu'il a reçu les marchandises à bord et s'engage de les remettre en bon état au lieu de destination convenu, conformément aux instructions reçues, moyennant le paiement du fret²⁹.

Le connaissance maritime est à la fois un contrat de transport, un reçu ou une preuve de la remise des marchandises et un titre de propriété de la marchandise.

Le connaissance comporte les conditions générales et particulières au contrat ; y figure :

- Les mentions relatives aux parties contractantes : nom du chargeur et du transporteur ;

²⁹ CMA-CGM, glossaire du transport maritime, p9, disponible sur : <http://www.lomag-man.org/glossaire-dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf>aritime, consulté le : 21/03/2016.

- La signature des deux parties ;
- Les mentions relatives aux marchandises transportées : poids, volume, marques, nature de la marchandise (elle peut être une marchandise dangereuse) ;
- Le montant du fret ;
- date et lieu d'émission ;
- Le nombre d'originaux (en générale, le B/L se présente en 3 originaux + mini 3 copies, une pour le capitaine, une pour l'armateur, et l'autre pour le chargeur ou le destinataire) ;
- Les responsabilités de chacune des parties.

Le connaissement maritime comporte plusieurs formes dont on distingue les suivantes³⁰ :

- ❖ **Connaissement à personne dénommée** : seul le destinataire peut retirer la marchandise sur présentation du connaissement original.
- ❖ **Connaissement à ordre** : le destinataire peut transmettre le B/L après l'avoir endossé. Dans le contexte du crédit documentaire, le plus souvent, la marchandise est consignée à l'ordre de la banque émettrice, qui peut disposer de la marchandise en cas de défaillance de l'acheteur donneur d'ordre.
- ❖ **À ordre de et endosser en blanc** : signifie que le B/L est au porteur, donc transmissible de main en main.

2.2. Le contrat d'affrètement

Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur (armateur) s'engage à mettre à disposition un navire en bon état de navigabilité pour une autre personne contractée qui est l'affréteur. Le fréteur loue le navire en contrepartie d'une somme convenue (fret) soit pour le transport public, soit pour le transport des marchandises.

Il existe trois types de contrats d'affrètement différents par rapport à la répartition entre les deux contractants (fréteur et l'affréteur) selon le pouvoir de gestion du navire, notamment, la gestion nautique qui correspond aux frais d'armement et d'entretien, salaires de l'équipage, assurance de responsabilité civile et la gestion commerciale qui

³⁰ Belotti Jean (2015), op cit, p 40-41.

comprend les frais de pilotage et de remorquage, ainsi que les taxes et les droits d'escale ou de péage.

❖ L'affrètement coque nue

L'affrètement coque nue est un contrat par lequel le fréteur s'engage à présenter et mettre à la disposition de l'affréteur un navire en bon état pour une période déterminée contre le paiement de la location du navire. Le pouvoir de gestion nautique et commerciale sera à la charge de l'affréteur. À la fin de la période d'affrètement, l'affréteur doit restituer le navire à son propriétaire en bon état et moment convenu. En cas de retard, l'affréteur sera obligé de payer des surestaries³¹.

❖ L'affrètement au voyage

L'affrètement au voyage est un contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire avec équipage pour un voyage. La gestion nautique et commerciale du navire est conservée pour le fréteur.

En cas où l'affréteur dépasse les délais convenus repris dans le contrat, il doit payer des surestaries.

❖ L'affrètement à temps

L'affrètement à temps est un contrat par lequel le fréteur s'engage à présenter le navire en bon état de navigabilité pour l'affréteur pour un temps défini, contre un paiement d'un fret. La gestion nautique est assurée par le fréteur par contre la gestion commerciale est assurée par l'affréteur.

2.3. Le manifeste

Le manifeste est un document (déclaration sommaire) qui reprend l'ensemble des marchandises embarquées sur le navire selon les connaissances présentés par les chargeurs ou leurs représentants.

Ce document est signé par le capitaine du navire. Il mentionne l'ensemble des éléments suivants : l'espèce, le nombre de colis, leurs marques, la nature des marchandises et le port de chargement. À l'arrivée du navire au port de déchargement, le capitaine doit remettre ce

³¹ Droit Maritimes, les contrats de transport maritime, Ressac, 2014, disponible sur : <http://www.leressac.com/reglementations/droits-maritimes/article/les-contrats-de-transport-maritime>, consulté le : 15/03/2016.

manifeste au sien des douanes et à la capitainerie pour le contrôle et le suivi du départ. Il doit remettre aussi le manifeste de pacotille qui reprend les prévisions de bord, ainsi que les effets personnels des membres de l'équipage.

Outre le connaissance maritime et le contrat d'affrètement, il existe d'autres documents accessoires qui circulent au sien de l'agence maritime, dans le but de gérer tout le processus lié à l'embarquement ou au débarquement de la marchandise au terminal jusqu'à son destinataire final.

2.4. Les documents accessoires de la gestion administrative

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

2.4.1. Le schedule

Ce document est établi par le consignataire sur la base des données qui lui sont fournies par l'armateur. Ce plan de rotation indique les dates de départ et d'arrivée prévisionnelle du navire au port d'escale³².

2.4.2. La demande de cotation

La demande de cotation est établie par le chargeur (l'exportateur) ou son représentant et transmise à l'agence maritime (représentant de l'armateur) pour établissements d'un devis.

Cette demande de cotation donne une description détaillée telle que :

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

2.4.3. La demande de positionnement (Annexe N°3)

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

³² Logistique Conseil, recueil de document essentiels utilisé dans le transport maritime, p01 ; disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm>, consulté le : 18/03/2016.

2.4.4. La maquette

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

2.4.5. Draft

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

2.4.6. Booking (réservation)

Le Booking est un document qui est établi par l'agence maritime (représentant de l'armateur) pour réserver un espace de chargement sur le navire à la demande du chargeur. Le but de booking est de donner des détails et de faciliter le contrôle du volume et du poids des marchandises à embarquer³³.

2.4.7. L'avis d'arrivée

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

2.4.8. La facture proformat

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

2.4.9. La facture

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

³³ CMA-CGM, glossaire du transport maritime, p5, disponible sur : <http://www.lomag-man.org/glossaire-dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf>, consulté le : 20/03/2016.

2.4.10. Container deposit receipt

Le « container deposit receipt » est un document qui indique le montant de la caution à verser pour la sortie d'un conteneur plein du port. Il est délivré par le service « document import » au destinataire de la marchandise³⁴.

2.4.11. Reçu de versement de caution

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

2.4.12. Bon de livraison

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

2.5. Les documents au service des opérations

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

2.5.1. La demande de pilot

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

2.5.2. La demande d'ouverture de bureau

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

2.5.3. La demande de débarquement/embarquement

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

³⁴ Logistique Conseil, recueil de document essentiels utilisé dans le transport maritime, p04 ; disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm>, consulté le : 22/03/2016.

2.5.4. La demande d'écot

La demande d'écot est adressée à la douane (brigade d'écot) pour solliciter le pointage des marchandises sur le bateau³⁵.

2.5.5. La demande de shifting conteneur

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

2.5.6. La demande shifting de navire

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

2.5.7. Le laissé passer de marin

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

2.5.8. La demande d'escale

C'est un document d'attribution d'un port à quai établi par le consignataire du navire et adressé à la capitainerie du port. La demande d'escale est accompagnée d'un bon de commande de travail et d'une déclaration de marchandise spéciale (dangereuse) ainsi que le manifeste de la cargaison³⁶.

2.5.9. La clearance

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

³⁵ Logistique Conseil, recueil de document essentiels utilisé dans le transport maritime, p04 ; disponible sur : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Documents-maritimes.htm>, consulté le : 22/03/2016.

³⁶ Idem.

2.6. Les documents des tiers

Les documents des tiers sont établis par des prestataires au service des marchandises, comme la douane, la direction de la conformité des produits (DCP), les services sanitaires, phytosanitaire et de l'environnement... etc.

Les métiers qu'occupe chaque intervenant dans le processus d'acheminement des conteneurs influencent directement la qualité et la quantité de la tâche traitée. La bonne exécution des différentes tâches assignées aux différents intervenants, et le respect des conditions édictées dans le contrat, sont nécessaires pour l'accomplissement d'une opération d'importation ou d'exportation et d'éviter les contentieux.

II. Les incoterms

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

1. Définition des incoterms

Il s'agit d'une abréviation anglo-saxonne de l'expression « International Commercial Terms », signifiant « termes du commerce international » et traduit en français par « C.I.V. » ou « conditions internationales de vente ». Ils sont publiés la première fois en 1936 par la chambre du commerce international (CCI), dans le but d'harmoniser et d'unifier les échanges mondiaux³⁷.

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

³⁷ Becouze Jean-Jacques, ventes à l'export : les incoterms, mars 2015, disponible sur : www.becouze.com/lettre/147_Incoterms_et_comptabilite.pdf, consulté le : 20/03/2016.

Les incoterms supprimés sont :

- **DAF** (delivered at frontier) : lieu convenu,
- **DES** (delivered ex ship) : port de destination convenu,
- **DEQ** (delivered ex quay) : port de destination convenu,
- **DDU** (delivered duty unpaid) : lieu de destination convenu.

Les deux nouveaux incoterms sont :

- **DAT** (delivered at terminal) : rendu au terminal,
- **DAP** (delivered at place) : rendu au lieu convenu.

L'adaptation des incoterms à la conteneurisation est l'exemple le plus flagrant avec la naissance du DAT. Cet incoterm a été spécialement créé pour le transport dont l'unité de chargement est le conteneur.³⁸

2. Objectifs des incoterms

Dans le cadre d'un contrat international, les incoterms définissent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur au regard des risques, des frais et des documents. Être responsable des marchandises sous-entend : assumer la logistique, le choix des transports, les frais engendrés (douanes, assurances) et tous les risques tels que les détériorations, les pertes ou les vols. En bref, les incoterms 2010 définissent, quand et qui doit assumer les frais et les risques. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçant de langue et de pratiques commerciales différentes, auquel se réfère le contrat de vente pour préciser les points de transfert des frais et des risques et lister les documents qui sont à fournir par le vendeur à l'acheteur. Leur utilisation contribue à réduire les malentendus et les risques de conflits entre les deux parties du contrat³⁹.

3. Classification des incoterms

Il existe plusieurs classifications des incoterms, ils peuvent être classés en fonction de famille, de type de vente ou en fonction des modes de transport :

³⁸Moise Donald Dailly, logistique et transport international de marchandises, 1^{er} édition, L'Harmattan, paris, 2013, p49.

³⁹ Belotti. J (2015), op cit, p95.

3.1. La classification par famille

Selon cette classification, les incoterms sont répartis en quatre familles comme l'indique le tableau ci-dessous :

Tableaux N° 1 : La classification des incoterms par famille.

Groupe « E »	Ex Works	Incoterm d'obligation minimum pour le vendeur	EXW
Groupe « F »	Free ou franco	Le vendeur n'assume ni les risques ni les coûts de transport principal.	FCA, FAS, FOB
Groupe « C »	Cost of carriage, cout au port	Le vendeur assume les coûts du transport principal, mais pas les risques.	CFR, CIF, CPT, CIP
Groupe « D »	Delivered ou rendu	Le vendeur assume les coûts et les risques du transport principal.	DAT, DAP, DDP

Source : Pasco Corine, commerce international, 6^e édition, paris, aout 2007, p61.

3.2. Classification selon le type de vente

La classification selon le type de vente est une classification qui subdivise les incoterms en deux groupes selon le transfert des frais et des risques du transport principal, de l'acheteur au vendeur. On distingue deux cas⁴⁰ :

- **Vente au départ**

Dans le cas d'une vente au départ, les frais et les risques du transport principal sont supportés par l'acheteur (EXW, FOB, FAS, FCA, CIF, CFR, CPT, CIP).

- **Vente à l'arrivée**

Dans le cas d'une vente à l'arrivée, les frais et les risques du transport principal sont supportés par le vendeur (DDP, DAP, DAT).

⁴⁰ Pasco Corine, commerce international, 6^e édition, paris, aout 2007, p62.

3.3. Classification selon les modes de transport

Les incoterms 2010 sont répartis selon les modes de transports appropriés, dont on trouve les incoterms adaptés à tous les modes de transport (terrestre, maritime, fluviale, ferroviaire et aérien), et les incoterms exclusivement maritimes.

A. Les incoterms multimodaux

Les incoterms adaptés à tous les modes de transport sont les suivants :

- **Exw « ex Works » : à l'usine**

Exw signifie que l'exportateur (vendeur) met à la disposition de l'acheteur dans ses locaux (atelier, entrepôt, usine) la marchandise avec un emballage adéquat répondant au mode de transport envisagé.

L'obligation est minimale pour l'exportateur, tous les frais afférent à l'exportation sont du ressort de l'acheteur (frais de transport, frais de chargement et les frais de dédouanement) ; par contre, l'obligation du vendeur est de mettre à la disposition de l'acheteur la marchandise, conforme au contrat et dans les délais convenus.

Cet incoterm n'est pas approprié pour le commerce international, car il ne répond pas aux exigences de fiscalité et de sécurité⁴¹.

- **FCA « Free Carrier » : franco transporteur**

Le vendeur est tenu de mettre la marchandise à disposition du transporteur désigné par l'acheteur, le transfert de risque est matérialisé lors de cette opération, c'est-à-dire, au moment où ce transporteur prend en charge la marchandise, les frais d'exportation sont à la charge de vendeur.

L'acheteur endosse les frais de transport ainsi que tous les frais découlant du dédouanement à la réception de la marchandise.

- **CPT « Carriage Paid To » : port de destination convenu**

L'exportateur doit mettre la marchandise à la disposition du transporteur désigné par ses soins. Les frais d'acheminement jusqu'au port de chargement sont à la charge du

⁴¹ Belotti Jean (2015), op cit, p100.

vendeur (dédouaner la marchandise à l'export), tous les autres frais découlant à l'arrivée sont à la charge de l'acheteur.

L'acheteur doit souscrire une assurance pour couvrir les risques qui peuvent survenir pendant le transport.

- **CIP «Carriage and Insurance Paid to» : Port et Assurance payée jusqu'à**

L'Incoterm CIP a les mêmes obligations que l'incoterm CPT sauf que l'assurance est de ressort du vendeur qui assumera tous les risques d'avaries ou perte jusqu'au déchargement de la marchandise au port convenu.

- **DAT «delivered At terminal» : Rendu au Terminal**

L'Incoterm DAT remplace l'incoterm DEQ en 2010. Le vendeur est tenu de livrer la marchandise à l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur supporte les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination. C'est le vendeur aussi qui paye le déchargement au point de destination.

L'acheteur effectue les formalités d'importation et s'acquitte des droits et taxes. Cet incoterm est déconseillé pour le vendeur.

- **DDP «delivered duty paid» : rendu droit acquittés au lieu de destination convenu**

Le terme DDP désigne l'obligation maximale du vendeur. À l'inverse du terme EXW, à l'usine, le vendeur s'occupe de tout y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles, donc c'est le vendeur qui livre la marchandise jusqu'au lieu de destination convenu, en supportant tous les frais et les risques du transport. Le transfert des frais et des risques se fait à la livraison chez l'acheteur lorsque les marchandises sont prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu.

En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que ce déchargement est à la charge du vendeur.⁴²

B. Les incoterms exclusivement maritimes

Les incoterms spécifiques au transport maritime sont :

⁴² Belotti Jean (2015), op cit, p 101.

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

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

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

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

Le transfert des frais et des risques du vendeur à l'acheteur se fait au moment où la marchandise est placée à bord du navire (dans ce cas c'est le vendeur qui paie aussi les frais de manutention de la marchandise à bord). L'acheteur, de son côté, choisi le navire et supporte le fret maritime ainsi que les frais et les risques qui peuvent y parvenir jusqu'à l'arrivée des marchandises à destination finale⁴³.

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

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

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

⁴³ Cavalier, lexique des incoterms, p 5, disponible sur : http://www.cavalier.fr/bases/document/pdf1/8/Lexique_des_incoterms.pdf, consulté le : 04/04/2016.

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

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

4. Les limites des incoterms

- ✓ Les incoterms ne donnent pas des solutions systématiques à tous les problèmes du transport en cas d'un sinistre.
- ✓ L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise.
- ✓ Dans certains cas, même si l'exportateur a rempli toutes ses obligations conformément à la règle incoterms, il peut voir son contrat de vente non respecté et sa facture non payée.

De plus, la pratique des ports ou de certaines professions développe des usages particuliers qui donneront lieu à des dispositions contractuelles expresses prévalant sur la définition des Incoterms⁴⁴.

Les incoterms font preuve d'un outil pertinent, qui permet de réduire le degré d'incertitude. Ils permettent un assouplissement des procédures d'exécution des contrats, tout en définissant le moment du transfert des frais et des risques.

Conclusion

L'expédition d'un conteneur doit respecter des exigences techniques et juridiques avant d'entreprendre le voyage maritime, donc l'exécution du contrat de transport est nécessaire et exige, également, l'implication des acteurs et des intervenants cités précédemment.

Les parties au contrat ont intérêt à ce que la marchandise arrive à destination à temps et en bon état. Si la marchandise subie un risque au cours du transport ou lors de son séjour au port, cela conduit à des conflits et des contentieux lourds et longs pour les deux parties, car même si le contrat définit les obligations de chacune d'entre-elles, les variétés et la complexité des risques et des événements auxquels sont exposées les marchandises peuvent rendre complexe le transfert des frais et des risques. Les raisons de litiges entre les parties contractantes sont dues, principalement, à l'ignorance de ces derniers des règles applicables dans le contrat, surtout l'usage des incoterms. De ce fait, la désignation d'un

⁴⁴ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, la gestion des opérations import-export, Dunod, Paris, 2008, p16.

expert dans le domaine est nécessaire pour expliquer qui support les frais et les risques et quand, selon l'incoterm utilisé au contrat.

Malgré la précision des contrats et la détermination des acteurs qui interviennent dans le transport, cela n'empêche pas la survenance de certains litiges. Ces litiges peuvent se situer à la phase de pré-transport, durant le transport proprement dit, ou à la phase de post acheminement du conteneur.

Les raisons de litiges sont multiples, car les dommages peuvent survenir à la marchandise à tout moment pendant l'exécution du contrat. L'étude des risques et des assurances du transport maritime feront l'objet de notre troisième chapitre.

Chapitre N° 3

Le trafic maritime de marchandises

Introduction

La mondialisation et la libéralisation des échanges commerciaux entre les différentes nations du monde ont fortement favorisé les échanges des biens et services, ce qui a augmenté la complexité des affaires commerciales entre les importateurs et les exportateurs, en matière de responsabilités et des risques liés à l'acheminement des marchandises. Pour éviter toute mauvaise interprétation en cas de sinistre, la Chambre de Commerce International a mis en œuvre, les incoterms pour définir les obligations entre les deux parties (acheteurs et vendeurs) et aussi pour définir le moment de transfert de risque et de propriété. Ces incoterms ont pour but, l'harmonisation et la simplification des règles régissant le commerce international.

Le transport maritime assure aujourd'hui plus de 90 % du commerce mondial. Cette importante place qu'occupe ce mode de transport est due essentiellement, au développement et la mise à niveau des infrastructures portuaires, ainsi que l'amélioration de la gestion des services portuaires.

Toutes les opérations de transport maritime de marchandises acheminées à travers les frontières sont soumises à des risques divers tels que les pertes et dommages ainsi que des retards de livraison, qui ont un impact sur la bonne conduite de l'opération d'échange.

Pour se prémunir contre les risques qui peuvent survenir au cours de l'expédition maritime (la multiplication de périls), les entreprises importatrices et exportatrices doivent souscrire une police d'assurance, pour garantir la fluidité des échanges.

Dans ce présent chapitre, on va consacrer la première section à la définition des différents risques auxquels sont exposées les marchandises, ainsi qu'aux modes de sécurisation du trafic maritime. Dans une deuxième section, on va mettre l'accent sur la situation du transport maritime en Algérie, ainsi que les mesures prises par les autorités algériennes pour développer ce secteur.

I. La sécurisation du trafic maritime de marchandises

Les premières formes des assurances apparues étaient l'assurance maritime, qui se souscrivait pour garantir la vie des esclaves transportés par mer. L'assurance s'est développée plus tard pour toucher ainsi les marchandises transportées, qui sont soumises à un danger, qui peut les affecter de façon directe ou indirecte. La mise en place d'une assurance transport pour pouvoir garantir une indemnisation, en cas de la survenance d'un sinistre, est donc nécessaire.

1. Les risques du transport maritime

Au cours d'un parcours maritime, la liste des risques et des dangers auxquels sont exposées les marchandises est longue. Ces risques sont classés en deux catégories :

1.1. Les risques exceptionnels

Les risques exceptionnels sont des risques d'une extrême gravité. Il s'agit, principalement, des risques de guerre civile ou étrangère déclarée ou non, de mines et tous engins de guerre, de piraterie, de capture, d'émeutes, de grèves, d'acte de sabotage ou de terrorisme. À cause de ces risques, les marchandises vont se trouver bloquées dans un port, sur un quai, ou détruites dans les endroits très éloignés du port de départ ou de destination⁴⁵.

1.2. Les risques ordinaires

Les risques ordinaires sont des risques courants (normaux) qui peuvent intervenir dans toutes les expéditions de marchandises à l'international en fonction du mode de transport. Parmi ces risques ordinaires on distingue différentes catégories telles que :

- ❖ Les risques liés à la manutention au stockage, amarrage

Ces risques peuvent intervenir au moment d'utilisation des moyens de manutention (grues, Pont roulant) en cas d'accélération rapide dans les opérations de chargement et déchargement ou par une fausse manœuvre telle que l'écrasement des marchandises.

- ❖ Les risques liés à la contamination des marchandises

⁴⁵ Association des Diplômés de l'Institut des Assurances de Lyon (ADIAL), les risques exceptionnels : la notion de risque de guerre est assimilée, octobre 2013, disponible sur : <http://www.institut-numerique.org/section-2-les-risques-exceptionnels-la-notion-des-risques-de-guerre-et-assimiles-529426a65c217>, consulté le : 11/04/2016.

Les risques sont des dommages liés au regroupement des différentes marchandises incompatibles dans une même cale ou dans un même conteneur. Ils peuvent être dus au mauvais nettoyage des citernes et aussi à travers les matières résiduelles qui peuvent être causées par les odeurs d'une expédition préexistante dans le même mode de transport.

❖ Les risques liés au détournement, la fraude, vol

Les risques de détournement, de vol ou de fraude, peuvent intervenir au cours d'une expédition maritime lorsqu'il existe des malfaiteurs qui s'introduisent au bord du navire ou avec l'aide de certains propriétaires pour réaliser l'opération du détournement ou de vol de la cargaison, l'argent de l'équipage ou autre effets personnels⁴⁶.

Il ya fraude lorsque la marchandise transportée reprise sur le manifeste de cargaison est totalement ou partiellement différentes de celle réellement manifestée au vu des connaissements.

❖ Les événements majeurs (l'explosion, l'incendie)

Les risques majeurs font partie des exonérations de responsabilité des transporteurs qui peuvent survenir lors d'une explosion ou d'incendie. Ce dernier peut provenir des émanations de fumée, chaleur externe ou réaction chimique. L'incendie peut atteindre aussi le moyen de transport par l'échauffement du système de freinage⁴⁷.

Lorsque ces risques ordinaires ou exceptionnels se réalisent au cours du transport, on les qualifie soit d'avaries communes, particulières ou d'avaries-frais :

• **Avaries particulières**

Les avaries particulières sont des dommages ou pertes subis par la marchandise au cours du transport et qui affecte la marchandise soit en poids ou en quantités.

Les avaries peuvent résulter soit d'accidents affectant, en particulier, la marchandise mouillée par l'eau de mer, casses ou pertes de quantité due au désarrimage, odeur par contacte ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, ou des vols.

⁴⁶ Marcq Jean-partrik (2011), op cit, p28.

⁴⁷ Association des Diplômés de l'Institut des Assurances de Lyon (ADIAL), les risques ordinaires ou courants, Novembre 2013, disponible sur : <http://www.institut-numerique.org/chapitre-2-typologie-des-risques-de-transport-de-marchandises-risques-ordinaires-et-risques-exceptionnels-529426a65a238>, consulté le : 16/04/2016.

Les avaries particulières peuvent survenir également au cours de manutention des conteneurs, chargement à bord, manipulation en cales, déchargement, transbordement, empotage et dépotage des marchandises.

Tous ces événements peuvent être considérés d'événement d'avaries particulières, lorsqu'ils affectent, en particulier, la marchandise d'un seul client, et pas celle des autres⁴⁸.

- **Les avaries communes**

Selon les règles d'York et d'Anvers (1890/1950), les avaries communes sont définies comme suit : il y a acte d'avarie commune quand et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement un sacrifice extraordinaire est fait (avarie dommage) ou une dépense extraordinaire est encourue (avarie frais) pour le salut commun, dans le but de se préserver d'un péril des propriétés engagées dans une aventure maritime commune⁴⁹.

Les avaries communes sont des risques spécifiques au transport maritime qui désignent les dommages et les pertes qui peuvent s'effectuer au cours d'une expédition par mer. Ces risques sont repartis entre le propriétaire du navire et les propriétaires des marchandises.

L'armateur ou le transporteur désigne un expert répartiteur d'avarie commune pour déterminer le montant d'admission d'avarie au profit du navire endommagé et les marchandises sacrifiées, selon les documents nécessaires, tels que le manifeste et le connaissement.

- **Avaries-frais et dépenses diverses**

Les dommages que subie la machine ou tout autre matériel, peuvent avoir pour conséquences d'obliger l'exportateur à faire revenir cette machine à son usine, pour la réparer ou la reconditionner, d'où les frais de retour, de remise en état et de réexpédition sont souvent élevés, et c'est ce qu'on appelle les frais divers ou les avaries-frais.

⁴⁸ Bellotti J. (2015), op cit, p57.

⁴⁹ Chevalier. D, Duphil. F (2009), p95.

2. Les assurances du transport maritime

L'assurance de transport maritime est un contrat par lequel une personne dénommée l'assureur s'engage à indemniser une autre personne qui est l'assuré contre les pertes et les dommages subis par le navire, la marchandise transportée ou autre objet mobilier⁵⁰.

L'assurance permet de se couvrir contre tous les risques qui peuvent toucher la cargaison au cours d'une expédition maritime tels que les produits agro alimentaires, matières premières, produits finis et les produits dangereux, qui sont transportés du port d'embarquement jusqu'au port de destination.

Toute entreprise exportatrice ou importatrice doit maîtriser les différents types de garanties et des polices d'assurance. Il existe cinq types de garanties d'assurance réparties comme suit :

2.1. La garantie « tout risque »

La garantie tout risque couvre l'ensemble des risques, au moment de la remise de la marchandise au transporteur. Elle s'applique aussi au transport terrestre.

Cette garantie couvre les avaries communes, les avaries particulières et les risques de vol, de perte, de non-livraison ou de dommage au cours du transport ou de débarquement. Dans cette garantie, le terme « tout risque » ne signifie pas que tous les risques sont couverts, car certains risques sont exclus de cette garantie.

2.2. La garantie FAP (Franc d'avarie particulière)

L'avarie commune est couverte par une garantie qui s'appelle franc d'avarie particulières (FAP). Cette dernière a été stipulée dans les incoterms par CIF (coût, assurance et fret) comme obligation pour le vendeur d'assurer la marchandise.

2.3. La garantie FAP SAUF... (Franc d'avarie particulières sauf événements énumérés)

La garantie **FAP SAUF** est une garantie qui couvre les avaries communes et particulières subies par les marchandises, à la suite de l'un des événements énumérés après le « sauf ». Donc à l'inverse de la garantie « tous risques », la garantie **FAP SAUF** correspond à une assurance restreinte, limitée à l'assurance des pertes et dommages subis par la marchandise par l'un des événements énumérés. Dans les énumérations de l'assurance **FAP SAUF**, figure

⁵⁰ Carlot Jean-François, la place de l'assurance dans la gestion des risques, 2014, disponible sur : <http://www.jurisques.com/cass5.htm>, consulté le : 20/05/2016.

d'abord en premier lieu, les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres.

La garantie FAP SAUF s'étend de magasin en magasin, c'est-à-dire, pendant le cours de son déplacement depuis le point de départ jusqu'au lieu final de destination⁵¹.

3. Les polices d'assurance en transport maritime

La police est un document écrit constituant la preuve matérielle du contrat d'assurance passé entre l'assureur et l'assuré, et qui précise les obligations générales et particulières de l'assurance en cas de survenance du sinistre⁵².

Les polices d'assurance existantes sont les suivantes :

3.1. Police d'assurance au voyage

La police d'assurance au voyage est utilisée généralement par les entreprises exportatrices qui réalisent un petit nombre d'expédition (expéditions occasionnelles) dans l'année et dans le but de se couvrir contre les risques multiples qui peuvent affecter la marchandise au cours d'acheminement. Ces entreprises doivent contacter d'abord les courtiers maritimes pour trouver les conditions adéquates adaptées pour ce voyage.

Les primes seront obligatoirement ressorties et payées, et les sinistres réglés dans les mêmes devises étrangères indiquées dans l'ordre d'assurance⁵³.

3.1. La police « tiers chargeurs »

La police « tiers chargeurs » consiste à confier les opérations d'assurance à des personnes tierces, chargées également d'effectuer le transport. Cette police est donc établie soit au nom du transporteur, des transitaires ou des commissionnaires. Elle est intéressante pour les petites et moyennes entreprises (PME), qui trouvent pratique de confier à leurs prestataires de services l'assurance transport en même temps qu'elles leur confient le transport et le dédouanement.

3.2. La police d'alimenter (à éteindre)

La police d'alimenter est un contrat d'assurance établi par une entreprise exportatrice pour exécuter un contrat d'une valeur importante. Ce contrat d'assurance doit couvrir plusieurs

⁵¹Chevalier. D, Duphil. F (2009), op cit, p98.

⁵² Kossi Ambert, Francis Thoo, le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Lit Verlag Münster, Allemagne, 2003, p195.

⁵³ Marcq Jean-partrik (2011), op cit, p216.

expéditions de même nature, dont le montant de la marchandise est connu. Cependant, les dates d'expédition et les moyens de transport ne sont pas connus. Ces données sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque expédition.

Dans la police d'alimenter deux notions sont utilisées à savoir :

❖ Le plein

Lors d'une expédition maritime, la compagnie d'assurance autorise une valeur maximale de marchandise dans le but de prévenir et de faire face au risque.

Dans le cas où le montant autorisé dépasse le plein, il est nécessaire de prévenir la compagnie pour qu'elle puisse prendre des dispositions nécessaires (réassurance).

En cas de dépassement du montant déclaré, l'assuré doit le signaler à la compagnie d'assurance. Sinon, ce dernier ne prend en charge que le remboursement de la valeur maximale qui a été mentionnée en cas de sinistre.

❖ La franchise

La franchise permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, les petits sinistres, en dessous d'une somme fixée, n'étant alors pas remboursés⁵⁴.

3.3. La police d'abonnement

Également nommée « flottante », la police d'abonnement est devenue d'un usage fréquent, et bien adapté aux grandes entreprises qui exportent et qui importent fréquemment des marchandises diverses. Cette police est très pratique et souple. Elle permet des gains de temps et d'économie de frais, car comme son nom l'indique, la police d'abonnement couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par le même expéditeur.

Dans ce type de contrats, les primes sont payées après le transport effectif, sous forme d'une régulation mensuelle, trimestrielle, voire même annuelle. La notion de « plein » et de « franchise » est également utilisée dans cette police⁵⁵.

⁵⁴ Belotti. J (2015), op cit, p 61.

⁵⁵ Idem

3.4. Police de chiffre d'affaires

Après l'étude des flux de marchandises, l'assureur émet une police couvrant l'ensemble des expéditions pour une durée d'un an reconductible (renouvelable). Une prime prévisionnelle est perçue à la date d'effet de la police, une régularisation est effectuée en fin d'exercice par l'application d'un taux sur le chiffre d'affaires de l'assuré⁵⁶.

4. Les exclusions de l'assurance transport

Quel que soit le type de contrat, de nombreux risques sont exclus de l'assurance comme :

- ✓ Le vice propre de la marchandise ;
- ✓ Le défaut, l'insuffisance, ou l'inadaptation de l'emballage ;
- ✓ Le chargement défectueux des marchandises à l'intérieur de caisses ou des conteneurs.
- ✓ La faute inexcusable de l'assuré, dans le cas où il est prouvé que ce dernier savait que sa faute conduirait à un préjudice.

N.B : Les risques de guerres, de terrorisme et de grève sont exclus de la garantie de base sauf conventions spéciales.

La couverture des risques liés au transport maritime de marchandises est nécessaire pour pouvoir acheminer les marchandises à temps et en bon état. Le recours aux assurances et aux modes de couverture permet de réduire le degré de gravité de risque ainsi que les frais qui lui incombent.

II. Le transport maritime en Algérie

L'Algérie est un pays qui dépend fortement du commerce extérieur, ce qui fait que ces opérateurs empreints souvent la voie maritime pour acheminer les produits. Les quantités énormes de marchandises transportées via la mer en provenance ou à destination de l'Algérie nécessitent une flotte considérable et des équipements portuaires performants, capables d'absorber l'ensemble des flux commerciaux. À travers cette section, nous allons essayer de mettre l'accent sur la situation du secteur maritime algérien, la structure des ports et des terminaux à conteneurs en Algérie et le degré de leur adaptation aux besoins et aux exigences des opérateurs commerciaux.

⁵⁶ Moise Donald Dailly (2013), op cit, p373.

1. La situation du transport de marchandises par voie maritime en Algérie

Après son indépendance, l'Algérie a mis en place des politiques protectionnistes dans tous les domaines, même en matière de transport maritime, où toutes les activités maritimes étaient monopolisées par l'État.

Le monopole de l'État sur l'activité maritime était renforcé par la création, en 1963, de la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN), qui assurait jusqu'à la fin des années 80 une grande partie des prestations liées au transport maritime de marchandises. Depuis, elle est entrée dans une phase de déclin à cause du vieillissement de sa flotte. La CNAN disposait jusqu'à la fin des années 80, de 80 navires et n'en subsiste qu'une quinzaine en 2015⁵⁷.

Avec le début des années 90, l'Algérie a opté pour l'ouverture sur le marché international, ce qui a engendré de grands flux commerciaux. Le passage d'une économie planifiée à une économie de marché n'a fait qu'aggraver la tendance ; les infrastructures portuaires étant incapables d'absorber efficacement les flux commerciaux (faible productivité, délais d'attente très longs des navires en rade, saturation des terminaux)⁵⁸. Cette situation a poussé l'Algérie à ouvrir ses portes aux compagnies maritimes étrangères pour investir en Algérie, en vue de renforcer les infrastructures portuaires et de se doter d'une flotte considérable, capable d'absorber les flux commerciaux.

À partir des années 2000, L'État algérien a choisi de confier la gestion des terminaux à conteneurs à des compagnies étrangères, dans le but de développer ses ports qui accusent un retard considérable. Par ailleurs, 70 % du marché des conteneurs est contrôlé uniquement par trois compagnies étrangères, CMA-CGM (Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime), MSC Algérie (Mediterranean Shipping Company) et maersk Algérie⁵⁹.

⁵⁷Naili Mohamed, transport, logistique et développement agroalimentaire en Algérie, 2014, disponible sur : ciheam.org/images/CIHEAM/PDFs/Publications/Mediterra/.../mediterrachap19.pdf, consulté le : 05/05/2016.

⁵⁸Setti M'hammed, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra, Ducruet César, les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe, 2011, disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410>, consulté le : 25/04/2016

⁴⁸Tadjine Radhia, Ahmed zaid Malika, capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Université Mouloud Mammeri, Tizi ouzou, p10, disponible sur : www.ummo.dz/IMG/.../R-TADJINE__M-AHMED_ZAID_-_version_finale_12p, consulté le : 01/05/2016.

En Algérie, 98 % de marchandises importées sont assurées par des compagnies maritimes étrangères et la contribution des compagnies maritimes algériennes est quasi nulle. Pour réduire cette dépendance aux compagnies maritimes étrangères et renforcer la flotte nationale, plusieurs réformes ont été faites et autres sont en cours. En 2005, le groupe CNAN a été restructuré dans le cadre d'une stratégie mise en place par la chambre du commerce et d'industrie d'oracie (CCIO). Ceci a donné naissance à quatre filiales, CNAN NOUR, CNAN méditerranéen, CNAN Maghreb, et NASCHO. Les trois premières se consacrent au transport maritime de marchandises et la dernière à la consignation de bateaux⁶⁰.

En 2015, la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) déploie d'importants moyens pour réduire la dépendance de l'Algérie vis-à-vis des compagnies maritime étrangères, en matière de transport de marchandises par voie maritime. Cette compagnie a engagé un ambitieux programme, pour l'acquisition de 18 navires dans le cadre du renforcement des échanges commerciaux. Cette opération lui permettra d'accroître son trafic, selon ses prospectives, pour lui permettre d'atteindre une part de marché de 20 % dès 2016, avant d'arriver à 35 % dans les années suivantes⁶¹.

En 2015, la flotte nationale est constituée de 16 unités réparties entre, 8 vraquiers, 4 navires multipurpose, 2 navires RO RO (roll on-roll off), appartenant à la CNAN, et un RO RO (roll on-roll off) et un vraquier appartenant au NOLIS, une filiale du groupe CEVITAL.

2. Les modes de transport de marchandises les plus utilisés en Algérie

✓ Sur le réseau national

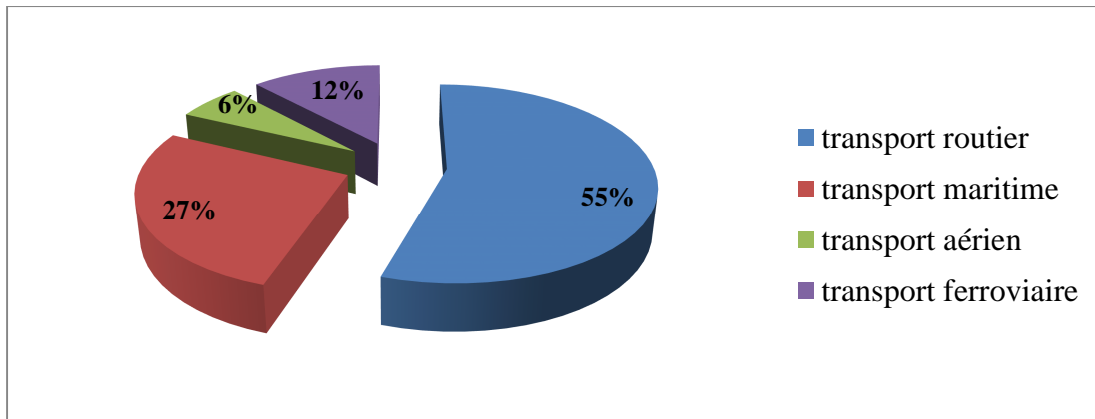
Le transport terrestre détient le monopole de l'activité avec une part de 55 % pour le transport de marchandises par route et de 12 % pour le transport ferroviaire de marchandises, ce qui lui fait un total de 67 %, suivi par le transport maritime puis par le transport aérien, avec des parts respectives de 27 % et de 6 %. (Figure N° 2).

⁴⁹Tadjine Radhia, Ahmed zaid Malika, capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Université Mouloud Mammeri, Tizi ouzou, p7, disponible sur : www.ummo.dz/IMG/.../R-_TADJINE___M-_AHMED_ZAID_-_version_finale_12p, p10, consulté le : 01/05/2016.

⁶¹ CNAN groupe SPA, plan de développement CNAN groupe 2013/2016, disponible sur : http://www.cnan-nord.com/liste_news.php, consulté le : 15/05/2016.

En ce qui concerne le transport maritime de marchandises, la part de CNAN Group est de 0,94 % durant le deuxième trimestre de l'année 2014 (produits hors hydrocarbures), sachant que cette même part était de 1,64 % durant le premier trimestre de la même année⁶².

Figure N° 2 : La part des modes de transport de marchandises les plus utilisés sur le réseau national durant l'année 2014.



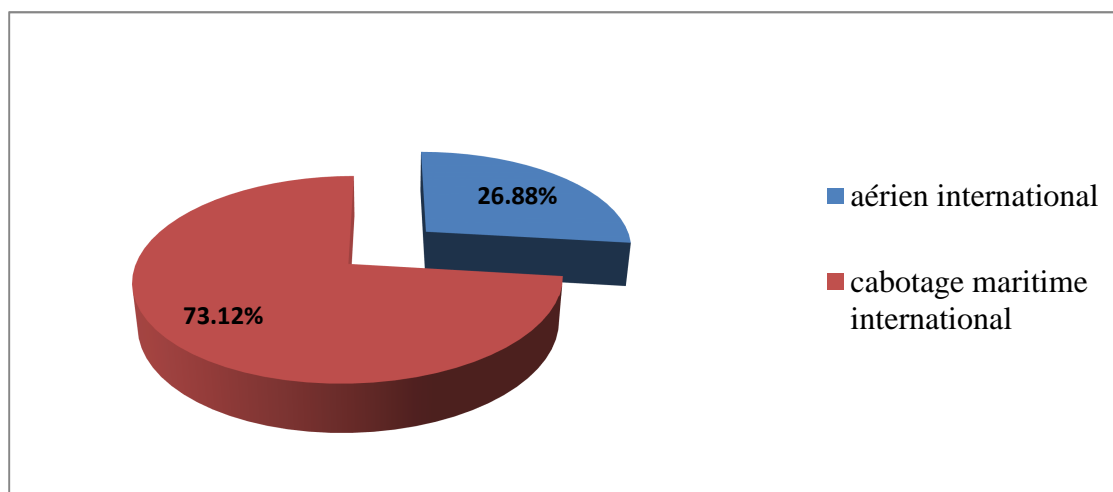
Source : ministère des transports, bulletin statistique du deuxième trimestre 2014.

✓ Sur le réseau international

Le transport de marchandises sur le réseau international est dominé par le secteur maritime, qui détient la plus grande part estimée à 73,12 % du marché comparativement au secteur aérien qui est de 26,88 %. (Figure N° 3).

⁶² Ministère des transports, bulletin statistique du deuxième trimestre 2014.

Figure N° 3 : La part des modes de transport de marchandises les plus utilisés sur le réseau international durant l'année 2014.



Source : Ministère des transports, bulletin statistique du deuxième trimestre 2014.

3. La structure des ports en Algérie

Les ports algériens se situent dans le nord du pays, unique débouché sur la mer. On comptait quatre ports de commerce seulement durant les années 90, et onze dès 2005. Trois ports mixtes à prédominance pétroliers (Arzew, Skikda, Bejaia), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran, Annaba), deux moyens (Djen Djen, Mestghanem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Ténès, Dellys).

Construits au temps de la colonisation, les ports algériens se caractérisent par de faibles infrastructures et des équipements traditionnels, et n'offrent que de faibles tirants d'eau, ainsi que des espaces d'entreposage réduits et étroits ne pouvant convenir aux exigences de navires de générations récentes. De ce fait, ils ne peuvent recevoir que des navires de petite taille.

Le port d'Alger, le plus grand port de marchandises diverses du pays, ne peut pas recevoir un 1200 EVP (Equivalent Vingt Pieds) de première génération, à cause des limites imposées par le linéaire de quai (300 mètres maximum) et le tirant d'eau (environ 11,5 mètres). Seul Djen Djen, qui est une réalisation récente eu égard à son élection comme nouveau hub à conteneurs, possède un quai de 18 mètres de profondeur. Dans l'ensemble, les autres ports, excepté ceux à hydrocarbures, n'atteignent que douze mètres de tirant d'eau⁶³.

En 1992, les entreprises portuaires avaient un statut de société par actions (SPA) qui leur accorde plus d'autonomie, mais les dysfonctionnements juridiques et bureaucratiques font

⁶³Setti M'hammed, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra, Ducruet César, les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe, 2011, p11, disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410>, consulté le : 25/04/2016.

apparaître, sur le terrain, une faiblesse de productivité portuaire. Cela est dû également aux équipements d'exploitation inadaptés, ce qui explique le long séjour des navires à quai et les attentes prolongées en rade.

Les difficultés importantes que rencontrent les ports algériens, ont pour cause, le manque d'investissement national et étranger, le sous-équipement en matériel et d'organisation, et le monopole des entreprises portuaires sur les activités de manutentions, d'aconage et de remorquage, où le client n'a aucune alternative ni sur la qualité du service ni sur les prix des prestations.

Face aux difficultés générales que connaît le secteur portuaire algérien, l'État a décidé de réagir en proposant des réformes du modèle de gestion portuaire, afin d'encourager les investisseurs nationaux et étrangers à investir dans les ports. Il opte pour une privatisation des activités portuaires commerciales (décret de 16 et 17 avril 2006). Ce décret précise que la privatisation touche l'ensemble des ports algériens⁶⁴.

3.1. Le trafic total des conteneurs durant le deuxième trimestre 2014

Le trafic conteneurs a enregistré une hausse de 4,03 % par rapport au deuxième trimestre 2013, avec 305.965 boîtes manipulées au deuxième trimestre 2014, contre 294.120 boîtes manipulées en 2013. (Tableau N°2)

Tableau N° 2 : Le trafic total des conteneurs durant le 2^{ème} trimestre 2013/2014

Indicateurs	2013	2014	Variation (%)
Tonnage conteneurs (1000 tonnes)	2021	2126	5.23
embarquées	259	267	2.87
débarquées	1761	1859	5.57
Nombres de conteneurs	294 120	305 965	4.03
embarquées	145 822	146 990	0.80
Débarquées	148 298	158 975	7.20

Source : Ministère des transports, bulletin indicateur de production du 2^{ème} trimestre 2014

⁶⁴ Mohamed-Chérif Fatima- Zohra (docteur en géographie de l'Université de Nantes, maître de conférences à l'Université de Sénia Oran), l'économie maritime algérienne et Euro méditerranée, novembre 2008, p 60 disponible sur : http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_5economie%20maritime%20algrienne%20Eurtomed.pdf, consulté le : 17/05/2016.

Le tableau ci-dessus, représente le trafic total des conteneurs qui transitent dans les ports algériens durant le deuxième trimestre 2013/2014. Le trafic des conteneurs a connu une augmentation considérable en termes de tonnage des conteneurs embarqués qui ont passé de 259000 en deuxième trimestre 2013 à 267000 en deuxième trimestre 2014 soit une variation de 2.87%. Le tonnage des conteneurs débarqué a également augmenté de 5.57%.

4. Les ports secs en Algérie

L'étouffement des zones portuaires humides des ports algériens fait appel à un développement des plates-formes logistiques comme les ports secs, pour libérer de l'espace et soulager les ports.

Les ports secs constituent un dépôt temporaire extra portuaire, considéré comme un prolongement naturel des ports maritimes. Ils ne peuvent être rattachés qu'à un seul port. Les ports secs peuvent être créés, après accord préalable du directeur général des douanes, par l'autorité portuaire ou les consignataires de la cargaison⁶⁵.

Les ports secs sont destinés aux marchandises conteneurisées, importées, destinées à être exportées ou réexportés. Ils doivent être aménagés pour offrir les conditions favorables aux opérations commerciales et au contrôle douanier.

La création des ports secs en Algérie a été décidée par les pouvoirs publics, à travers un conseil interministériel en 2009, pour soulager le port d'Alger qui étouffait. Par la suite, les ports secs ont été multipliés dans les autres régions du pays. Aujourd'hui, il existe 15 ports secs pour le port d'Alger uniquement, alors que le port de Bejaia est doté de trois zones extra-portuaires, la zone logistique de « TIXTER » située dans la Wilaya de Bordj Bou-Arredj, la zone extra-portuaire « d'Ighil Ouberouak », situé à environ 05 km au sud-est du port et la zone extra-portuaire d'Aboudaou.

Les problèmes des ports secs, tel que les coûts prohibitifs pratiqués par les compagnies géantes nécessitent une remise en cause. Les gestionnaires des ports secs imposent des tarifs quatre fois plus élevés que ceux appliqués par les entreprises portuaires algériennes, et les conteneurs traités dans les entreprises portuaires ont été multipliés par cinq, par les ports secs, donc les ports perdent énormément d'argent⁶⁶.

⁶⁵ Décision du 22 Rabie Ethani 1432 correspondant au 27 mars 2011 relatives aux ports secs, Journal officiel de la république algérienne N° 33 du 12/06/2011, article N° 2de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes, p 19.

⁶⁶Logistical, salon international du transport et de la logistique, ports secs, mars 2016, disponible sur : <http://www.logistical.dz/?p=2421>, consulté le : 22/05/2016.

Dans le cadre d'un plan de réorganisation de ces espaces destinés au stockage des conteneurs, l'administration des douanes a suspendu la délivrance des autorisations des ports secs aux opérateurs de commerce extérieur, la décision est entrée en vigueur à la fin du mois de février 2015. De même, les autorités gérantes du secteur maritime proposent d'aligner les tarifs des ports publics sur ceux des ports secs et harmoniser les tarifs. De plus, l'investissement dans les ports secs sera réservé aux ports humides.

Les autorités portuaires, ont pour ambition de développer les ports secs, et les installer à proximité des ports maritimes au niveau de toutes les régions, dans l'objectif de placer, au moins, un port sec pour chaque port maritime, et cela pour des raisons d'efficacité, de réduction des coûts et de gestion optimale des ressources⁶⁷.

5. L'activité des terminaux à conteneurs en Algérie

L'Algérie est un pays mono-exportateur des hydrocarbures. La plupart des investissements nationaux et étrangers étaient conçus principalement pour la modernisation des ports pétroliers. En revanche, les ports polyfonctionnels connaissent un retard important. La conteneurisation en Algérie a vu une amélioration vers le milieu des années 2000, où le gouvernement a décidé d'investir dans le domaine de la conteneurisation et la gestion des terminaux à conteneurs. Des jointes venture ont été créées entre l'Algérie et ses partenaires étrangers. Le premier partenariat du genre, avait lieu en 2005, entre l'entreprise portuaire de Bejaia et le Singapourien « portek international », en créant la jointe venture Bejaia mediteranean terminal, où l'activité principale de ce dernier est la gestion et l'exploitation du terminal à conteneurs.

Le succès de cette expérience du port de Bejaia, a incité les pouvoirs publics à conclure d'autres accords avec Dubaï port world, pour la gestion des ports d'Alger et Djen Djen et la mise en place des terminaux à conteneurs ; le Djazair port world et Djen Djen port world.

➤ Djazair port world

La société est une joint-venture entre DPW (Dubaï Port World) et l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL), créée officiellement le 15 février 2009, avec un capital de 20 millions d'euros. Elle bénéficie d'une concession de 30 ans sur le terminal à conteneurs. Dubaï Port

⁶⁷Logistical, salon international du transport et de la logistique, ports secs, mars 2016, disponible sur : <http://www.logistical.dz/?p=2421>, consulté le : 22/05/2016.

world en assure la gestion et la formation du personnel. Par ailleurs, six mois après la signature du contrat, des investissements de 96,2 millions d'euros ont été prévus, notamment dans le domaine des équipements et pour la mise en place d'un système de gestion informatisé⁶⁸.

➤ **Djen Djen port world**

En 2009, le groupe DPW, s'est engagé à moderniser le port de Djen Djen pour lui permettre de recevoir les grands navires de nouvelles générations contre un portefeuille de 70 millions de dollars pour les droits d'exploitation de Djen Djen et 150 millions de dollars d'investissement en infrastructures et en équipements. L'État algérien souhaite faire de Djen Djen un hub de transbordements international⁶⁹.

L'Algérie souffre de l'inadaptation et de retard en termes de développement de ses ports et de ses infrastructures portuaires, qui nécessite une réorganisation et une modernisation, pour se mettre à niveau des autres ports du bassin méditerranéen. L'Algérie a déployé depuis le milieu des années 2000, d'importants moyens pour permettre le développement de ses ports, surtout dans le domaine de la conteneurisation, qui prend une part, de plus en plus, importante, vu que la plupart des marchandises sont conteneurisées. L'investissement dans ce domaine tend à donner une nouvelle aire pour la conteneurisation en Algérie dans les années à venir.

Conclusion

La conteneurisation des marchandises a fait du transport maritime, le moyen le plus rapide et le plus sécurisé contre les différents types de risques de pertes, de vols, ou de ruptures de charge qui peuvent survenir au cours du voyage.

La sécurisation de ce trafic par rapport aux autres modes de transport, a fait que la majorité des importateurs et des exportateurs utilise cette voie pour l'acheminement des grandes quantités de marchandises sur de longues distances.

Les grands flux de marchandises entrants et sortants des ports, qui varient chaque année en fonction des besoins de chaque nation, a met les autorités portuaires sous l'obligation de moderniser et d'améliorer la situation des ports, pour supporter ce grand nombre de flux

⁶⁸ Setti M'hammed, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra, Ducruet César, les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe, 2011, disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410>, consulté le : 25/04/2016.

⁶⁹ Entreprise portuaire de Jijel (EPJ), le terminal à conteneur : un projet d'envergure régionale, revue N° 9, deuxième trimestre 2015, disponible sur : www.djendjen-port.com, consulté le : 05/05/2016.

commerciaux. Ces ports sont devenus plus attractifs aux investisseurs qui souhaitent réaliser des chiffres d'affaires importants, étant donné que ce secteur est rentable et générateur de gains.

La spécialisation des activités au sein des ports, n'est pas un phénomène nouveau pour les pays développés, contrairement à l'Algérie, qui a gardé ses activités sous le monopole exclusif de l'État pendant de longues périodes, chose qui n'a guère amélioré la situation des ports dans le pays.

L'Algérie qui a opté pour la privatisation des activités portuaires vers le milieu des années 2000, est aujourd'hui devant un défi de rattraper et d'accompagner le développement de l'activité du transport maritime et des infrastructures portuaires pour renforcer sa position entre les pays de la méditerranée, un objectif qui nécessite beaucoup d'effort, mais qui n'est pas impossible, si les pouvoirs publics affichent une vraie volonté.

Chapitre N° 4

La procédure de manipulation des conteneurs au sein de Bejaia Mediterranean Terminal

Introduction

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

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

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

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

I. Présentation de l'organisme d'accueil

BMT - SPA est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia et Portek Systems & Equipment. L'EPB est l'autorité portuaire qui gère le port de Bejaia. PORTEK Systems and Equipment, une filiale du Groupe PORTEK, est un opérateur de Terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde et également spécialisé dans les équipements portuaires.

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

BMT veille au développement et à la gestion de son terminal à conteneurs où l'intégrité, la productivité, l'innovation, la courtoisie, et la sécurité sont de rigueur.

BMT est constamment soucieuse des intérêts de ses clients avec lesquels elle partage le souci de performance et de coût. Elle met à la disposition de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

L'autorité portuaire de Bejaia a pour ambition de faire du Terminal à Conteneur de BMT un terminal aux normes internationales pouvant rivaliser avec les terminaux les mieux gérés du monde assurant une productivité et une rentabilité garantissant son succès et sa pérennité.

1. Organisation de BMT

Sur le plan organisationnel, BMT est réparti entre six directions comme suit :

1.1.Direction générale (DG)

À sa tête un directeur général qui gère l'entreprise, et qui a le pouvoir de décision, administre l'entreprise, assigne des directives pour les différentes structures et fait la liaison entre les directions de l'entreprise. Elle se compose de :

- **Cellule d'audit et contrôle de Gestion**

La cellule d'audit et contrôle de gestion assure le suivi et l'audit des procédures et la veille réglementaire.

- **Cellule Sécurité**

La cellule sécurité assure la sécurité de la marchandise, du parc à conteneurs et la propreté de l'entreprise et de son environnement.

- **Cellule QHSE (Qualité, hygiène, sécurité, environnement)**

La cellule QHSE assure la mise en œuvre et le suivi du plan QHSE de l'entreprise.

1.2.Direction des Ressources humaines et Moyens (DRHM)

La direction DRHM est composée de services suivants :

- **Service RH (ressources humaines)**

Le service RH a pour mission de mettre en œuvre des systèmes de gestion intégrée à la stratégie de l'entreprise. Ce système de gestion traduit une adéquation entre les impératifs économiques et les attentes du personnel. Pour cela, la véritable importance de cette structure réside dans la recherche de meilleur potentiel, le conserver en lui offrant les meilleures conditions (salaire, climat de travail et environnement) et de le développer avec des formations.

- **Service achats et projets généraux**

Le service achats et projets généraux est chargé des achats et de la gestion des stocks de l'entreprise.

1.3.Direction des Opérations (DO)

La direction des opérations est chargée d'assurer la planification des escales, de parc à conteneurs et la planification des ressources (équipes et équipements). Elle prend en charge les opérations de manutentions, comme la réception des navires porte-conteneurs et leurs chargements et déchargement, comme elle suit les opérations de l'acconage tel que : le suivi des livraisons, dépotages, mise à disposition des conteneurs vides, traitement des conteneurs frigorifiques, et la sécurité au sein du terminal. Elle se décompose en quatre services :

- **Service Acconage**

Le service acconage assure la gestion des opérations au niveau du terminal. Parmi ces opérations, on peut citer :

- ✓ Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposages ;
- ✓ Mise à disposition des conteneurs au service de contrôle aux frontières ;
- ✓ Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage ;
- ✓ Suivi des restitutions et des mises à quai pour l'embarquement.

- **Service Manutention**

Le service manutention assure la gestion des opérations au niveau des navires. Ces opérations sont les suivantes :

- ✓ La réception des navires porte-conteneurs ;
- ✓ Chargement et déchargement des conteneurs du navire ;
- ✓ Préparation des conteneurs à embarquer.

- **Service Ressources**

Le service ressource assure une meilleure affectation des équipements et des ressources.

- **Service logistique**

Le service logistique assure le suivi des moyens logistiques ainsi que la prestation logistique globale.

1.4.Direction marketing (DM)

La direction marketing veille à la marque de l'entreprise en se préoccupant en permanence d'entretenir des relations avec les clients. Elle vise à faire connaître ses missions, ses programmes, ses orientations et ses performances auprès de ses clients. Elle amène son environnement externe à prendre conscience de l'importance des démarches qu'elle entreprend dans le développement et l'amélioration de la qualité des services. La DM se subdivise en trois services :

- **Service marketing**

Le service marketing assure la promotion de l'image de marque de l'entreprise et la mise en œuvre du plan d'action.

- **Service commercial**

Le service commercial suit la facturation, la gestion de portefeuille client et le recouvrement.

- **Service informatique**

Le service informatique assure le bon fonctionnement du CTMS (Container Terminal Management System), la maintenance du parc informatique de l'entreprise et le développement de nouvelles applications aux différentes structures.

1.5.Direction des Finances et de Comptabilité (DFC)

La direction DFC procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise au cours de l'année. Elle est constituée de deux services :

- **Service comptabilité**

Le service comptabilité procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat, de prestation et d'investissement.

- **Service finances**

Le service finance procède au règlement de toutes les factures d'un côté et de l'autre à l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émises à la banque.

1.6. Direction technique (DT)

La DT assure une maintenance préventive et curative des engins du parc à conteneurs. Ces services sont les suivants :

- **Service engins**

Le service engin assure l'entretien des véhicules lourds.

- **Service portiques**

Le service portiques assure l'entretien des portiques et de la grue mobile.

- **Service méthodes**

Le service méthodes assure la mise en œuvre du plan de maintenance des équipements.

2. Les capacités du terminal à conteneurs

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

Tableau N° 3 : Les capacités du terminal à conteneurs (BMT)

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

Source : document interne de BMT, 2015.

N.B : le nombre de postes à quai pour accostage est de quatre, avec une profondeur de 12 mètres (tirant d'eau). Deux nouvelles zones extra-portuaires seront opérationnels durant la saison estivale de l'année 2016.

3. Les équipements de BMT

BMT est dotée de grands équipements portuaires nécessaires pour la manipulation des conteneurs au sien du terminal, ces équipements portuaires sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau N° 4 : Les équipements portuaires du terminal à conteneurs de port de Bejaia

	Nombre	Tonnage
Portique de quai sur rail (QC)	02	40
Portique gerbeur sur pneus (RTG)	08	36
Remorques portuaires	18	40
Chariot manipulateur de vide	10	10
Grue mobile portuaire	01	100
steackers	09	40
Remorque routière	24	36
Chariot élévateur	11	2.5 ; 3 ; 5 ; 10

Source : document interne à BMT, 2015.

4. Évolution du trafic conteneurs de BMT à partir de l'année 2004 jusqu'à 2014

Le volume total des marchandises diverses conteneurisées a atteint plus de 1,7 million de tonnes en 2014, en baisse de 8 % par rapport à 2013. Le nombre de conteneurs a lui aussi régressé aussi bien à l'import avec moins 4 % qu'à l'export avec moins 5 %. La baisse est due essentiellement à la congestion du terminal saturé par la lenteur des enlèvements due aux procédures. Les délais d'enlèvement des conteneurs se situent aujourd'hui à hauteur de 21 jours⁷⁰.

En 2014, 99,25 % des conteneurs traités par le port provenaient des pays de l'Union européenne et 99,4 % du trafic était à destination de ces pays et principalement, Malte, la France et l'Espagne. Le fret conteneurisé en provenance de la France a représenté, à lui seul, 39 % du trafic des conteneurs débarqués. Quant au nombre de conteneurs embarqués pleins, il a atteint 16 158 EVP (équivalent vingt pieds). L'Espagne et Malte ont été les principales destinations de cette cargaison⁷¹.

⁷⁰ Document interne de BMT, 2015.

⁷¹ Document interne de BMT, 2015.

Le tableau ci-dessous représente l'évolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT durant la période 2004 - 2014.

Tableau N° 5 : Évolution du trafic par conteneurs réalisé par BMT de 2004 jusqu'à 2014.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EVP	50.0 23	61.6 61	75.2 12	100.0 50	116.4 23	151.2 47	165.1 58	190.1 49	228.7 38	249.0 32	237.3 06
Tonnage net (1000 T)	343	459	530	651	748	947	1242	1.419	1.665	1.895	1.748

Source : document interne de BMT, 2015.

BMT a traité du 1er janvier au 30 septembre 2015 un volume de trafic de 186 904 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds), soit moins 02 % par rapport au volume prévu au budget (190 946 EVP), et une augmentation de 07 % par rapport à la même période de l'exercice antérieure (174 973 EVP). Le tonnage des marchandises conteneurisées a augmenté de 6 % par rapport à l'exercice précédent, passant de 1 448 239,31 tonnes à 1 533 481,79 tonnes. Le tableau en dessous représente les variations du trafic des conteneurs entre les deux années 2014 et 2015 pour les neuf premiers mois.

Tableau N° 6 : Variations du trafic des conteneurs entre les deux années 2014 et 2015 pour les neuf premiers mois.

Mois	2014	2015	Variation %
Janvier	180 947,64	187 941,20	4
Février	141 919,80	167 818,00	18
Mars	154 409,26	155 335,00	1
Avril	162 988,20	180 546,88	11
Mai	182 619,20	183 688,64	1
Juin	155 646,19	147 986,40	-5
Juillet	143 032,31	183 589,22	28
Août	156 066,05	189 974,45	22
Septembre	170 610,65	136 602,00	-20

Source : document interne à BMT, 2015.

II. La manipulation des conteneurs, depuis l'accostage du navire à quai jusqu'à leur arrivée au client final

L'acheminement d'un conteneur nécessite plusieurs intervenants dans la chaîne d'approvisionnement à l'international, le premier intervenant est l'expéditeur et le second est la ligne de transport (consignataire, transitaire, l'entreprise portuaire et l'autorité douanière). Ceux-ci interviennent au moment de déclenchement du processus de transport pour mieux gérer les procédures d'importation et d'exportation.

1. La procédure à l'import

Avant le traitement d'un navire porte conteneurs, il faut disposer de plusieurs informations qui sont nécessaires pour la constitution du « dossier navires », ces informations sont les suivantes :

- ✓ Date de départ du navire ;
- ✓ Le nom du navire ;
- ✓ Date d'arrivée en rade ;
- ✓ position du navire ;
- ✓ le nombre et le type de conteneurs à bord ;
- ✓ la taille des conteneurs.

L'ensemble de ces informations, sont transmises à la direction des opérations de BMT, par un système d'information appelé « EDI » (Electronic Data Interchange) ou, échange de données informatisées.

Ces informations peuvent être aussi requises, lors d'une conférence de placement des navires (CPN) qui aille lieu, chaque matin au niveau de la capitainerie du port de Bejaia. L'ensemble des opérateurs ; les transitaires, les représentants des compagnies maritimes et le chef du département des opérations de BMT ; communiquent des informations concernant les navires et les marchandises attendues.

À la demande du client ou de son représentant (le transitaire), ou le consignataire, selon le contrat de transport, BMT procède à l'accomplissement de plusieurs prestations.

Le processus suivi se présente comme suit :

- ✓ le consignataire du navire procède, au premier lieu, à la préparation de l'accostage du navire par la remise d'une ETA (estimated time of arrival) ou la date d'arrivée estimée, au moins 48 heures avant son arrivée. Cette ETA peut être communiqué, soit par fax ou par d'autres moyens.

✓ Dès l'arrivée du navire en rade, le consignataire informe les autorités portuaires afin d'obtenir un poste à quai, et commander les servants du navire (pilotes, remorquer...). Il informe également, par le biais d'un avis d'arrivée, le client ou son représentant (le transitaire), et lui remet le bon à délivrer contre présentation du connaissement original et le paiement des droits et frais exigibles.

1.1. Organisation des opérations au sien du terminal à conteneurs

Les opérations des terminaux à conteneurs sont divisées en trois grandes étapes. La première étape regroupe les opérations liées aux pilotages, remorquages et arrimages du navire. La seconde étape contient l'ensemble des opérations de manutention, de stockage et d'aconage. La dernière étape concerne le transfert des conteneurs vers le transport terrestre pour la livraison.

1.1.1. Les opérations de pilotage, remorquage et d'amarrage

Les services de remorquage et de pilotage interviennent dès l'arrivée des navires en rade. L'opération se déroule ainsi :

✓ Le service de pilotage

La première personne à monter à bord du navire est le pilote. Étant donné sa connaissance approfondie du port et de tous les passages dangereux, le pilote, aide et assure la conduite du navire au port, en coordonnant les moyens nécessaires avec le commandant de bord, pour l'approche et l'accostage du navire à quai.

✓ Le service remorquage

Le remorquage est une opération qui consiste à tirer ou à pousser le navire lorsque celui-ci ne peut pas accoster ou partir seul du port.

✓ Le service d'amarrage

L'amarrage est une opération qui consiste à attacher et à fixer le navire à quai, une fois accosté, pour le sécuriser. Cette opération se réalise à l'aide d'un cordage spécifique du navire.

1.1.2. Les opérations de manutention, stockage et d'aconage

Les opérations sur terrains, y compris la manutention, le stockage et l'aconage, sont supervisées par un chef de terrain avec sont assistant appelé le chef pointeur, qui assure le

suivi de pointage des conteneurs débarqués ou embarqués, entreposé, enlevé et pesé, et relève également les avaries et les dommages constatés.

Le service de manutention constitue le dossier navire et prépare son plan d'escale ; selon les informations requises du consignataire pour effectuer les opérations de débarquements et d'embarquements. Le dossier navire comprend l'avis d'arrivée, qui précise l'ensemble des informations relatives au navire et aux conteneurs transportés.

À l'accostage du navire, on procède au démarrage des activités de manutention, c'est-à-dire, l'opération de débarquement.

Le débarquement des conteneurs se fait sur la base d'un plan appelé le « Bay Planing » (annexe N° 9), conçu sur la base des manifestes des navires, et qui définit la position des conteneurs à l'intérieur des navires.

1.2. Le processus des opérations de manutention, de stockage et d'acconage des conteneurs

À travers cette analyse, nous allons présenter le processus des activités sur le terrain du terminal à conteneur, dont, la manutention, le stockage et l'acconage.

1.2.1. Le débarquement des conteneurs à bord du navire

Le débarquement des conteneurs est la première étape de ce processus, qui consiste en la prise des conteneurs par la grue de quai (QC) et le déposé sur le camion du transport interne. À ce moment-là, le pointeur saisit le numéro de conteneur dans un transmetteur de données, qui sera transmis au service des opérations, pour assigner une position au conteneur, qui sera transmis à l'opérateur de la RTG.

Parfois, l'opération de débarquement s'avère complexe, lorsqu'il s'agit d'une opération de shifting conteneurs, ou de shifting de cale.

Le « shifting de cale » est une opération de manutention indirecte qui s'appelle aussi, le bord/quai/bord, c'est-à-dire, lorsque les conteneurs désirés sont bloqués en dessous des autres conteneurs de destinations différentes, le manutentionnaire sera donc obligé d'effectuer le débarquement des conteneurs, destinés aux autres ports, à quai et les remettre encore une fois à bord, après avoir débarqué les conteneurs désirés. Alors que le shifting conteneurs est une opération de changement de position des conteneurs entreposés dans le parc à conteneurs. Lors de changement, l'agent pointeur établit une liste de tous les conteneurs repositionnés. Cette liste est appelée « la liste de shifting conteneurs » (Annexe N° 7).

L'administration de BMT, en particulier, le service des opérations travaille avec quatre shifts, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. Cette cadence de travail lui a permis d'atteindre des chiffres importants dans le traitement des conteneurs.

Le nombre de conteneurs que BMT traite par heure varie entre vingt-cinq et trente-cinq, à la fin de la journée, le nombre de conteneurs traité peut monter jusqu'à cinq cents par jour. Ces nombres ne sont pas loin de ceux traités dans les grands terminaux à conteneurs dans le monde.

La bonne gestion des opérations de manutention, dépend largement de la productivité des équipements de manutentions, spécifiquement, le QC, les camions du transport interne et la RTG. L'optimisation des mouvements de ces équipements permet de gagner du temps et de réaliser des gains de productivité.

L'ensemble de ces tâches est effectué à l'aide des systèmes et des logiciels modernes de la gestion du terminal à conteneurs, qui ont pour objectif d'effectuer les activités en temps réel et d'assurer une bonne planification du terminal et d'offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle.

Les systèmes utilisés au sein de BMT sont :

✓ **PDS (Position Determining System)**

Le PDS (Position Determining System), autrement dit le Système de Détection de Positionnement, permet de détecter tous les mouvements du conteneur en fournissant la position des appareils de manutention lorsque le conteneur est manipulé en employant le GPS (Gestion de Position par Satellite).

✓ **RDS (Radio Data System)**

Le système RDS englobe tous les éléments de transmissions de données par radio fréquence (RDS) affectée à la gestion des conteneurs en ligne et en temps réel. Ce système a pour objectif, la gestion performante des vastes quantités d'information associées aux flux de conteneurs entrants et sortants du terminal.

Le Terminal mobile est utilisée par les employés des opérations pour collecter et visualiser les données concernant la gestion du parc à conteneurs. Ce Terminal mobile peut être portable, mais il peut, aussi, être monté sur un portique ou sur tout autre type d'équipement de levage.

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

A. L'entreposage et le stockage des conteneurs dans le parc à conteneurs

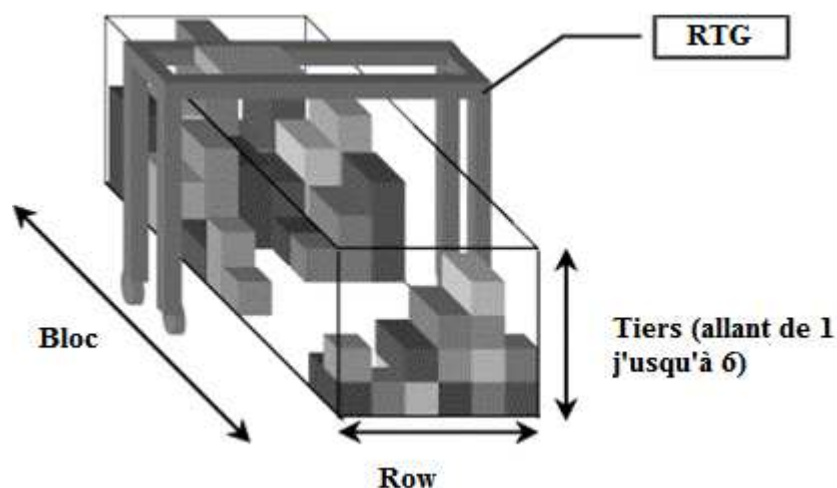
Les camions du transport interne acheminent les conteneurs vers le parc à conteneur, où l'on procède à l'entreposage de ces derniers dans la zone de stockage.

La zone de stockage est constituée de cinq blocs nommés de « A » jusqu'à « E », chaque bloc est constitué de « slots » allant de « un » jusqu'à « cinquante-cinq ». La hauteur de chaque bloc peut monter de « un » jusqu'à « six » conteneurs superposés. Le bloc « E » est réservé à l'entreposage des conteneurs frigorifiques. (Figure N° 4).

Les marchandises dangereuses sont stockées dans un parc spécial appelé le « parc à feu ».

Les conteneurs peuvent être stockés pendant deux mois et vingt et un jours dans le parc à conteneurs. Si le client ne se manifeste pas durant cette période pour récupérer ces marchandises, les conteneurs seront déclarés en souffrance, et vont être vendus aux enchères, et si les marchandises sont périssables, elles seront détruites.

Figure N° 4 : schéma représentatif d'un seul bloc dans le parc à conteneur



Source : document interne à BMT, 2011.

B. L'opération d'aconage

L'opération d'aconage consiste en l'empotage et dépotage des conteneurs dans la zone de visite. Une fois le conteneur déposé dans le parc, les opérations suivantes peuvent alors prendre place :

✓ **La visite**

Le transitaire a le droit d'ouvrir le conteneur et de dépoter la marchandise pour voir sa conformité avant d'effectuer le dédouanement. Cette opération se fait au niveau de la zone de visite. Pour effectuer les procédures de visite, le transitaire est censé présenter au service des opérations, les documents suivants :

- Copie du connaissement qui doit porter une mention indiquant la prestation douanière par le transitaire (visite douanière, prélèvement d'un échantillon pour l'analyse. (Annexe N° 1).
- Le bon à délivrer (BAD) émit par le consignataire au transitaire, lors de l'échange. Après le paiement des frais des opérations de débarquement. (Annexe N° 4).
- Bon de commande. (Annexe N° 5)

À la base de ces documents, l'agent de BMT établira une liste complète des TC (conteneurs) à préparer pour le lendemain.

Il existe quatre visites exigibles selon le produit importé :

▪ **La visite DCP (direction du contrôle des produits)**

La visite est une procédure très particulière pour l'Algérie, elle a pour but de protéger le marché national contre certains produits prohibés et aussi pour arrêter la marchandise contrefaite. La visite est dans le but de vérifier si la marchandise importée est aux normes des règles de sécurité.

▪ **La visite phytosanitaire**

La visite phytosanitaire est faite par la direction de contrôle de produits agricoles, attachée au ministère de l'agriculture et qui est basé dans chaque port du monde, soit à l'import ou à l'export. Leur rôle est de faire un contrôle appelé contrôle phytosanitaire surtout à l'import, pour éviter l'introduction de produits agricoles qui ne sont pas aux normes sanitaires pour la consommation, soit parce qu'ils contiennent de mauvaises bactéries ou qui sont traité par des produits chimiques dangereux ou pour tout autre motif qui rend la consommation de ces produits agricoles sur le marché local interdite.

▪ **La visite vétérinaire**

Le contrôle vétérinaire contrôle aussi le produit animal et de pêche comme l'importation de bétail vivant ou de viande congelée et coupée ou des fruits de mer ou poisson. Les animaux (volailles, chevaux, gibiers...) et produits d'origine animale (viandes, œufs, lait en poudre, miel, laine, peaux non traitées...) sont soumis au régime de contrôle sanitaire d'importation et d'exportation qui certifie qu'aucune maladie à déclaration obligatoire n'a été déclarée dans le pays exportateur.

▪ **La visite douane**

Le contrôle douane est un contrôle habituel qui se fait de trois façons :

La première façon consiste en un simple contrôle documentaire de dossier (facture, déclaration douane, certificat d'origine....) à l'import comme à l'export. Deuxièmement, la douane choisit un tel conteneur pour un contrôle par scanner si au moment du contrôle, le scanner montre des choses qui attirent l'intention, la douane exige une ouverture de conteneur sinon elle le valide, et le conteneur bascule en situation bonne en douane. Enfin, si la douane se doute sur la déclaration et la marchandise, elle demande donc un contrôle physique, c'est-à-dire, visite douane et ouverture de conteneur pour vérifier si les marchandises sont conformes aux documents déclarés, en matière de poids, quantité, nature de marchandise, et sa valeur déclarée.

✓ **La pesée**

La pesée est une opération nécessaire pour connaître le tonnage des marchandises empotées dans le conteneur. Pour effectuer cette opération, le transitaire, doit présenter au service des opérations de BMT les documents nécessaires tels que :

- Bon de commande, qui doit être visé par le service commercial de recouvrement ;
- Une copie du connaissement ;
- Bon à délivrer ;

À la base de ces documents l'agent de BMT, charge le TC sur le camion pour réaliser l'opération de la pesée.

✓ **Le dépotage des conteneurs**

L'opération de dépotage consiste à ouvrir le conteneur et le vider de son contenu. Cette opération se réalise lorsque le transitaire demande de faire visite à ses conteneurs, ou, au

moment de la visite douane qui est obligatoire. Cette opération nécessite le visa de l'agent de BMT, sous présentation des documents suivants :

- ✓ Bon de commande ;
- ✓ Bon à délivrer (apuré par la douane) ;
- ✓ Lettre de dépotage apurée par la douane (Annexe N° 6) ;
- ✓ Copie de connaissance.

L'agent de BMT, prépare par la suite un document appelé le « container mouvement request », document nécessaire pour le dépotage, à remettre au pointeur affecté à la zone de dépotage, mais au préalable, l'agent chargé des opérations commerciales, remettra au chef de section exploitation, une liste contenant tous les conteneurs à préparer pour le lendemain (selon demandes enregistrées après 16 h). Après chaque confirmation de fin de dépotage, l'agent doit s'assurer que la lettre de dépotage soit signée par le responsable de section pour clôturer le dossier.

C. L'opération de livraison

La livraison constitue la dernière opération de ce processus. Pour permettre le suivi rigoureux des livraisons, le transitaire doit remettre un dossier complet devant contenir :

- ✓ Bon à délivrer ;
- ✓ Mise à quai en triples exemplaires ;
- ✓ Copie de connaissance ;
- ✓ Bon de commande (avec précision de la nature de prestation) visé par le service commercial (recouvrement).

L'agent chargé des opérations commerciales devrait confirmer la conformité du dossier pour établir le « container delivery order » et l'enregistrer sur un fichier électronique consacré au suivi des livraisons. Avant la sortie du conteneur du port, un bordereau de sortie appelé l'« exit pass » (Annexe N° 8), doit être établi par l'agent chargé des opérations commerciales. Sans ce document, le conteneur ne pourra pas dépasser le contrôle à la sortie ou à l'entrée du port.

2. La procédure à l'export

Les conteneurs sortants de l'enceinte portuaires doivent être restitués pour les réexporter vers les pays de provenance. La procédure d'exportation est divisée en quatre étapes comme suit :

2.1.La restitution des conteneurs

Après le déchargement des conteneurs sur le site de l'importateur (ses magasins), ce dernier restitue les conteneurs vides au parc à conteneurs vide situé dans la zone d'Aboudaou. Pour permettre un suivi rigoureux des restitutions, l'agent de BMT responsable doit exiger du pointeur une liste quotidienne des conteneurs restitués avec leur position, et s'assurer de comparer les bons reçus avec le nombre total des conteneurs figurants sur la liste.

Les frais engendrés après restitution, notamment, les frais de manutention et de séjour ainsi que les frais de mouvements des conteneurs jusqu'à leur mise à bord du navire pour leur réexportation, sont à la charge de l'armateur/transporteur si les conteneurs réexportés sont vides.

2.2.Mise à disposition

Les conteneurs restitués déposés au niveau du parc à conteneurs vides sont mis à la disposition des exportateurs qui désirent exporter. L'exportateur doit désigner une personne tierce (transitaire), pour le suivi de l'opération d'exportation. Le transitaire doit préparer un dossier qu'il doit remettre à l'agent de BMT pour préparer les conteneurs et les mettre à disposition.

Les documents requis pour une mise à disposition sont :

- ✓ Demande de mise à disposition signée par la douane ;
- ✓ Bon de commande ;
- ✓ Lettre d'emportage (en cas d'emportage à quai), signée par la douane ;
- ✓ Bon d'embarquement, qui permet d'effectuer l'embarquement en toute régularité.

2.3. L'emportage des conteneurs

L'emportage est l'opération consistant à remplir les conteneurs. L'opération de remplissage peut se faire soit, à l'intérieur du terminal à conteneur, soit à l'extérieur dans les magasins de l'exportateur.

Le cas d'emportage à quai nécessite la présentation des documents suivants :

- ✓ Lettre d'emportage ;
- ✓ Mise à disposition avec la liste des conteneurs à embarquer ;
- ✓ Le bon de commande.

Le cas d'emportage externe nécessite la présentation des documents suivants :

- ✓ Le bon de commande ;
- ✓ Mise à disposition avec la liste des conteneurs vides.

Lorsque les conteneurs sont empotés, ils doivent passer par les opérations de visite et de pesée, comme à l'import. Le client final doit remettre au service des opérations un bon de commande.

Après avoir effectué le contrôle douanier, les conteneurs seront prêts pour l'embarquement à bord des navires. Le service de manutention prend l'initiative pour charger les conteneurs à bord pour les réexporter.

Conclusion

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

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

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

Conclusion générale

L'évolution des pratiques d'exploitation commerciale a pratiquement marqué le domaine du transport maritime qui est un instrument privilégié des échanges internationaux et qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

Dans ce contexte mondial marqué par des échanges commerciaux de plus en plus croissants, l'invention du conteneur a révolutionné le secteur des transports de marchandises par voies navigables. Néanmoins, l'adoption de ce mode de transport nécessite des investissements lourds et coûteux. En ciblant ce mode de transport par conteneurisation, le présent travail est consacré à l'examen de la place de ce mode de transport dans les échanges commerciaux de l'Algérie avec le reste du monde, et des moyens logistiques qui lui sont consacrés.

Le conteneur est l'innovation la plus marquante de l'histoire du transport maritime de marchandises. À cet effet, cette boîte métallique a fait l'objet d'une standardisation par l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO). L'essor du conteneur et la généralisation de ce dernier, mis en jeu, la place de la conteneurisation dans les échanges maritimes internationaux. Le succès de la conteneurisation sera d'autant lié à sa capacité d'atteindre une position meilleure par rapport aux autres modes de transport, et de renforcer son usage et son expansion dans le commerce international.

La conteneurisation a causé plusieurs modifications dans les techniques et l'organisation du transport maritime, dont on assiste à l'avènement des navires spécialisés et de nouvelles structures des ports qui doivent être équipés d'appareils de levage spéciaux. Cette révolution maritime a touché d'autres branches. Elle ne se limite pas seulement aux navires ni aux poids de cargaisons qu'ils peuvent déplacer. Ce ne sont plus les navires conventionnels qui sont prisés, mais c'est plutôt les navires porte-conteneurs. La mise en route de ces navires a révolutionné la conception et l'adaptation des types de conteneurs à la logistique maritime⁵⁹.

Tous les pays du monde ont tendance à moderniser leurs ports et les équiper de meilleurs appareils de manutention et de manipulation des conteneurs, ainsi que des systèmes informatisés pour permettre une bonne gestion des ports, étant donné que ces derniers sont devenus des plates-formes logistiques, qui peuvent non seulement offrir des services de transport, mais aussi des services liés à la marchandise.

⁵⁹Cossi Hervé Assongba, les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, thèse de doctorat en droit des transports maritimes, Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2014, disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01143427/document>, consulté le : 29/05/2016.

En Algérie, pendant de longues périodes, l'investissement public dans le secteur maritime n'a concerné que les ports pétroliers importants à l'économie nationale. Le modèle de gestion portuaire étatisé adopté par les autorités publiques a pénalisé les ports à cause de manque d'investissement.

Les investissements dans le domaine de la conteneurisation n'ont eu lieu que vers le milieu des années 2000, ce qui confirme notre hypothèse qui stipule que les ports maritimes algériens accusent un retard considérable en matière de transport par conteneurs. Ce retard est dû au manque d'infrastructures et d'équipements de manutention, et au problème d'encombrement des espaces de stockages et d'entreposage. En prenant conscience de l'importance de la conteneurisation, l'État algérien a décidé d'ouvrir l'activité portuaire aux investisseurs privés, afin d'améliorer la situation de la conteneurisation, en confiant ces tâches aux grands opérateurs des terminaux à conteneurs dans le monde, pour moderniser les ports et mettre en place des terminaux à conteneurs modernes et performants.

Classé à la deuxième position au niveau national derrière le port d'Alger, le port de Bejaia est le premier port en Algérie à avoir un terminal à conteneur dédié uniquement au traitement des conteneurs. Le port de Bejaia contribue de façon efficace dans les échanges commerciaux de l'Algérie. Il a enregistré des tonnages importants qui se sont élevés à 20.16 millions de tonnes durant l'année 2015. Le port de Bejaia s'est inscrit dans une démarche de solution logistique pour optimiser les opérations du commerce extérieur, en mettant en œuvre des zones logistiques extra-portuaires affectées au stockage des conteneurs vides, en vue de désengorger le port humide.

Bibliographie

Ouvrages

- ✓ Bauchet Pierre, le transport maritime, Economica, paris, 1992.
- ✓ Belotti Jean, transport international de marchandises, 4^e édition, Vuibert, 2015.
- ✓ Blancheton Bertrand, maxi fiche de science économique, Dunod, paris, 2009.
- ✓ . Chevalier Denis, Duphil François, transporter à l'international, 4^e édition, Foucher, France, 2009.
- ✓ Damien Marie-Madeleine, transport et logistique, Dunod, paris, janvier 2001.
- ✓ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, la gestion des opérations import-export, Dunod, Paris, 2008.
- ✓ Girin Michel, Mamaca Emina, pollutions chimiques accidentelles du transport maritime, édition,Quae, 2010.
- ✓ Guillen Raymond, Vincent Jean, Lexique des termes juridiques, 14^e édition, Paris, Dalloz, 2003.
- ✓ Kossi Ambert, Francis Thoo, le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Lit Verlag Münster, Allemagne, 2003.
- ✓ Marcq Jean-Patrik, risques et assurances transport et logistique, 2^e édition. France, 2011.
- ✓ Moise Donald Dailly, logistique et transport international de marchandises, 1^{er} édition, L'Harmattan, paris, 2013.
- ✓ Pasco Corine, commerce international, 6^e édition, paris, aout 2007.

Articles et revues

- ✓ Association des Diplômés de l'Institut des Assurances de Lyon (ADIAL), les risques exceptionnels : la notion de risque de guerre est assimilée, octobre 2013, disponible sur : <http://www.institut-numerique.org/section-2-les-risques-exceptionnels-la-notion-des-risques-de-guerre-et-assimiles-529426a65c217>, consulté le : 11/04/2016.
- ✓ Association des Diplômés de l'Institut des Assurances de Lyon (ADIAL), les risques ordinaires ou courants, novembre 2013, disponible sur : <http://www.institut->

numerique.org/chapitre-2-typologie-des-risques-de-transport-de-marchandises-
risques-ordinaires-et-risques-exceptionnels-529426a65a238, consulté le : 19/04/2016.

- ✓ Barjonet Claude, le monde mise en boîte ou l’histoire du conteneur, septembre 2014, disponible sur : http://www.lesechos.fr/04/09/2014/lesechos.fr/0203724934253_le-monde-mis-en-boite-ou-l-histoire-du-conteneur.htm, consulté le : 19/02/2016.
- ✓ Becouze Jean-Jacques, ventes à l’export : les incoterms, mars 2015, disponible sur : http://www.becouze.com/lettre/147_Incoterms_et_comptabilite.pdf, consulté le : 20/03/2016.
- ✓ Brigand Maxime, les chiffres clés des travaux du nouveau canal de suez, aout 2015, disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/dessous-chiffres/2015/08/06/29006-20150806ARTFIG00004-les-chiffres-cles-des-travaux-du-nouveau-canal-de-suez.php>, consulté le : 26/02/2016.
- ✓ Carlot Jean-François, la place de l’assurance dans la gestion des risques, 2014, disponible sur : <http://www.jurisques.com/cass5.htm>, consulté le : 20/05/2016.
- ✓ CMA-CGM, glossaire du transport maritime, disponible sur : <http://www.lomagman.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transport-maritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf>, consulté le : 20/03/2016.
- ✓ CNAN groupe SPA, plan de développement CNAN groupe 2013/2016, disponible sur : http://www.cnan-nord.com/liste_news.php.
- ✓ Entreprise portuaire de Jijel (EPJ), le terminal à conteneur : un projet d’envergure régionale, revue N° 9, deuxième trimestre 2015, disponible sur : www.djendjen-port.com, consulté le : 05/05/2016.
- ✓ Le dico du commerce international, Consignataire de navire, disponible sur : <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-terms/consignataire-de-navire.html>, consulté le : 18/03/2016.
- ✓ Le Roux Louis, mise en eau de la dernière écluse du canal de panama, juin 2015, disponible sur : <http://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Mise-en-eau-de-la-derniere-ecluse-du-canal-de-Panama-2015-06-26-1328188>, consulté le : 20/02/2016.
- ✓ Logistical, salon international du transport et de la logistique, ports secs, mars 2016, disponible sur : <http://www.logistical.dz/?p=2421>, consulté le : 22/05/2016.

- ✓ Louchet André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, université de Paris, 2009, disponible sur : http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/louchet/article.html, consulté le : 16/02/2016.
- ✓ Mohamed-Chérif Fatima- Zohra (docteur en géographie de l'Université de Nantes, maître de conférences à l'Université de Sénia Oran), l'économie maritime algérienne et Euro méditerranée, novembre 2008, disponible sur : http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_5economie%20maritime%20algrienne%20Eurtomed.pdf, consulté le : 17/05/2016.
- ✓ Monnier Pierre, les chiffres du commerce maritime mondial en 2015, octobre 2015, disponible sur : <http://www.usinenouvelle.com/article/infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015.N358340>, consulté le : 21/02/2016.
- ✓ Naïli Mohamed, transport, logistique et développement agroalimentaire en Algérie, 2014, disponible sur : ciheam.org/images/CIHEAM/PDFs/Publications/Mediterra/.../mediterrra_chap19.pdf, consulté le : 05/05/2016.
- ✓ POUILLAIN Marc, Le container, une révolution dans le transport international, disponible sur : http://www.containerinfo.net/le_container.htm, consulté le : 17/02/2016.
- ✓ Setti M'hammed, Mohamed-Cherif Fatima-Zohra, Ducruet César, les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe, 2011, disponible sur : <https://mediterranee.revues.org/5410>, consulté le : 25/04/2016.
- ✓ Tadjine Radhia, Ahmed zaid Malika, capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Université Mouloud Mammeri, Tizi ousou, disponible sur : http://www.ummtto.dz/IMG/.../R-TADJINE__M-AHMED_ZAID_-_version_finale_12p, consulté le : 01/05/2016.
- ✓ Vallouis Philipe, les transports maritimes de marchandises en méditerranée : perspective 2025, les cahiers du plan bleu, France, mai 2010.

Mémoires et thèses

- ✓ Cossi Hervé Assongba, les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs, thèse de doctorat en droit des transports maritimes, Université du Droit et

de la Santé - Lille II, 2014, disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01143427/document>, consulté le : 29/05/2016.

Rapport d'organisation officiel

- ✓ Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, règles de Hambourg, 1994, disponible sur : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13_fr.pdf, consulté le : 25/02/2016.
- ✓ Organisation maritime internationale, convention SOLAS, édition récapitulative de 2014, disponible sur : www.lavoisier.fr/livre/transports/convention-solas/descriptif_3175151, consulté le : 15/01/2016.
- ✓ Ministère des transports, bulletin statistique du deuxième trimestre 2014.

Textes réglementaires et législatifs

- ✓ Décision du 22 Rabie Ethani 1432 correspondant au 27 mars 2011 relative aux ports secs, Journal officiel de la république algérienne N° 33 du 12/06/2011.

Annexes

Table des matières

Introduction générale	1
Chapitre I:Organisation internationale du transport maritime	4
Introduction	4
I. Historique et évolution du transport maritime	5
1. L'émergence progressive de la vapeur	5
2. La création des canaux.....	5
2.1. Le canal de panama.....	6
2.2. Le canal de Suez.....	6
3. L'invention des conteneurs	7
4. Naissance des porte-conteneurs	9
5. Les différents types de navires de commerce	10
5.1. Les navires spécialisés.....	10
5.2. Les navires non spécialisés	11
6. Évolution du trafic maritime jusqu'à 2015	12
II. Les organismes et les conventions internationales du transport maritime	13
1. Les organismes internationaux	14
1.1. Organisation maritime internationale (OMI)	14
1.2. Comité maritime international (CMI)	15
2. Conventions internationales de transport maritime	15
2.1. Convention Bruxelles du 25 août 1924	15
2.2. Convention de Hambourg (règle de Hambourg)	16
2.3. Conventions Rotterdam.....	18
2.4. Convention SOLAS (Safety of Life at Sea)	18
2.5. Conventions MARPOL	19
Conclusion	20

Chapitre II : Les composantes du transport maritime des marchandises

Introduction	22
I. Les auxiliaires du transport maritime de marchandises	23
1. Les intervenants dans le transport maritime de marchandises	23
1.1. Le consignataire du navire	23
1.2. Le manutentionnaire (acconier)	24
1.3. Le Courtier maritime	24
1.4. Le shiphandler	24
1.5. La douane	24
1.6. Commissionnaire en douane (transitaire)	25
1.7. Le chargeur	25
1.8. L'armateur.....	25
2. Les contrats et documents du transport maritime de marchandises	26
2.1. Le connaissement maritime	26
2.2. Le contrat d'affrètement.....	27
2.3. Le manifeste.....	28
2.4. Les documents accessoires de la gestion administrative	29
2.4.1. Le schedule	29
2.4.2. La demande de cotation	29
2.4.3. La demande de positionnement.....	29
2.4.4. La maquette	30
2.4.5. Draft.....	30
2.4.6.Booking (réservation).....	30
2.4.7. L'avis d'arrivée	30
2.4.8. La facture proformat.....	30
2.4.9. La facture	30
2.4.10. Container deposit receipt	31
2.4.11. Reçu de versement de caution.....	31
2.4.12. Bon de livraison	31
2.5. Les documents au service des opérations	31
2.5.1. La demande de pilot	31

2.5.2. La demande d'ouverture de bureau	31
2.5.3. La demande de débarquement/embarquement.....	31
2.5.4. La demande d'écot	32
2.5.5. La demande de shifting conteneur.....	32
2.5.6. La demande shifting de navire	32
2.5.7. Le laissé passer de marin	32
2.5.8. La demande d'escale	32
2.5.9. La clearance	32
2.6. Les documents des tiers.....	33
II. Les incoterms.....	33
1.Définition des Incoterms	33
2. Objectifs des Incoterms	34
3. Classification des Incoterms	34
3.1. La classification par famille.....	35
3.2. Classifications selon les types de vente.....	35
3.3. Classifications selon les modes de transport	36
4. les limites des incoterms.....	39
Conclusion	39
Chapitre III : Le trafic maritime de marchandises.....	41
Introduction	41
I. La sécurisation du trafic maritime de marchandises	42
1. Les risque du transport maritime.....	42
1.1. Les risques exceptionnels.....	42
1.2. Les risques ordinaires	42
2. Les assurances du transport maritime.....	45
2.1. La garantie « tout risque »	45
2.2. La garantie FAP (Franc d'avarie particulière)	45
2.3. La garantie FAP SAUF (Franc d'avaries particulières sauf événements énumérés) ...	45

3. Les police d'assurance en transport maritime	46
3.1. Police d'assurance au voyage	46
3.2. La police « tiers chargeurs »	46
3.3. La police d'alimenter (à éteindre)	46
3.4. La police d'abonnement.....	47
3.5. Police de chiffre d'affaires	48
4. Les exclusions de l'assurance transport	48
II. Le transport maritime en Algérie	48
1. La situation du transport de marchandises par voie maritime en Algérie	49
2. Les modes de transport les plus utilisés en Algérie	50
3. La structure des ports en Algérie	52
3.1. Le trafic total des conteneurs durant le deuxième trimestre 2014.....	53
4. Les ports secs en Algérie	54
5. L'activité des terminaux à conteneurs en Algérie	55
Conclusion	56
 Chapitre VI : la procédure de manipulation des conteneurs en sien de Bejaia mediterranean terminal(BMT)	
Introduction	58
I. Présentation de l'organisme d'accueil	58
1. Organisation de BMT	59
1.1. Direction générale (DG)	59
1.2. Direction des Ressources humaines et moyennes (DRHM)	60
1.3. Direction des Opérations (DO)	60
1.4. Direction marketing (DM).....	61
1.5. Direction des Finances et de Comptabilité (DFC).....	62
1.6. Direction technique (DT)	62
2. Les capacités du terminal à conteneurs	62
3. Les équipements de BMT	63

4. Évolution du trafic conteneurs de BMT à partir de l'année 2004 jusqu'à 2014.....	63
II. La manipulation des conteneurs, depuis l'accostage du navire à quai jusqu'à leur arriver au client final	65
1. La procédure à l'import	65
1.1. Organisation des opérations au sien du terminal à conteneurs	66
1.1.1. Les opérations de pilotage, remorquage et d'amarrage	66
1.1.2. Les opérations de manutention, stockage et d'acconage	66
1.2. Analyse du processus des opérations de manutention, de stockage et d'acconage des conteneurs	67
1.2.1. Le débarquement des conteneurs à bord du navire	67
2. La procédure à l'export	72
2.1. La restitution des conteneurs	73
2.2. Mise à disposition	73
2.3. L'emportage des conteneurs	73
Conclusion	74
Conclusion générale	75
Bibliographie	77

Résumé

Le transport maritime par conteneurs est devenu universel, compte tenu du caractère multimodal du conteneur, ce qui implique l'intervention de plusieurs acteurs. Le transport maritime est régi par un nombre de conventions internationales pour simplifier davantage le processus de transport, via l'unification et la simplification des règles applicable au transport de marchandises par mer. Dans le contexte de développement soutenu du trafic conteneurisé, l'exploitation des terminaux à conteneurs est devenue une activité performante, en termes de prestation de service et de système d'organisation et en termes d'équipements performants permettant d'assurer une grande fluidité des marchandises entre les continents.

Mots clés

Conteneur, porte-conteneurs, conventions internationales, empotage, dépotage.

Abstract

The container shipping has become universal, given its multimodal nature which implies the involvement of several actors. Maritime transport is governed by a number of international conventions to further simplify the transport process through the unification and simplification of the rules for the carriage of goods by sea. In the context of sustained growth in container traffic, the operation of container terminals has become a successful business in terms of service delivery and system of organization and in terms of performance equipment to ensure a smoother flow of goods between the continents.

Key words

Container, port-container, international conventions, potting, decating.